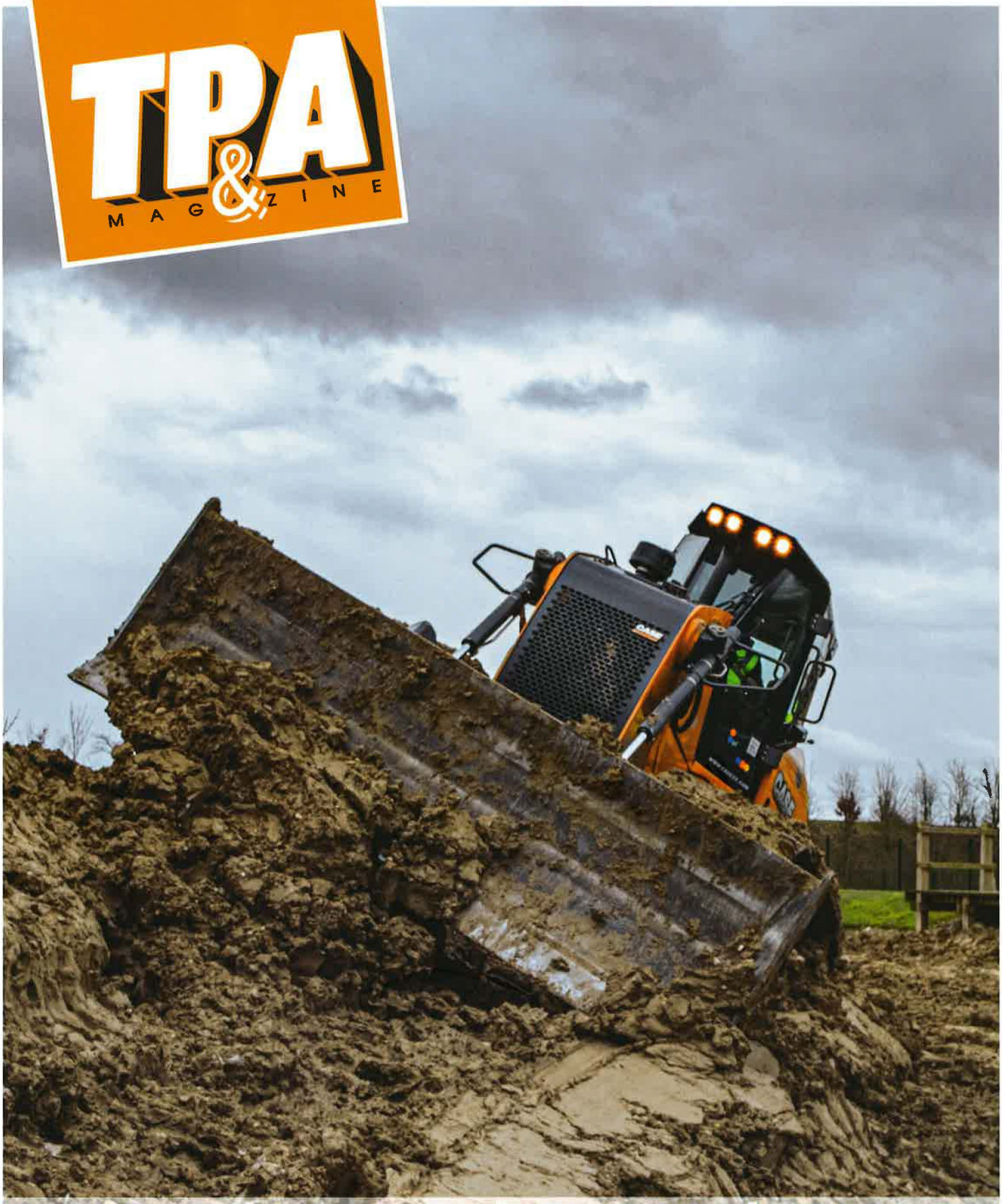
ISSN 2274-4002 • mai - juin | 2020 • # 29

TP&A MAGAZINE



DOSSIER
ATTACHES & VOUS : EN TOUTE SÉCURITÉ

FIGHT
BULLS 16/20 T : KINGS OF MUD

TEST
D'AVINO D12 : 12 T DE CHARGE UTILE, SANS CONTRAINTES

SPÉCIAL
16 PAGES DE TRANSPORTS CONSTRUCTION

Taillé pour l'urbain, le D'Avino D12 fera un très bon couple avec n'importe quelle pelle urbaine de 10/20 tonnes, capable de remplir rapidement les 12 tonnes de charge utile.

D'AVINO D12 : LA CLASSE ITALIENNE

C'est pour satisfaire la demande d'un groupe national qui travaille sur les chantiers du Grand Paris que le loueur Maxiloc s'est mis en quête de trouver des dumpers avec un cahier des charges bien précis. Ceux-ci devaient conjuguer une importante charge utile, une bonne visibilité pour la sécurité, ainsi qu'un rapport qualité prix intéressant. C'est le D'Avino D12 qui a répondu à ces critères. Et nous avons même pu le vérifier lors d'un test exclusif.

Le marché du dumper est vaste : version avec ou sans cabine, avec ou sans benne rotatives... 2 ou 4 roues motrices ou directrices... dans des tonnages pouvant aller de 3 à 60 tonnes de charge utile. Avec le D12, D'Avino présente l'une de ses versions d'un dumper compact, capable d'emmener jusqu'à 12 tonnes de charge utile, soit environ 8 m³. Nous avons pu tester l'un d'entre eux appartenant au loueur Maxiloc, fournis par Griset Matériel, concessionnaire sur la région Rhone Alpes.

AVEC SON ALLURE TRAPUE, son pare buffle sur le pare choc avant, sa cabine à droite et son gabarit de boxeur bodybuildé renforcé par sa monte en pneus taille basse, le D12 a un look qu'on aime ou qu'on déteste. Personnellement, je le trouve plutôt stylé. Je considère en effet que les italiens ont par nature un joli coup de crayon quand on parle de véhicule motorisé. Ici, le parti pris a été de rendre l'entretien le plus facile possible, et d'offrir à l'opérateur une visibilité optimale quand il se déplace ou qu'il décharge. Les très grandes vitres de la cabine offrent une large visibilité périphérique complétée, pour l'arrière, par une caméra dont l'écran est positionné dans un angle du toit, ainsi judicieusement protégé d'éventuels reflets du soleil. La climatisation integrée dans un panneau située au dessus du chauffeur est très efficace. Le tableau de bord est sommaire avec mentions des principales indications. On regrette juste qu'il ne précise pas quel est le mode de direction enclenché. Le D12 peut en effet passer, selon les besoins, de 2 à 4 roues directrices, ou faire la marche en crabe grâce à une commande électro-hydraulique. Les prochaines versions devraient, elles, disposer d'un tableau de bord avec des voyants distinctifs.

LA SPACIEUSE CABINE aux normes ROPS/FOPS est protégée d'éventuelles chutes de matériaux grâce à une large casquette surplombant le toit, au bout de laquelle est placée une rampe de 6 feux à LED. L'accès à la cabine est bien pensée et les rampes tombent naturellement sous la main. À l'intérieur, le siège Grammer est accueillant. Il existe en version suspendue et chauffée qui sera sans doute préférable à l'usage... la version standard faisant ressentir au chauffeur le relief avec une certaine fidelité, malgré les Trelleborg 500.60 / R22.5, pneumatiques qui, par leur taille et leurs propriétés, auraient plutôt tendance à l'atténuer.

CE DAVINO D12 DE 6.2 TONNES est conçu autour d'un gabarit compact qui offre l'avantage de bien disposer la masse et le centre de gravité. Il fait preuve d'une stabilité dans la moyenne, surtout quand il est chargé et à 25 km/h en mode "lent". Le mode lièvre / rapide est à réserver au transport sur une route ou une chaussée proprement bitumée. Avec 8m³ / 12 tonnes de charge utile, il fait partie des machines de taille intermédiaire, entre un "petit" transporteur de 6 tonnes (type Ausa D601AHG) et un tombereau articulé de 23/30 tonnes comme un Volvo A25/30. Dans un tout autre esprit de rapport qualité / prix / utilisation, il présente l'avantage de disposer d'une homologation routière et peut se déplacer par la route à pleine charge, ou, avec sa largeur de 2360 mm, d'être transporté sur n'importe quel porte-engin.

LE D12 REÇOIT DES COMPOSANTS largement éprouvés et faciles d'accès. Le moteur Perkins Stage V de 121 ch est en position centrale. Le remplissage du réservoir se fait sur la petite passerelle protégée par un garde corps limitant le risque d'accident lors d'intervention ou du remplissage. Sa garde au sol de 370 mm et sa transmission intégrale hydrostatique lui permettront de travailler sur la quasi totalité des chantiers. Il ne lui manque que le blocage de différentiel (disponible en option) pour pouvoir se sortir des conditions les plus extrêmes, qui restent, fort heureusement, malgré tout plutôt rares ! ■ **TEXTES & PHOTOS : LOUIS ROIZARD**

Ci dessus - Le D'Avino D12 a un look bien à lui, trapu et compact à souhait.

Ci-contre : Les Trelleborg 500.60 / R22.5, par leur taille et leurs propriétés, atténuent sensiblement les aspérités du sol.

Ci-dessous : La cabine est spacieuse, bien climatisée et la visibilité excellente depuis le poste de l'opérateur. L'écran qui reprend la caméra arrière est protégé du soleil.

IL L'A DIT

" Avec son homologation routière en charge à 35 km/h, sa capacité de benne de 8,3 m³ pour 12 tonnes de charge utile. et sa traction en 4 roues motrices/ directrices (+ marche en crabe), c'est un produit pour lequel les concessionnaires Français ont de fortes ambitions. Notre clientèle de loueurs et PME régionales démontre un réel intérêt pour ce produit et son confrère TW120 (avec giration de benne). Son TCO est imbattable : pas de passage aux mines, pas de disques pour les chauffeurs ".
Roland Griset
directeur Griset Matériel SAS.