



ALCOA *Wheel Products Europe*

NEWSLETTER

juillet 2007

Spedition Blum, Pionnier des roues Alcoa et Dura-Bright®

Depuis sa fondation en 1932, l'entreprise allemande de transport Blum a toujours été active dans le transport de matériaux de construction et n'a jamais cessé de se développer. Aujourd'hui, l'affaire est gérée par Frank Blum et par son père Heinz.



Déjà pendant le Salon IAA de 1985, la première remorque équipée de roues Alcoa fut commandée pour transporter des matériaux pulvérulents dans des conditions de charges optimales. Depuis lors, tous les camions et les remorques ont été pourvus de roues Alcoa en aluminium forgé.



L'économie de poids est l'argument clé des roues Alcoa. Mais elles sont aussi utilisées pour optimiser l'aspect esthétique des véhicules Blum. Pour l'entretien des roues, les chauffeurs utilisent les produits de nettoyage appropriés d'Alcoa. M. Blum est particulièrement satisfait des effets de la pâte à polir Alpolish, qui – en combinaison avec la tête de polissage ALfinish – donne aussi le meilleur résultat sur les roues Alcoa Mirror Polished traditionnelles.

En 2003, Frank Blum décide d'équiper leur propre camion de démonstration avec – pour l'époque – les toutes nouvelles roues Dura-Bright®.

Il avait entendu parler de la surface novatrice à faible entretien d'Alcoa et était déterminé à les monter sur son nouveau tracteur Actros, ainsi que sur sa semi-remorque. Alcoa lui a fait essayer un jeu de roues, uniquement importées en Europe pour en tester l'adéquation avec le marché. Spedition Blum a ainsi été l'une des toutes premières entreprises de transport européennes à essayer ces roues, et ce, avec grand succès ! Les efforts pour maintenir la brillance des roues sur ce véhicule étaient en effet particulièrement réduits. **« Avec un excellent résultat », confirme Michel Blum, qui conduit quotidiennement le véhicule. « Il suffit de nettoyer régulièrement les roues avec de l'eau et une éponge, voire parfois avec un peu de savon. Et puis, il y a encore bien d'autres avantages », explique-t-il. « Le faible entretien limite les dépenses liées aux produits de nettoyage, favorise la motivation des chauffeurs, en conservant toujours aux véhicules, un aspect impeccable. Nous en récoltons pleinement les bénéfices ! »** Non sans fierté, il nous montre des roues Dura-Bright® étincelantes, qui ne révèlent aucune trace d'oxydation, de corrosion due au sel ou de chocs avec les gravillons de la chaussée, et ce, alors qu'elles sont utilisées déjà depuis trois hivers. Même la roue griffée lors d'un accident survenu il y a trois ans, ne donne aucun signe de corrosion dans ou autour des griffures.

Depuis lors, Spedition Blum équipe tous ses nouveaux véhicules – déjà quatre jusqu'à présent – de roues Dura-Bright®. Il n'y a pas d'alternative pour eux. Entièrement convaincus des avantages de Dura-Bright®, ils ont même affiché une publicité Alcoa Dura-Bright® sur un ensemble silo équipé de roues Dura-Bright® les plus récentes, dotées de la technologie XBR™. Lorsque vous le croiserez sur la route, n'hésitez pas à lui faire un signe...

Groupe PREMAT : La réussite à taille humaine

Après plus de 50 ans d'activité transport, l'entreprise familiale PREMAT a bien changé et surtout grandie, avec plus de 250 véhicules moteurs de toutes marques, et autant de semi-remorques. Préalablement organisée autour du transport de vrac solide (benne et silos) et d'hydrocarbures (porteurs et semi-remorques), et dans une moindre mesure de transport exceptionnel, la société développe désormais de nouveaux pôles. Elle a réalisé ces derniers temps, par croissance externe, une diversification particulièrement réussie, en intégrant des spécialités de transports de gaz en bouteille et de déchets solides, comme liquide.

Afin d'optimiser la rentabilité de chaque rotation, la charge utile reste l'un des principaux indicateurs pour mesurer la performance des solutions apportées et la décision revient toujours à Philippe Premat, son PDG, qui aura pris soin d'étudier dans les moindres détails, l'ensemble de ses variables. Ce n'est pas un hasard si Alcoa est depuis plus de quinze ans un partenaire dans cette réussite. A quelques exceptions, la totalité du parc est ainsi équipée en roue aluminium forgé Alcoa. Même les semi-remorques benne TP 2 essieux sont équipées en roue aluminium de 14"x 22,5. Les derniers tracteurs 6x4, dédiés à l'activité de transport exceptionnel, ont eux aussi eu droit aux roues Alcoa, en finition Polie Miroir cette fois, alliant ainsi robustesse et esthétique.



L'image de la société est reconnue sur l'ensemble de la région parisienne, sa principale zone d'action. Tout le personnel a d'ailleurs un engagement fort, pour que chaque véhicule soit soigneusement entretenu et lavé, gage de qualité et de sérieux auprès des clients.

C'est d'ailleurs pour faciliter l'entretien de ces nouveaux véhicules, que les six dernières semi-remorques citernes hydrocarbures sont équipées des toutes nouvelles roues Alcoa Dura-Bright®. Leur traitement unique permet ainsi de retrouver sans effort l'éclat originel, en utilisant le même équipement prescrit pour laver la cabine des camions (de l'eau et du savon).



Roues Alcoa Dura-Bright®, maintenant avec Technologie XBR™
L'unique traitement de surface breveté, qui permet de nettoyer la roue avec de l'eau et du savon



Alcoa Dura-Bright® est un traitement qui pénètre l'aluminium et non un simple revêtement complémentaire. C'est pour cette raison, qu'il ne peut s'écailler, se décoller et encore moins se corroder. Tout polissage est désormais inutile. Alcoa est le seul et unique fabricant à offrir un tel procédé. Lavage après lavage, kilomètre après kilomètre, les roues Dura-Bright® conservent leur brillance. Les revêtements traditionnels subissent tous quotidiennement les usures du temps, entraînant rayures, corrosions filiformes et décolorations. Seules les roues Dura-Bright® utilisent un traitement de surface breveté, qui pénètre l'aluminium et en devient partie intégrante.

Les nouvelles roues Alcoa Dura-Bright® avec Technologie XBR™ sont plus réfléchissantes encore.

A présent, vos roues paraîtront sous leur meilleur jour, en ne faisant aucun effort, comparativement aux précédentes roues en acier ou en aluminium. Vous économiserez ainsi de l'argent et du temps, tout en roulant avec de superbes roues montées sur votre camion, car ou semi-remorque. Pour obtenir des informations détaillées concernant les roues Dura-Bright® d'Alcoa dotées de la technologie XBR™, vous pouvez surfer sur notre site Web à l'adresse suivante www.alcoa.com/alcoawheels/europe/en/durabright.asp. Sinon pour recevoir notre brochure Dura-Bright®, veuillez nous faire parvenir un courriel à info.wheels@alcoa.com.

Limpens à Elsloo, un grand du vrac

Le transporteur Limpens, établi à proximité de Maastricht, connaît une croissance continue depuis sa création en 1930. Il y a quelques années, l'entreprise néerlandaise a déménagé vers un nouveau site, comprenant une installation de stockage des produits en vrac, une aire de stationnement, une unité de nettoyage de citernes et une autre de véhicules utilitaires, un garage, des bureaux... Situé à proximité de son client Sabic, pour lequel il transporte dans toute l'Europe des granulés plastiques en silos pulvérulents.



En 1960, Limpens faisait l'acquisition du tout premier camion vrac aux Pays-Bas, d'une contenance de 11 m³, amorçant ainsi une spécialisation dans le transport de vrac solide. Quelques années plus tard, il prenait possession cette fois d'une semi-remorque de 24 m³, à l'époque la plus volumineuse dans le pays. Début des années 80, suivait une semi-remorque pour granulés plastique d'une contenance de 50m³, un record une fois de plus pour son époque.

Les gains de poids ont gagné en importance pour ce type de transport. Au début des années 90, les roues Alcoa se sont progressivement généralisées dans toute la flotte Limpens. Depuis, tout nouveau véhicule est équipé dès l'usine de roues Alcoa polie-miroirs.

LHV – le Road Train version hollandaise

Il y a deux ans, Limpens s'est lancé aux Pays-Bas dans un essai de LHV (Long and Heavy Vehicle), l'équivalent d'un "Ecocombi" représentant un total de 100 m³, unique en son genre, fabriqué spécialement pour ce type de transport et bien sûr équipé par de roues Alcoa. Si de tels véhicules étaient un jour autorisés par le gouvernement néerlandais, cela représenterait pour Limpens une économie potentielle de 20 %. Les roues Alcoa y contribuent certainement, puisqu'il en faut 16, dont 12 exemplaires 22.5 x 11.75, soit une économie totale d'environ 290 kilos. Les LZV offrent ainsi un gain en capacité de 30 % contre une hausse de seulement 10 % des coûts.

"Gains en charge utile, fiabilité, entretien réduit et esthétique avantageuse, voici les principales raisons pour équiper un véhicule neuf de roues Alcoa", a déclaré Guus Limpens, actuel directeur général de Limpens.



Limpens en un clin d'œil

Employés: 120
Stockage: 15.000 m³ de produits vrac
Logistique: 80 GPS, transfert d'informations depuis les tracteurs & les 130 semi-remorques silo
Location: 25 semi-remorques silo neuves en location à court et long terme
Stations de lavage: Elsloo NL & Bottrop D

Saviez-vous que...

ALCOA était au berceau du processus de fusion de l'aluminium ?

L'usage très répandu du cuivre remonte à plus de 7 500 ans, celui du bronze (alliage de cuivre et d'étain) à environ 4 000 ans, tandis que le fer et l'acier sont utilisés depuis déjà plus de 3000 ans. L'âge de l'aluminium vient pour sa part tout juste de commencer. Il a vu le jour en même temps qu'Alcoa, c'est-à-dire en 1886, lorsque s'est déroulé le premier processus de fusion d'aluminium en grande quantité.

Un métal encore inconnu

Il s'est longtemps fait attendre. Il y a plus de 7 000 ans, les potiers persans utilisaient une argile contenant de l'oxyde d'aluminium – connue de nos jours sous le nom d'alumine – pour réaliser leurs cruches et leurs récipients les plus solides. Trente siècles plus tard, les Égyptiens et les Babyloniens utilisaient d'autres composants de l'aluminium pour teindre leurs tissus, ainsi que pour la fabrication de certains produits cosmétiques et médicinaux. Pourtant, personne ne connaissait l'aluminium à proprement parler. Personne ne l'avait encore vu. Bien que ce soit le métal le plus présent dans la croûte terrestre, il n'apparaît pas naturellement comme tel.

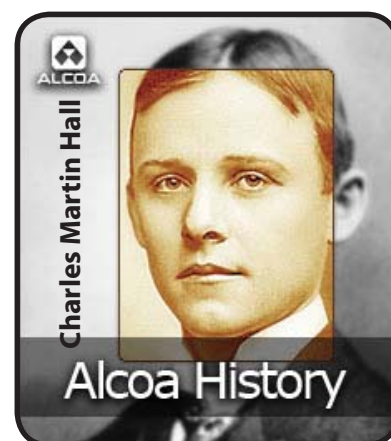
Le premier miroitement

En 1808, Sir Humphry Davy a finalement réussi à prouver l'existence de l'aluminium et lui a donné son nom. Peu de temps après, un physicien danois, Hans Christian Oersted, a réussi à produire quelques gouttelettes du fameux métal. D'autres ont ensuite amélioré son procédé jusqu'à ce qu'en 1869, près de deux tonnes d'aluminium aient pu être produites. Le coût de l'aluminium est ainsi descendu de 545 \$ à 17 \$ la livre, avoisinant celui de l'argent – un prix raisonnable pour les ustensiles de table utilisés à la Cour de France, une couronne destinée au Roi du Danemark ou la coiffe du Washington Monument (qui est toujours là d'ailleurs). Mais la production de masse couplée à un coût de production réduit allait ouvrir la voie de l'aluminium comme métal à part entière capable de surpasser ses prédécesseurs – découverte qui allait ainsi donner naissance à Alcoa.

L'âge de l'aluminium

Vers 1880, l'aluminium était considéré comme un métal semi-précieux, plus rare que l'argent. Aux États-Unis, sa production globale atteignait 125 livres en 1884. Au collège d'Oberlin dans l'Ohio, le professeur de chimie Frank Jewett montrait un jour à ses élèves un petit morceau d'aluminium en leur disant, que quiconque trouverait une manière économique de produire ce métal deviendrait riche.

Parmi ces étudiants, se trouvait un certain Charles Martin Hall, qui expérimentait avec des minéraux, depuis l'âge de 12 ans, transformant une petite cabane en bois derrière sa maison en un laboratoire rudimentaire. Une fois diplômé, il y poursuivit ses expérimentations. Il apprit ainsi à faire de l'oxyde d'aluminium – l'alumine – et à fabriquer son propre creuset de carbone. Par une froide journée de février 1886, il remplit le creuset d'un bain de cryolithe contenant de l'alumine et y fit passer un courant électrique.



Une première historique

Le résultat était une masse coagulée, qu'il a laissée refroidir pour ensuite la morceler à l'aide d'un marteau. Les premiers morceaux d'aluminium pur sont alors apparus. Il s'agissait d'une remarquable découverte. Mais pour la mener plus avant, Hall a besoin d'argent. Il trouve ainsi des bailleurs de fonds – un groupe de six industriels dirigé par Alfred E. Hunt – près de Pittsburgh. Ces aventuriers fondent alors la Pittsburgh Reduction Company et construisent une petite implantation dans ce qui est aujourd'hui le quartier de Pittsburgh's Strip. C'est en 1888, lors du jour de Thanksgiving, que Hall produit – avec son premier employé Arthur Vining Davis – le premier aluminium commercial en utilisant sa propre technologie.

... À SUIVRE

Cher lecteur,

nous sommes certains que vous vous préoccupez de l'environnement comme Alcoa le fait chaque jour. Afin de nous aider à réduire le nombre de copies papier, faites parvenir votre adresse e.mail, ainsi que le nom et l'adresse de votre société à karolien.dumont@alcoa.com, en précisant que vous souhaitez recevoir désormais le Newsletter Alcoa par messagerie électronique. D'avance merci.



Alcoa Wheel Products Europe

Industrieweg 135, B-3583 PAAL, Belgique

Tél. +32 11 458464

info.wheels@alcoa.com



www.alcoawheels.com