

Simple et compétitif

Le carrossier roumain Aveuro déclare qu'il lui suffit d'une journée pour transformer un fourgon tôlé en minibus scolaire. Relativement large, sa gamme comprend également des réalisations plus complexes comme l'équipement de châssis Daily avec des superstructures complètes.

C'est pour répondre aux besoins des entreprises du groupe dont il fait partie qu'Aveuro s'est lancé dans l'aménagement de minibus en 2007. Il ne commercialise ses véhicules que depuis 2015 et est encore relativement méconnu de ses clients potentiels bien qu'il revendique des ventes en Allemagne, Espagne, France, Grèce, Israël, Norvège ainsi qu'aux Pays-Bas.

Aveuro est importé en France par Negobus. Les ateliers de ce carrossier se trouvent à Câmpina, à une centaine de kilomètres au nord-ouest de Bucarest, à la lisière des Carpates. Si Negobus met en avant les véhicules scolaires d'Aveuro, c'est en raison de leur compétitivité. Annonçant une capacité de production d'environ trois minibus par jour (sur base

fourgon tôlé) et un midibus par semaine (sur base châssis-capôt), Aveuro profite d'un financement par l'Union Européenne grâce auquel il a déjà vendu 800 minibus (Ford Transit) pour le transport scolaire dans les zones rurales de Roumanie.

Outillage simple pour véhicule simple

A partir de fourgons tôlés Ford Transit et Mercedes Sprinter auxquels s'ajoutent parfois quelques Fiat Ducato, Aveuro se contente d'un outillage de base pour les convertir en minibus scolaires ou de ligne. Chez Aveuro, pas de machine à commande numérique. Perceuse sur colonne, meuleuse, scie circulaire, pistolet à colle et poste de soudure à l'arc suffisent.



Aveuro réalise des midibus à partir de châssis-capot Iveco Daily. C'est la version scolaire pour 33 passagers qui intéresse le plus le marché français.



Bien que la gamme d'Aveuro soit relativement diversifiée, la conversion de fourgons en véhicules scolaires représente l'essentiel du volume traité par la centaine de salariés.

La recette Aveuro en un tournemain

Arrivés en rangs serrés, les fourgons sont découpés afin de créer les fenêtres latérales ainsi que les trappes en toiture pour le bloc de climatisation (souvent un Dreiha de Sanz Clima) et l'issue de secours. Deux tubes d'acier à section rectangulaire sont soudés longitudinalement sous la toiture afin de renforcer sa structure. Le plancher est revêtu de contreplaqué et muni de rails. Suivent le collage des vitres, l'insertion de laine de verre dans les corps creux, la motorisation de la porte latérale, la pose d'un parement intérieur en plastique, puis celle des sièges avant quelques éventuelles retouches de peinture. Aveuro recourt à des fournisseurs turcs, en particulier pour la motorisation des portes (Anlaş Kalıp), les sièges (GRL) ou les équipements UFR (DLP).

Envers du décor

Montrer ses ateliers et ses véhicules dégarnis est pour un carrossier un exercice risqué puisqu'il dévoile tous ses à-peu-



L'ajout d'un accès low entry dans le porte-à-faux arrière convertit un eSprinter en minibus urbain de 7 m.

près. Sur tous les véhicules vus en cours de montage, la laine de verre ne remplit que très partiellement les corps creux sans que l'inaccessibilité le justifie. Sur la caisse du fourgon, le métal meulé afin de permettre la soudure n'est pas repeint alors que les tubes soudés le sont. Quant aux alignements des habitacles intérieurs, ils sont parfois approximatifs. Pourquoi pinailleur ? La motivation d'achat n'est pas la finition au cordeau, mais le prix.