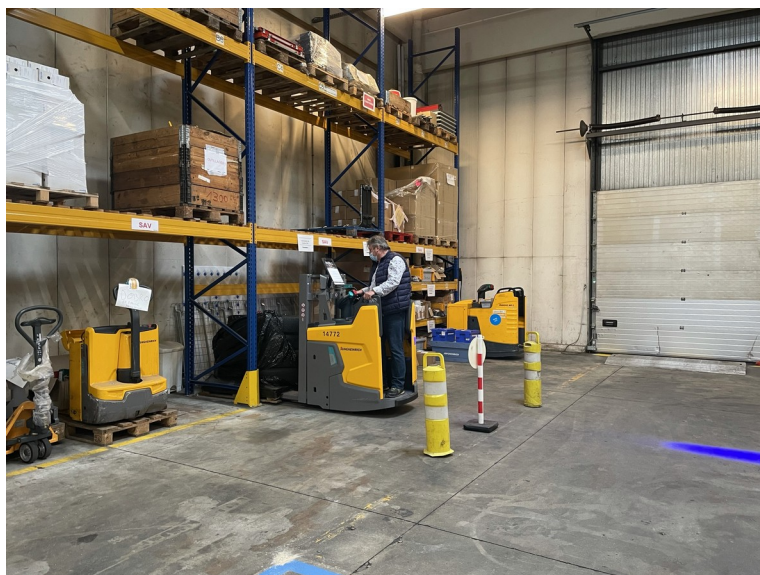


SOLUTIONS MANUTENTION

LE MAGAZINE DES ÉQUIPEMENTS ET SOLUTIONS EN ENTREPÔTS



L'avis du PRO

Jungheinrich, un constructeur qui sait se remettre en question !

Le constructeur allemand Jungheinrich vient de lancer un nouveau transpalette (ERE 225i) et un nouveau gerbeur (ERD 220i), tous les deux à conducteur porté. Bien que n'ayant plus à faire ses preuves, le constructeur a souhaité faire tester les prototypes de ces nouveaux chariots par un professionnel afin d'avoir son avis sur les points forts et les axes d'amélioration de ces nouveaux matériels. Pour ce faire, il a fait appel à Jocelyn Pawlickowski, le consultant/essayeur du magazine qui réalise les essais de chariots dans chaque numéro. Reconnu chez les constructeurs pour son analyse et son indépendance, laissons-lui la parole !

Ma présence a été souhaitée afin d'échanger, en toute objectivité, sur mon expérience et mon ressenti après avoir testé les prototypes de ces nouveaux chariots, l'ancienne gamme et des chariots similaires.

On peut toujours mieux faire !

Très bon en chariots systèmes (tri-directionnel, préparateurs de commandes haute et moyenne levée), en chariot à mât rétractable (surtout le dernier sorti que j'ai essayé en décembre 2019, l'ETV 216i, dont vous trouverez l'essai dans le N°37 de Solutions Manutention), et en chariots frontaux électriques ou thermiques, le constructeur, bien

qu'ayant une gamme complète de chariots de magasinage, traînait un peu la patte au niveau des transpalettes auto-portés. Qu'à cela ne tienne, Jungheinrich renouvelle sa gamme avec deux nouveaux matériels innovants conçus autour de la batterie lithium-ion. Un lancement régional a été réalisé en septembre et octobre auprès de l'ensemble de sa force de vente. Quatre ateliers ont été mis en place afin d'aborder, entre autre, les thématiques suivantes : sécurité, ergonomie, compacité et productivité, atelier que j'ai eu le plaisir d'animer. Les exercices effectués consistaient à circuler en ligne droite et en virages (slaloms), et à faire des prises de charges en allée étroite afin de voir la compacité, la souplesse de conduite, la rapidité... de ces nouveaux chariots. Déjeuner le midi en groupe et les journées finissaient par un quiz avec à la clé quelques cadeaux pour les meilleurs, le tout dans une ambiance sympathique ! Cela a également permis de rapprocher les liens entre vendeurs de différentes régions.

Mon point de vue sur la nouvelle gamme Jungheinrich

Pour bien faire le comparatif avec la gamme précédente qui est toujours d'actualité car relativement récente (2017), nous avons récupéré un prototype de la nouvelle version (il n'en existe que 2 aujourd'hui). L'objectif était de faire remonter les infos (surtout négatives) afin de proposer le meilleur chariot possible. Sur la gamme précédente, les principaux axes d'amélioration étaient la taille du chariot (il est équipé d'une batterie plomb et pourtant, il est déjà plus court que ses concurrents), l'ergonomie du timon, la visibilité sur les fourches et surtout la stabilité latérale. La nouvelle gamme est désormais équipée de batteries lithium-ion situées de part et d'autre du timon. En fonction de l'application (intensive ou pas), il est possible d'opter pour une ou deux batterie(s) de 130 ampères. Rappelons que la batterie lithium-ion n'a pas besoin de surveillance particulière : pas de remise en eau, recharge rapide, petites charges répétitives possibles (biberonnage). De plus, sa taille permet de revoir la conception même du chariot afin qu'il soit beaucoup plus compacte. La plate-forme est réglable en poids (de 60 à 130 kg) en appuyant sur un simple bouton situé à l'intérieur de l'habitacle. Le bouclier de protection côté droit épouse le dos du cariste lui permettant de s'y adosser (il remonte jusqu'au-dessus des lombaires maintenant parfaitement le bas du dos), cela permet ainsi d'avoir un angle intéressant par rapport au timon et de conduire avec la main droite. Le timon est très ergonomique. En conduisant avec une seule main, on peut déplacer le chariot tout en levant ou baissant les fourches, et klaxonner. Il est conçu incliné ce qui permet de poser la main naturellement dans l'alignement de l'épaule et de l'avant-bras, important pour le confort des caristes et dans la prévention des TMS. En virages,

l'amplitude du mouvement est moins prononcée et les coudes ne sortent pas de l'habitacle. Grande visibilité au niveau des fourches (pas de coffre batterie qui se situe entre le châssis et le timon) dégagant ainsi la visibilité sur les charges. Les fourches ont des repères usinés qui permettent la prise de charge dans le sens 800 mm (là où souvent on s'engage trop ou pas assez et où on casse les lattes des palettes lorsqu'on les lève). Le gerbeur ERD est également équipé d'un dossierer doté d'un boîtier ultra son et d'un phare à LED permettant d'aborder les chargements et déchargements en sécurité. Quand le système ultra son détecte un toit (par exemple avant l'entrée dans un semi) le phare s'allume automatiquement et le chariot passe en petite vitesse. A la sortie du semi, il ré accélère automatiquement (quand il y a 30 palettes à décharger dans un semi-remorque, c'est 60 passages sur la lèvre du quai et c'est 60 chocs importants au niveau du dos, alors imaginez plusieurs semis sur une seule journée...). Le chariot est très compact (30 à 40 cm de moins que ses concurrents) ce qui permet de l'utiliser en allées étroites (2 500 mm) avec beaucoup d'aisance et de rapidité sur la prise et dépose de charge, gagnant ainsi en productivité. Il est tellement compact qu'il est même un peu plus court que les transpalettes à plate-forme rabattable, matériels dont les caristes ne prennent plus le temps de replier la plate-forme et où les côtés de sécurité restent souvent pliés, comme la plate-forme d'ailleurs. Le seul bémol sur cette nouvelle gamme est la stabilité à vide du chariot en virage. Mais ce problème va être résolu par Jungheinrich qui va ainsi pouvoir présenter l'année prochaine une gamme "parfaitement" au point ! ● J.P.