



Le gain de consommation est principalement obtenu par une augmentation du couple maxi à bas régime, ce qui évite dans certains cas de changer de rapport. Ainsi, ce Daf XF105 positionné sur le DynoTruck délivre à présent 72,5 m/kg de couple à 1 237 tr/mn sur le 15^e rapport, alors que son paramétrage d'origine à vitesse égale (68 km/h) le conduit à rétrograder en 14^e (7^e grande) à 1 526 tr/mn avec un couple de 60,3 m/kg. La consommation instantanée est ainsi réduite de 55,02 à 52,19 l/100 km.

Banc de puissance : objectifs performances

L'arrivée de la gestion électronique des motorisations a changé bien des habitudes. Fini les coups de tournevis sur les réglages de la pompe d'injection, place aux magiciens de l'informatique capables de modifier une cartographie. Mais cela doit être fait avec intelligence, dans les limites des possibilités offertes par le moteur. Sur ce point, la société albigeoise Sport System a su se démarquer. Pour preuve, cette entreprise, spécialisée au départ dans la compétition automobile, œuvre depuis 2003 dans le monde du poids lourds. À ce jour, ce ne sont pas moins de 800 camions qui sont passés annuellement entre les mains de ses experts, chiffre en

constante augmentation, tant les utilisateurs sont convaincus. Outre le sérieux de son travail, Sport System a su éviter certains pièges où d'autres se sont cassés les dents. Un moteur de camion doit avant tout fournir de meilleures performances aux régimes d'utilisation, et non délivrer une puissance délirante. Passer de 480 ch à 600 ch n'est pas l'objectif recherché. Les ingénieurs albigeois préfèrent se consacrer à l'optimisation du rendement global qui permet à l'utilisateur d'obtenir de meilleures performances à des régimes inférieurs, tout en bénéficiant d'une consommation abaissée. Controversé par les constructeurs, bien que le phénomène soit devenu

irréversible (jusque dans les réseaux de marque!), la modification d'une cartographie demande une attention très particulière. Ainsi, Sport System dispose-t-il de nouveaux moyens de développements. Son objectif d'excellence lui permet de développer des programmes dont les résultats sont soigneusement calibrés et enregistrés sur un banc de puissance. D'ailleurs, ce spécialiste qui dispose d'un réseau de distributeurs répartis dans tout l'Hexagone diffuse aujourd'hui les bancs de puissances de marque Dimtech, dont le fameux DynoTruck, spécialement conçu pour les poids lourds et autocars. Idéal pour mesurer les performances d'une chaîne cinématique,

cet outil de mesure (puissance, diagnostic, mise au point) correspond parfaitement à d'autres usages. Le Dynotruck facilite le paramétrage des chronotachygraphes de véhicules à transmission intégrale. Ses rouleaux AV et AR synchronisés hydrauliquement autorisent cette possibilité grâce à la mobilité des rouleaux AV qui lui permettent de s'adapter à l'empattement du véhicule. Parmi les options disponibles, un module complémentaire permet au DynoTruck de recevoir des véhicules à double ponts arrière. Les limites de puissance et de couple maxi atteignent quant à elles des valeurs élevées soit 820 ch et 5 500 Nm.

Pierre Combemale