

Le Chaptrack fête ses 20 ans



Le Chaptrack encore à l'état de prototype

La société iséroise Eliatis va fêter ses 30 ans d'existence et les 20 ans de l'arrivée du Chaptrack dans sa gamme de matériels. Un double anniversaire que le jMF veut célébrer à sa manière car il a eu la chance de suivre le développement de ce porte-outil atypique depuis ses tout débuts.

LE CHAPTRACK AU FIL DU TEMPS

A l'origine du Chaptrack se trouve Laurent Chapuis, un ingénieur passionné qui a commencé à concevoir des porte-outils forestiers dès les années 80. Il construit à cette époque le C90, un engin à 4 roues motrices et directrices de 90 ch qui disposait déjà d'une prise de force avant et arrière. C'est certainement l'ancêtre du Chaptrack dont le premier prototype apparaît au début des années 2000. De son côté, la société Eliatis, créée en 1994, exerce son savoir-faire sur le développement d'automoteurs pour des applications spéciales comme le travail sur rail. Jean-Luc Perrin, son responsable, rencontre Laurent Chapuis en 2003 alors que ce dernier cherche un partenaire pour commercialiser le nouveau porte-outil qu'il a mis au point le Chaptrack 125. La collaboration se noue avec enthousiasme et les compétences réunies font très vite évoluer le matériel. « Au départ, chaque client voulait un truc nouveau, on ne savait pas où aller » se souvient Jean-Luc. Notre porte-outil d'abord orienté débardage se tourne plus vers le broyage et commence donc à se muscler. La version Chaptrack 150 apparaît de ce fait très vite avec un premier moteur 6 cylindres

Caterpillar de 150 ch de puissance. Ce modèle présente alors un gabarit de 3.900 mm de longueur pour 2.200 mm de largeur et un poids de 4,5 t sans outils. La transmission hydraulique à la PdF délivre une puissance de 120 ch inédite pour l'époque. Mais ce ne fut pas simple pour un petit constructeur. Tous les automates étaient à inventer se remémore Jean-Luc Perrin. Et de rajouter que ce fut une vraie galère pour installer le système d'alignement des roues avec les

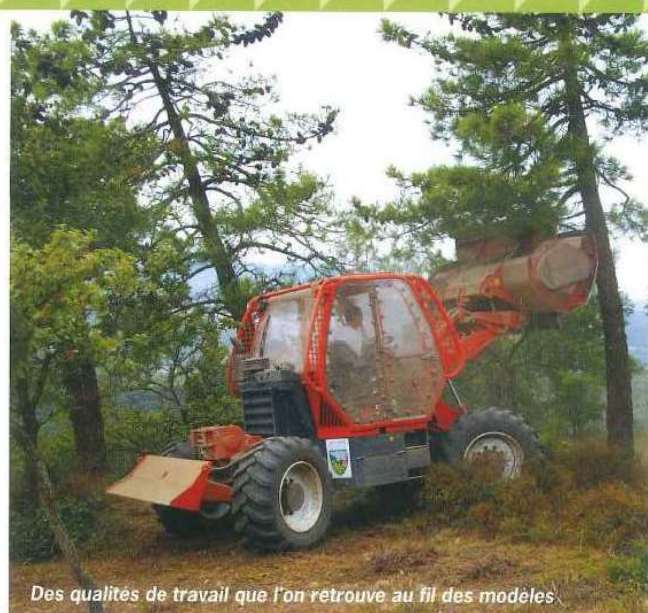
capteurs dans les vérins de direction. On ne parle pas du refroidissement de l'hydraulique... En 2005 sort le Chaptrack 175. Il arrive toujours à conserver son gabarit et ses qualités premières, la force de ses bras de relevage avant est portée à 6 t et la puissance à la PdF est passée à 140 ch. La motorisation change pour passer en Perkins. L'année d'après est présentée une nouvelle cabine qui définira les contours de toutes celles qui vont suivre par la suite. A partir de la cabine du Chaptrack



Une des premières démonstrations du Chaptrack dans le Ventoux



On peut tout faire avec un Chaptrack



Des qualités de travail que l'on retrouve au fil des modèles



Une démo dans les Bouches-du-Rhône pour fêter l'homologation route

230 qui sortira 3 ans plus tard, ce sont les mêmes matériaux éprouvés qui composent et habillent jusqu'aux cabines actuelles.

Un vitrage polycarbonate de 12 mm d'épaisseur, des isolants spéciaux, un toit de 25 mm d'épaisseur, voici quelques caractéristiques que l'on retrouve dans le temps. La puissance est également portée à 230 ch avec ce modèle et la puissance à la PdF avant atteint désormais 160 ch.

2011 restera ensuite une grande année pour Eliatis car c'est cette année-là que le Chaptrack obtient son homologation route. Une reconnaissance méritée après 2 ans et demie de mise en conformité et d'élaboration de dossier. Une certification qui ouvre les portes de nombreuses administrations à notre porte-outil. C'est une période encore proche où les constructeurs se sont creusés la tête pour installer les nouveaux équipements de dépollution. Le Chaptrack n'en perd pas pour autant sa taille de guêpe. On est seulement à 4.050 mm de longueur pour 2.372 mm de largeur. La taille et l'empattement ont inévitablement augmenté au

fil du temps reconnaît Jean-Luc mais la perte en mobilité a été très peu notable. Seul le poids, 2,2 t en plus entre le Chaptrack 175 et le Chaptrack 280, a vraiment été impacté par les évolutions techniques qu'a subi le porte-outil. C'est donc la version 280 qui est en cours quand sort en 2017 l'Alticoupe, un mât d'élégage de 23 m en 3 parties monté sur le Chaptrack. Une étape nouvelle mais presque évidente tant cet engin a déjà eu précédemment d'outils et d'accessoires au fil de son développement. Sur 250 Chaptrack en fonctionnement en France et en Europe, tous ne sont pas différents mais bon nombre ont leurs spécificités.

Aujourd'hui, nous en sommes à la version 282, qui a adopté un moteur Cummins de 282 ch. La PdF avant propose 218 ch et celle de l'arrière 206 ch, son relevage avant 6,2 t, jamais le Chaptrack n'a été aussi puissant. Où s'arrêtera-t-il ? Le jMF sera en tout cas là pour le suivre.

S.A. ■



Christelle et Jean-Luc Perrin, les vaillants constructeurs du Chaptrack