

> MAXICARGO

Précisions

Pour l'utilisateur de Maxicargo, la charge utile réelle est la somme des charges utiles des deux véhicules, soit sur le Renault Master double cabine : 600 kg, plus remorque Maxicargo benne 2 300 kg soit un total de 2 900 kg et sur l'Iveco Daily simple cabine 700 kg + remorque Maxicargo fourgon 1 520 kg, la charge utile totale sera de 2 220 kg. « Nous n'annonçons que 1 800 kg de charge utile réellement exploitable car en simple cabine le véhicule ne peut recevoir que trois personnes (225 kg) et nous avons retenu 55 kg dans le coffre latéral. Le même fourgon Maxicar-

go sans hayon offre une charge utile plus importante de 2 100 kg car le hayon avec béquilles hydrauliques et ses accessoires pèse 300 kg » complète Jean-Philippe Le Goff qui travaille actuellement sur une version hybride diesel-électrique du Maxicargo. D'autre part, nous avons écrit dans le magazine Carrosserie n°672 que le Maxicargo avait été homologué par l'Utac. Or cet organisme a seulement apporté sa contribution : la réalisation d'essais de validation en confort, comportement VDA freinage d'urgence, sur le site de Mortefontaine, par le Ceram (qui dépend de l'Utac).



> LES COMPOSITES EN FRANCE

L'étude

De l'automobile à l'aéronautique, jusqu'à la carrosserie industrielle, en passant par le ferroviaire, la construction navale, le nautis-

me, le bâtiment, l'industrie, l'électricité et électronique, les sports et loisirs, le médical, la défense, la sécurité, les transports, l'aérospatial, l'offshore etc... Tous les secteurs font aujourd'hui appel aux qualités et aux performances des matériaux composites. Le marché français ne fait pas exception à cette tendance ! Pour la première fois, JEC présente une étude entièrement consacrée à l'industrie des composites, en France. Au travers de sept chapitres, cette publication permet de développer les connaissances et d'appréhender le marché hexagonal, tout en identifiant les différents acteurs français.

En vente sur www.jecomposites.com/shop



> PALFINGER

Dynamique commerciale



Photos X D.R.

Presqu'un an d'itinérance, à travers la France, pour une caravane pas comme les autres. Les huit camions, de toutes marques, qui composent la caravane Palfinger-Guima sont équipés des dernières innovations des deux constructeurs aujourd'hui associés. Pour Guima, les bras de levage T20, P24AR, T10duo et le nouveau City. Ainsi que les grues Epsilon Q150Z et Q170Z et les trois grues de manutention et de levage Palfinger, dont le dernier modèle de forte capacité, la PK920002SH. Ce sont les concessionnaires qui ont profité des étapes organisées chez eux, pour inviter à chaque fois jusqu'à 300 clients,

utilisateurs et prospects. Au total, il y aura 33 étapes, jusqu'en juillet prochain. Selon les dirigeants du groupe Vincent, qui représentent en France le constructeur autrichien, cette opération spectaculaire est d'autant plus nécessaire que les affaires sont plus difficiles en temps de crise. Armand Vincent, le président du conseil de surveillance ajoute : « ce qui nous a fait progresser, c'est notre notion du service vers nos clients et l'innovation qu'apporte nos équipements ». Reportage complet dans le prochain Carrosserie. Photo : l'équipe Vincent-Palfinger-Guima lors de la présentation sur le circuit Carole. www.lacaravanepalfinger.com

> PERMIS C1

Nouveau permis C1, errare humanum est

Dans notre dernier magazine, nous avons écrit que les camions de 7,5 t ne pourraient être carrossés qu'en version fourgon. Si c'est la réalité pour les véhicules utilisés pour passer le permis, il n'en sera rien pour les autres, qui pourront être dotés de carrosseries variées. Dans le texte, la catégorie de véhicules correspondant au permis C1 est définie comme suit :

« Automobiles autres que celles des catégories D1 ou D, dont la masse maxi autorisée excède 3,5 t sans excéder 7,5 t. A ce véhicule, peut être attelé une remorque, dont la masse maxi autorisée n'excède pas

750 kg ». Il n'en reste pas moins que cette nouvelle catégorie devra prouver son utilité et ce n'est pas gagné ! Aujourd'hui encore, usage du chronotachygraphe, possession ou non de la Fimo pour certains utilisateurs, restent flous. D'autre part, l'examen du permis C1 sera très proche de l'actuel C. Le candidat sera seulement exempté des questions orales. L'obtention de ce permis sera aussi difficile qu'un permis C et son succès est aléatoire. Dans les pays européens où il est déjà implanté, il ne représente que 2 % des permis lourds. Dans les pages centrales de la revue, retrouvez un article de Thierry Bourdillon qui entre dans le détail.

