

CABINES 'GRAND VOLUME'

LA VIE DANS DIX METRES CUBES

Avec deux nouvelles cabines présentées entre la fin 2019 et la début 2020, le paysage des tracteurs long-courriers a passablement changé. Chaque constructeur dispose maintenant dans sa gamme de quoi satisfaire le chauffeur le plus exigeant... dans le respect des règlements sur les dimensions extérieures maximales bien entendu.

Claude Yvens et Pierre-Yves Bernard

Faut-il avoir une toute nouvelle cabine pour plaire aux (patrons-)chauffeurs ? Pas du tout, répondra DAF, dont la cabine XF est toujours basée sur un concept... Pegaso qui date de 1987. Bien sûr que oui, rétorquera Iveco, qui vient d'offrir une toute nouvelle cabine à son S-Way. Dans ce domaine, il n'y a pas de vérité absolue, c'est une question d'appréciation personnelle. C'est pourquoi nous allons tenter d'objectiver la chose, tout en laissant une large place au ressenti d'un chauffeur professionnel.

COMMENT CRÉER UN MORCEAU DE SUCRE

Rappelons tout d'abord les règles du jeu fixées en Europe. Puisqu'un ensemble tracteur-semi ne peut dépasser 16,50 mètres en longueur et puisqu'un tracteur sert davantage à transporter de la marchandise qui rapporte qu'un chauffeur qui coûte, les constructeurs ont été

jusqu'au bout des règles portant sur la longueur maxi de la semi-remorque (max 204 cm entre l'axe du pivot d'attelage et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque, et 12 mètres entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière de la semi-remorque). Ce qui a donné la semi-remorque 'classique' de 13,6 mètres qui laisse donc 290 centimètres au tracteur. De ces 2,9 mètres, il faut retirer la place nécessaire pour diverses connections, les conduits d'air et un minimum d'espace pour laisser tourner la semi et il en reste environ 2,25. La largeur est fixe (2,5 m pour tout le monde, la hauteur maxi aussi (4 mètres, avec le fameux pourcent de marge plus ou moins tolérée), le seul point sur lequel un constructeur peut vraiment jouer est la hauteur du plancher de cabine. Quoi que Renault Trucks ait attendu très longtemps avant d'utiliser les 4 mètres de hauteur maxi sur son Magnum... mais c'est une autre histoire.

QUI VA OSER ?

D'ici quelques années, les constructeurs vont pouvoir proposer des cabines d'une conception radicalement différente. L'Europe les autorise en effet à allonger la cabine à l'avant, pour autant que cela ne modifie en rien le comportement du véhicule en virage. L'objectif de cette nouvelle réglementation est double : intégrer de nouveaux systèmes de sécurité passive et améliorer le coefficient de pénétration dans l'air.

Cela profitera-t-il à l'espace de vie réservé au chauffeur ? On aurait dû le découvrir au salon IAA de Hanovre, puisque les constructeurs peuvent faire homologuer leurs nouveaux concepts de cabine à partir du 1er septembre, mais le salon est annulé. Patience donc avant de savoir quel constructeur osera sortir du bois le premier...

	Dimensions hors-tout			Hauteur libre		
	L	I	H	devant 2e siège	sur tunnel moteur	plancher
	mm	mm	mm	mm	mm	mm
DAF XF SUPER SPACE CAB	2250	2490	3910	2255	2100	1470
IVECO S-WAY ACTIVE SPACE SX	2250	2500	3800	2245	2150	1456
MAN TGX XXL	2280	2440	N.C.	2150	2070	N.C
MERCEDES-BENZ ACTROS GIGASPACE	2300	2500	3953	2130	2130	1699
RENAULT TRUCKS T HIGH	2309	2464/2300	3898	2136	2136	1700
SCANIA S HIGHLINE	2233	2500	3880	2070	2070	1640
VOLVO FH GLOBETROTTER XL	2225	2495	3870	2200	2110	1540



On peut toujours rêver d'une cabine à l'américaine...

	Marches d'accès				Largeur utile	Profondeur	Couchette inférieure			
	H1	H2	H3	H4			L	l	épaisseur	H libre
#	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm
3	390	360	360	/	2245	2030	2200	810	100	810
3	264	395	380	/	2380	N.C	2100	700/800	140	697
3	N.C	N.C	N.C	/	2270	2145	2000	700/800	110	790
4	422	320	320	320	2220	N.C	2200	750	113	713
4	390	340	292	292	2350/2150	2050	2018	671/791	120	800
4	315	310	295	320	2310	2060	2175	800/1000	150	620
3	390	383	382	/	2170	1950	2000	815	160	675

DAF XF SUPER SPACE CAB



Cette cabine est d'une conception plus ancienne, mais elle reste une valeur sûre très appréciée des chauffeurs.

Accès. Trois marches d'accès et un tunnel moteur présent.

Poste de conduite. La planche de bord est assez arrondie. Par rapport aux concurrentes, elle semble très simple, comme en témoignent les écrans d'affichage, mais cette simplicité est souvent plébiscitée. En partie centrale, la planche de bord est carrément proéminente, ce qui est à la fois gênant pour certains, et permet pour d'autres de disposer de la légendaire tablette qui pour rappel peut supporter jusqu'à 80 kg. Il n'y en a donc pas devant le siège passager qui d'ailleurs ne pivote pas.

Rangements. Le volume total des espaces de rangement est un point fort, que ce soit au-dessus du pare-brise ou sous la couchette. Si ces derniers sont accessibles de l'intérieur et de l'extérieur, il est néanmoins regrettable que les trappes d'accès extérieures ne soient pas plus larges. A noter qu'un seul coffre est présent de chaque côté. Enfin, les espaces prévus à portée de mains sont moyens ; l'espace en partie centrale étant limité et non fermé.

Couchette. La partie couchage a toujours été la grande force du DAF. Le matelas est d'un seul tenant et d'une épaisseur plus que conséquente. Pour suivre la tendance, il serait à présent bon de rendre ce couchage relevable comme cela se fait déjà et de proposer d'usine la solution de remplacement de la couchette du haut par des armoires.

- ✓ confort, volume de rangement, partie repos.
- × planche de bord austère, peu de numérique, pas d'armoires supplémentaires d'usine



IVECO S-WAY ACTIVE SPACE



La cabine S-Way permet à Iveco de se remettre à niveau... et au chauffeur de rester au top (même si la 'Fit Cab' n'est qu'un concept).

Accès. Si le plancher plat est une nécessité pour certains tandis que d'autres sont usés par les quatre marches qui vont avec, le S-Way garde finalement la même trame que le Stralis, à savoir trois marches.

Poste de conduite. Le poste de conduite est bon dans son ensemble, avec une planche de bord enfin revalorisée. De nouveaux matériaux font leur apparition, avec une qualité en hausse et une finition plus soignée. Même si cela ne rivalise pas encore avec les meilleurs, c'est mieux et on le perçoit déjà avec l'absence de bruits dans la cabine. Le volant, désormais asymétrique, est plus qualitatif tout comme la clé moderne électronique à insérer dans la planche de bord.

Rangements. Que l'on parle de la zone au-dessus du pare-brise, sous la couchette ou encore des deux coffres extérieurs de chaque côté du véhicule, c'est une révolution ! En partie centrale, le tiroir est une bonne solution, mais semble bien seul et l'espace sur la partie supérieure du tableau de bord ne peut pas accueillir un nombre raisonnable d'objets.

Couchette. La vie à bord est agrémentée du siège passager pivotant qui dispose aussi d'une utile tablette escamotable dans la planche de bord. Quant aux couchettes, on mentionnera une évolution dans la qualité et l'apparition de nouvelles commandes pour plus de confort et d'agrément du chauffeur au repos, ce qui est le véritable bond en avant avec le nouveau S-Way.

- ✓ qualité en hausse, confort du chauffeur
- × niveau global intérieur en deçà des meilleurs



MAN TGX XXL



Une nouvelle cabine qui ramène MAN au premier plan avec un intérieur de haut niveau.

Accès. Le système d'accès à trois marches a été maintenu et amélioré au niveau sécurité.

Poste de conduite. On peut désormais se passer de monter à bord pour certaines commandes, grâce aux quatre boutons programmables qui prennent place dans le panneau inférieur de la porte. La planche de bord est résolument moderne et fixe de nouveaux standards. Moins rectiligne, plus moderne, mais aussi mieux agencée et avec une meilleure finition. Au-delà du nouveau volant, mieux réglable et relevable, elle accueille désormais les commandes qui se trouvaient à droite du siège chauffeur. Le nouveau levier MAN Connect en partie centrale donne accès à toutes les commandes lors de la conduite.

Rangements. Les espaces de rangements ont encore pris de l'ampleur. La réduction de la taille du pare-brise autorise des coffres plus volumineux au-dessus de ce dernier, et ils se ferment par un volet coulissant pour ne pas perdre de place. Positif aussi : les coffres extérieurs et les tiroirs de rangement en partie centrale.

Couchette. Le coin repos n'est pas en reste avec des améliorations notables : qualité du couchage et nouvelles possibilités comme le relevage de la tête ou encore l'éclairage. On notera également l'apparition de la tablette escamotable à droite devant le siège passager.

- ✓ **ergonomie, planche de bord, vie à bord**
- ✗ **la clé de contact, une mauvaise blague ?**

MERCEDES-BENZ ACTROS GIGASPACE



Bienvenue dans l'ère du tout numérique. Mercedes prend clairement l'avance à ce niveau.

Accès. Plancher plat mais quatre marches à gravir : la GigaSpace vous accueille.

Poste de conduite. Il fait partie des meilleurs et la planche de bord est révolutionnaire, vraiment multimédia, interactive et surtout ultra connectée. Elle arbore deux écrans couleurs qui permettent de très nombreux affichages au gré du chauffeur et représentent l'interface entre l'homme et son camion. Certains les trouvent compliqués... l'un reprend les infos essentielles et l'autre le GPS, le chauffage et les applications de loisirs. Tout ceci est complété par le nouveau volant multifonctions.

Rangements. Les coffres extérieurs (deux de chaque côté) sont généreux, et les espaces intérieurs aussi (au-dessus du pare-brise et sous la couchette, avec ici une mention spéciale pour les séparations et les tiroirs). Les tiroirs en partie centrale sont devenus la norme au niveau efficacité. Étonnamment, il n'est pas possible de remplacer d'usine la couchette supérieure par des armoires.

Couchette. Elles sont de bonne facture mais avec une mise en place requise pour celle du bas. On peut privilégier un espace salon en bas et garder la couchette supérieure.

- ✓ **ergonomie, planche de bord, niveau numérique**
- ✗ **Armoires supplémentaires pas possible d'usine**



RENAULT TRUCKS T HIGH



Avec l'option Maxispace, le chauffeur sacrifie la couchette supérieure pour 221 litres de rangements supplémentaires.

Accès. Renault Trucks est resté fidèle au plancher plat qu'il a créé, mais cette fois avec un emmarchement classique, fait de quatre marches.

Poste de conduite. Le design de la planche de bord est spécial tout comme les matériaux qui la composent. Ça plait... ou pas ! Le ton général est un peu austère, et les commandes et les écrans plutôt désuets. Les boutons rotatifs sont une très bonne idée, mais le numérique n'est pas légion tandis que la position de conduite est correcte mais perfectible ; les récentes possibilités de réglage du volant sont les bienvenues.

Rangements. Renault Trucks 'peut mieux faire' avec d'une part des rangements à portée de mains insuffisants, et d'autre part ceux au-dessus du pare-brise qui manquent de volume brut. A contrario, bon point à l'extérieur avec deux coffres de chaque côté, offrant l'avantage par exemple de pouvoir séparer affaires propres et affaires sales. Les deux plus vastes, qui sont évidemment en position supérieure, sont accessibles depuis l'intérieur de la cabine.

Couchette. C'est le gros point positif. Si la couchette du bas est extensible et relevable, celle du haut, lorsqu'elle n'est pas remplacée par un module avec des armoires, est pour sa part convertible sur sa longueur. Ajoutons encore la petite table pliable bien pratique, adossée à la paroi arrière de la cabine et pour rappel, le siège passager qui est pivotant.

- ✓ **confort, coffres extérieurs, partie repos.**
- ✗ **austérité planche de bord, peu de numérique.**



SCANIA S HIGHLINE



Au-delà des moteurs, le King of The Road est également apprécié pour ses qualités intérieures.

Accès. La S se distingue de la R par son plancher plat, ce qui induit une quatrième marche pour y accéder.

Poste de conduite. Globalement, c'est sans doute le meilleur avec une position de conduite que l'on ne sait pas prendre en défaut. Ajoutez encore le réglage / relevage du volant au top ou encore la qualité des matériaux et la finition générale et le tour est fait. La planche de bord est très ergonomique et souvent citée en référence. Les écrans sont modernes, mais loin des nouveautés '100 % numériques'. A noter la particularité des commandes positionnées dans la partie supérieure de la porte.

Rangements. Les tiroirs en partie centrale assurent les rangements à portée de mains, tandis que les armoires au-dessus du pare-brise sont volumineuses et offrent la possibilité de faire des étagères. Les coffres extérieurs sont vastes tout comme leur ouverture.

Couchette. La couchette du bas est adaptable en deux largeurs et celle du dessus laisse de plus en plus souvent sa place à des armoires supplémentaires. A droite, si le siège passager pivote, c'est aussi la tablette escamotable qui est appréciée, Scania en étant le précurseur à cette place.

- ✓ **poste de conduite, ergonomie générale, qualité**
- ✗ **numérique en mode mineur.**



VOLVO TRUCKS FH GLOBETROTTER XL



Il faudra attendre l'automne pour commander la version '2020', améliorée sur plusieurs points.

Accès. Même la plus grande cabine ne nécessite que trois marches d'accès et cela génère une présence relative du tunnel moteur.

Poste de conduite. La planche de bord arbore un design un peu avant-gardiste, avec des tons parfois surprenants, tandis que les commandes sont modernes et esthétiques. Volvo est désormais le dernier à placer son levier I-Shift à droite du volant. La finition est de bonne facture, mais on peut malgré tout faire quelques reproches au niveau de la finition et de la qualité de certains matériaux.

Rangements. Les possibilités de rangements à portée de mains ne sont pas pléthoriques. Mention particulière néanmoins pour le petit vide-poches amovible et souple, au revêtement adhérent, qui se déplace au gré du chauffeur sur la partie supérieure de la planche de bord. Le redressement du pare-brise a certes augmenté le volume mais de façon relative car en parallèle, la présence du puits de lumière, qui fait office de sortie de secours, réduit le volume.

Couche. Le sacrifice de la couche supérieure est souvent d'actualité pour y placer des armoires, ce qui procure plus de 275 l de rangements en plus. La couche du bas a quant à elle des dimensions raisonnables avec un relevage électrique de la tête du matelas. A noter l'absence d'une tablette escamotable devant le siège passager, et un manque d'espace pour ce dernier entre son siège et le tableau de bord.

- ✓ **poste de conduite, espace de repos**
- ✗ **volume global de rangement, numérique**



COMPARONS DES POMMES AVEC DES POMMES

En période covidée et confinée, il n'est pas simple d'effectuer un comparatif des cabines disponibles sur nos sept grands rouliers. Tout le monde ne mesure pas ses cabines de la même façon. Chaque constructeur était invité à nous présenter sa plus grande cabine (hors version spéciale, comme la Globetrotter XXL de Volvo) et à nous en fournir les dimensions extérieures et intérieures. Certains chiffres sont fournis avec réserve : ainsi, la largeur intérieure est mesurée 'généralement' entre les montants B, et la hauteur du plancher (et de la première marche d'accès) varie en fonction de la monte pneumatique. Nous sommes donc partis d'une monte classique en 315/70. Les seuils d'accès sont également calculés avec le camion non chargé.

FORD TRUCKS



Le F-Max est encore un inconnu, mais la base est bonne.

Viendra, viendra pas en Belgique ? Ford Trucks est en tout cas en train de développer un réseau de vente dans plusieurs pays d'Europe de l'ouest, alors autant se préparer...

Il faut trois marches pour accéder à bord de la cabine du F-Max. A l'intérieur, il faut aussi accepter un tunnel moteur de faible hauteur. Le poste de conduite est plutôt terne, mais il est efficace. Logique puisque l'on y retrouve pas mal de bonnes idées empruntées aux autres marques. Par contre, inutile de chercher ici une quelconque innovation numérique. Ce n'était visiblement pas une priorité. Les différents espaces de rangement sont 'raisonnables' avec par exemple des coffres extérieurs dont l'entrée est trop petite. Petite originalité : les coffres au-dessus du pare-brise s'ouvrent comme dans un avion. Enfin, les couches sont dans la moyenne, mais il faut avancer les sièges ce qui malgré tout n'est pas top.

Un été sous le signe des héros !



Passion4Trucks Roadshow

Afin de fêter les chauffeurs, **TRANSPORTMEDIA** organise durant l'été le **Passion4Trucks Roadshow**, piloté par Balthasar Boma en personne ! La caravane fera notamment étape chez Mercedes-Benz, Scania, Renault et Volvo, où les plus beaux camions seront mis à l'honneur. Ainsi que ceux qui en prennent le volant !

Outre les quatre marques précitées, Continental, TVM, A&D Trucks & Trailers et Love2Truck ont d'ores et déjà décidé de participer à cette fête des chauffeurs ! Chaque étape sera l'occasion d'un happening, d'un livestreaming et d'un tournage TV. Cerise sur le gâteau : une émission spéciale « fête des héros » de la **TRANSPORT.TV**, reprenant les différentes étapes du **Passion4Trucks Roadshow**, sera diffusée sur Kanaal Z à la fin de l'été.



Plus d'info ?

www.passion4trucks.be



TRANSPORTMEDIA