

Daimler au Salon international du véhicule industriel (IAA) 2016 de Hanovre

Septembre 2016

Sommaire

Page

Daimler Trucks :

la connectivité, l'efficacité et la sécurité comme thèmes directeurs au Salon de Hanovre 2016

2

Daimler Buses :

des idées pour la mobilité de demain et une pléiade de nouveautés en matière de propulsion, d'équipements et de services

27

Le tour du monde de Daimler Trucks :

Daimler Trucks présente à l'IAA des camions, des autobus et des autocars pour le marché mondial construits en Amérique du Nord et en Asie

43

Mercedes-Benz Vans :

une vision et trois champions des ventes avec de nombreuses nouveautés produits et services

48

Vous trouverez de plus amples informations et contenus destinés à la presse sur le site www.media.daimler.com et la nouvelle plateforme www.d.ai/IAA2016

Daimler Trucks au Salon international du véhicule industriel (IAA) de Hanovre 2016 : connectivité, efficacité et sécurité

- **Première présentation mondiale : le véhicule connecté entièrement électrique Mercedes-Benz Urban eTruck**
- **Première présentation mondiale : le nouveau Fuso eCanter entièrement électrique**
- **Connectivité des camions Mercedes-Benz : produit S.A.V. Mercedes-Benz Uptime pour éviter les pannes, nouvelle boutique FleetBoard pour télécharger des applications, application FleetBoard Manager gratuite**
- **Efficacité énergétique des camions Mercedes-Benz : puissance en hausse, consommation et émissions en baisse**
- **Sécurité des camions Mercedes-Benz : première aide active au freinage avec détection des piétons, et commercialisation de l'assistant de changement de direction**
- **Camions Mercedes-Benz pour les TP : nouvelles versions et nouveaux équipements**
- **Mercedes-Benz Unimog à cabine double : une deuxième rangée de première classe**
- **Mercedes-Benz Econic : un camion sûr pour les chantiers en centre-ville**
- **Fuso Canter : le best-seller mondial des camions de faible tonnage revalorisé**

L'édition 2016 du Salon international du véhicule industriel (IAA) de Hanovre, du 22 au 29 septembre, sera en grande partie consacrée aux grandes tendances que constituent « la numérisation et l'électromobilité ». La clé d'une logistique durable et performante pour demain réside dans la mise en réseau. En effet, les processus logistiques font intervenir différents acteurs – camions, constructeurs, clients, sociétés de transport, infrastructures, autres véhicules, ateliers, carrossiers... Grâce à la connectivité et à la mise en réseau intelligente des camions, le transport routier de marchandises entre dans une toute nouvelle dimension.

Le département Camions Mercedes-Benz affiche une nouvelle fois une belle réussite en matière de mise en réseau : au début de l'année, le camion sans panne n'était encore qu'un concept dont Mercedes-Benz a rendu la concrétisation toute proche, grâce à son nouveau produit S.A.V. révolutionnaire Mercedes-Benz Uptime. Des applications astucieuses sont proposées par et pour tous les acteurs du transport dans la nouvelle boutique FleetBoard, présentée en première mondiale à l'IAA. FleetBoard

permettra en outre à tous les clients Camions Mercedes-Benz d'accéder rapidement, facilement et gratuitement à la connectivité, grâce à la nouvelle application FleetBoard Manager.

Le département Camions Mercedes-Benz conjugue par ailleurs les deux tendances phares du moment, la numérisation et l'électromobilité, avec son véhicule Urban eTruck, qui ouvre une perspective spectaculaire sur les camions de ramassage-distribution connectés et entièrement électriques de demain. Fuso présente la troisième génération du tout premier camion de faible tonnage entièrement électrique au monde avec son eCanter, qui constitue également la première petite série de camions électriques Fuso.

Côté efficacité énergétique, les camions Mercedes-Benz bénéficient de la toute dernière génération de moteurs Mercedes-Benz OM 470, avec des performances améliorées à tous les niveaux. L'emploi de carburants alternatifs est désormais possible pour les moteurs OM 470 et OM 471 de dernière génération, dont les versions de série sont adaptées en conséquence.

Enfin, cette année, Mercedes-Benz s'est à nouveau encore rapprochée de sa vision d'une conduite sans accident : le système Active Brake Assist 4 est le premier de ce genre au monde à alerter le conducteur avant une collision avec des piétons en mouvement et à initier simultanément un freinage partiel automatique. 2016 marque également la commercialisation de l'assistant de changement de direction, premier système d'aide à la conduite au catalogue servant à protéger les piétons et les cyclistes dans les situations où le camion change de cap.

Bref, Daimler Trucks continue de consolider son rôle de précurseur en matière de sécurité maximale et de rentabilité, et sa position de leader international des camions connectés.

Première présentation mondiale : le véhicule connecté entièrement électrique Mercedes-Benz Urban eTruck

Illustrant les possibilités fascinantes qu'offre la mise en réseau – celle de la propulsion électrique et d'une technologie de commande et d'affichage d'avenir, de la télématique et d'une alimentation électrique en grande partie autarcique : l'Urban eTruck Mercedes-Benz illustre l'état actuel du progrès technologique en termes de propulsion 100 pour-cent électrique dans la distribution lourde. Doté de trois essieux et d'un P.T.A.C. de 26,0 t, il circule silencieusement et sans émissions polluantes au niveau local ; il fait jeu égal avec n'importe quel camion à moteur thermique en termes de charge utile et de performances, et doit sa rentabilité à un système innovant d'alimentation électrique.

Un camion électrique aussi performant qu'un diesel

L'Urban eTruck supporte aisément la comparaison avec les véhicules à moteur thermique et ce, dès le passage sur la balance : son surpoids se limite en effet à 1700 kg environ. Dans la mesure où la Commission européenne préconise une augmentation du P.T.A.C. de 1,0 t maxi pour les camions dotés d'une propulsion alternative, l'inconvénient lié au poids de la transmission électrique est largement compensé.

L'une des principales caractéristiques de l'Urban eTruck est sa propulsion avec un essieu arrière à commande électrique doté de moteurs électriques placés à proximité immédiate des moyeux, dont la puissance maximale est étalonnée à 2 x 125 kW, pour un couple maxi atteignant 2 x 500 Nm. Cet essieu a déjà fait ses preuves sur des autobus/autocars dans sa version de base.

La capacité de la batterie de l'Urban eTruck présente une structure modulaire : l'équipement de base est constitué d'un pack de batteries lithium-ion d'une capacité totale de 212 kWh, autorisant une autonomie maximale de 200 km – ce qui suffit généralement pour effectuer des tournées journalières de ramassage-distribution.

« Connectivity meets eMobility » : la gestion intelligente de l'énergie du Mercedes-Benz Urban eTruck

Les possibilités offertes par la mise en réseau font du Mercedes-Benz Urban eTruck un système global au fonctionnement harmonieux, dans lequel l'autonomie, la gestion du chargement, les informations véhicule et

les données environnantes sont en permanence connectées les unes aux autres.

La propulsion et l'énergie sont gérées en parfaite interaction en vue d'une performance optimale et d'une autonomie maximale pour le ramassage-distribution, ce qui est obtenu dans un premier temps grâce aux batteries à structure modulaire. L'action de ces dernières est complétée par le Predictive Charge Management, le régulateur de vitesse anticipatif Predictive Powertrain Control et le système FleetBoard for urban distribution, autant d'équipements qui contribuent à la parfaite aptitude de l'Urban eTruck à une utilisation quotidienne.

Le service télématique d'avenir FleetBoard for urban distribution interface la télématique et la gestion de la chaîne cinématique. Cela commence dès la phase de dispatching : les tournées fixes sont remplacées par un système flexible permettant de garantir que toutes les missions de transport prévues peuvent être effectuées dans les limites de l'autonomie des camions d'une flotte donnée. Les variables prises en compte sont notamment le nombre d'emplacements pour palettes, le poids, l'autonomie ainsi que les temps de conduite. Si un camion atteint les limites de son autonomie du fait d'un événement imprévu, un observateur virtuel intervient.

Les conducteurs bénéficient d'un système de commande et d'affichage révolutionnaire où les anciens instruments sont remplacés par deux écrans. Le visuel central présente toutes les informations importantes de manière claire et novatrice : les détails et les faits concernant le trajet à parcourir sont placés au centre. Le conducteur peut ainsi connaître le tracé de la route ainsi que les manœuvres d'accélération et de freinage à venir.

La stratégie de conduite et la consommation d'énergie associée peuvent être modifiées à travers différents modes de conduite. En situation normale, l'Urban eTruck adopte le mode « auto », qui adapte automatiquement les paramètres auto, agile et éco sur une plage définie en fonction des besoins. Le mode Power « agile » est indiqué pour les situations particulières. Pour une autonomie maximale, on optera pour le mode « éco ».

Une tablette supplémentaire fournit d'autres informations au conducteur, aussi bien au sujet de sa tournée que de l'autonomie exacte des batteries, actualisée en permanence. Ces informations sont présentées sous forme de périmètre sur une carte ou de barre de progression. Elles sont calculées à partir de la stratégie de conduite, de la carte en 3D et de l'itinéraire planifié.

L'alimentation électrique, les tarifs de l'électricité et la stratégie de recharge sont les facteurs déterminants pour la rentabilité globale des camions électriques. Dans ce domaine également, Daimler a mis au point une solution baptisée « smart energy services », qui permet de trouver la formule la plus économique pour chaque application. Selon le contexte spécifique, des batteries de stockage stationnaires de la filiale Mercedes-Benz Energy GmbH peuvent encore améliorer la rentabilité des véhicules et accélérer leur recharge sans surcharge pour le réseau. Ces batteries de stockage sont constituées de batteries lithium-ion dont la capacité sera adaptée individuellement en fonction des besoins de la flotte concernée.

Le moyen le plus simple pour recharger en énergie les véhicules électriques est également le plus onéreux. La recharge régulée est la solution pour alléger la facture d'électricité, une solution qui peut parfois être complétée judicieusement par une recharge à l'aide de batteries de stockage stationnaires. Le gain de rentabilité généré potentiellement par les batteries de stockage dépend de paramètres périphériques spécifiques tels que le tarif de l'électricité ou le profil d'affectation des véhicules. Le recours aux batteries de stockage permet charger en continu les camions, sans pic de consommation, lorsque l'électricité est au plus bas prix. Les batteries de propulsion de la flotte de camions sont ensuite chargées en fonction des besoins. Cela permet de diminuer les coûts et d'accroître la disponibilité. Indépendamment de l'intérêt d'un système de batteries de stockage, les coûts d'un véhicule électrique peuvent être considérablement réduits par rapport à un véhicule à moteur diesel grâce à des solutions de recharge évoluées.

Un design novateur aux lignes fluides

Le design de l'Urban eTruck est aussi novateur que sa propulsion électrique. Son aspect extérieur symbolise la philosophie du design de la marque à l'étoile, entièrement sous le signe de la pureté sensuelle – un qualificatif qui s'applique parfaitement à l'Urban eTruck. La cabine, aux contours souples et fluides, extrêmement minimaliste et épurée, ne présente aucune jonction visible qui altérerait l'harmonie de l'ensemble.

La cabine est reliée visuellement à la superstructure par un déflecteur en 3D épousant parfaitement les lignes du toit. Ce déflecteur présente sur l'avant une large fente destinée à assurer l'arrivée d'air pour le groupe frigorifique dissimulé derrière le spoiler sur les caisses frigorifiques (employées par exemple pour le transport de denrées alimentaires). Le déflecteur de toit, mais aussi les bavettes latérales de la cabine assurent

une liaison aérodynamique et quasi invisible entre celle-ci et la superstructure. Le pare-brise de l'Urban eTruck s'étire visuellement vers le bas. Autre caractéristique marquante, les rétroviseurs extérieurs classiques sont remplacés par des caméras de rétrovision.

Du fait de sa propulsion électrique, l'Urban eTruck ne possède plus de prise d'air classique. Celle-ci est remplacée par une grille transparente en technologie Black Panel, avec rétro-éclairage par LED haute résolution, qui permet au camion de communiquer avec son environnement. Différents scénarios visuels peuvent être envisagés : les LED peuvent par exemple imiter la grille de calandre diamant Mercedes-Benz, ou encore indiquer l'état de fonctionnement du véhicule ou le niveau de charge de ses batteries.

La polarité entre « hot & cool » (chaud/froid) crée la tension caractéristique du design Mercedes-Benz : le modelage sensuel et « chaud » des surfaces génère un contraste saisissant avec le dessin technique « froid » et précis des détails tels que les projecteurs intégrés, les caméras de rétrovision, ou même la grille de calandre Black Panel.

Première présentation mondiale : le nouveau Fuso eCanter entièrement électrique

Le Fuso Canter E-Cell devient le Fuso eCanter : un changement de désignation qui marque le lancement de la troisième génération du premier camion de faible tonnage à propulsion 100 pour-cent électrique au monde et le démarrage d'une petite série qui préfigure une production à grande échelle. L'eCanter présente d'importantes différences techniques avec son prédécesseur ; il bénéficie par ailleurs de toutes les connaissances acquises lors d'essais clients avec la deuxième génération, ainsi que de coûts technologiques en baisse pour les batteries et les composants. Fuso a choisi le Salon international du véhicule industriel (IAA) de Hanovre 2016 pour le dévoiler au grand public.

Grâce à sa propulsion sans émissions locales, le Fuso eCanter contribue à réduire les émissions de bruits et de gaz d'échappement dans les centres-villes, mais il offre également une alternative attractive aux moteurs diesel. Suite à la baisse des coûts de la technologie de propulsion électrique, l'eCanter peut être proposé dès son lancement à un prix compétitif. Grâce à des coûts d'exploitation plus faibles que ceux d'un véhicule diesel comparable, son surcoût peut être amorti en trois ans environ.

Le nouvel eCanter est animé par un nouveau moteur électrique synchrone permanent développant une puissance considérable de 185 kW et un couple de 380 Nm. La force est transmise selon un procédé éprouvé, via une boîte de vitesses à rapport unique placée sur l'essieu arrière.

Le véhicule présenté pour la première fois à l'IAA dispose d'une capacité de batterie de 70 kWh autorisant une autonomie de plus de 100 km sans recharge stationnaire ultérieure, en fonction de la superstructure, du chargement et de l'affectation du véhicule. Les batteries sont regroupées en cinq packs : un au centre du cadre, juste derrière la cabine, et deux autres de chaque côté du cadre, à droite et à gauche. Il s'agit de batteries lithium-ion refroidies par eau qui, outre une grande longévité et une efficacité exemplaire principalement à hautes températures, permettent de réaliser des packs de batteries peu encombrants. L'eCanter se fait également remarquer sur la balance : sur la version de 7,49 t, le châssis peut supporter une charge de 4,63 t (superstructure et chargement).

La petite série à venir sera équipée de blocs constitués de trois à six jeux de batteries de 14 kWh. L'eCanter pourra ainsi s'adapter aux besoins des clients en termes d'autonomie, de prix et de poids. Ce concept a été élaboré sur la base d'essais clients ayant permis d'établir que certains

privilégiaient la charge utile à l'autonomie, et d'autres au contraire l'autonomie (davantage de batteries) à la charge utile.

Les possibilités de recharge s'adaptent également aux besoins de chacun : les batteries peuvent être rechargées à 80 pour-cent de leur capacité en une heure sur une station de recharge rapide à courant continu, ou à 100 pour-cent en sept heures sur courant alternatif. Une recharge rapide de 170 kW, soit 80 pour-cent de la capacité en seulement une demi-heure, sera proposée prochainement. La recharge s'effectue au moyen d'une prise Combo 2 (ou CCS) normalisée.

Des tests pratiques réalisés sur une durée d'un an avec un Canter électrique de deuxième génération ont démontré que le véhicule permet d'économiser environ 1000 euros aux 10 000 km par rapport à un camion diesel. Si l'on ajoute à cela les 30 pour-cent d'économies sur les coûts de maintenance, Fuso propose là une solution particulièrement rentable à ses clients. Le prix de vente prévu est calculé de sorte à pouvoir amortir le surcoût du véhicule électrique sur une période de trois ans environ. Le Canter électrique a ainsi démontré ses avantages pour les missions quotidiennes de livraison sur courtes distances et de transport intra-urbain.

Le Fuso eCanter présenté en première mondiale à l'IAA 2016 donne un aperçu de la petite série qui sera livrée aux clients européens, japonais et américains à partir de 2017. Le véhicule exposé à l'IAA offre un design personnalisé et séduisant, avec projecteurs à LED, calandre et pare-chocs indépendants, et un nouvel aménagement intérieur comprenant une tablette amovible centrale avec fonctions de connectivité. La large cabine Confort arbore une peinture bleu métallisé, de même que les côtés entièrement carénés. A l'intérieur du fourgon, le plancher en verre permet d'apercevoir sous ses pieds le bloc motopropulseur.

Si ces éléments de design préfigurent l'esthétique future de l'eCanter, la technique correspond d'ores et déjà au modèle de petite série.

Connectivité des camions Mercedes-Benz : produit S.A.V. Mercedes-Benz Uptime pour éviter les pannes, nouvelle boutique FleetBoard pour télécharger des applications, application FleetBoard Manager gratuite

Parmi la liste des priorités fixées par les clients camions, la fiabilité et la disponibilité des véhicules figurent en première place : le camion idéal roule sans jamais tomber en panne. Avec Mercedes-Benz Uptime, les Actros, Arocs et Antos s'approchent très près de cet optimum, grâce à une mise en réseau intelligente. Grâce à Uptime, Mercedes-Benz donne un nouveau sens à la fiabilité et à la maintenance dans le contexte des camions.

Nouveau produit de S.A.V. Mercedes-Benz Uptime améliorant la disponibilité des véhicules grâce à la mise en réseau

Basé sur la solution FleetBoard Truck Data Center, Mercedes-Benz Uptime surveille en permanence les systèmes embarqués. Ces derniers regroupent l'ensemble des composants du véhicule équipés de capteurs, les systèmes dont les informations peuvent être consultées via le bus de données CAN, ainsi que les niveaux des lubrifiants et ingrédients.

Si ce contrôle suggère un besoin de réparation ou de maintenance, le système le signale automatiquement au serveur du service après-vente Mercedes-Benz via le système télématique FleetBoard. Le serveur analyse les données à partir des algorithmes enregistrés, interprète les défaillances avec précision en temps réel et les transmet avec des recommandations d'intervention concrètes au réseau S.A.V. Ce dernier contacte le client, lui indique les recommandations émises par le système, et lui évite si nécessaire la recherche d'un atelier et la prise d'un rendez-vous.

L'ensemble du processus s'effectue de manière entièrement automatique. Quelques minutes seulement après l'apparition du code d'incident ou le signalement d'un futur défaut potentiel, le client est informé et reçoit une recommandation professionnelle quant à la marche à suivre.

Mercedes-Benz Uptime a trois fonctions : éviter les immobilisations imprévues, gérer efficacement les réparations et les travaux d'entretien, et offrir aux clients une assistance en temps réel pour le suivi des réparations.

Si un camion encourt un risque réel de tomber en panne, le Centre d'assistance clientèle (CAC) de Maastricht, aux Pays-Bas, en est

immédiatement informé. Le CAC contacte alors immédiatement l'interlocuteur défini pour l'entreprise. Si une réparation immédiate s'impose, on convient alors d'un arrêt dans un atelier se trouvant sur l'itinéraire que le camion doit emprunter. Le CAC désigne les points de service potentiels, vérifie leurs disponibilités horaires et jette même un œil dans le magasin de pièces de l'atelier pour savoir si les pièces requises sont en stock. En concertation avec le client, les travaux de réparation peuvent ensuite être confiés à un atelier adéquat, qui peut ainsi se préparer à l'intervention.

Les besoins de réparation et d'entretien détectés de manière anticipée sont par ailleurs communiqués automatiquement au réparateur agréé Mercedes-Benz sélectionné par le client. Le réparateur agréé formule une offre groupée pour les travaux à effectuer, contacte le client et fixe avec lui un rendez-vous adapté au planning des tournées et aux travaux de maintenance à réaliser.

Bien souvent, les négligences durant la conduite ou la non-exécution de certains travaux ont pour effet d'accroître l'usure du véhicule, voire parfois de provoquer des pannes. Il peut s'agir par exemple d'une absence de régénération du filtre à particules diesel, d'un défaut d'appoint de consommables tels que l'additif AdBlue, ou encore d'un défaut prolongé de gonflage des pneus. Mercedes-Benz Uptime indique alors directement les interventions recommandées au client – ce qui lui évite les séjours inutiles à l'atelier et les dépenses superflues.

Mercedes-Benz Uptime sera disponible pour tous les nouveaux modèles Actros, Arocs et Antos à partir de l'IAA 2016. Dans un premier temps, la solution sera commercialisée dans douze pays européens : Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, France, Grande-Bretagne, Italie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque et Suisse. Elle sera lancée ultérieurement sur d'autres marchés.

Première mondiale de la boutique FleetBoard Store à l'IAA : une nouvelle plateforme pour le téléchargement d'applications

A l'occasion du Salon international du véhicule industriel (IAA) de Hanovre 2016, Daimler FleetBoard fête la première mondiale de la nouvelle boutique d'applications FleetBoard Store. Lors de sa présentation, la boutique proposera pas moins de quatorze prototypes d'applications à des fins de démonstration. La plateforme a été sciemment conçue comme une solution ouverte afin que d'autres acteurs du secteur, tels que les carrossiers ou les développeurs d'applications, puissent étoffer l'offre avec des applications utiles destinées à accroître encore l'efficacité du transport de marchandises dans son ensemble. Les applications de la boutique

FleetBoard peuvent être utilisées non seulement sur des camions Mercedes-Benz, mais aussi sur des véhicules de toutes les autres marques. Les applications exploitent des données en temps réel et fonctionnent sur la tablette amovible DispoPilot.guide développée par FleetBoard pour les chauffeurs. Tous les acteurs profitent de l'intégration d'applications partenaires : les clients, qui accèdent aux solutions de gestion pour leur entreprise sur une seule et même plateforme et les exploitent sur un seul et unique appareil ; les partenaires, qui numérisent leurs activités et s'offrent ainsi la possibilité d'intégrer leurs applications dans 180 000 véhicules ; et enfin les développeurs, qui bénéficient d'un environnement nouveau et progressiste pour leurs applications. L'idée de base est avant tout de mettre en réseau, pour l'avenir, le trafic routier dans son ensemble.

Les exemples d'applications de la boutique FleetBoard dévoilés à l'IAA sont présentés en partenariat avec Brugg Lifting, Continental, Dautel, DKV, ETM-Verlag, Palfinger, Schmitz Cargobull, Truck Parking Europe, UTA et uvauvau.

L'application « Lashing » développée par Brugg Lifting facilite par exemple le calcul de la sécurisation du chargement pour le chauffeur, réduit les problèmes de chargement et permet ainsi de réaliser des économies. Grâce à l'application « ContiPressureCheck » mise au point par Continental, il est possible de réagir immédiatement à une perte de pression ou à une surchauffe des pneus du véhicule afin d'éviter ainsi des pannes, de réduire la consommation de carburant et d'économiser de l'argent. L'application « Schüttkegel » de Dautel facilite quant à elle le déchargement de produits en vrac et évite tous travaux ultérieurs pour économiser du temps et améliorer ainsi la rentabilité de l'entreprise. Avec l'application « DKV », le chauffeur est informé en permanence des stations-service partenaires qui jalonnent son itinéraire ainsi que des prix qui y sont pratiqués pour faire toujours l'appoint de carburant au meilleur tarif et contribuer ainsi à la rentabilité de l'entreprise. L'application « eurotransport » créée par la société EuroTransportMedia Verlags- und Veranstaltungs-GmbH permet aux chauffeurs de suivre l'actualité et de s'informer au mieux sur les sujets et tendances qui font la une dans leur secteur d'activité. L'application « Palfinger » fait toute la transparence sur les matériels de marque Palfinger pour optimiser la planification de leur entretien, prendre contact directement avec le réseau S.A.V. et réduire les temps d'immobilisation. L'application « TrailerConnect Drivers » mise au point par Schmitz Cargobull assure la surveillance mobile de la remorque ou de la semi-remorque afin de remédier à tout problème immédiatement et réduire ainsi les immobilisations et les coûts. L'application « Truck Parking Europe » de Truck Parking Europe évite la recherche fastidieuse de places de stationnement en affichant les emplacements disponibles le long de l'itinéraire emprunté par le véhicule. Le chauffeur gagne du temps et peut planifier au mieux ses temps de repos au bénéfice de la sécurité. L'application « UTA FuelGuide »

d'UTA optimise les appoints de carburant en termes de temps et de coûts, sans que les chauffeurs soient obligés de se soucier des prix du gazole ou du meilleur moment pour passer à la pompe. L'application « prUVV » est un système de gestion des procédures d'identification qui permet par exemple de vérifier l'identité de personnes ou de documents, mais aussi de processus ou de produits pour faire face à tout contrôle. L'application garantit le traitement automatique, rapide et sécurisé d'opérations soumises à des contrôles pour décharger le responsable de parc d'une partie de sa responsabilité. Enfin, avec l'application « uvauvau », les entreprises peuvent transmettre toutes les informations soumises à contrôle à leurs chauffeurs sur la tablette DispoPilot.guide, telles que des manuels conducteur, des consignes (selon la législation sur la prévention des accidents), des instructions de service ou des notices d'utilisation.

La boutique FleetBoard propose non seulement des applications développées par des tiers, mais également des solutions mises au point par Daimler Trucks et FleetBoard. L'application « CuCo » (Customized Connectivity) développée par FleetBoard facilite le quotidien des chauffeurs par des rappels ou des fonctions d'aide et permet aux gestionnaires de transport et aux conducteurs de se concentrer sur leur activité principale. L'application FleetBoard « SpaceSnap » sert à planifier et à exploiter au mieux la capacité de chargement disponible pour accroître la rentabilité des tournées et les optimiser dans une optique de développement durable. L'application « ParkMyTruck » de Daimler Trucks aide quant à elle les chauffeurs à planifier au mieux leurs temps de repos pour leur éviter de dépasser les temps de conduite et de devoir payer des amendes pour des véhicules mal garés.

Le téléchargement des applications est d'une simplicité enfantine : le client sélectionne une ou plusieurs applications dans la boutique FleetBoard, depuis son poste de travail, puis les envoie par les ondes sur les tablettes DispoPilot.guide installées dans ses véhicules – dans un ou plusieurs camions ou sur toute sa flotte, selon son choix. L'installation s'effectue à distance de sorte à éviter toute immobilisation. Le chauffeur peut ensuite utiliser les différentes applications dans son camion à l'aide de sa tablette DispoPilot.guide. Cette tablette pourrait par la suite devenir le seul appareil présent à bord, car elle permet d'afficher de manière groupée, à l'aide des applications, toutes les informations importantes sur le conducteur, le véhicule et l'ordre de transport.

Sur le nouveau portail FleetBoard Developer, les partenaires et développeurs intéressés trouveront à l'avenir toutes les informations utiles sur la boutique FleetBoard et la soumission d'applications. Toutes les applications téléchargeables sur la boutique FleetBoard sont soumises à un

processus d'assurance qualité afin de répondre au niveau de sécurité élevé exigé par FleetBoard.

Les clients pourront profiter de la boutique FleetBoard à compter de 2017. La plateforme sera lancée dans un premier temps en Allemagne, avant d'être introduite progressivement sur d'autres marchés. L'interface utilisateur de la boutique FleetBoard sera disponible en allemand et en anglais.

Nouveau FleetBoard Manager : des informations utiles sur le parc-véhicules consultables à tout moment rapidement, facilement et gratuitement

FleetBoard permettra en outre à tous les clients Camions Mercedes-Benz d'accéder rapidement, facilement et gratuitement à la connectivité, grâce à la nouvelle application FleetBoard Manager. L'utilisation de l'application suppose d'installation préalable du nouveau FleetBoard Truck Data Center à bord du véhicule.

L'application FleetBoard Manager fournit aux clients des informations précieuses sur leur flotte, telles que le kilométrage total parcouru au cours des sept derniers jours, ainsi qu'un comparatif par rapport à la période précédente. L'application indique également les camions affichant le kilométrage parcouru le plus élevé voire le plus faible. Le client peut ainsi tirer des enseignements sur l'exploitation de sa flotte en cours de semaine.

Outre le kilométrage, l'application fait également apparaître la consommation de carburant moyenne de la flotte, subdivisée en deux catégories (véhicules en marche et à l'arrêt), avec ou sans consommateurs auxiliaires. Les véhicules présentant la consommation la plus élevée et la plus faible sont également indiqués. Le client peut ainsi en déduire des enseignements sur la consommation de carburant des véhicules de son parc par rapport au kilométrage parcouru et identifier les écarts.

Le système indique également, pour chaque flotte, le pourcentage de rentabilité des camions lorsqu'ils circulent. Le tableau de bord est construit selon un système de notes simple et clair. Sur la base de ces informations, FleetBoard calcule le pourcentage de carburant qui pourrait être économisé à l'échelle de toute la flotte grâce à des formations ciblées des chauffeurs, un indicateur important pour détecter d'autres sources d'économies potentielles.

L'application renseigne également sur l'éco-compatibilité et les émissions de CO₂ de la flotte. La conduite anticipative joue là un rôle essentiel pour

pouvoir déceler d'autres potentiels d'économie de carburant et de réduction des rejets de CO₂ sur le long terme. Page 15

Enfin, FleetBoard Manager permet aux clients de localiser à tout moment leurs véhicules. L'actualisation de la position est initiée par des événements tels que le début d'une tournée, par exemple.

Afin de garantir la disponibilité de la flotte et de planifier les interventions de maintenance de manière anticipée, FleetBoard Manager indique l'état de chaque véhicule et la prochaine échéance de maintenance. La vue d'ensemble de l'état des véhicules de la flotte renseigne également sur les travaux d'entretien nécessaires pouvant être effectués rapidement et simplement par le chauffeur pour permettre au camion de poursuivre sa route en toute sécurité.

Efficacité énergétique des camions Mercedes-Benz : puissance en hausse, consommation et émissions en baisse

Encore plus économiques, plus propres et plus élastiques, avec un supplément de muscle grâce à une nouvelle version de pointe : les moteurs Mercedes-Benz OM 470 de dernière génération affichent tous un niveau de performances revu à la hausse, imitant ainsi la gamme supérieure OM 471 perfectionnée l'année dernière.

Le moteur six cylindres en ligne OM 470 de 10,7 l de cylindrée, le plus compact des moteurs hautes performances à l'étoile, s'avère le choix idéal lorsqu'il s'agit d'allier conception compacte, faible poids propre, performances élevées, potentiel de reprises important, efficacité maximale, consommation modérée et intervalles de maintenance longs.

Avec la nouvelle version de pointe culminant à 335 kW (456 ch) et offrant un puissant couple maxi de 2200 Nm, la gamme OM 470 propose cinq motorisations échelonnées à partir de 240 kW (326 ch). Ces moteurs couvrent les besoins des secteurs de la distribution lourde, du transport long-courrier et des TP.

Nouvelle injection, nouveau recyclage des gaz d'échappement et nouveau turbocompresseur

Côté injection, le moteur continue de miser sur le système X-Pulse avec technologie Common Rail et pression renforcée dans l'injecteur. La pression maximale dans la rampe commune a cependant été portée de 900 bars à 1160 bars, pour une pression d'injection pouvant atteindre 2700 bars. Ce système est complété par une nouvelle buse d'injection, une chambre de combustion de forme nouvelle et une compression accrue. La brusque montée du couple et de la puissance permet de réduire le couple nominal à seulement 1600 tr/min afin d'obtenir une excellente réactivité.

Grâce à un nouveau pilotage du système de recyclage des gaz d'échappement, le taux de recyclage de ces derniers diminue, de même que la consommation de carburant, tandis qu'une injection asymétrique améliore la qualité des gaz d'échappement. Parmi les nouveautés figure également un turbocompresseur à très haut rendement fabriqué à Mannheim. Grâce à une gestion en amont, la wastegate avec le système de régulation de la pression de suralimentation ainsi que le capteur et la régulation EGR ont pu être supprimés, ce qui contribue à simplifier encore l'ensemble et à accroître sa robustesse.

Les camions à l'étoile bénéficient en outre d'une huile moteur à faible viscosité, de boîtes de vitesses perfectionnées, et d'une stratégie de conduite encore peaufinée pour le régulateur de vitesse anticipatif Predictive Powertrain Control (PPC).

Selon les progrès réalisés, les économies de carburant varient d'un moteur à l'autre. Néanmoins, elles peuvent être qualifiées de substantielles quelle que soit la motorisation. Elles peuvent atteindre 5 pour-cent sur l'Actros animé par un OM 470, grâce aux mesures apportées au moteur et à la chaîne cinématique, et 6 pour-cent sur l'Actros avec moteur OM 471 déjà modifié, du fait de ces modifications et des dernières mesures en date. Le moteur OM 473 de grosse cylindrée (15,6 l) voit quant à lui sa consommation réduite de 3 pour-cent maximum grâce à un perfectionnement de son système d'injection.

Des motorisations compatibles avec les carburants alternatifs

On les appelle huile végétale hydratée (HVO), BTL (biomass to liquid), GTL (gas to liquid) et CTL (coal to liquid). Certifiés selon la norme prEN 15940, les carburants alternatifs sont issus de différentes ressources et transformés en carburant par des procédés chimiques. Mercedes-Benz Trucks a validé leur utilisation avec les dernières générations des moteurs OM 470 et OM 471. Leur éco-compatibilité a été confirmée par de nombreux tests, et les moteurs sont équipés de série pour pouvoir les exploiter.

L'ensemble des sous-catégories de carburants de la norme prEN 15940 correspond pour l'essentiel au carburant diesel classique obtenu à partir de pétrole. Aucune modification des moteurs ou de leurs organes périphériques n'est donc nécessaire. Le système d'injection, les conduites et les joints restent inchangés, ainsi que les intervalles de vidange de l'huile moteur et le nettoyage du filtre à particules. De même, les conditions de garanties contractuelle et commerciale s'appliquent sans restrictions. Les valeurs de puissance et de couple des moteurs restent en outre identiques.

Les camions Mercedes-Benz équipés des moteurs OM 470 et OM 471 Euro VI de première génération ainsi que les moteurs de gamme intermédiaire OM 936 et OM 934 sont déjà autorisés à fonctionner avec des carburants répondant à la norme prEN 15940 depuis février 2016.

Sécurité des camions Mercedes-Benz : première aide active au freinage avec détection des piétons, et commercialisation de l'assistant de changement de direction

L'aide active au freinage Active Brake Assist de Mercedes-Benz écrit un nouveau chapitre de sa success-story avec l'Active Brake Assist 4 (ABA 4), dont l'une des caractéristiques majeures consiste à alerter le conducteur avant une collision avec des piétons en mouvement et à initier simultanément un freinage partiel automatique. Le système ABA 4 est le premier de ce genre au monde à offrir ces fonctions. Il permet ainsi au conducteur d'éviter la collision en freinant à fond ou en effectuant une manœuvre d'évitement, et d'avertir les piétons en danger à l'aide de l'avertisseur sonore.

ABA 4 : la première aide active au freinage avec détection des piétons

L'Active Brake Assist 4 est une version encore perfectionnée de l'Active Brake Assist 3. Outre les fonctions déjà proposées par l'Active Brake Assist 3 – le freinage à fond jusqu'à l'arrêt dans les limites du système en présence d'obstacles immobiles ou en mouvement –, l'Active Brake Assist 4 est également capable de détecter des piétons en mouvement dans quasiment toutes les situations, par exemple lorsqu'ils s'engagent perpendiculairement sur la file occupée par le camion, surgissent derrière un obstacle ou évoluent le long de la voie empruntée par le véhicule. Les piétons sont également détectés dans la zone du radar lors des changements de direction. Les interventions automatiques d'alerte et de freinage en cas de détection de personnes sont déclenchées jusqu'à une vitesse de 50 km/h.

Le système Active Brake Assist 4 avec détection des piétons repose sur une technologie radar de nouvelle génération. Utilisée également à bord des voitures particulières Mercedes-Benz, celle-ci est un parfait exemple de coopération étroite au sein du groupe. Les systèmes radar présentent l'avantage de fonctionner dans toutes les conditions de visibilité et presque toutes les conditions météo. Le radar détermine la distance et la vitesse relative avec une extrême précision et sa vision reste intacte dans l'obscurité, sous la pluie ou dans le brouillard.

Tout comme l'Active Brake Assist 3, l'Active Brake Assist 4 avec détection des piétons sera proposé sur tous les modèles long-courriers Mercedes-Benz à partir de décembre 2016.

En ville, tourner à droite est l'une des manœuvres les plus désagréables pour un chauffeur de camion. Celui-ci doit surveiller simultanément, devant lui, les feux tricolores, la signalisation, le trafic transversal et les usagers arrivant en sens inverse, tout en gardant un œil sur les piétons et les cyclistes qui se déplacent sur le côté. Fait aggravant, la situation peut changer d'une seconde à l'autre, sachant que les cyclistes et piétons n'ont pas toujours conscience du fait que le conducteur d'un camion n'est pas toujours en mesure de les détecter. Mercedes-Benz n'est pas restée sans réponse : la marque est aujourd'hui le premier constructeur de camions à proposer un assistant de changement de direction avec détection des piétons.

Ce système fonctionne selon plusieurs seuils. Lorsqu'un objet immobile ou en mouvement est identifié dans la zone de surveillance latérale, le conducteur en est d'abord informé par un signal visuel prenant la forme d'un triangle LED de couleur orange qui s'allume sur le montant avant du côté passager, à hauteur de vue du chauffeur. Intuitivement, le conducteur reporte alors son attention sur ce qui se passe sur le flanc de son véhicule et sur les rétroviseurs extérieurs situés du côté passager. En cas de risque de collision, le système déclenche un signal visuel supplémentaire ainsi qu'une alerte sonore : l'éclairage LED, désormais rouge, clignote à plusieurs reprises avec une intensité supérieure, puis reste allumé au bout de deux secondes, tandis qu'un signal sonore retentit du côté concerné au même rythme que les clignotements.

Si les capteurs détectent en outre la présence d'un objet immobile, comme des feux tricolores ou un lampadaire, sur la trajectoire de l'arrière du camion (tractoire) lors d'une manœuvre de changement de direction, le conducteur en est également averti par un signal visuel et sonore. Là encore, cette intervention peut permettre d'éviter des collisions non seulement sur la voie publique, mais aussi lors de manœuvres sur des parkings. L'avertisseur de déport arrière reste actif jusqu'à une vitesse de 36 km/h.

L'assistant de changement de direction s'appuie sur deux radars de proximité implantés sur le cadre côté passager, devant l'essieu arrière du camion. La largeur de la zone latérale surveillée est de 3,75 m. Le système est conçu de façon à couvrir toute la longueur de l'ensemble routier, ce qui concerne aussi bien le véhicule solo qu'un attelage complet d'une longueur maximale de 18,75 m. La limite de la zone balayée est même repoussée de 2 m vers l'avant, en amont du véhicule, et d'un mètre vers l'arrière, derrière la semi-remorque ou la remorque.

L'assistant de changement de direction sera livrable à compter de décembre 2016. Il sera réservé dans un premier temps aux modèles Mercedes-Benz Actros et Antos à direction à gauche en version 4x2 pour les tracteurs de semi-remorque et en configuration 6x2 pour les porteurs, soit une bonne partie de la gamme de véhicules destinés au trafic lourd de ramassage-distribution.

Camions Mercedes-Benz pour les TP : nouvelles versions et nouveaux équipements

Pour circuler sur les chantiers et les rampes d'accès, le Mercedes-Benz Arocs doit parfois se faire tout petit. Sa nouvelle cabine ClassicSpace à toit surbaissé, proposée en version moyenne ou longue de 2300 mm de largeur, affiche une hauteur inférieure de 100 mm à celle de l'ancienne version. En liaison avec un moteur OM 470, un tunnel moteur de 320 mm et une cabine ClassicSpace à toit surbaissé, la hauteur de l'Arocs peut même perdre 280 mm.

Les cabines moyennes et longues du monde entier peuvent bénéficier du pack « Climate Pack », comprenant un climatiseur automatique, un pack de chauffage et un nouveau climatiseur autonome électrique également disponible séparément pour toutes les versions de tunnel moteur. L'Arocs est également proposé dans un modèle benne particulièrement confortable avec le concept SoloStar, qui offre un espace de repos des plus généreux à bord des cabines StreamSpace et BigSpace. Les deux lignes d'équipement Home-Line et Style-Line sont également disponibles.

L'Arocs continue en outre d'asseoir sa domination en matière de train de roulement et de transmission. La direction Servotwin à assistance électrique sera proposée pour l'Arocs 8x4 à quatre essieux et pour d'autres versions d'empattement à compter de la fin 2016. La traction avant hydraulique débrayable HAD (Hydraulic Auxiliary Drive) pourra désormais être mise en œuvre sur des véhicules de 3300 mm d'empattement et pour le transport de matières dangereuses. Parmi les nouveautés proposées pour l'Arocs avec HAD figurent également un tunnel moteur de 320 mm ainsi qu'une protection pour le transport de matériaux en vrac en liaison avec une cabine moyenne.

Pour doser les démarrages avec précision ou manœuvrer à très faible vitesse, on optera pour l'embrayage à ralentisseur turbo, qui peut désormais être associé à l'assistant de régulation de distance et à l'aide active au freinage Active Brake Assist sur tous les Arocs porteurs 6x4 à suspension pneumatique avec protection anti-encastrément avant. En liaison avec un moteur OM 471, il est possible de combiner l'embrayage à ralentisseur turbo avec une prise de force supplémentaire de 80 kW maxi sur le moteur.

A compter de début 2017, les Arocs tracteurs de semi-remorque 4x2 à deux essieux pourront être équipés départ usine d'un nouveau pack de basculement hydraulique qui sera également proposé pour l'Arocs 4x4 à partir de la mi-2017. Selon l'affectation prévue, le système hydraulique pourra être doté d'un ou de deux circuits.

L'Arocs se montre également exemplaire sur le terrain de la sécurité : il peut désormais être équipé en option d'un système de contrôle de la pression des pneus avec nouveau concept d'affichage, dans lequel la pression requise au niveau de chaque pneu est affichée avec précision en fonction de la température extérieure. Enfin, l'Arocs à deux ou trois essieux bénéficiant d'une autorisation de mise en circulation pourra être livré en option avec le nouveau système Active Brake Assist 4 avec détection des piétons.

Benne semi-remorque Actros 4x2 à charge utile accrue

Pour les véhicules TP destinés également au transport sur route, Mercedes-Benz a mis au point un tracteur Actros 4x2 à suspension pneumatique. La benne semi-remorque est destinée spécifiquement au transport de produits en vrac jusqu'à 44,0 t de P.T.R.A. Convaincant, le tracteur offre une garde au sol accrue de 6 cm et peut être équipé en option d'un accès escamotable. L'ensemble autorise un gain de poids pouvant atteindre 150 kg par rapport à un Arocs 4x2 comparable. Le tracteur est disponible avec un tunnel moteur de 320 mm ou 170 mm, et avec les motorisations OM 936, OM 470 et OM 471 dans toutes les catégories de puissance.

Mercedes-Benz Unimog à cabine double : une deuxième rangée de première classe

Les Unimog haute mobilité U 4023 et U 5023 sont désormais proposés avec une cabine double. Les modèles à quatre portes sont équipés de série d'une banquette arrière pouvant accueillir quatre personnes. Deux sièges individuels à suspension pneumatique sont également disponibles en option. Cette configuration permet d'accueillir jusqu'à cinq personnes dans la cabine, conducteur inclus.

Le modèle U 5023 présenté à l'IAA est conçu pour tous ceux qui ne peuvent se passer d'une main-d'œuvre nombreuse, même dans des endroits éloignés, que ce soit pour l'exploitation minière à ciel ouvert ou sur d'autres sites difficilement accessibles. Pour les équipes de montage, les géomètres ou les groupes de chercheurs, le lieu d'intervention ne se situe pas toujours à proximité immédiate de la route goudronnée la plus proche. Il reste toutefois suffisamment de place pour monter différentes superstructures ou pour emporter du matériel, des outils ou des machines sur le plateau.

Les places arrière sont aisément accessibles grâce à deux portes à large ouverture situées derrière l'essieu avant, de chaque côté de la cabine. Le marchepied à trois marches flexibles facilite encore la montée à bord. Les outils et le matériel de travail peuvent être logés en toute sécurité dans les trois généreux compartiments dissimulés sous la banquette arrière rabattable. Chacun des occupants peut ainsi accéder à tout moment à son équipement personnel. Très performante, la climatisation intégrée garantit un climat toujours agréable à bord du véhicule, même occupé par un équipage de sept personnes. Elle vient remplacer le climatiseur de toit des précédents modèles.

La suspension à trois points de la cabine amortissant les vibrations ainsi que la généreuse garde au toit, très appréciable lorsque l'on porte un casque, contribuent également au confort, notamment lorsque le véhicule circule hors des sentiers battus. Ces caractéristiques sont d'autant plus importantes que la version à cabine double de l'Unimog haute mobilité est très appréciée des services d'incendie. Parmi les autres clients types, on peut citer les fournisseurs d'énergie, les mines à ciel ouvert ou bien les voyagistes spécialisés dans les expéditions.

Grâce à une structure novatrice, la cabine double ne pèse que 120 kg de plus que la cabine standard, ce qui permet de préserver presque entièrement la charge utile. A l'exception de la prise de force sur moteur, la variante à cabine double des Unimog haute mobilité présente les mêmes avantages que la version standard.

Outre l'Unimog haute mobilité à cabine double, qui fête sa première apparition lors de l'IAA, la famille de porte-outils Unimog s'enrichit d'un nouveau membre, à savoir le modèle U 323 d'une puissance de 170 kW (231 ch). Ce nouveau fleuron de la gamme intermédiaire qui séduit par ses performances sera proposé en empattement de 3000 mm ou de 3600 mm et avec un P.T.A.C. maximal de 14,0 t. Grâce à ses charges admissibles sur essieux élevées, l'Unimog U 323 offre une solution véhicule efficace pour le service hivernal et les missions de transport. Il peut être équipé de nombreuses options déjà connues des clients de l'U 423, par exemple la boîte automatique entièrement automatisée AutomaticShift, la prise de force sur boîte de vitesses pour outils montés, ou les circuits hydrauliques multiples.

Mercedes-Benz Econic : un camion sûr pour les chantiers en centre-ville

Le Mercedes-Benz Econic, grand spécialiste des transports communaux et du ramassage-distribution, entame une nouvelle carrière de véhicule TP. Pour circuler sur les chantiers en centre-ville, ses principaux atouts sont sa hauteur réduite, sa visibilité exceptionnelle, ses accès bas et son confort d'utilisation. Le pare-brise panoramique descendant bas, les larges vitres côté conducteur ainsi que la haute porte vitrée en accordéon côté passager garantissent une visibilité optimale.

Le système optionnel de caméras de surveillance des angles morts, comprenant un moniteur dans la cabine et quatre caméras sur le véhicule, permet au conducteur de visualiser les zones de circulation qui ne sont pas directement dans son champ de vision. Les caméras peuvent être pilotées de manière automatique ou manuelle. En mode automatique, les images affichées sont fonction de l'actionnement des clignotants, de l'angle de braquage, du rapport enclenché ou de la vitesse.

A partir de janvier 2017, l'Econic à direction à gauche sera en outre proposé en option avec l'assistant de changement de direction Mercedes-Benz, ainsi qu'avec une interface destinée à la surveillance de l'espace arrière, qui permettra même de déclencher des freinages d'urgence automatiques en cas de risque de collision.

L'Econic est d'ores et déjà équipé de série de l'aide active au freinage Active Brake Assist 3. Ce système fonctionnant par radar déclenche une alerte visuelle, puis sonore, puis un freinage partiel, puis un freinage automatique à fond en cas de risque de collision avec un obstacle fixe ou en mouvement.

D'autres systèmes de sécurité ont en outre déjà été mis au point, et seront proposés les uns après les autres durant l'année à venir. Ils visent notamment à éviter les accidents avec des piétons, des cyclistes, au démarrage ou lors des manœuvres.

Fuso Canter : le best-seller mondial des camions de faible tonnage revalorisé

La version de série du Fuso Canter présentée à l'IAA a été sensiblement revalorisée. Le best-seller mondial des camions de faible tonnage offre désormais un P.T.A.C. compris entre 3,5 t et 8,55 t. Il propose également un nouveau concept de coloris sobre faisant appel au noir pour l'intérieur de la cabine, un plancher haut de gamme et des appliques chromées sur le poste de conduite.

Sur le plan technique, les nouveautés portent principalement sur la deuxième génération de la boîte de vitesses à double embrayage Duonic. Une nouvelle stratégie de passage des rapports permet d'économiser du carburant, tandis que le nouvel embrayage accroît encore la durée de vie de l'infatigable Canter. Tous les Canter avec boîte Duonic sont désormais équipés de série d'une fonction antirecul, et d'un régulateur de vitesse en option. Autre nouveauté côté motorisation, tous les Canter respectent à présent la norme antipollution Euro VI en misant sur la technologie SCR.

Parmi les nouveautés figure également la nouvelle version Canter 7C18 avec empattement de 2800 mm, destinée aux missions TP nécessitant de combiner une superstructure courte, une charge utile élevée, un moteur puissant et une grande maniabilité. Le Canter peut en outre à présent être employé dans la lutte contre les incendies. Equipé par un carrossier d'une assise surbaissée, le Canter à cabine double peut bénéficier d'une certification DIN comme véhicule d'incendie et peut faire office de fourgon pompe-tonne pour l'équipage complet. Dans le cadre de ces affectations, la polyvalence des Canter à cabine simple ou double et à transmission 4x2 ou 4x4 constitue un autre atout décisif.

Daimler Buses au Salon international du véhicule industriel (IAA) 2016 : des idées pour la mobilité de demain et une pléiade de nouveautés en matière de propulsion, d'équipements et de services

- **Première présentation mondiale : Mercedes-Benz Future Bus avec CityPilot : pour des transports publics de proximité efficaces, sûrs et performants**
- **Efficacité : moteur encore plus sobre, plus propre et plus puissant**
- **Sécurité : sécurité renforcée grâce aux projecteurs à LED et au confort accru**
- **S.A.V. : 24h Service étendu avec télédiagnostic, système de gestion Bus Depot Management et services spécifiques pour les autocars long-courriers**

En tant que constructeur leader dans le secteur autobus/autocars, Daimler Buses mise sur l'avenir avec ses marques Mercedes-Benz et Setra, ainsi qu'avec sa marque de prestations de services Omniplus. L'avenir de la mobilité en ville est incarné par le Mercedes-Benz Future Bus à conduite semi-automatisée et équipé de CityPilot. Il ne s'agit ni d'une étude, ni d'une vision, mais bien d'une réalité : l'autobus urbain de demain a d'ores et déjà fait ses preuves dans les transports publics.

Le présent ne manque toutefois pas d'attraits non plus. Le moteur six cylindres en ligne OM 470 est désormais encore plus sobre, plus robuste et plus puissant. Le Citaro NGT se distingue quant à lui par son faible niveau d'émissions. Le Setra doté de la siégerie 1+1 offre aux voyageurs des sensations exceptionnelles. De nouveaux équipements axés sur le confort valorisent encore davantage les autocars de tourisme Mercedes-Benz et Setra, tandis que le Coach MediaRouter les transforme en borne Wi-Fi mobile. Enfin, Omniplus a étoffé son offre de services pourtant déjà très riche : le 24h Service déjà très performant est encore amélioré avec le télédiagnostic ; avec le système Bus Depot Management, Omniplus prend en charge les ateliers des clients, tandis que le S.A.V. conçu pour les autocars grandes lignes s'occupe des autocars de tourisme effectuant de longs voyages.

Mercedes-Benz Future Bus avec CityPilot : l'avenir de la mobilité

Encore plus sûr, plus efficient et plus confortable : le Mercedes-Benz Future Bus à conduite semi-automatisée avec CityPilot préfigure les transports de proximité de demain. La connectivité, les systèmes de caméras et de radars et la fusion des données catapultent l'autobus urbain dans l'avenir. Pour dévoiler ces technologies révolutionnaires, Mercedes-Benz utilise un vecteur de technologie tout aussi impressionnant : le Mercedes-Benz Future Bus équipé de CityPilot. L'association des deux marque une nouvelle étape importante dans l'histoire des autobus/autocars, mais aussi sur la voie menant à une conduite autonome et sans accident.

La technologie du système CityPilot installé sur le Mercedes-Benz Future Bus est basée sur celle du camion Mercedes-Benz Actros à conduite autonome avec Highway Pilot, présenté il y a deux ans lors du Salon international du véhicule industriel (IAA) de Hanovre. Elle a toutefois fait l'objet d'évolutions décisives en vue d'être adaptée aux spécificités d'un autobus urbain et a été étoffée d'une multitude de fonctions. Le CityPilot peut ainsi identifier les feux de signalisation, communiquer avec eux et traverser en toute sécurité les carrefours qui en sont équipés. Il est également capable de percevoir les obstacles et, surtout, les piétons se trouvant sur la chaussée et de freiner de façon autonome. Il effectue par ailleurs automatiquement la manœuvre d'approche aux arrêts, où il prend en charge l'ouverture et la fermeture des portes. Il est également capable de traverser des tunnels.

Une douzaine de caméras scannent la chaussée et ses alentours. Des systèmes radar de proximité et longue portée surveillent en permanence la portion de route située devant le véhicule. A cela s'ajoute un système GPS. La fusion de toutes ces données permet de créer une image extrêmement précise et donc de positionner l'autobus au centimètre près.

L'autobus urbain à conduite semi-automatique constitue un atout en matière de sécurité. En effet, il facilite la tâche du chauffeur et, grâce à ses caméras et à ses systèmes de radars, rien ne lui échappe. Il améliore également l'efficacité car le mode de conduite anticipatif et tout en douceur préserve les organes et abaisse la consommation et donc aussi les émissions. Grâce à sa conduite fluide et régulière, il accroît en outre le confort des passagers.

Le système CityPilot est présenté sur un vecteur de technologie baptisé Mercedes-Benz Future Bus. Ce véhicule solo de 12 m dérivé de l'autobus Citaro, best-seller mondial, se pare d'un design particulièrement novateur, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. Sa silhouette harmonieuse aux lignes asymétriques s'inspire de l'architecture urbaine. Design, éclairage, implantation des portes ou systèmes d'information – dans tous ces domaines, l'extraordinaire Mercedes-Benz Future Bus fait honneur à son nom.

A l'intérieur, l'aménagement ouvert évoque les places et les parcs d'une ville. L'habitacle a une véritable vocation d'espace passagers. Il se subdivise en trois zones, en fonction du temps que les usagers passent dans l'autobus. Des sièges semblables à des fauteuils de designer sont alignés de manière espacée le long des parois. Des barres de maintien novatrices évoquent l'idée du jardin public : à l'image des branches d'un arbre, elles se ramifient en direction du plafond bicolore. Au niveau du pavillon, l'éclairage se fait canopée. Des moniteurs grand format pour l'information et le divertissement des voyageurs sont installés dans le segment médian du bus. Le poste de conduite entièrement réaménagé est intégré dans l'espace. Le chauffeur reçoit les informations dont il a besoin sur un écran de grandes dimensions à l'affichage renouvelé.

Un trajet de 20 km sans toucher au volant, à l'accélérateur ou au frein

Le Mercedes-Benz Future Bus avec CityPilot réalise son premier trajet public sur un tronçon de la plus longue ligne BRT (Bus Rapid Transit) d'Europe, située aux Pays-Bas. Elle relie l'aéroport de Schiphol à Amsterdam à la ville de Haarlem. Le tronçon d'une vingtaine de kilomètres constitue un véritable défi pour le Mercedes-Benz Future Bus : riche en virages, il traverse des tunnels et des intersections régulées par des feux.

Le Mercedes-Benz Future Bus avec CityPilot se joue des obstacles avec une grande maestria : il circule jusqu'à 70 km/h, peut détecter les obstacles et les piétons sur la chaussée, se positionne au centimètre près au niveau des stations, ouvre et referme ses portes, démarre automatiquement et communique avec les feux tricolores. A aucun moment tout au long du trajet, le chauffeur n'a besoin d'accélérer ou de freiner ; il ne reprend le volant en mains qu'en présence de véhicules circulant en sens inverse, comme le prévoit la législation. Toutefois, il peut intervenir à tout moment et reprendre au besoin le contrôle du véhicule.

Mercedes-Benz Future Bus avec CityPilot – l'avenir de l'autobus urbain est en marche. Il est particulièrement adapté aux systèmes BRT/BHNS qui, dans de nombreuses régions du monde, apportent une réponse à la congestion du trafic dans les grandes agglomérations et les régions métropolitaines. Hautement efficient, il renforce la sécurité de manière significative et assiste le chauffeur. Daimler Buses travaille ainsi au développement du système de transport par autobus de demain.

Page 30

Efficiency : engine even more economical, cleaner and more powerful

Nouvelle baisse de la consommation et des émissions et nouvelle hausse des performances et de la robustesse – la nouvelle génération du moteur compact hautes performances à six cylindres en ligne Mercedes-Benz OM 470 d'une cylindrée de 10,7 l a tout pour convaincre. Il constitue l'élément phare des motorisations des autobus/autocars de Mercedes-Benz et Setra. Il est utilisé tant dans l'autobus articulé à plancher surbaissé Citaro G que dans les autocars de grand tourisme, mais aussi dans les autocars interurbains des deux marques.

Engine high performance six cylinders in line OM 470 – decrease in consumption and increase in peak power

La nouvelle génération du moteur Mercedes-Benz OM 470 bénéficie des subtilités technologiques issues des modifications apportées l'année dernière au moteur de catégorie supérieure OM 471, mais aussi de ses propres spécificités technologiques. Parmi les nouveautés, citons une pression d'injection maximale sensiblement relevée, les injecteurs, la chambre de combustion et la compression accrue. Une solution brevetée pour le recyclage des gaz d'échappement à commande en continu, l'injection asymétrique, un nouveau turbocompresseur de fabrication « maison » au rendement de pointe sont autant de facteurs qui optimisent la consommation de carburant. Elle affiche une baisse d'environ 2,5 pour-cent sur les autocars de tourisme, de 2,4 pour-cent environ sur les autocars interurbains et de près de 2 pour-cent sur le Citaro G. Cela se traduit non seulement par des économies financières, mais aussi par des effets positifs sur l'environnement du fait de la baisse des émissions.

Parallèlement à cela, le fait d'avoir renoncé à une soupape de décharge, à la régulation de la pression de suralimentation ainsi qu'au capteur EGR et à la régulation EGR réduit la complexité du moteur et accroît encore davantage sa robustesse – il fonctionne sur la base d'un paramétrage spécifique.

Les moteurs se distinguent par une augmentation instantanée de la puissance et du couple dans la plage de régime intermédiaire ainsi que par un abaissement du régime nominal de 1800 tr/min à 1600 tr/min. Résultat : un comportement routier exemplaire, caractérisé par une grande agilité et une plage de régime très large.

Le moteur est également proposé dans une nouvelle version de pointe culminant à 335 kW (456 ch) et offrant un puissant couple maxi de

2200 Nm. Cette variante est disponible en option pour les autocars de grand tourisme Setra S 515 HD, S 516 HD/2, S 516 HD et S 517 HD de la ComfortClass 500. La transmission est assurée par la nouvelle boîte de vitesses mécanique à six rapports GO 230 (série) ou par la boîte entièrement automatisée GO 250-8 PowerShift (option).

Des carburants de substitution homologués

Les autobus/autocars Mercedes-Benz sont désormais homologués pour l'utilisation de carburants de substitution selon la norme prEN 15940. Celle-ci englobe les sous-groupes constitués des carburants HVO (Hydrotreated Vegetable Oil ou huiles végétales hydrotraitées), BTL (Biomass To Liquid ou biomasse liquéfiée), GTL (Gas To Liquid ou gaz liquéfié) et CTL (Coal To Liquid ou charbon liquéfié). Il s'agit de différentes ressources énergétiques qui, grâce à des procédés chimiques, sont transformées en carburant. Les carburants sont homologués pour les moteurs OM 936 et OM 936 h (de 7,7 l), OM 470 (de 10,7 l) et OM 471 (de 12,8 l) construits respectivement à partir de février 2016. Cette homologation vaut également pour les moteurs OM 470 et OM 471 de dernière génération.

Dans la mesure où les propriétés des carburants répondant à la norme prEN 15940 sont quasiment identiques à celles du gazole classique produit à partir de pétrole, aucune modification des moteurs ou de leurs organes périphériques n'est nécessaire. Les intervalles de vidange de l'huile moteur et de nettoyage du filtre à particules restent inchangés. Les conditions de garanties contractuelle et commerciale continuent de s'appliquer sans restrictions. De même, les valeurs de puissance et de couple restent identiques. Quant à l'utilisation de ces carburants de substitution dans des chauffages additionnels, seuls les combustibles des sous-groupes NExBTL et C.A.R.E. sont homologués.

Mercedes-Benz Citaro NGT : encore plus silencieux et plus propre avec le moteur à gaz

Fonctionnement silencieux, émissions de CO₂ en baisse, faible poids, grand nombre de places passagers, déploiement de puissance impressionnant et faible consommation, sans oublier de longs intervalles de maintenance : tels sont les atouts du Mercedes-Benz Citaro NGT à moteur à gaz M 936 G, présenté en exclusivité dans le cadre du Salon international du véhicule industriel (IAA). Il offre des avantages décisifs pour le transport dans les centres-villes engorgés.

Compact et léger, ce moteur au gaz naturel d'une cylindrée de 7,7 l affiche les performances d'un moteur diesel tout en posant de nouveaux jalons en

termes de niveau sonore et d'émissions polluantes. Le moteur suralimenté est basé sur le moteur turbodiesel ultramoderne OM 936. Le six cylindres en ligne implanté à la verticale fonctionne comme un moteur au gaz naturel comprimé à monocarburation. Il délivre 222 kW (302 ch), atteint toujours son couple maximal de 1200 Nm entre 1200 tr/min et 1600 tr/min et se place bien en-deçà du seuil de pollution de la norme Euro VI. La transmission est assurée par une boîte automatique à convertisseur de couple.

De conception nouvelle, les bouteilles de gaz sont entreposées sous un cache sur le toit. Elles se composent d'un matériau composite avec noyau en plastique et d'une couche de fibres de carbone, ainsi que de fibres de verre. Cette combinaison de matériaux est légère, mais aussi très résistante.

Les nouvelles bouteilles de gaz et le moteur compact permettent de réduire le poids plus important que présente le Citaro NGT, de par son principe de fonctionnement, par rapport au modèle diesel. Il se limite à environ 485 kg sur un véhicule non articulé. Dans la version de série, l'autobus non articulé Citaro NGT peut ainsi transporter jusqu'à 96 passagers, tandis que le modèle articulé Citaro G NGT peut accueillir 153 personnes.

Mercedes-Benz propose ce modèle au gaz naturel en tant qu'autobus non articulé Citaro NGT ainsi que dans une version articulée Citaro G NGT. Le Citaro NGT peut fonctionner tant au gaz naturel qu'au biogaz – il présente dans ce cas un bilan CO₂ quasi neutre. Les arguments en faveur du Citaro NGT sont convaincants : le nombre de commandes de véhicules passées par Madrid et Augsburg a déjà dépassé les trois chiffres.

Minibus/minicars Mercedes-Benz : moteurs plus puissants, tonnage relevés, nouveaux équipements

Le programme de minibus/minicars Mercedes-Benz profite du perfectionnement du véhicule de base Mercedes-Benz Sprinter. Les plages de puissance inférieures sont désormais sensiblement plus dynamiques. La motorisation d'entrée de gamme développe à présent 84 kW (114 ch) et atteint un couple de 300 Nm – soit une augmentation de 20 pour-cent de ces deux valeurs. Le niveau de puissance supérieur – 105 kW (143 ch) et 330 Nm - affiche également une hausse d'environ 10 pour-cent de ces deux paramètres.

Mercedes-Benz a par ailleurs étoffé la gamme du Sprinter départ usine, en y ajoutant une variante de 5,5 t de P.T.A.C. Pour les variantes moyen format

des gammes de minibus/minicars Sprinter Mobility, Sprinter Transfer et Sprinter Travel, la charge utile maximale s'accroît ainsi de près de 150 kg.

Le programme de minibus/minicars s'enrichit en outre de nouveautés spécifiques aux autobus/autocars : le modèle d'exposition Sprinter City 65 se présente ainsi avec un nouveau ralentisseur optimisé en termes de poids pesant 15 pour-cent de moins pour une fonctionnalité et une puissance de freinage inchangées. Autre nouveauté : son emplacement combiné pour poussette et fauteuil roulant, devenu obligatoire depuis le 1er juillet 2017 sur les autobus de ligne urbains.

Le véhicule exposé présente en outre un riche équipement en termes de connectivité. La surveillance vidéo dans les espaces passagers et aux accès, un système de guidage central assisté par ordinateur (RBL) avec moniteur central grand format pour les informations sur l'itinéraire, la gestion des destinations et des passagers figurent dans la dotation, au même titre qu'un routeur multimédia Wi-Fi et des prises USB à toutes les places.

Les minibus/minicars M1 de la série Sprinter Mobility entament le deuxième semestre avec un poids optimisé. Grâce aux matériaux composites novateurs utilisés pour le système de rails de guidage Airline au plancher, le gain en termes de charge utile peut atteindre 35 kg selon les modèles. Disponible sur les séries Sprinter Mobility, Sprinter Transfer et Sprinter Travel, un nouvel accès abaissé accroît le confort d'accès et permet de supprimer une marche rétractable à la porte passager avant.

Sécurité : sécurité renforcée grâce aux projecteurs à LED et au confort accru

Mercedes-Benz et Setra présentent en exclusivité dans le cadre du Salon international du véhicule industriel (IAA) des projecteurs à LED intégrés pour la première fois au monde sur des autobus/autocars. Les chauffeurs bénéficient ainsi d'un éclairage moins fatigant pour les yeux : la température de couleur de la lumière LED est très proche de celle de la lumière du jour. Autre atout en matière de sécurité : le flux lumineux d'une ampoule LED reste à un niveau élevé quasiment constant pendant toute sa durée de vie. Sa longévité est par ailleurs nettement supérieure à celle des lampes à halogène ou au xénon. Il n'est donc plus nécessaire de remplacer les ampoules à plusieurs reprises - les coûts et les périodes d'immobilisation engendrés par cette opération disparaissent donc également. Les projecteurs à LED permettent ainsi aux entreprises de bénéficier de coûts d'entretien sensiblement moins élevés.

Les nouvelles lampes utilisées par Mercedes-Benz et Setra sont des lampes bi-LED réunissant les feux de croisement et les feux de route dans un seul boîtier. Cinq LED sont dédiées aux feux de croisement et trois autres aux feux de route. Elles sont disponibles pour la TopClass 500 et la ComfortClass 500 de Setra ainsi que pour le Mercedes-Benz Citaro. Les LED sont intégrées dans les projecteurs déjà existants des gammes. Résultat : le visage des véhicules et l'identité propre à chaque marque sont totalement conservés, le design et la fonctionnalité formant ici un mariage parfait.

Dans le cadre du Salon international du véhicule industriel (IAA), Daimler Buses présente les projecteurs à LED sur l'autocar de grand tourisme de la ComfortClass Setra de type S 516 HD, sur l'autocar de grand tourisme surélevé Setra TopClass S 516 HDH ainsi que sur le Mercedes-Benz Citaro NGT.

Coach MediaRouter : voyager connecté tout en profitant des équipements multimédias

Sur les autocars de grande ligne, il s'agit d'un exercice imposé, sur les autocars d'excursion et de tourisme, il relève plutôt du programme libre : un accès Internet rapide pour les passagers est un avantage concurrentiel majeur sur le marché des autocars de tourisme. Le Mercedes-Benz Tourismo, de même que le Setra ComfortClass 500 et TopClass 500, ainsi que l'autocar double étage S 431 DT peuvent être équipés dès à présent en option départ usine d'un routeur et d'une antenne.

Le Coach MediaRouter dispose de deux fentes pour cartes SIM sur une base LTE, ainsi que de deux prises USB. Cet équipement garantit aux utilisateurs la possibilité d'utiliser Internet grâce à leurs appareils mobiles pendant la marche, mais aussi d'accéder à des médias issus d'une base de données locale. Cette solution déleste dans le même temps la connexion réseau.

Un point d'accès Wi-Fi conforme au droit et un Pack de divertissement sont mis à disposition par un opérateur Wi-Fi professionnel contre une mensualité par véhicule. L'interface utilisateur sur les appareils des voyageurs présente un look séduisant et facilite l'utilisation. Les autocaristes peuvent en outre recevoir une page cible individuelle s'ouvrant automatiquement à chaque connexion. Un filtre parental est disponible en option. Les autocaristes se voient remettre chaque trimestre une clé actualisée. Celle-ci comprend un Pack de divertissement composé de plusieurs dizaines de films et de cinq épisodes de deux séries TV actuelles. Elle ouvre par ailleurs la voie vers dix canaux musicaux proposant différents programmes.

Entre 40 et 50 passagers peuvent se connecter simultanément dans un même autocar. Une répartition automatique du débit disponible entre les utilisateurs est en préparation.

L'offre de divertissement proposée pour chaque clé par l'opérateur Internet n'est qu'une première étape pour l'info-divertissement du futur à bord des autocars. Les vacanciers ou les guides peuvent présenter à leurs camarades de voyage des clichés et des films actuels grâce au Coach MediaRouter. Ils sont chargés sur une clé USB qui transmet les photos, les films et la musique au routeur. Celle-ci à son tour répartit les contenus par streaming entre les passagers. Cette possibilité ne concerne pas uniquement le divertissement et les souvenirs de voyage, mais aussi les présentations et les films ou autres informations d'entreprise présentés lors des voyages d'affaires dans le secteur des autocars de location.

Les autocaristes peuvent également promouvoir leurs voyages via des offres individuelles ou des catalogues complets, ainsi que leur offre de restauration et de collation à bord de l'autocar. Parmi les autres possibilités d'information et de divertissement des passagers figurent aussi des conseils concernant les destinations touristiques ou le pays desservi par l'autocar.

Mercedes-Benz et Setra présentent le nouveau Coach MediaRouter sur tous les autocars de tourisme exposés dans le cadre du Salon international du véhicule industriel (IAA).

Autre nouveauté à découvrir lors du salon IAA, la housse en cuir Composition remplace la gaine en cuir classique des appuie-tête et des sièges. « Composition » est fabriquée à partir de fibres de cuir. Le matériau est grené, respirant et possède toutes les qualités du cuir. Cependant, « Composition » est bien plus facile à entretenir et donc mieux adapté à une utilisation à bord des autocars.

La garniture Composition est utilisée par Mercedes-Benz et Setra sur l'appuie-tête, le dossier, l'assise et les parties latérales des sièges. Comme tous les cuirs et tissus, elle a été soumise à des essais rigoureux dans les laboratoires du groupe. Les coloris disponibles sont assortis à la collection de tissus actuelle.

Mercedes-Benz et Setra présentent lors du Salon international du véhicule industriel (IAA) différentes variantes de la garniture en cuir Composition. L'éventail des produits présentés s'étend de la housse d'appuie-tête aux combinaisons cuir/tissu destinées aux sièges tourisme. Il comprend également la housse exceptionnelle pour les sièges de luxe de type Voyage Ambassador, avec des combinaisons cuir/tissu en plusieurs parties pour l'assise et le dossier, des dossiers noirs et des pochettes de siège ainsi que des éléments design réalisés en « Mystic White », le tout sur un autocar de grand tourisme surélevé Setra S 516 HDH.

Appuie-tête confort : le siège sur mesure dans l'autocar de tourisme

Chez Mercedes-Benz et Setra, les sièges peuvent s'adapter aux passagers : les autocars de tourisme sont livrés en option avec des sièges passagers munis d'appuie-tête confort réglables. Ils permettent de relever le dossier de 40 mm et peuvent être réglés en continu sur une hauteur de 85 mm de sorte à s'adapter à toutes les morphologies. Les parties latérales des appuie-tête, elles aussi réglables, maintiennent parfaitement la tête du passager en cas de sieste pendant le trajet, telles les oreilles d'un fauteuil de type bergère. D'une largeur maximale de 260 mm, les nouveaux appuie-tête confort ne restreignent que très peu la visibilité des passagers assis sur les sièges situés juste derrière.

Lors du Salon international du véhicule industriel (IAA), Mercedes-Benz et Setra présentent ces nouveaux appuie-tête confort sur les autocars de tourisme Mercedes-Benz Turismo M, Setra ComfortClass S 515 HD et Setra TopClass S 516 HDH.

Il avait été présenté en exclusivité mondiale lors de l'édition 2006 du Salon international du véhicule industriel (IAA) et dix ans plus tard, devenu l'autocar de tourisme actuellement le plus apprécié d'Europe, il se rend à l'IAA 2016 pour célébrer cet anniversaire important. Le Mercedes-Benz Turismo est une valeur sûre, comme le montre le nombre record de plus de 2000 unités l'an dernier – cet autocar de tourisme rentable et flexible est incontournable. Ce succès s'explique aussi par sa vaste gamme de produits, comprenant quatre autocars de grand tourisme, le modèle compact Turismo K et l'autocar de tourisme fonctionnel à plancher surélevé Turismo RH.

Le modèle anniversaire présenté dans le cadre du Salon international du véhicule industriel (IAA) est le Turismo Mauf, un autocar de grand tourisme de 13 m de long à trois essieux, doté d'un équipement haut de gamme pour lignes longue distance. Citons notamment la siégerie Travel Star Eco avec garniture Luxline et appuie-tête confort réglables en hauteur habillés d'une housse réalisée dans le matériau en fibres de cuir Composition. Le nouveau Coach MediaRouter permet l'accès à Internet. Grâce aux prises 230 V disponibles à chaque place, l'alimentation électrique des appareils électroniques des passagers ne pose pas de problème.

Mercedes-Benz Intouro : 10 000 exemplaires sur les routes

Le Salon international du véhicule industriel (IAA) va marquer une date importante pour un modèle rencontrant un grand succès depuis longtemps déjà : Mercedes-Benz va en effet livrer le 10 000e Intouro au cours du salon. Cet autocar interurbain fonctionnel et particulièrement rentable fait le bonheur des autocaristes malins dans toute l'Europe.

Muni de deux essieux, l'Intouro est décliné dans trois longueurs différentes. Il est animé par les moteurs compacts six cylindres en ligne de la série Mercedes-Benz OM 936, caractérisés par une cylindrée de 7,7 l et une puissance de 220 kW (299 ch) ou 260 kW (354 ch). Le choix des transmissions est particulièrement vaste : boîte de vitesses mécanique à six rapports, boîte entièrement automatisée Mercedes-Benz GO 250-8 PowerShift ou boîte automatique à convertisseur de couple – l'Intouro s'avère particulièrement flexible.

Cette qualité s'exprime également sur le véhicule anniversaire à travers la plate-forme rétractable au niveau de la porte centrale, la siégerie confort Travel Star Eco, les sièges rabattables dans l'espace multiusages en face de l'accès, les racks à bagages avec socle fermé, la climatisation et le double

vitrage. Une nouveauté visuelle permet d'identifier l'année modèle 2017 de l'Intouro : le capot moteur n'arbore désormais plus qu'une grille de ventilation du côté droit ; la grille identique qui se trouvait sur le côté gauche a été supprimée.

Des voyages exclusifs avec la siégerie 1+1 dans la Setra TopClass 500

TopClass 500 – cette appellation désigne la gamme la plus exclusive de Setra. Avec la siégerie Voyage Ambassador disposée dans le nouvel agencement 1+1, Setra porte le voyage exclusif à un niveau inédit. Les sièges sont pivotants, leurs larges accoudoirs gainés de cuir sont rabattables et intègrent des rangements ainsi que des porte-gobelets inclinables. Avec les appuie-tête confort réglables, les tablettes rangées le long de la paroi latérale, les prises électriques disponibles à chaque place, les poches de rangement sur les côtés gauche et droit, les rangements éclairés sous chaque siège et même un éclairage au niveau du plancher, cette siégerie répond aux exigences les plus sévères.

Setra la présente dans un autocar de grand tourisme surélevé de 13,3 m de long TopClass S 516 HDH. Il est notamment équipé d'un éclairage d'ambiance ainsi que du toit en verre TopSky Panorama.

Setra S 418 LE business : des sièges XXL pour les lignes interurbaines

Jusqu'à 100 places passagers en fonction de l'équipement, 63 places assises maxi en cas de siégerie complète, absence d'obstacles au niveau de la vaste zone à plancher surbaissé, en amont des deux essieux arrière – le Setra S 418 LE business est dans son élément lorsqu'il est question de lignes interurbaines très fréquentées. Ce modèle trois essieux extrêmement rentable fait ses débuts lors du Salon international du véhicule industriel (IAA).

Il est prédestiné pour les appels d'offres. Et il fait preuve d'une grande flexibilité : différentes variantes de portes, espaces multiusages simples ou doubles avec plate-forme pour fauteuil roulant ou poussette en face de la porte 2, zone multiusages supplémentaire devant la porte 2, siégeries et pneus différents, deux niveaux de puissance, quatre variantes de boîte de vitesses – cet autocar urbain d'une longueur de 14,64 m est un véritable multitalents. Il se présente au salon IAA dans une version équipée de 57 places assises, d'un espace multiusages en face de la porte 2 et de sièges rabattables supplémentaires.

S.A.V. : 24h Service étendu avec télédiagnostic, système de gestion Bus Depot Management et services spécifiques pour les autocars long-courriers

La marque de services destinés aux autobus/autocars Mercedes-Benz et Setra présente dans le cadre du Salon international du véhicule industriel (IAA) toute une série de nouvelles prestations de services, au centre de laquelle se trouve le nouveau service de télédiagnostic. Il permet d'optimiser le 24h Service et de raccourcir sensiblement les durées d'immobilisation en cas de pannes. La seule condition requise est que l'autobus/autocar soit équipé du service télématique FleetBoard.

Si un autobus/autocar Mercedes-Benz ou Setra tombe en panne, le chauffeur n'a qu'à appuyer sur une touche pour transmettre directement une multitude de données aux équipes du 24h Service. Grâce à ces données, le véhicule peut être identifié et localisé très précisément, par le biais de ses coordonnées géographiques, et les codes d'erreur actuels et mémorisés peuvent par ailleurs être consultés.

Les données sont transmises au point de service agréé Omniplus le plus proche, où elles sont interprétées. Ce système présente de nombreux avantages : le temps passé en explications téléphoniques par le chauffeur est réduit, le lieu exact où se trouve le véhicule est connu, des malentendus peuvent ainsi être évités. Avant d'intervenir, un technicien S.A.V. peut se préparer aux spécificités concrètes de la panne en consultant les codes d'erreur et emporter ainsi éventuellement des outils spéciaux et des pièces.

S'il ressort déjà clairement des données transmises qu'il s'agit d'une défaillance grave, Omniplus peut d'ores et déjà planifier le recours à un véhicule de remplacement, après consultation du chauffeur et de l'entreprise. Les passagers ne perdent ainsi pas de temps inutilement à attendre la poursuite de leur voyage.

Bus Depot Management : un parc automobile exemplaire grâce au service constructeur

Personne ne peut assurer les opérations de maintenance et de réparation des autobus/autocars mieux que le constructeur. C'est la raison pour laquelle Omniplus a imaginé le système « Bus Depot Management ». Le principe : des points de service agréés d'Omniplus prennent immédiatement en charge les prestations à l'atelier du client. Cette offre est destinée aux

clients flottes. Elle repose sur un contrat de maintenance et de réparation longue durée, par exemple dans le cadre d'un appel d'offres.

Selon les termes du contrat, Omniplus effectue sur place, au dépôt, les travaux de maintenance et de réparation réguliers, y compris les opérations de mise en peinture et de carrossage. Omniplus choisit les collaborateurs dans l'atelier et décide de leurs qualifications, organise le stock de pièces en fonction des besoins exacts et s'occupe de l'approvisionnement en pièces de rechange.

Avec Bus Depot Management, les flottes voient la disponibilité de leurs autobus/autocars augmenter fortement ; elles évitent en outre des complications, des durées d'immobilisation et des frais administratifs inutiles. Les autobus/autocars bénéficient toujours d'un entretien exemplaire et le maintien de leur valeur est ainsi mieux assuré.

Service pour autocars de lignes longue distance : des prestations sur mesure pour les spécialistes des voyages au long cours

Les autocars de lignes longue distance sont en quelque sorte les marathoniens du secteur des autocars de tourisme. Au cours d'une année, ils parcourent des distances considérables, atteignant ainsi des kilométrages à six chiffres. Il est donc très important qu'ils disposent d'un S.A.V. ultraspécialisé. C'est pourquoi Omniplus a créé un service spécial pour autocars de lignes longue distance, réservé dans un premier temps au marché allemand. Quelque 90 points de service répartis le long des grandes routes, sur les principales intersections et près des terminus importants participent désormais à ce dispositif.

Ils offrent des prestations conçues spécifiquement pour les autocars de lignes longue distance. Celles-ci comprennent systématiquement le contrôle régulier des véhicules, une vérification de toutes les principales fonctions techniques et de sécurité, le nettoyage extérieur, la purge du réservoir des eaux usées, le remplissage avec de l'eau propre et un stock plus important, dans les points de service, des pièces de rechange pour les pièces et les accessoires de tous les modèles usuels d'autocars longue distance Mercedes-Benz et Setra. Certains points de service proposent également des prestations supplémentaires : nettoyage de l'intérieur, services Vitres et Pneus Omniplus, concept mobilité avec service d'enlèvement et de restitution, aires de stationnement pour les autocars longue distance et véhicule de remplacement en cas de panne.

Le tour du monde de Daimler Trucks : des camions, des autobus et des autocars d'Amérique du Nord et d'Asie pour le marché mondial exposés à Hanovre

- **BharatBenz 3723R : un camion solo cinq essieux construit en Inde**
- **Fuso TV-R : un tracteur lourd originaire d'Inde pour les marchés d'exportation**
- **Fuso FV Super Great V Spider : un outil multifonctions « made in Japan »**
- **Autobus scolaire Mercedes-Benz : un autobus complet fabriqué en Inde pour les pays émergents**
- **Freightliner Inspiration Truck : un camion à conduite autonome en provenance des Etats-Unis**
- **Western Star WS 5700XE : quand le rêve américain devient réalité**

Avec une production annuelle de plus d'un demi-million de camions et de plus de 28 000 autobus/autocars et châssis, le groupe Daimler conforte de manière impressionnante sa position de leader mondial parmi les constructeurs de camions et d'autobus/autocars. Représenté par ses marques Mercedes-Benz, BharatBenz, Freightliner, Fuso, Thomas Built Buses, Western Star et Setra, le groupe Daimler répond aux attentes des acteurs du monde entier opérant dans les secteurs des transports de personnes et de marchandises. La stratégie gagnante de l'entreprise repose sur trois piliers, à savoir le leadership technologique, une présence internationale et des plateformes intelligentes. Résultat : l'entreprise est aujourd'hui présente partout dans le monde où elle propose des solutions sur mesure pour chaque région du globe. Sous la devise « Trucks and Buses for the World », c'est-à-dire des camions et des autobus/autocars pour le marché mondial, Daimler présente lors du Salon de Hanovre un échantillon représentatif de ses produits distribués sur les différents continents.

BharatBenz 3723R : un camion solo cinq essieux construit en Inde

La marque indienne BharatBenz est un exemple parfait du dynamisme qui anime le groupe Daimler. Depuis le démarrage des ventes il y a quatre ans, plus de 40 000 camions BharatBenz de moyen et de gros tonnages ont déjà été livrés aux clients. Les utilitaires de la jeune marque jouent un rôle essentiel non seulement sur le marché local, mais également pour la conquête de nombreux autres marchés en pleine croissance. Dans le cadre du salon de Hanovre, Daimler présente le modèle BharatBenz 3723R, à savoir un porteur solo à cinq essieux avec plateau homologué pour un P.T.A.C. de 37,0 t.

Sous la cabine avancée équipée d'une couchette de ce véhicule à direction à droite, opèrent des organes bien connus en Europe. On retrouve ainsi le moteur six cylindres en ligne Mercedes-Benz OM 906 d'une cylindrée de 6,4 l et d'une puissance de 175 kW (238 ch) qui est localisé en grande partie en Inde et construit dans l'usine DICV se trouvant à Oragadam, non loin de Chennai. Le moteur est disponible dans les niveaux d'émission Euro III, Euro IV (pour le marché indien) et Euro V (pour les versions destinées à l'exportation).

La boîte de vitesses manuelle neuf rapports Mercedes-Benz G 131 est également présente. Quant au châssis, il est pourvu de ressorts paraboliques aux essieux avant, tandis que l'essieu moteur est équipé d'une suspension pneumatique et que les deux essieux suivants sont dotés de ressorts à lames semi-elliptiques.

D'une longueur d'à peine 11,4 m, le véhicule solo peut être utilisé de manière modulaire pour les superstructures les plus diverses. Le véhicule exposé est équipé d'un plateau de 28 pieds, soit 8,4 m, fermé par des ridelles de près d'un mètre de hauteur.

Fuso TV-R : un tracteur lourd originaire d'Inde pour les marchés d'exportation

La marque japonaise Fuso est présente à l'échelle mondiale où, avec plus de 150 000 véhicules vendus chaque année, elle est devenue l'un des piliers de la division Daimler Trucks. Son programme s'articule autour de camions, d'autobus et d'autocars de toutes tailles et catégories de tonnage. En Europe de l'Ouest, Fuso est principalement réputée pour son camion léger produit au Portugal, le Canter, alors que, dans de nombreuses régions du monde, Fuso s'est également forgé une solide réputation avec ses véhicules lourds.

Le tout dernier exemple est le Fuso TV-R provenant de l'usine DICV située à Oragadam près de Chennai, il est également connu sous la désignation 4043 S. En août 2016, il a été introduit sur son premier marché, le Kenya, et son entrée successive sur d'autres marchés Fuso en croissance est désormais prévue. Le nouveau tracteur trois essieux dédié aux transports long-courriers est conçu pour des P.T.R.A. jusqu'à 100 t. Le moteur six cylindres en ligne de renommée internationale, le Mercedes-Benz OM 457, ici en version à 315 kW (428 ch) dans le niveau d'émission Euro V, se trouve sous la cabine à toit surélevé – en version à direction à gauche sur le salon de Hanovre. La transmission de force sur les deux essieux arrière entraînés est prise en charge par la boîte de vitesses Mercedes PowerShift G 330 à douze rapports. L'allure imposante du véhicule est

soulignée par de grosses jantes chaussées de pneus 12.00 R 24 qui permettent au Fuso TV-R de rouler également sur terrain accidenté.

Fuso FV Super Great V Spider : un outil multifonctions « made in Japan »

Ce véhicule s'apparente à un outil multifonctions au format XXL. Le concept-truck Fuso Super Great V Spider bouscule toutes les idées reçues sur les engins de travail. Derrière la cabine avec direction à droite du véhicule solo trois essieux fabriqué au Japon, sont implantés quatre bras équipés de différents outils. Le Spider peut ainsi être utilisé comme véhicule de chantier ultrapolyvalent avec une foreuse, une pince, une buse ou une pelle. Il est soutenu par quatre béquilles escamotables qui permettent de le maintenir à l'horizontale lors des différents travaux.

L'entraînement est assuré par le moteur six cylindres en ligne Fuso 6R10 (T8) de 12,8 l de cylindrée, lequel développe une puissance de 338 kW (460 ch) et un couple impressionnant de 2500 Nm. Les connaisseurs auront remarqué les liens de parenté étroits avec le moteur européen Mercedes-Benz OM 471 et le moteur américain Detroit DD 13. La boîte de vitesses mécanique à douze rapports entièrement automatisée Fuso Inomat II est plus connue ailleurs, avec une configuration adaptée, sous la désignation Mercedes PowerShift.

Autobus scolaire Mercedes-Benz : un autobus complet fabriqué en Inde pour les pays émergents

La coopération entre Daimler Buses et le carrossier indien Wright Bus porte de nouveaux fruits. Après avoir démarré avec des autocars de tourisme complets commercialisés sous la marque Mercedes-Benz, le partenariat a donné naissance à un autobus scolaire extrêmement robuste destiné aux marchés émergents du Moyen-Orient. Il est proposé en tant que véhicule complet offrant ainsi une alternative aux châssis proposés jusqu'alors.

D'une longueur de 9,1 m, l'autobus scolaire est carrossé sur la base d'un châssis à moteur avant de type Mercedes-Benz OF 917 RF C doté de composants mécaniques d'une grande solidité. Le moteur quatre cylindres de 3,9 l de cylindrée délivre 125 kW (170 ch). Selon le marché et les exigences régionales, il est livrable en version Euro III ou Euro IV. L'autobus est chaussé de roues de 17,5 pouces et doté de ressorts paraboliques aux deux essieux ainsi que d'un système antiblocage de roues.

Aménagée dans un style moderne et plaisant, la carrosserie avec girouette grand format au-dessus du pare-brise étiré loin vers le haut repose sur une ossature légère en aluminium. Les passagers de l'autobus scolaire se voient

proposer 35 sièges individuels avec ceinture de sécurité dans l'habitacle fonctionnel de la version exposée à l'IAA. Des racks à bagages et une climatisation valorisent encore l'équipement intérieur du compartiment passagers.

Freightliner Inspiration Truck : un camion à conduite autonome en provenance des Etats-Unis

Il a été le premier camion à conduite autonome au monde homologué pour la conduite sur route. Aujourd'hui, Daimler l'invite en Europe. Le Freightliner Inspiration Truck constitue une nouvelle étape décisive dans l'histoire du camion. Son système Highway Pilot avec radar, caméra stéréo et divers systèmes d'aide à la conduite éprouvés puise son inspiration dans le Mercedes-Benz Future Truck. Il a été configuré pour les besoins spécifiques des truckers empruntant les grandes autoroutes américaines.

Le Freightliner Inspiration Truck a été développé sur la base du modèle Freightliner Cascadia Evolution. Le tracteur trois essieux à capot séduit notamment par un profil aérodynamique et une couchette spacieuse aménagée derrière la cabine. Son équipement évoque plutôt un studio qu'un camion avec couchette classique.

Le Cascadia Evolution se distingue par une chaîne cinématique intégrée. Sous son long capot œuvre un moteur six cylindres en ligne Detroit DD 15 d'une puissance de 294 kW (400 ch) pour une cylindrée de 14,8 l. Tout comme le moteur, la boîte de vitesses entièrement automatisée Detroit DR 12-DA partage de nombreux gènes avec les organes utilisés en Europe. Les essieux sont eux aussi issus de la banque d'organes mécaniques de la filiale américaine de Daimler, Detroit.

Freightliner est l'emblème de la success-story de Daimler Trucks en Amérique du Nord. En effet, grâce à Freightliner et à la marque Western Star, Daimler a enregistré l'an passé une part de marché de l'ordre de 39 pour-cent sur le marché nord-américain des camions de gros tonnage, s'adjugeant ainsi une nouvelle fois une première place indiscutable.

Western Star WS 5700XE : quand le rêve américain devient réalité

Les géants de la route de la marque américaine Western Star sont l'incarnation même de l'« American Way of Drive ». Leur calandre imposante et leurs nombreux éléments décoratifs en chrome suffisent à eux seuls à donner vie au rêve américain. Le Western Star 5700XE est un camion hors norme même sur le marché américain. Outre une personnalité imposante, il séduit par sa grande efficacité et son côté « bourreau de travail »

infatigable, sans parler du caractère cosy de la vaste couchette aménagée derrière la cabine. Impressionnant, le 5700XE l'est également par la structure alvéolée tout en légèreté des cloisons de sa couchette.

Western Star est la marque des transporteurs long-courriers opérant en compte propre. Entre-temps, ces capitaines au long cours misent eux aussi majoritairement sur la chaîne cinématique intégrée de la filiale de Daimler, Detroit. Le moteur, la boîte de vitesses et le pont moteur portent la même signature et travaillent en parfaite harmonie. Cela vaut pour le moteur six cylindres en ligne DD 13 de 12,8 l de cylindrée décliné en différentes puissances échelonnées entre 257 kW et 371 kW (de 350 ch à 505 ch), le moteur DD 15 de 14,8 l proposé avec des puissances de 294 kW à 371 kW (de 400 ch à 505 ch) ou le moteur DD 16 de 15,6 l étalonné entre 368 kW et 441 kW (de 500 ch à 600 ch), la boîte douze rapports entièrement automatisée DT 12 et les essieux proposés en configuration 6x2 ou 6x4. Comme on peut le supposer, la plupart de ces organes sont également proposés sous une forme analogue par les marques de Daimler Trucks en Europe ou en Asie.

Mercedes-Benz Vans au Salon international du véhicule industriel (IAA) 2016 : une vision et trois champions des ventes avec de nombreuses nouveautés produits et services

- **Vision Van : Mercedes-Benz Vans révolutionne le secteur de la messagerie urbaine avec un utilitaire léger à propulsion électrique automatisé et entièrement connecté**
- **Sprinter : offre étoffée dans le haut de gamme et moteurs encore plus puissants**
- **Vito : nouveaux équipements intérieurs pour la star parmi les poids moyens**
- **Citan : nouveaux packs d'équipements extérieurs et intérieurs, boîte de vitesses à double embrayage sur les modèles diesel**
- **Centre carrossiers : l'utilitaire léger sur mesure**
- **Une gamme de services exhaustive : nouveau Van ProCenter, Junge Sterne et application mobile Rescue Assist**

Mercedes-Benz Vans surfe sur la vague du succès. Après avoir atteint des sommets en 2015, la division utilitaires légers enregistre de nouveaux records en 2016. Cette réussite repose sur un programme de modèles gagnant et très moderne. Le Sprinter, qui est numéro un en Europe, gagne encore en attrait grâce à de nouvelles versions de poids et de puissance. Le Vito, en voie de devenir un utilitaire léger à vocation mondiale, est déjà commercialisé avec succès en Europe, en Amérique du Nord (sous l'appellation Metris), en Amérique du Sud et en Chine. Quant au Citan, il a d'ores et déjà une solide place au sein du segment des véhicules de livraison urbains. Ce programme séduisant rencontre un accueil favorable partout dans le monde. En outre, dans le cadre de la stratégie « Vans goes global » (mondialisation des activités utilitaires légers), Mercedes-Benz Vans produit en Europe de l'Ouest et de l'Est, en Amérique du Nord et du Sud ainsi qu'en Chine. Enfin, l'éventail de produits utilitaires légers ornés de la célèbre étoile est complété par une offre complète de services.

Vision Van, tel est le nom d'une étude d'utilitaire léger révolutionnaire développée par Mercedes-Benz Vans pour les services de messagerie en milieu urbain. Utilisé comme solution globale, le véhicule intègre une multitude de technologies nouvelles pour les livraisons sur les derniers kilomètres. Il préfigure ainsi le profil d'exigences et de performance des utilitaires légers de demain.

Vision Van : Mercedes-Benz Vans révolutionne le secteur de la messagerie urbaine avec un utilitaire léger à propulsion électrique automatisé et entièrement connecté

Un utilitaire léger utilisé comme solution globale au sein d'une chaîne logistique entièrement connectée pour les livraisons sur les derniers kilomètres

Le Vision Van est né dans le cadre d'un projet stratégique d'avenir baptisé *adVANce*. Grâce à ce projet, Mercedes-Benz Vans passe du simple rôle de constructeur d'utilitaires légers à celui de fournisseur de solutions système globales. Avec le Vision Van, l'entreprise entend souligner cette évolution stratégique en dévoilant un véhicule qui met en lumière l'étendue de son potentiel d'innovation. Le Vision Van se distingue par un degré d'interfaçage des informations et des technologies encore jamais atteint. Il est le premier utilitaire léger à l'échelle mondiale permettant la réalisation d'une chaîne de processus numériques entièrement connectée entre les centres de distribution des marchandises et les destinataires.

Le Vision Van dispose d'un espace de chargement géré de manière entièrement automatique, de drones intégrés pour les livraisons autonomes par les airs et d'une commande moderne par joystick. Grâce à son moteur électrique d'une puissance de 75 kW, il offre une autonomie d'environ 270 km, les livraisons étant effectuées sans émissions locales. La propulsion électrique permet par ailleurs au Vision Van de contourner également toutes les interdictions de circuler en centre-ville imposées aux véhicules à moteur thermique. Le moteur électrique étant pratiquement silencieux, le véhicule peut opérer à des heures tardives dans les quartiers résidentiels dans le cadre de livraisons à effectuer le jour même.

Un logiciel de gestion en nuage interfacé avec une solution matérielle optimisée pour les livraisons

Le Vision Van interface de nombreuses technologies novatrices pour devenir l'élément central et intelligent d'un chaîne logistique entièrement connectée. De nouveaux algorithmes gèrent la préparation des livraisons et la manutention des colis, tandis que l'espace de chargement est piloté de manière entièrement automatique, de même que les itinéraires du véhicule et des drones livreurs. Ces logiciels calculent également les tournées optimales pour le livreur. Les livraisons sont ainsi préparées automatiquement au centre logistique avant que les colis ne soient stockés sur des rayonnages spécifiques. Des systèmes de convoyeur sans

conducteur charge ensuite la marchandise stockée en une fois (système One Shot Loading) à l'aide d'un processus de manutention automatisé. Le système de gestion intelligente de l'espace de chargement prépare ensuite les colis pour leur livraison manuelle par le livreur au point de déchargement via un système de remise des colis intégré au véhicule. Parallèlement, le système approvisionne deux drones offrant une charge utile de 2 kg chacun pour assurer la livraison autonome de colis dans un rayon de 10 km.

L'interaction entre un logiciel de gestion en nuage et la solution matérielle optimisée permet un gain de temps et d'efficacité, tout en portant la qualité et la souplesse des services de messagerie en milieu urbain à un niveau encore jamais atteint. Grâce à ce concept, la durée de livraison par colis et le temps d'arrêt du véhicule en bordure de trottoir (Curbside Time) diminuent fortement. De plus, le véhicule ouvre de nouvelles perspectives pour les livraisons le jour même ou à une heure choisie par le client. Le client final profite ainsi d'une qualité de service accrue, les tentatives de livraison infructueuses devenant une exception. Les gains d'efficacité décrits plus haut découlent principalement du système de chargement en une fois, du système de gestion automatique de l'espace de chargement et de l'intégration de drones dans la chaîne de livraison. Ces solutions technologiques ont également pour effet bénéfique d'éliminer pratiquement toute erreur à la livraison.

Un véhicule qui communique avec son conducteur et l'environnement

Le design avant-gardiste du Vision Van laisse entrevoir comment Mercedes-Benz Vans imagine l'utilitaire léger d'après-demain, à savoir un véhicule qui allie intelligence, efficacité et connectivité sous une forme inédite. Rien qu'en posant les yeux sur l'utilitaire, l'observateur est immédiatement projeté dans le futur. La partie avant s'articule autour d'un pare-brise de très grande largeur, qui s'étire jusque sur les flancs, évoquant un cockpit high-tech, d'une calandre noire intégrant un panneau de LED pour permettre au Vision Van de communiquer avec son environnement et de projecteurs à LED de forme futuriste. Les contours nets de ces éléments tranchent avec les surfaces en rondeur du véhicule pour créer une tension génératrice de passion et d'émotion entre la technique et ses fonctionnalités. Le véhicule utilise ses écrans à LED positionnés à l'avant et sur les côtés pour dialoguer avec son environnement. Il peut par exemple afficher des messages lorsque ses drones livreurs décollent, lorsqu'il s'arrête ou bien lorsque le livreur descend de son véhicule.

Le design intérieur, qui nous projette loin dans le futur, met l'accent sur la fonctionnalité avec un équipement réduit à l'essentiel. Suite à l'intégration d'une commande de pilotage par joystick de type Drive-by-Wire, les stylistes ont éliminé le volant, le pédalier et la console centrale pour exploiter ainsi

de nouvelles opportunités d'aménagement. Le résultat parle de lui-même : l'espace intérieur remodelé de manière inédite est axé sur la communication intelligente entre le conducteur et son véhicule. La nouvelle architecture intérieure a également permis d'avancer encore le siège conducteur, au profit de la surface utile.

La planche de bord incurvée est revêtue de textile haut de gamme et s'étire sur toute la largeur de la partie avant. La surface de l'arc est exploitée intégralement pour fournir au conducteur toutes les informations dont il a besoin pour son activité. A l'arrêt, la planche de bord du Vision Van se présente comme une surface bleue avec un dégradé de noir. Lorsque le véhicule circule, elle fait apparaître par exemple un tachymètre, des informations sur la planification de la tournée ou des informations de vol pour les drones.

Le véhicule communique également avec le chauffeur via le plancher de la cabine. Grâce à un effet spécial, des affichages LED intégrés au plancher en acier inoxydable signalent par exemple au conducteur que des piétons ou des cyclistes approchent du véhicule. Contre la paroi arrière de la cabine est aménagé un sas de remise des colis et un terminal d'information pour le conducteur qui lui fournit tous les renseignements pertinents pour la livraison. Ce terminal sert d'outil de communication entre l'univers système du Vision Van, qui fonctionne de manière autonome, et le conducteur qui peut se concentrer totalement sur la livraison manuelle du colis. Le terminal sert également d'unité de gestion centrale pour interfacer le véhicule intelligent, les systèmes automatisés et les informations relatives aux commandes à livrer.

Dans le même esprit, l'aménagement intérieur est conçu pour faciliter la tâche du chauffeur. La suppression du volant, du pédalier et de la console centrale profite à la liberté de mouvement dans la cabine et facilite les montées et descentes en éliminant tous les obstacles gênants. Grâce à la propulsion électrique, la chaîne cinématique traditionnelle a pu elle aussi être éliminée, ce qui a permis d'équiper la cabine d'un plancher parfaitement plan. Le système de remise des colis intégré au véhicule fait non seulement gagner du temps au conducteur, mais lui évite aussi de devoir déplacer, chercher et réorganiser les colis dans l'espace de chargement. Le « guichet » est placé pour que le conducteur puisse saisir les colis dans la position la plus ergonomique possible.

Sprinter : offre étoffée dans le haut de gamme et moteurs encore plus puissants

Nouvelle variante de 5,5 t de P.T.A.C.

A l'occasion du Salon international du véhicule industriel (IAA) de Hanovre, l'utilitaire léger numéro un en Europe affiche une forme superbe quelle que soit la version – fourgon, combi ou plateforme flexible à grande capacité de charge pour tous types d'aménagement et de carrosserie. La gamme Sprinter, déjà très diversifiée, s'enrichit d'une version de 5,5 t de P.T.A.C. Le Sprinter se décline ainsi en de nombreuses variantes de poids couvrant une large plage de 3,0 t à 5,5 t de P.T.A.C. L'extension de la gamme se traduit par une augmentation de la charge utile maximale de l'ordre de près d'une demi-tonne, qui culmine désormais à 3,15 t. Les châssis-cabine sont quant à eux proposés avec une charge utile maxi de 3,46 t, un record dans cette catégorie de poids.

En franchissant cette étape, Mercedes-Benz Vans répond aux souhaits exprimés par ses clients. Dans de nombreux secteurs d'activité, les professionnels ont en effet besoin d'une charge utile maximale pour remplir leur mission. Les véhicules doivent simultanément conserver les qualités habituelles d'un utilitaire léger, à savoir un accès confortable derrière l'essieu avant, un gabarit compact, un haut niveau de confort routier et un dynamisme digne d'une voiture particulière.

Autre avantage, les surfaces utiles du fourgon et du plateau sont nettement plus basses que celles des camions légers, ce qui facilite les opérations de chargement et déchargement. La hauteur relativement faible de l'arête supérieure du cadre est également très appréciée des carrossiers.

Le constructeur propose également des nouveautés dans le segment principal du Sprinter. Les versions de 3,5 t de P.T.A.C. peuvent désormais être équipées en option d'un essieu arrière à ressorts en matière synthétique renforcée de fibres de verre à la place des ressorts en acier. Ces ressorts permettent, selon l'équipement, d'économiser jusqu'à 12 kg et de rehausser d'autant la charge utile. Au niveau de l'essieu avant, le Sprinter est, depuis toujours, doté d'un ressort à lames transversale en plastique renforcé de fibres de verre.

Mercedes-Benz a retravaillé les moteurs diesel du Sprinter, lequel est déjà proposé depuis trois ans en Europe avec une gamme complète de motorisations répondant à la norme antipollution Euro VI. Mercedes-Benz a maintenant converti la totalité de sa palette de motorisations européenne aux normes Euro 6/VI. Pour ce faire, le constructeur recourt à une solution de dépollution des gaz d'échappement très efficace combinant la technologie SCR et l'injection d'AdBlue. Ce dispositif garantit une combustion efficiente économique en carburant et rejetant peu de CO₂.

Dans le sillage de ces modifications, la désignation BlueTEC utilisée jusqu'à présent pour distinguer les Sprinter à moteur diesel Euro 6/VI est supprimée. Tous les véhicules équipés d'un moteur diesel portent désormais l'abréviation CDI déjà connue.

Dans le même temps, les deux motorisations d'entrée de gamme gagnent sensiblement en puissance. Le moteur d'accès est désormais le quatre cylindres OM 651 de 2,15 l de cylindrée, lequel développe une puissance de 84 kW (114 ch) pour un couple de 300 Nm, ce qui correspond à une hausse respective de ces deux valeurs caractéristiques d'environ 20 pour-cent.

La motorisation suivante s'avère également nettement plus puissante qu'auparavant avec 105 kW (143 ch) et un couple de 330 Nm, soit une augmentation d'environ 10 pour-cent. La version la plus puissante du moteur quatre cylindres reste inchangée avec 120 kW (163 ch) et 360 Nm, tout comme l'unique V6 CDI de 3 l de cylindrée, qui délivre une puissance de 140 kW (190 ch) et un couple de 440 Nm.

Comme précédemment, le Sprinter peut toujours être commandé en option en version essence ou au gaz naturel (à monocarburant ou bicarburant). Ces deux versions sont équipées d'un moteur quatre cylindres de 1,8 l de cylindrée qui affiche des valeurs de puissance (115 kW/156 ch) et de couple (240 Nm) identiques.

Qu'il s'agisse du moteur, de la boîte de vitesses ou du pont arrière moteur, tous les composants du Mercedes-Benz Sprinter portent l'étoile. Tous ont la même origine et travaillent en parfaite harmonie. Le Sprinter est disponible de série avec une propulsion arrière, mais peut également être livré avec une transmission intégrale.

Vito : nouveaux équipements intérieurs pour la star parmi les poids moyens

La star parmi les poids moyens

C'est la star du segment des utilitaires légers de taille moyenne : dans la catégorie des véhicules de 3,0 t de P.T.A.C., le Mercedes-Benz Vito séduit par une polyvalence hors norme. Le Vito est le premier et le seul véhicule de sa catégorie à être proposé, au choix, avec transmission avant, arrière ou intégrale. Le Vito à traction avant séduit tout particulièrement par son rapport prix-performance exceptionnel. Autres exemples de polyvalence, le Vito est décliné en trois longueurs de carrosserie, en version fourgon, Mixto ou Tourer, et peut être commandé avec une boîte de vitesses mécanique ou une transmission automatique à convertisseur de couple.

Dès sa présentation en 2014, le Vito était commercialisé en Europe avec des moteurs conformes à la norme Euro 6. Tous les modèles sont dotés d'un système de dépollution des gaz d'échappement à catalyseur SCR et injection d'AdBlue, et portent désormais la désignation CDI. Les principales caractéristiques restent toutefois inchangées. Le Vito est ainsi animé par des moteurs turbodiesel de 1,6 l et 2,1 l de cylindrée, déclinés en cinq versions de puissance assez rapprochées, échelonnées entre 65 kW (88 ch) et 140 kW (190 ch). Le réservoir d'AdBlue installé de série offre une capacité de 11,5 l. Une version de 25 l est également livrable en option.

Nouveaux équipements intérieurs

Les modèles Vito Mixto et Tourer, déjà remarquables par leurs innombrables facettes, sont désormais disponibles avec des vitres coulissantes au centre. En option, Mercedes-Benz propose pour le Tourer des sièges en configuration 2-2-3, c'est-à-dire avec trois rangées de sièges dans le compartiment à l'arrière. Dans sa version longue, le Tourer est désormais disponible en option avec un toit panoramique qui le rend encore plus séduisant. Le Vito Tourer immatriculé comme voiture particulière (M1) voit son P.T.A.C. passer de 3,05 t à 3,1 t, soit un gain de charge utile de 50 kg pour les passagers et leurs bagages.

D'autres évolutions sont intervenues autour du siège conducteur, comme l'association du siège conducteur confort à accoudoirs rabattables et d'une banquette deux places côté passager avant, laquelle constitue une nouveauté. Les conducteurs de véhicules de messagerie express profitent quant à eux d'un nouveau siège aux contours redessinés. L'assise est moins incurvée pour faciliter les montées et descentes fréquentes.

Aussi bien équipé qu'il soit, un Mercedes-Benz doit aussi avoir fière allure. Tous les modèles sont donc désormais proposés en option avec une grille de calandre chromée.

Page 55

Enfin, on mentionnera également les nombreuses aides disponibles départ usine pour les conducteurs et passagers à mobilité réduite.

Citan : nouveaux packs d'équipements extérieurs et intérieurs, boîte de vitesses à double embrayage sur les modèles diesel

Citan avec Pack Optique Offroad Extérieur

Depuis longtemps déjà, le Citan s'est forgé une solide place attirée au sein du programme Mercedes-Benz Vans en tant que véhicule de livraison urbain. Le Citan est un vrai professionnel sur son segment où ses trois versions fourgon, Mixto et Tourer sont déclinées en trois longueurs, plusieurs variantes de P.T.A.C. et de nombreuses configurations d'équipement. Pour mettre encore davantage en valeur sa silhouette aussi personnelle que séduisante, le Citan est maintenant proposé avec de nouveaux packs d'équipement.

Le Pack Optique Offroad Extérieur (Offroad-Optik Paket Exterior) souligne ainsi les aptitudes du Citan dans le cadre de missions rudes et lui ajoute une note personnelle qui ne manquera pas d'attirer les regards. Le pack se compose d'habillages de passage de roue gris foncé, de moulures de bas de caisse et de spoilers avant et arrière dans le même ton. Le Citan avec Pack Optique Offroad Extérieur est décliné en version longue. Il dispose d'une garde au sol plus importante, d'une protection de soubassement en acier et de pneus renforcés de 195/65 R15 adaptés à une utilisation sur sol dégradé, par exemple sur des chantiers.

Citan avec Pack Dynamique Extérieur par Hartmann

Le Citan s'offre un look particulièrement luxueux et générateur d'émotions avec le Pack Dynamique Extérieur par Hartmann (Dynamik Paket Exterior by Hartmann). Ce pack, qui est réalisé par notre partenaire Hartmann dans le cadre du programme de solutions d'aménagement et de carrosserie VanSolution, est disponible départ usine pour le marché allemand. Il se compose de nouvelles jupes avant et arrière dynamiques ainsi que de moulures de bas de caisse. Des jantes alliage optionnelles de 16 pouces viennent compléter la dotation.

Citan avec nouveaux packs d'équipements intérieurs

Autre nouveauté valable pour tous les marchés : le Pack Design Intérieur Couleur (Design-Paket Interieur Color). Ce pack tonique dynamise l'intérieur du Citan avec des applications de couleur rouge autour des grilles d'aération et des haut-parleurs. Des surpiqûres rouges ajoutent une

note de séduction de bon ton sur les tissus des garnitures, les appuie-tête, l'accoudoir central et le soufflet du levier de vitesses.

Ces surpiqûres rouges sont proposées en complément du Pack Chrome (Chrom-Paket) actuel qui devient ainsi le Pack Design Intérieur Chrome (Design-Paket Interieur Chrom).

Enfin, Mercedes-Benz complète le catalogue du Citan par un autre détail, d'ordre pratique cette fois, à savoir un autoradio avec système de navigation et commande vocale LINGUATRONIC.

Comme pour les autres véhicules de son programme, Mercedes-Benz Vans propose sur le Citan des aides à la conduite, livrées départ usine, pour les personnes à mobilité réduite.

Boîte de vitesses à double embrayage désormais disponible également pour les modèles diesel

Après le Citan 112 à moteur essence, le Citan 111 CDI sera à son tour proposé en option avec une boîte de vitesses à double embrayage 6G-DCT à partir de l'année 2017. La boîte de vitesses à 5 rapports allie la rentabilité d'une boîte mécanique au confort d'une boîte automatique. Cette transmission dispose de deux embrayages séparés, l'un pour les rapports pairs, l'autre pour les rapports impairs. Le rapport suivant est présélectionné pendant la marche. Quelques fractions de seconde seulement séparent l'ouverture de la fermeture des deux embrayages. Les changements de rapports s'effectuent donc en un clin d'œil, quasiment sans rupture de charge, et sont à peine perceptibles. Un rapport extra-lent et une fonction d'aide au démarrage contribuent par ailleurs à faciliter la tâche du conducteur.

Côté motorisations également, le Citan réserve plusieurs nouveautés. Entre-temps, les modèles immatriculés comme véhicules utilitaires au sein de l'UE doivent obligatoirement être équipés de moteurs conformes à la norme Euro 6 (alors que ce n'était encore que facultatif récemment). Afin de satisfaire à cette obligation, la dotation de série inclut désormais le Pack Efficience BlueEFFICIENCY. Tous les modèles Citan diesel respectent intégralement la norme Euro 6, grâce à de simples mesures internes au moteur et à un catalyseur-accumulateur de NOx.

Des utilitaires légers clés en main aménagés et carrossés en maîtrise d'œuvre

Même si Mercedes-Benz Vans propose un programme d'une diversité sans équivalent, le constructeur n'est pas en mesure de répondre départ usine à toutes les demandes spécifiques des clients. Un Sprinter sur deux séjourne par exemple chez un carrossier qui lui ajoute une superstructure, un aménagement intérieur ou des transformations adaptés à son affectation future. Pour la nouvelle version de 5,5 t de P.T.A.C., cette part est encore plus importante.

C'est là qu'intervient le Centre carrossiers Mercedes-Benz Vans et ses experts sectoriels. En collaboration avec des entreprises renommées, ils ont développé un programme d'aménagements et de carrosseries très diversifié à l'intention des clients finaux. Le centre propose des solutions produits particulièrement demandées dont la maîtrise d'œuvre est assurée par Mercedes-Benz Vans. Offre, financement et vente, le client a toujours affaire à un seul et même interlocuteur. Concernant l'entretien, le suivi après-vente et la garantie légale ou commerciale, les procédures sont les mêmes que pour les véhicules d'origine Mercedes-Benz. Ces modèles – également connus sous la désignation Mercedes-Benz VanSolution – figurent dans les tarifs Mercedes-Benz.

Aménagements et carrosseries certifiés sans maîtrise d'œuvre

A cela s'ajoutent les multiples solutions d'aménagement et de carrosserie contrôlées et recommandées par le constructeur, et réalisées par des partenaires certifiés dans le cadre d'opérations sans maîtrise d'œuvre. Les clients en quête d'une solution spécifique sont invités à consulter la plateforme d'information internationale www.vanpartner.com. Ce portail leur offre une vue d'ensemble de quelque 400 solutions produit commercialisées par 250 sociétés partenaires. Les informations sont disponibles en onze langues. La certification VanPartner by Mercedes-Benz est l'aboutissement d'un processus d'audit très sévère : le Centre carrossiers contrôle et évalue tant la qualité du fournisseur que la distribution et le S.A.V. de ce dernier.

Le Portail carrossiers tout récemment remanié sert de lien entre Mercedes-Benz et ces différentes entreprises. Les vendeurs Mercedes-Benz et les carrossiers y trouvent des applications et des outils qui leur permettent d'interagir. Les informations sont publiées en 13 langues.

Une gamme de services exhaustive : nouveau Van ProCenter, Junge Sterne et application mobile Rescue Assist

Van ProCenter : des experts utilitaires légers au service des clients

Animés par des professionnels au service de professionnels, les Van ProCenter Mercedes-Benz proposent les services d'experts formés et équipés pour répondre à toutes sortes de questions en lien avec les utilitaires légers Mercedes-Benz. Les clients profitent ainsi des conseils de spécialistes reconnus pour leur compétence. Les véhicules d'exposition sont intégrés dans des showrooms où des conseillers parfaitement formés renseignent les personnes intéressées sur les produits, les modalités d'achat, le service après-vente, les options de financement ou les superstructures disponibles, sans oublier les solutions sectorielles. Véritables centres de compétence dédiés aux utilitaires légers, les Van ProCenter sont en mesure de proposer des essais avec tous les modèles d'utilitaires légers Mercedes-Benz et ce, dans des délais très courts.

Pour compléter l'offre, les Van ProCenter proposent un service de prise en charge et de livraison chez le client pour les réparations ou la maintenance, et des horaires d'ouverture prolongés pour un maximum d'accessibilité et des temps d'immobilisation minimums. En cas de panne, les Van ProCenter peuvent mettre à disposition des véhicules de remplacement et, en cas de pics d'activité, des véhicules d'appoint via CharterWay.

Le réseau Van ProCenter couvre l'Allemagne ainsi que dix autres pays européens. Les entreprises ne sont habilitées à porter ce label qu'au terme d'un audit externe.

Junge Sterne : des utilitaires légers d'occasion au mieux de leur forme

L'univers de l'occasion a aussi ses étoiles : Junge Sterne, les meilleurs utilitaires légers Mercedes-Benz ayant l'expérience du terrain. Soumis à un contrôle minutieux, ces véhicules d'occasion de toute première qualité sont âgés de six ans au maximum et n'affichent pas plus de 120 000 km au compteur.

Les prestations offertes par Mercedes-Benz pour ces utilitaires légers sont très vastes : 24 mois de garantie comme sur un véhicule neuf, douze mois de garantie mobilité, un contrôle technique de moins de trois mois, six mois ou 7500 km avant la prochaine révision, et bien plus encore. Junge Sterne

de Mercedes-Benz Vans sont constituées de véhicules presque neufs et presque aussi bien qu'un véhicule neuf. L'idée qui plaît : si le client n'est pas satisfait de l'utilitaire léger, il peut l'échanger sous dix jours.

Page 61

Application mobile Rescue Assist : pour plus de sécurité

Bien que les utilitaires légers de Mercedes-Benz Vans soient des précurseurs en matière de sécurité, un accident peut toujours arriver. Toutefois, même dans cette éventualité, Mercedes-Benz Vans vise la meilleure sécurité possible. L'application Rescue Assist récemment remaniée en est la parfaite illustration. Elle s'adresse aux services de secours chargés de désincarcérer les victimes piégées à l'intérieur des véhicules. L'application Rescue Assist propose d'accéder aux fiches de désincarcération numériques de tous les utilitaires légers de la marque construits depuis 1996. La grande nouveauté est la représentation des fiches de désincarcération en 3D et le mode réalité augmentée. Grâce à cette fonction, les outils indispensables se superposent virtuellement à la silhouette du véhicule accidenté représentée sur le smartphone ou la tablette. Le chef d'intervention présent sur le lieu de l'accident peut dessiner des points de découpe sur le véhicule et mettre ces informations à la disposition de son équipe sur smartphone ou tablette.

En scannant le code QR collé sur la trappe de réservoir du Citan ou sur les montants médians du Vito et du Sprinter, les sauveteurs peuvent faire apparaître la fiche de désincarcération du véhicule qu'ils ont devant eux dans la langue de l'appareil mobile. L'application prend en charge 25 langues différentes. L'application Rescue Assist de Daimler AG est également disponible hors connexion, les fiches de désincarcération étant chargées lors de l'installation de l'appli. Ainsi, les services de secours peuvent accéder sans problème aux fiches même lorsque la connexion Internet est mauvaise ou inexistante, par exemple dans des zones rurales.

Interlocuteurs :

Artur Demirci, +41 44 755 8823, artur.demirci@daimler.com

Vous trouverez de plus amples informations et contenus destinés à la presse sur le site www.media.daimler.com et la nouvelle plateforme www.d.ai/IAA2016