

## De l'aménagement à la construction

Aveuro couvre les segments scolaire, ligne, urbain et tourisme, mais avec pour ce dernier un aménagement un peu trop clinquant pour notre marché qui apprécie la sobriété. A la commande, le type de suspension du châssis d'origine, l'équipement de confort thermique ou encore, le vitrage simple ou double comptent parmi les points à évaluer selon le niveau de confort attendu.

Au-delà du simple habillage de fourgons, Aveuro réalise des minibus urbains avec plateforme arrière surbaissée dans le porte-à-faux arrière (low entry) accueillant une rampe

UFR dépliable. Sur la base de châssis-cabine Iveco Daily, Aveuro propose des caisses grand volume pour un aménagement tourisme (29+1+1 places) ou scolaire (33+1 places, voire davantage). Le carrossier déclare qu'il est techniquement possible de réaliser un véhicule de plus de 7,2 t sur base Daily, mais que cela fait perdre la garantie d'Iveco. C'est évidemment rédhitoire pour la plupart des prospects.

## Alternative électrique

L'offre électrique d'Aveuro se déploie depuis 2024, essentiellement sur bases eSprinter et eTransit bien qu'un prototype eDaily de 10 m pour 45 places ait été présenté. Aveuro réalise

## Sur la route avec Aveuro

Passager d'un minibus scolaire carrossé sur base de Mercedes eSprinter, je remarque le silence à bord et l'absence de bruits parasites. Au volant, je conduis ce véhicule dans les lacets qui nous hissent au-dessus du barrage Paltinu et vérifie le fonctionnement irréprochable de la chaîne cinématique électrique Mercedes configurée pour



Aveuro nous a confié le volant de ses minibus scolaires et urbains réalisés sur base eSprinter.

une conduite avec une seule pédale. La récupération d'énergie a donc lieu dès le relâchement de l'accélérateur.

les assemblages sur véhicules électriques par vissage et collage plutôt que par soudure. Lorsque cette dernière s'impose, elle nécessite la dépose préalable des batteries de traction. Aveuro annonce des prix de 170 k€ pour le minibus scolaire (16+1 places) et de 240 k€ pour le minibus urbain de 7 m avec porte-à-faux arrière surbaissé,

tous deux réalisés sur base eSprinter. Un véhicule scolaire électrique pour 19+1 occupants est en projet.

Commercialement, le contexte hautement concurrentiel du marché ligne-scolaire est à l'avantage d'Aveuro.

Loïc FIEUX

Communiqué

## 3 questions à Stéphane Gonnand, responsable du développement d'Allison Transmission en France

**A**llison Transmission est un acteur historique du transport de voyageurs. Quelle est la spécificité de votre technologie dans le secteur des cars et bus ?

Depuis près de 30 ans sur le marché français, avec plus de 7 millions d'exemplaires vendus dans le monde, notre transmission entièrement automatique à convertisseur de couple a démontré sa fiabilité et son efficacité. Elle offre une motricité sans rupture, des passages de rapports fluides et une précision de manœuvre particulièrement appréciée en milieu urbain comme interurbain. Pour les conducteurs, cela se traduit par une conduite plus intuitive, sans stress lié au changement de rapports, et pour les passagers, par un confort optimal, sans à-coups.

**En matière d'exploitation, quels bénéfices concrets offre votre transmission aux opérateurs de transport ?**

Notre technologie réduit l'usure de la chaîne

cinématique, notamment en supprimant l'embrayage et en optimisant le régime moteur. La maintenance s'en trouve simplifiée, avec des intervalles d'entretien espacés et des interventions mécaniques réduites. Cela se traduit directement par une meilleure disponibilité des véhicules, un TCO maîtrisé et une exploitation plus prévisible, ce qui est crucial pour les contrats de transport public.

**Comment travaillez-vous avec les constructeurs et les opérateurs pour répondre aux besoins spécifiques du transport de voyageurs ?**

Nous collaborons étroitement avec les constructeurs de cars et bus pour garantir une intégration optimale de nos transmissions, quelle que ce soit la motorisation. Notre objectif est simple : proposer des solutions sur mesure, adaptées aux besoins opérationnels des clients, optimisant les performances et la consommation.



Stéphane Gonnand, responsable du développement d'Allison Transmission en France.