



par Jean Bailly



## Sécurité, vitesse et économie réconciliées

22 Eliminatoires Régionales, 4 demi-finales, 1 finale ... 198 concurrents, 18 000 kilomètres parcourus, 108 C.R.S. mobilisés, 27 gymkhanas montés et démontés ..

Le Tour de France de TURBO ECONOMIE TEST a démontré que Sécurité, Economie et Puissance allaient de pair, pour peu que l'on observe les règles de base de la conduite des Turbos.

C'était l'objectif que la PREVENTION ROUTIERE, organisatrice du TURBO ECONOMIE TEST, lui avait fixé. Une conduite sûre, souple, sobre, cherchant en permanence à tirer le meilleur rende-



ment de chaque rapport utilisé, permet à la fois les meilleures performances d'économie et les meilleures garanties de sécurité pour le véhicule, son chauffeur et autrui.

Les épreuves du TURBO ECONOMIE TEST se sont déroulées avec l'assistance technique de BERLIET et avec le concours des Directions Régionales et des Concessionnaires BERLIET qui, dans toutes les régions, ont prêté main forte aux Comités Départementaux de la PREVENTION ROUTIERE.

Les épreuves de consommation se sont déroulées sur TR 280, TR 305, TR 350.

Le principe en est simple: un parcours de 50 à 100 kms, selon les villes et le niveau dans la compétition, doit être réalisé dans la stricte observation du code de la route et des règles de sécurité, avec la consommation la plus faible possible, vérifiée par compteur spécial.

Par ailleurs, les candidats affrontaient une épreuve théorique, avec des questions concernant la sécurité, et un gymkhana assez complexe.

De Mont-de-Marsan à Strasbourg, et de Cannes à Lille, du 6 Mai au 9 Juillet, parfois sous un soleil écrasant et, hélas, trop souvent sous la pluie, les éliminatoires et les demi-finales ont été autant de rassemblements régionaux de routiers, décontractés et familiaux.

La finale du TURBO ECONOMIE TEST s'est déroulée le 9 septembre à Saint-Priest, près de Lyon.

Les épreuves de maniabilité et les épreuves théoriques ont été effectuées sur le terrain et dans les locaux du Centre d'Essais de la Direction des Etudes et Recherches de RENAULT VEHICULES INDUSTRIELS, mis à la disposition de la Prévention Routière, organisatrice de ce concours. Les épreuves d'économie ont été réalisées sur l'itinéraire autoroutier Saint-Priest/La Tour du Pin et retour, après un galop d'entraînement sur la piste d'essais.

Les résultats de cette épreuve démontrent que l'ECONOMIE peut aller de pair avec un respect de la SECURITE, sans pour autant nécessiter une réduction sensible de la vitesse moyenne commerciale.



Rappelons que toutes les épreuves du TURBO ECONOMIE TEST se sont déroulées sur des parcours régulièrement empruntés par les poids lourds, avec des véhicules strictement de série: les tracteurs Maxi-Code BERLIET TR 280, TR 305 et TR 350, attelés à des semi-remorques savoyardes bâchées pour constituer des ensembles routiers au poids total de 38 tonnes.

Les chauffeurs de ces véhicules devaient respecter deux contraintes:

- ne pas dépasser les vitesses limites autorisées (80 km/h sur autoroutes et voies principales, 60 km/h sur routes secondaires) et respecter le code de la route. Un C.R.S., à bord de chaque véhicule, pénalisait tout manquement à ces règles.

- se tenir le plus près possible d'une vitesse moyenne-cible, correspondant à une vitesse commerciale établie à partir de nombreux essais préalables sur le parcours retenu pour le concours. Toute vitesse inférieure à cette moyenne entraînait un «malus» de consommation et toute vitesse supérieure un «bonus».

Bien entendu, au fur et à mesure du déroulement de ce concours, la fourchette comprise entre la vitesse moyenne-cible et la vitesse maxi réglementaire a été resserée. C'est ainsi que, pour la finale, les concurrents devaient se tenir le plus près possible d'une vitesse moyenne de 70 km/h pour les TR 280 et TR 305 et de 72 km/h pour les TR 350.



Les résultats démontrent que c'est possible, grâce à la grande souplesse des moteurs «Maxi-Couple» qui équipent les Maxi-Code BERLIET. Cette souplesse permet en outre de réaliser de telles moyennes commerciales sans pénaliser la consommation du véhicule.

Les moyennes des résultats obtenus par les finalistes soulignent la remarquable sobriété des véhicules turbo BERLIET des séries 280, 305 et 350. Il est à noter que ces chiffres sont très proches des consommations réellement observées, sur des parcours analogues, par les utilisateurs et vérifiées par la presse spécialisée française et étrangère à l'occasion de plusieurs essais.



**FINALE**  
9 septembre 1978

**Liste des vainqueurs**

**TR 280**

Richard SCHMITT  
Maison BRUCKER à Kogenheim  
(Bas-Rhin) 34,98 l à la vitesse  
moyenne de 70 km/h.

**TR 305**

Jean-Michel DIGONNET  
Transports NICOLAS à Brioude  
(Haute-Loire) 33,06 l à la vitesse  
moyenne de 70 km/h.

**TR 350**

Bertrand HONVAULT  
Transports HONVAULT à Wis-  
sant (Pas de Calais) 34,68 l à la  
vitesse moyenne de 70 km/h.

**RESULTATS DES DEMI- FINALES ET DE LA FINALE**

EPREUVES		TR 280	TR 305	TR 350
		consommation corrigée en litres par 100 km.	consommation corrigée en litres par 100 km.	consommation corrigée en litres par 100 km.
BORDEAUX	V	35,33	33,23	34,62
	M	37,10	35,50	36,32
MARSEILLE	V	38,05	32,21	38,58
	M	40,49	34,86	39,59
RENNES	V	35,10	33,97	35,74
	M	36,92	35,46	37,33
NANCY	V	36,53	33,33	35,86
	M	38,34	35,57	37,19
DEMI-FINALES	V	36,25	33,18	36,20
	M	38,21	35,32	37,60
FINALE	V	34,98	33,06	34,68
	M	36,97	34,58	36,55
MOYENNE DEMI-FINALES + FINALE	V	36,00	33,16	35,50
	M	37,96	34,59	37,40
V Résultat du vainqueur de chaque catégorie		M Moyenne des résultats des candidats de chaque catégorie		