

DU QUESNE

A nouveau lieu, nouveaux produits

Après un peu plus de neuf décennies, le fabricant belge de démonte-pneus du Quesne quitte ses locaux historiques en plein coeur d'Anvers pour s'installer dans de nouveaux et vastes bâtiments à Kontich. Parallèlement, du Quesne lance Ergo-line, une nouvelle ligne de montage ergonomique pour les roues et les pneus.

En 2020, du Quesne a fait de nécessité vertu. En effet, l'entreprise a en quelque sorte 'profité' du premier confinement pour organiser son déménagement. Au printemps 2020, du Quesne a donc quitté ses anciens ateliers de la Quellinstraat à Anvers – à proximité de la Gare Centrale. Le Sales manager, Cédric Damster, se montre tout à fait satisfait de cette décision: "Cela nous a fait quelque chose bien sûr, d'abandonner les anciens bâtiments où du Quesne était implanté depuis plus de 90 ans! Mais il était temps de bouger et nous sommes parfaitement installés ici. Il faut dire que des bâtiments industriels en pleine ville, ce n'était vraiment plus possible, d'autant que les bâtiments de la Quellinstraat étaient bien trop exigus. N'oubliez pas en effet que nous fabriquons nous-mêmes nos machines. Enfin, l'accès était particulièrement malaisé."

Aujourd'hui, du Quesne est installé dans de vastes bâtiments industriels à Kontich. Finis les problèmes de parking et d'accessibilité. L'implantation comprend un entrepôt bien ordonné, un hall de fabrication et une cabine de peinture. Les confortables bureaux sont baignés de lumière et à l'avant du bâtiment, l'espace d'accueil comprend un coin démonstration, où sont présentées toutes les machines de la gamme du Quesne. Cédric Damster a hâte de nous fournir toutes les informations en la matière, et plus particulièrement sur la toute nouvelle ligne Ergo-line.

La troisième génération

Mais avant cela, nous faisons la connaissance du CEO de l'entreprise, Bertrand du Quesne: "Soyez les bienvenus dans nos nouveaux locaux. Nous en sommes fiers, de même que de notre histoire, puisque nous sommes aujourd'hui encore une entreprise familiale indépendante et que nous développons et produisons tous nos produits à 100%!"

Bertrand du Quesne représente la troisième génération de l'en-

treprise familiale. Il nous montre fièrement les archives, soigneusement classées, année après année. Des photos du premier utilitaire, un Ford Model A de 1929. Jusqu'aux catalogues et aux brochures de l'époque qui ont été conservés avec le plus grand soin. On peut même admirer le premier 'appareil' développé par son grand-père Victor: il s'agit d'un bloc en bois sur lequel on pouvait fixer une roue afin de retirer plus aisément le pneu de la jante. Par la suite, des postes de fixation ont été réalisés en grosses quantités, baptisés fort à propos 'fixe roue' ou 'wheel fixer'. Ce furent là les débuts d'une longue histoire.

Les différents modules de l'Ergo-line





Du Quesne a pris ses quartiers à Kontich

Une nouvelle ligne

Cédric Damster nous ramène au présent avec la démonstration de la nouvelle ligne Ergo-line, conçue pour le traitement des roues et qui comprend plusieurs modules. L'objectif: alléger la charge physique et éviter le plus possible au monteur d'avoir à soulever des roues. Les qualités ergonomiques de la ligne sont encore accentuées parce que la roue à traiter arrive à hauteur de la hanche et s'y maintient pendant toute l'opération. Cela évite au monteur d'avoir à se pencher pendant son travail. "Ce qui est bénéfique pour son dos", fait remarquer Cédric Damster.

Le premier module, l'Ergo-lift, est un élévateur pneumatique pour roue. La roue est placée verticalement dans un cadre qui sert d'élévateur. Cet élévateur se met à fonctionner dès qu'une roue y est placée à la verticale. La roue est soulevée à hauteur

maximale et placée à l'horizontale. Au stade suivant, la roue glisse à l'horizontale vers l'Ergo-roll, une table à plusieurs rouleaux. Dès que la roue y arrive, l'élévateur redescend et la roue suivante peut alors être placée. L'Ergo-roll est conçu de façon à ce que la roue glisse et soit automatiquement freinée en bout de course. La commande de l'élévateur est 100% pneumatique, donc sans électricité ni composants électriques. Le freinage de la roue à la fin de l'Ergo-roll est purement mécanique. Le module suivant est un détalonneur pneumatique, baptisé Ergo-press. Le béliet à mouvement linéaire assure un contrôle parfait de sa trajectoire. Sa table mobile autobloquante permet un positionnement aisé et une fixation de la roue lors du décollage. Son amortisseur de choc hydraulique garantit un détalonnage sans à-coups. L'Ergo-press reprend la tâche du détalonneur sur le démonte-pneu, ce qui évite au monteur d'avoir à se pencher et à soulever.

Au stade suivant, la roue à pneu détalonné peut être placée sur le démonte-pneu. En fonction des ateliers, un chariot peut également être installé entre l'Ergo-press et le démonte-pneu. Il est également possible de prolonger la chaîne avec l'Ergo-cage, une cage de gonflage de pneus sur chariot, pour gonfler les pneus en toute sécurité. Les ateliers n'étant pas tous identiques, un client potentiel a la possibilité d'opérer en ligne une simulation Ergo-line, en fonction de ses besoins et de l'espace disponible.



L'Ergo-cage, soit une cage de gonflage de pneus sur chariot, permettant de gonfler les pneus en toute sécurité



L'Ergo-lift élève automatiquement la roue jusqu'à la position horizontale



L'Ergo-press reprend la tâche du détalonneur sur le démonte-pneu, ce qui évite au monteur d'avoir à se pencher et à soulever la roue.

Zéro électronique

Le principal avantage de l'Ergo-line, c'est qu'il ne requiert aucun composant électronique, ce qui est positif en termes de fiabilité. Du Quesne reste ainsi fidèle à un principe que l'on retrouve sur tous les démonte-pneu de la marque. En effet, les démonte-pneu ne font appel qu'à l'électricité et à la force pneumatique. Cédric Damster s'en explique: "C'est une garantie de fiabilité de nos appareils, qui peuvent par ailleurs être utilisés partout, dans les endroits les plus divers. Pirelli utilise par exemple nos démonte-pneu sur site, à l'occasion du WRC, le championnat du monde de rallye."

Le numéro 1 des démonte-pneu, c'est l'Opti-fit. Ce démonte-pneu haut de gamme est particulièrement indiqué pour le montage des pneus taille basse et 'Run Flat', les plus difficiles. Avec sa table de fixation électromécanique, l'appareil assure une qualité de serrage incomparable. Pas besoin d'utiliser l'air comprimé, et ce pour une bonne raison. Lorsque l'on travaille longtemps sur un pneu, on observe après un certain temps une légère perte de pression (si l'on utilise de l'air comprimé) ce qui fait que les griffes ne maintiennent plus la jante en place comme il se doit. Lorsque la table de fixation entre en action, la jante risque alors d'être endommagée. Un ancrage électromécanique, comme c'est le cas chez du Quesne, permet d'éviter un tel risque. La jante reste parfaitement en place, et ce quelle que soit la durée de l'opération. La machine traite des jantes jusqu'à 23". Des griffes de fixation faciles à poser sont proposées en option, permettant à la machine de traiter des jantes jusqu'à 26". Le démonte-pneu Manu-fit A est un accessoire de l'Opti-fit, qui se place sur son plateau de fixation, élargissant sa capacité aux jantes d'un tout petit diamètre, sur un kart par exemple.

Des solutions originales

Pour le traitement de roues 'normales', du Quesne a en outre développé des techniques et des accessoires originaux, permettant d'éviter tout contact ou toute détérioration de la jante – au démontage comme au montage du pneu. Le bras "run-flat" est ainsi un bras multifonction qui enfonce le talon dans le creux de jante. La forme particulière de ce bras permet de l'enfoncer sans assistance mécanique ni air comprimé. Mais l'élément le plus original est sans doute l'intercalaire de décollage. Il s'agit d'un solide tuyau en caoutchouc placé entre le bord de la jante et le talon du pneu. Le tuyau permet d'enfoncer le flanc vers le bas tout en évitant tout dégât sur la jante. En faisant tourner la roue, toute la circonférence du talon est enfoncée vers le bas jusque dans le creux de jante.

L'intercalaire de démontage maintient le talon dans le creux de jante à l'opposé de la tête de montage et permet de soulever le talon au-dessus de l'outil de démontage sans effort. Il retient le pneu à sa place sans tension superflue et se place en un éclair. Enfin, du Quesne a également inventé une solution originale pour le montage: un trident, dont la dent du milieu se situe un peu plus haut que les deux autres. La dent la plus haute est placée dans le 'seat' (le siège). Pratiquement à l'opposé, le levier est placé sur le bord de la jante. Le talon du pneu est ainsi enfoncé sous le bord de la jante. Cela se fait en même temps que l'action du bras RF, qui assure un bon guidage lorsque la table entre en action.

Depuis le lancement de l'Opti-fit – il y a plus de dix ans – la machine a connu plusieurs évolutions, dont deux pédales de commande, un moteur électrique plus puissant, un détalonneur adapté, des griffes de jantes plus importantes...



Le démonte-pneu Opti-fit



L'intercalaire de décollage, une aide au démontage.

L'accessoire Manu-fit A peut également être monté sur le plateau de fixation pour le traitement de petites roues.



Un service réactif

Cédric Damster affirme que le service fait l'objet d'une grande attention chez du Quesne: "Nous proposons des contrats de maintenance, mais les clients peuvent également réclamer des documents d'entretien. C'est particulièrement important pour les clients dans certains pays et dans des régions lointaines et éloignées des grands centres. Un service en ligne aide le client à retrouver des descriptifs techniques, sans oublier l'exploded view' permettant de visualiser toutes les pièces. Des pièces qui peuvent également être commandées en ligne. Les réponses aux mails des clients se font dans les plus brefs délais. Du Quesne s'attaque en outre au reconditionnement des machines existantes, avec à la clé un 'vieil' outil remis à neuf."



La production se fait dans les ateliers du Quesne.



Du Quesne, presque centenaire!

Les débuts de l'entreprise du Quesne remontent à 1925, date à laquelle Victor du Quesne lança une 'centrale pneus'. Il développa bientôt le premier démonte-pneu, en fait un bloc en bois sur lequel la roue était fixée avant le démontage manuel du pneu. Vinrent ensuite les postes de fixation métalliques appelés 'fixe roue' ou 'wheel fixer'. Victor a ensuite passé la main à Francis, qui est hélas décédé en 2020 des suites du covid. Aujourd'hui, Bertrand du Quesne est à la tête de l'entreprise. Sur la photo, un stand du Quesne lors du salon de l'auto de 1931, encore organisé à l'époque au Cinquantenaire à Bruxelles.

A gauche: Cédric Damster (sales manager); à droite: Bertrand du Quesne (directeur). A l'avant-plan gauche: le tout premier appareil, un bloc en bois sur lequel on pouvait fixer une roue afin de retirer plus facilement le pneu de la jante. Par la suite, des postes de fixation ont été réalisés en grosses quantités, baptisés fort à propos 'fixe roue' ou 'wheel fixer' (à droite à l'avant).