

# DAF IN ACTION

N° 1 2018



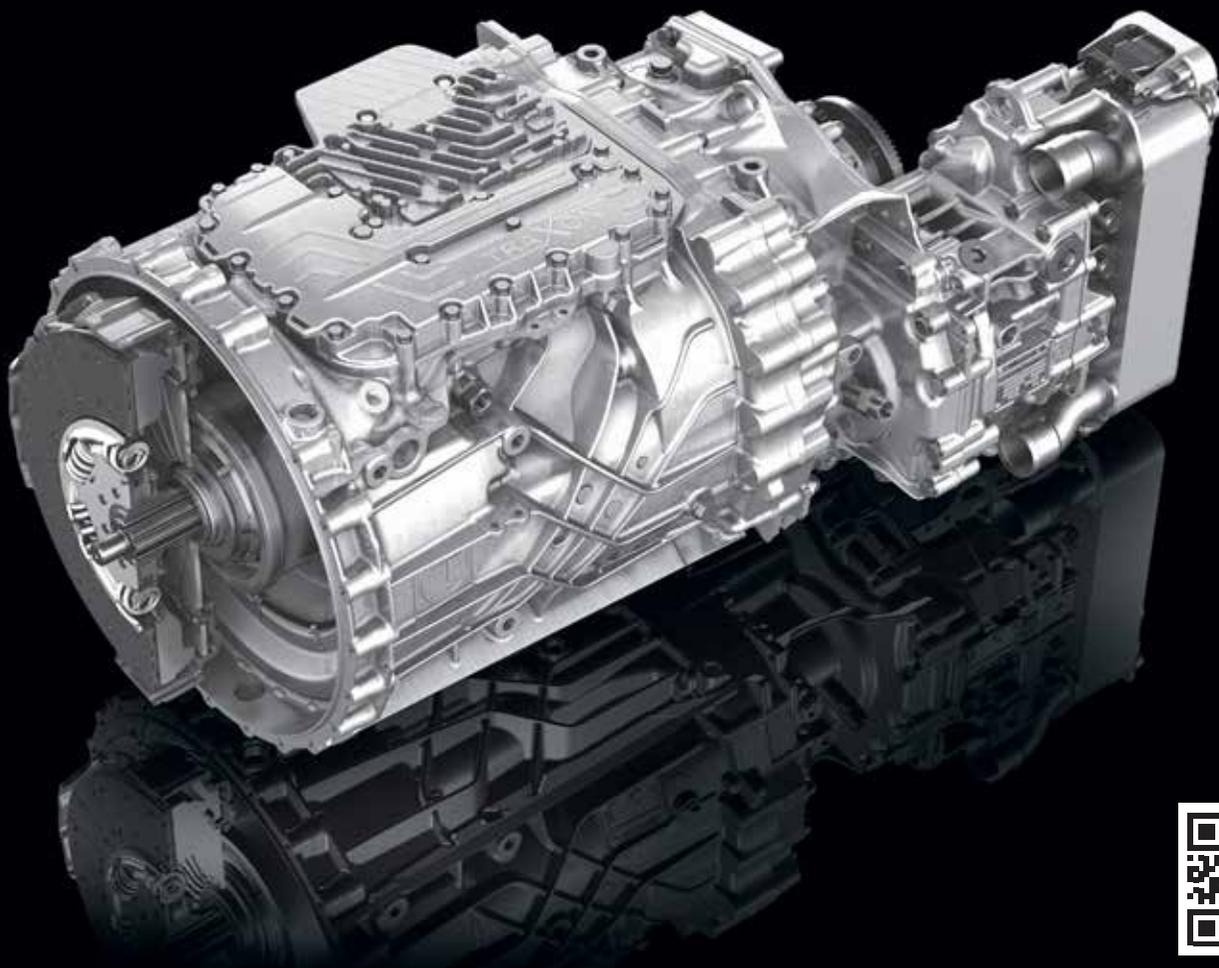
**NOUVEAUX CF ET XF**  
INTERNATIONAL TRUCK OF  
THE YEAR 2018 !

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

**DAF**

# TRAXON – LÉGER. PUISSANT. INTELLIGENT.

Avec le premier concept de boîte de vitesses modulaire au monde, les camions équipés de la boîte ZF-TraXon sont dès aujourd'hui efficaces et prêts pour l'avenir. Le design compact et robuste ainsi que l'efficacité de la transmission, la plus élevée de sa catégorie, font de la boîte TraXon la nouvelle norme en terme d'économie. TraXon optimise la gestion du moteur pour en tirer le meilleur rendement, le système PreVision GPS et la gestion des lois de passage aide à économiser du carburant. La conception légère de la boîte de vitesses augmente son efficacité. TraXon est la boîte de vitesses conçue pour des applications variées, allant du transport longue distance aux applications chantier. ZF-TraXon. Légère. Puissante. Intelligente. [www.zf.com/TraXon](http://www.zf.com/TraXon)



<b>Nouveaux DAF CF et XF :</b> « International Truck of the Year 2018 »	4
<b>Actualités DAF</b>	6
<b>Une fois de plus, DAF met pleins gaz</b>	8
<b>« DAF a tenu ses promesses »</b>	12
<b>Le platooning selon DAF :</b> « On aura toujours besoin d'un chauffeur »	15
<b>Anhalt Logistics :</b> La preuve par les faits	18
<b>1 500 kilomètres de pur bonheur</b>	20
<b>Nouveau centre de peinture de cabines :</b> le plus moderne au monde	22
<b>DAF 2600 :</b> l'ancêtre du camion international	24
<b>« La connectivité est l'avenir »</b>	26
<b>Aussi performant que du neuf</b>	28
<b>PACCAR World</b>	29
<b>Le transport en hyperloop</b>	30



### Merci !

C'est avec grand plaisir que nous avons présenté les nouveaux CF et XF à Birmingham en mai 2017. Ces nouveaux camions offrent jusqu'à 7 % d'économie de carburant en plus, une charge utile augmentée de 100 kg, des intervalles d'entretien prolongés et une excellente expérience de conduite. Autant d'affirmations fortes, mais validées par vous et vos collègues. Dans ce numéro de DAF in Action, vous pourrez en savoir plus concernant ces expériences.

Autre événement notable : fin novembre, nous avons reçu le prix le plus prestigieux dans le secteur des camions : « International Truck of the Year 2018 ». Selon les jurés : « Avec l'introduction des nouvelles séries CF et XF, DAF propose une gamme de camions moyens et de poids lourds s'imposant comme la nouvelle référence en termes d'efficacité de la chaîne cinématique et de performances globales ».

Le prix « International Truck of the Year 2018 » ne revient pas seulement à DAF, mais aussi à toute notre organisation de distributeurs DAF et surtout à vous, partenaires d'affaires qui utilisez nos camions et nos services comme instruments de votre réussite.

Je terminerai en vous remerciant pour la confiance que vous placez en nous jour après jour. C'est vous qui nous encouragez à faire toujours mieux.

Cordialement,

Preston Feight, président

# DAF

### Colophon :

DAF in Action est une publication de DAF Trucks N.V.  
Édition : Corporate Communication DAF Trucks.  
Postbus 90065, 5600 PT Eindhoven, Pays-Bas  
www.daf.com  
Concept et réalisation :  
GPB Media B.V., Leiderdorp, Pays-Bas

## Nouveaux DAF CF et XF :

# International Truck of the Year 2018

Le prix « International Truck of the Year » est sans aucun doute la plus prestigieuse des récompenses pour un constructeur de camions. « Le critère le plus important, c'est la contribution du camion à l'amélioration de l'efficacité des transports routiers », explique le président du jury Gianenrico Griffini. « C'est ce qui rend cette récompense si précieuse, outre le fait que la décision du jury s'appuie sur l'avis de pas moins de 23 journalistes et magazines leaders dans le domaine des transports, issus de toute l'Europe. »

PAR **ROB VAN GOOL**



**Le prix « International Truck of the Year 2018 » a été présenté par le président du jury, Gianenrico Griffini, à Preston Feight, président de DAF Trucks, au cours de la journée presse du salon international Solutrans de Lyon**

Chaque année, l'annonce du prix « International Truck of the Year » est un événement très attendu. Cette édition n'a pas fait exception à la règle lors du salon international du transport Solutrans qui s'est tenu à Lyon. « Les règles exigent que le prix soit décerné au camion ou modèle mis sur le marché au cours des 12 derniers mois représentant la contribution la plus remarquable à l'efficacité des transports. Après tout, c'est ce qui compte le plus pour le secteur du transport routier aujourd'hui », affirme Gianenrico Griffini. « La décision s'appuie sur une longue liste de critères, tels que l'innovation technologique, le confort du chauffeur, la sécurité, les caractéristiques de conduite, la consommation de carburant, l'impact environnemental et, bien sûr, le coût total de possession. »

### **Les nouveaux CF et XF de DAF remportent le premier prix**

Pourquoi le titre de « International Truck of the Year 2018 » a-t-il été décerné aux nouveaux CF et XF de DAF ? Griffini a son explication : « La nouvelle chaîne cinématique, basée sur une version optimisée des moteurs 6 cylindres en ligne MX-11 et MX-13, à laquelle il faut ajouter la nouvelle boîte 12 vitesses ZF TraXon, sans oublier les nouveaux essieux arrière DAF, permettent une amélioration des caractéristiques de conduite, une réduction de la consommation de carburant et des changements de vitesse tout en douceur. Les membres du jury apprécient particulièrement l'effort de DAF pour tirer le maximum d'énergie de chaque goutte de diesel.



**Avec l'introduction des nouveaux XF et CF, DAF propose une série de camions moyens et lourds qui établissent une nouvelle référence en termes d'efficacité énergétique de la chaîne cinématique et de performances globales »**

Cela est rendu possible grâce à la combustion améliorée, à la réduction de la friction interne dans le moteur, aux performances à bas régime, à l'amélioration de la régulation prédictive, à la nouvelle architecture électronique et à la réduction du poids des composants tels que le système de post-traitement. »

Selon Griffini, le jury a souligné les caractéristiques de pointe de la nouvelle chaîne cinématique des CF et XF, qui permet au camion de rester plus longtemps en mode « Eco Roll ». Cela est dû à la meilleure intégration du moteur et de la boîte de vitesses automatique avec les toutes dernières fonctions basées sur GPS du régulateur de vitesse prédictif.

**Reconnaître davantage les efforts des constructeurs de camions**

Le prix a été présenté pour la 32e fois de son histoire. À l'instar de ses collègues, Gianenrico Griffini a pu observer la saisissante évolution des camions commerciaux aux premières loges au cours de ces dernières années. « L'évolution est très impressionnante », assure-t-il. « Comparez un camion d'il y a 10 ou 15 ans avec un modèle moderne et vous remarquerez aussitôt les progrès réalisés en termes d'émissions, de consommation de carburant, de sécurité et de confort du chauffeur. Pour moi, les efforts déployés par les constructeurs de camions devraient être davantage reconnus. »

**La nouvelle référence**

Gianenrico Griffini résume le choix des membres du jury comme suit : « Avec l'introduction des nouveaux XF et CF, DAF propose une série de camions moyens et lourds qui établissent une nouvelle référence en termes d'efficacité énergétique de la chaîne cinématique et de performances globales. L'équipe DAF peut être fière de ses camions révolutionnaires ! » ■



1988 **DAF 95**



1998 **DAF 95XF**



2002 **DAF LF**



2007 **DAF XF105**



2018 **Nouveaux DAF CF & XF**

**Tout commence en 1976**

Le prix « International Truck of the Year » voit le jour en 1976 en Grande-Bretagne, lorsque le rédacteur en chef de Truck Magazine, le regretté Pat Kennett, décide de mettre le nouveau Seddon Atkinson SA200 à l'épreuve. Il le trouve très novateur et en avance sur ses concurrents en termes de confort et de sécurité. Ainsi naît l'idée de créer un prix qui distinguerait les derniers développements techniques dans la conception des véhicules utilitaires et la technologie des camions, particulièrement du point de vue des avantages pour les transporteurs et les chauffeurs. L'idée est accueillie avec enthousiasme par l'éditeur de Truck Magazine, Andrew Frankl. Les deux hommes décident alors de créer le prix « Truck of the Year ». En 1977, Seddon Atkinson est le premier constructeur de camions à recevoir le prix. Kennet et Frankl partent alors à la recherche de collègues européens qui partagent leur enthousiasme et, l'année suivante, le prix devient « International Truck of the Year Award ». Aujourd'hui, le jury se compose de 23 membres sélectionnés parmi les principaux magazines européens axés sur le transport routier. Ces dernières années, le groupe a étendu sa sphère d'influence en nommant des « membres associés » sur des marchés en croissance rapide, comme la Chine, l'Inde, l'Afrique du Sud, l'Australie, le Brésil, le Japon et l'Iran.

INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR





## DAF livre son 500<sup>e</sup> camion en Jordanie

Ce 500<sup>e</sup> camion destiné à la Jordanie fait partie d'une commande de 50 camions passée par l'entreprise Euro Shipping Services (ESS) à Amman. L'entreprise ESS est un important transporteur intermodal spécialisé dans le transport maritime, l'expédition de marchandises, les cargaisons conteneurisées, le fret général, le fret aérien et l'entreposage. Selon les dirigeants Issam Sacca et Mahmoud Omran, la décision d'opter pour le modèle CF85 n'est pas non plus due au hasard : « Nous savons que les véhicules DAF sont extrêmement efficaces en matière de consommation de carburant, et c'est l'une des raisons pour lesquelles leur coût total de possession est incroyablement compétitif. Il en va de même en matière de sécurité, de fiabilité et de robustesse ; le CF85 est sans aucun doute le camion que nous souhaitons ajouter à notre flotte de 90 véhicules. Et nous faisons également tout à fait confiance au service après-vente ainsi qu'aux services supplémentaires fournis par notre distributeur DAF local, Manaseer. » ■

Trois ans après son entrée sur le marché jordanien, DAF Trucks a livré son 500<sup>e</sup> camion en Jordanie. La livraison de ce DAF CF85 4x2 Euro 3 atteste de la solide implantation de la marque DAF en Jordanie. Le constructeur néerlandais est désormais leader sur le segment des poids lourds, avec une part de marché de plus de 25 %.

## Nominations au conseil d'administration de DAF

**Le Conseil d'administration de DAF Trucks N.V. a récemment connu divers remaniements.**

Harry Wolters a été promu Directeur commercial Europe. Harry Wolters a rejoint DAF en 1996. Il a occupé des postes à responsabilité et a notamment été responsable de l'usine de camions d'Eindhoven et Directeur des ressources humaines. Il occupe le poste de Directeur des opérations depuis octobre 2014. Indépendamment de son nouveau poste, Harry Wolters restera membre du conseil d'administration de DAF.

Jos Habets a été nommé Directeur des opérations. Il a rejoint DAF en 1998. Jos Habets a occupé des postes à responsabilité et a notamment été Responsable de l'économie d'entreprise et Contrôleur du groupe DAF, avant d'être promu Directeur financier et de devenir membre du conseil d'administration en 2010.

Harald Seidel a été promu Directeur financier. Harald Seidel a rejoint DAF en 2001. Il a occupé des postes à responsabilité et a notamment été Contrôleur de PACCAR Parts Europe et Contrôleur marketing et ventes avant d'être promu Contrôleur du groupe en 2016. Harald Seidel a rejoint le conseil d'administration de DAF. ■



**Harry Wolters (à gauche), Jos Habets (au centre) et Harald Seidel (à droite).**



## IRIZAR i8 « INTERNATIONAL COACH OF THE YEAR 2018 »



Cette année, à Busworld, l'un des plus grands salons internationaux consacrés aux transports publics, l'autocar tri-essieu de 14 mètres Irizar i8 a été élu « International Coach of the Year 2018 ». Ce prix est une autre marque de reconnaissance pour DAF, l'Irizar i8 étant doté du moteur PACCAR MX-13 conçu et construit par DAF. « En termes de prix, de valeur résiduelle, de consommation de carburant et de coûts d'exploitation, l'Irizar i8 est tout simplement la nouvelle référence », selon le jury.

**DAF Trucks et le nouveau DAF LF comptaient parmi les gagnants de l'édition 2017 des « Commercial Fleet Awards ». De gauche à droite : Phil Moon, directeur Marketing DAF Trucks ; John Mabey de PACCAR Financial ; Adam Bates, responsable des ventes de pièces de flotte DAF Trucks UK ; Ian Grant, directeur des ventes de flotte DAF Trucks.**



## DAF remporte deux prix prestigieux « Commercial Fleet Awards »

**DAF Trucks a remporté deux prix prestigieux lors du gala Commercial Fleet Awards 2017. DAF Trucks s'est vu distinguer « Truck Fleet Manufacturer of the Year », tandis que la série DAF LF a été élue « Commercial Fleet Truck of the Year ». Pour la troisième année consécutive, DAF Trucks repart du gala Commercial Fleet Awards avec un prix pour sa série LF et le titre de « Truck Fleet Manufacturer of the Year ».**

« Ces prix représentent beaucoup pour nous car le jury est composé de grands gestionnaires de flotte britanniques, des gens qui connaissent parfaitement les besoins du secteur », explique Richard Zink, directeur Marketing & Sales et membre du conseil d'administration de DAF Trucks. « Ces prix soulignent la haute qualité de nos véhicules et services. Ces deux aspects se combinent pour offrir le coût total de possession le plus bas et le plus haut niveau d'efficacité du transport pour nos clients. Ce sont eux qui bénéficient de ces qualités jour après jour. » Les Commercial Fleet Awards sont une initiative du célèbre magazine britannique Commercial Fleet. ■



## DAF Trucks Paris ouvre ses portes

Un nouveau distributeur DAF, DAF Trucks Paris, a récemment ouvert ses portes sur l'axe routier le plus important au sud de la capitale française. Les locaux s'étendent sur 13 000 mètres carrés et intègrent des technologies et outils dernier cri, dont un équipement d'essai de freins et onze rampes. Un système informatisé de gestion des stocks de pièces de rechange assure une disponibilité optimale des pièces de rechange. Stratégiquement situé à seulement dix minutes de l'aéroport d'Orly, le distributeur est aisément accessible depuis le périphérique. ■

**Expansion des séries CF et XF et nouveau LF :**

# Une fois de plus, DAF met pleins gaz

Le constructeur de camions néerlandais ajoute à ses célèbres série CF et XF, déjà révisées de fond en comble un peu plus tôt cette année, pas moins de onze configurations essieu pour tracteurs et porteurs. DAF lance également le nouveau LF, qui partage maintenant bon nombre des innovations des séries CF et XF et devrait renforcer encore davantage le positionnement de la marque sur le segment de la distribution.

PAR **ROB VAN GOOL**



Que DAF ait réussi à remanier complètement sa grille de produits sur une période de six mois seulement, voilà qui relève du véritable tour de force. Si les modifications esthétiques peuvent être qualifiées de lifting radical, l'étendue des changements sous le capot des CF et XF justifie pleinement le terme de « nouveau ». Nouveaux moteurs, nouvelles boîtes TraXon et nouveaux essieux arrière... et ce ne sont que quelques exemples des nombreuses innovations introduites. Un nouveau logiciel embarqué, une toute nouvelle unité EAS encore plus compacte et un nouveau système de climatisation dans la cabine, qui exploite astucieusement la chaleur résiduelle du bloc moteur massif. DAF n'a pas ménagé ses efforts pour optimiser chaque composant de

ses camions en vue de tirer le maximum de chaque goutte de diesel consommé.

## **Réduction de 7 % de la consommation de carburant**

Lors de la présentation de la nouvelle série de véhicules multi-essieux à la presse internationale, Raoul Wijnands, responsable des tests chez DAF, n'a eu aucune difficulté à souligner les avantages de cette révision de fond en comble : jusqu'à 300 kg en moins, intervalles de service tous les 200 000 kilomètres, sans oublier des économies de 7 % sur la consommation de carburant pour le transport longue distance. « C'est l'une des étapes les plus importantes que nous ayons jamais franchies », déclare-t-on

chez DAF ; une affirmation corroborée par un test international effectué récemment par l'un des clients de DAF en Hongrie, Révész. « Sur une distance de plus de 3 000 kilomètres, le nouveau XF a affiché 7,3 % d'économie de carburant par rapport à la génération précédente, qui était déjà extrêmement efficace », assure M. Wijnands, non sans fierté.

## **Charge utile augmentée mais consommation réduite**

Le marché semble avoir adopté sans réserve la nouvelle génération de camions DAF. Au départ, le constructeur comptait continuer à produire l'actuelle génération de camions, mais les usines DAF concentrent désormais leurs efforts exclusivement sur le



L'offre DAF a été élargie pour inclure de nouvelles configurations essieu qui permettront aux différents transporteurs de commander des camions personnalisés.



Parmi les innovations les plus importantes, mentionnons le nouvel essieu fou arrière, disponible en versions tracteur et porteur, qui assure une maniabilité optimale.



déploiement de la nouvelle génération afin de répondre à la demande croissante. Ce lancement s'est également révélé une occasion idéale d'élargir le catalogue pour y inclure les nouvelles configurations essieu qui permettront à chaque transporteur de commander des camions personnalisés. Par exemple : un nouvel essieu directeur avec système de direction électrohydraulique pour une maniabilité optimale, un poids réduit (30 kg), une fiabilité améliorée grâce à la réduction du nombre de pièces, et encore plus d'économies de carburant. En effet, la pompe de direction intelligente fonctionne désormais uniquement lorsque nécessaire, et non plus en continu.

Autre nouveauté : l'essieu fou jumelé pour augmenter la charge utile. Un

nouveau corps d'essieu avec des paliers optimisés offre une réduction de poids de 25 kg, tandis que les économies de carburant représentent deux dixièmes d'un pour cent. Le plus gros avantage, cependant, est sans doute la capacité de charge statique de 34 tonnes. Il s'agit d'un atout précieux lorsqu'il faut charger et décharger des conteneurs lourds.

#### **Nouveaux modèles pour le secteur de la construction**

DAF a également en magasin des nouveautés pour les clients amenés à rouler fréquemment sur des terrains difficiles. Par exemple, le nouveau double train tandem moteur (26 tonnes) avec moyeux réducteurs, dont le nouveau corps d'essieu et les rapports plus rapides illustrent à merveille la

philosophie appliquée par DAF dans cette série : le « down speeding » ou optimisation des performances à bas régime.

Cela signifie que les moteurs peuvent désormais fonctionner à un régime nettement inférieur, ce qui améliore encore l'économie de carburant tout en réduisant le niveau de bruit, pour le plus grand confort du chauffeur.

Selon l'équipe DAF à Eindhoven, le nouveau porteur CF 8x4 affiche jusqu'à 300 kg de moins que son prédécesseur, sans parler du fait que l'huile des nouveaux essieux tandem ne doit être changée qu'une fois tous les trois ans ou après 450 000 kilomètres. ►

# Les lubrifiants DAF : une économie de temps et d'argent

Les gammes Premium et Xtreme ont été conçues, développées et testées pour DAF Trucks par Chevron Lubricants, l'un des plus grands fabricants d'huiles de qualité du monde. Elles ont été conçues dans un but précis. Permettre à l'opérateur d'économiser du temps et de l'argent en offrant une protection et des performances optimales pour toutes les pièces mobiles de la chaîne cinématique. Résultat : une réduction de la consommation de carburant, moins d'émissions de CO<sub>2</sub> et des intervalles de vidange étendus.



**DAF Xtreme 75W-85**  
**DAF Xtreme 75W-90**  
Huile pour essieu DAF à fort potentiel d'économie de carburant

**DAF Xtreme 75W-80**  
**DAF Premium 75W-80**  
Huile pour boîte de vitesses DAF à fort potentiel d'économie de carburant

**DAF Xtreme LD-FE 5W-30**  
**DAF Xtreme LD-FE 10W-30**  
**DAF Xtreme FE 10W-30**  
Huiles moteur DAF à fort potentiel d'économie de carburant

**DAF Xtreme Longlife Coolant**





« Une BMW série 1 sur le segment VW Golf » : c'est ainsi qu'un porte-parole de DAF décrivait le nouveau LF.

Toujours sur le segment construction, DAF produit désormais également un châssis 8x4 léger pour les CF destinés au continent, particulièrement adapté aux bétonnières. Avec deux essieux directeurs de 7,1 tonnes et un essieu tandem de 19 tonnes à réduction simple, ce châssis absolument unique sur le marché affiche 9 tonnes sur la balance. Il n'y a pas si longtemps, c'était le poids d'un tracteur standard.

### Une tranquillité inégalée à bord

Côté expérience de conduite, les nouveaux modèles CF et XF n'ont rien à envier aux performances des modèles voisins lancés plus tôt dans l'année. DAF est renommé pour ses caractéristiques de conduite supérieures : excellente stabilité, direction facile et offrant d'excellentes sensations. Les nouveaux modèles font honneur à cette réputation. La caractéristique la plus marquante est toutefois la tranquillité à bord. La nouvelle génération de moteurs PACCAR MX-11 et MX-13 offre davantage de puissance et de couple et permet aux camions de rouler à 85 km/h sans jamais dépasser les 1 000 tours par minute. L'expérience de conduite est ainsi très détendue. Les nouvelles boîtes de vitesses TraXon fonctionnent tout en souplesse et les stratégies intelligentes de passage de vitesses, intégrées de série, sont un ajout bienvenu. Par simple

pression sur un bouton, le chauffeur peut régler le comportement de la boîte de vitesses en fonction des conditions de conduite : transport de liquides, tout-terrain ou fret longue distance. La transmission est elle aussi équipée de programmes spéciaux pour les transports lourds et EcoCombis, mais ces programmes sont automatiquement sélectionnés après deux changements de vitesse successifs, la boîte détectant la nécessité de déplacer une charge plus lourde. Des fonctions intelligentes et pratiques, tout comme la surveillance de niveau de batterie et la surveillance de la pression des pneus, qui contrôlent en permanence ces deux paramètres.

### Un nouvel habit pour le plus petit de la famille

Le plus petit de la famille n'a évidemment pas été laissé pour compte dans la vague d'innovations en cours chez DAF. Le nouveau LF partage plusieurs caractéristiques avec ses grands frères, bien que la seconde fenêtre dans la porte côté passager reste exclusive aux camions DAF destinés à la distribution. Il bénéficie néanmoins des nouvelles couleurs pour l'intérieur, des indications supplémentaires sur l'afficheur du tableau de bord, ainsi que

du surcroît de couple qui permet au moteur, conjointement avec les chaînes cinématiques plus rapides, de faire preuve de performance

à bas régime. La nouvelle génération peut ainsi afficher jusqu'à 6 % de consommation en moins.

### Nouveau moteur

Autre révélation majeure lors de la présentation aux médias internationaux en Espagne : le nouveau moteur PACCAR PX-4 de 3,8 litres. Avec des puissances de 115 kW / 152 CV et 127 kW / 172 CV, il se situe en entrée de gamme, mais ses performances restent parfaitement honorables. Disponible exclusivement sur le segment 7,5 tonnes, le PX-4 devrait connaître un grand succès auprès des transporteurs spécialisés dans la distribution légère mais exigeant aussi des camions qui restent en excellente condition au bout de 5 ou 10 ans. « Une BMW série 1 sur le segment VW Golf » : c'est ainsi qu'un porte-parole de DAF décrivait le nouveau LF et son nouveau groupe motopropulseur. Avec son empattement plus court et son excellente maniabilité, le LF et son « petit » PX-4 ont volé la vedette en Espagne. Les versions multi-essieux des séries CF et XF ont également fait forte impression. ■



Pour en savoir plus sur les nouvelles lignes de produits DAF, rendez-vous sur [www.daf.com/inaction](http://www.daf.com/inaction)

**Groupe Révész :**

# « DAF a tenu ses promesses ! »

Le groupe Révész est l'un des principaux groupes de transport et de logistique en Hongrie. La société a été créée dans les années 1980 par Balint Révész, qui est toujours le PDG de l'entreprise aujourd'hui. Il a vu l'entreprise familiale grandir jusqu'à devenir le leader du marché en Europe de l'Est pour le transport en vrac des gaz et des liquides, et un acteur important dans le domaine des services logistiques.



**Zoltán Sipos : « DAF a su répondre parfaitement à tous nos besoins »**

DAF entretient des relations privilégiées avec le groupe Révész : en 2015, le premier ministre néerlandais Mark Rutte remettait au propriétaire et PDG Bálint Révész les clés du millionième DAF construit à Eindhoven.



Pour ses activités de transport, l'entreprise s'appuie sur une flotte de plus de 450 camions, dont la majorité arbore sur la calandre le badge DAF. Zoltán Sipos, directeur de Lerton Trans Ltd, une filiale du groupe Révész, explique pourquoi l'entreprise a choisi le constructeur de camions néerlandais. « Nos camions parcourent en moyenne 130 000 kilomètres par an. Fiabilité et faibles coûts d'exploitation sont donc pour nous deux critères décisifs dans le choix d'un constructeur. Le confort du chauffeur est également une préoccupation importante. Nos chauffeurs sont souvent sur la route pendant plusieurs jours d'affilée. Ils méritent donc un bon lit, beaucoup d'espace et une expérience de conduite confortable. DAF a su répondre parfaitement à tous ces besoins. »

### Rapport prix-performances

Il y a quelques mois, le groupe Révész commandait 400 nouveaux DAF CF et nouveaux DAF XF pour remplacer des véhicules existants et agrandir sa flotte. Bien que Révész soit un fidèle client de DAF depuis des années, il n'était nullement acquis que DAF obtiendrait ce contrat. Sipos : « Nous avons comparé de nombreux constructeurs, comme nous le faisons toujours pour nos grosses commandes. DAF propose le meilleur rapport prix-performances, mais se distingue aussi par ses faibles coûts d'exploitation. »

### Test de comparaison

L'une des étapes importantes de ce processus d'acquisition fut le test de comparaison entre le nouveau XF et son prédécesseur, déjà extrêmement efficace. « Il n'est pas de meilleur test que l'essai sur route », selon M. Sipos. « Lors du lancement du nouveau CF et du nouveau XF, DAF avait promis une économie de 7 % sur la consommation de carburant par rapport aux modèles précédents. Restait à voir si cette promesse serait tenue. Nous avons donc décidé de mener un test approfondi sur une distance de 3 500 km, des Pays-Bas jusqu'en Hongrie et retour. DAF a tenu sa promesse : le test a montré que le nouveau XF était 7,3 % plus efficace que son prédécesseur. »

### Du CF au XF

« Jusqu'à présent, notre flotte se composait principalement de camions CF », explique Gábor Maczkó, directeur général de Révész Trans Ltd. « L'explication tenait surtout au très faible poids de ces camions. Après tout, dans le transport en vrac et par citerne, chaque kilo compte. DAF a maintenant réduit le poids de son camion haut de gamme XF. Nous avons donc décidé de passer au modèle XF Super Space Cab. Ce camion offrira à nos chauffeurs encore plus d'espace et de confort. Quant à l'entreprise, elle bénéficiera de la consommation la plus basse du marché et de l'augmentation globale de l'efficacité du transport. Nous y gagnons sur tous les tableaux. Sans oublier l'enthousiasme exprimé par nos chauffeurs quant au très impressionnant couple moteur et à l'expérience de conduite dans son ensemble. » ■



**Un test effectué par Révész a démontré que le nouveau XF offre des économies de carburant de 7,3 %.**





**Passez au niveau supérieur.  
Et réduisez votre  
consommation de carburant.**



**La gamme FUELMAX.  
Roulez plus loin avec moins de carburant.**

Jusqu'à 10% de diminution de la résistance au roulement \*.  
Grâce à la gamme FUELMAX, roulez plus loin et économisez  
du carburant.

\* Des test comparatifs effectués par le Centre d'Innovation de Goodyear du Luxembourg (GIC\*L) dans la dimension 315/70R22.5 montrent que les pneus FUELMAX S et FUELMAX D diminuent la résistance au roulement respectivement jusqu'à 6% et 10% par rapport aux pneus Goodyear Marathon LHS II+ et LHD II+.



**MADE TO FEEL GOOD.**

## Le platooning selon DAF :

« On aura toujours besoin d'un chauffeur »



Le « platooning », ou mise en convoi rapproché des camions, suscite de plus en plus d'intérêt. Toutefois, bien que toutes les parties concernées s'accordent sur l'objectif final, la meilleure manière de procéder continue de faire débat. Il en résulte une perception déformée parmi les transporteurs et les chauffeurs. Pour DAF, il est essentiel de travailler à partir d'une vision claire et réaliste.

PAR BERT ROOZENDAAL

Pour le secteur du transport routier dans son ensemble, la principale justification du platooning tient aux économies de carburant qu'il permet et à la réduction des émissions qui en résulte. Toutes les parties s'accordent à dire que le platooning contribue à la sécurité routière, à une utilisation plus efficace des routes et à l'amélioration de la circulation.

### 0,3 seconde

En matière de platooning, DAF est un leader. C'est en effet le seul constructeur qui ait réussi à mettre en convoi trois camions communiquant entre eux à intervalles de 0,3 seconde par camion. Cela équivaut à seulement 6,6 mètres entre chaque véhicule du convoi ! L'effet d'aspiration qui en résulte permet des économies de carburant d'au moins 10 % pour le camion de queue. Le premier

camion du convoi économise lui aussi du carburant, dans la mesure où le camion situé immédiatement derrière neutralise une grande partie des turbulences de l'air produites par le véhicule de tête. Au cours de ses recherches, DAF a également découvert que l'effet d'aspiration à 0,3 seconde reste pratiquement le même à des intervalles de 0,5 et 0,8 seconde.

### Le rôle du chauffeur

Chez DAF, on est également convaincu que le platooning peut réduire la consommation de carburant, améliorer la circulation, favoriser une conduite plus sûre et permettre une plus grande efficacité du transport. Mais la vision de DAF se distingue aussi par le rôle attribué au chauffeur. Le platooning est destiné à aider le chauffeur, pas à le remplacer. ►



## Alerte

DAF entend garder un chauffeur à bord de ses véhicules en toutes circonstances. « Et pour que votre chauffeur reste alerte, il doit avoir quelque chose à faire », explique l'ingénieur Menno Beenackers, chef de projet platooning chez DAF. « Nous pensons que le meilleur moyen d'y parvenir est de laisser le chauffeur conduire effectivement le véhicule, avec ou sans l'aide de systèmes électroniques dans le volant qui l'invitent à optimiser sa conduite, ou qui permettent au camion d'effectuer automatiquement ces ajustements. Il s'agit d'une extension des développements déjà réalisés dans l'électronique de nos véhicules actuels. Cette nouvelle étape vise à aider le chauffeur à accomplir la tâche qui est la sienne : amener son camion à destination en toute sécurité. Il s'agit de la deuxième phase de notre plan en quatre phases couvrant chaque étape, du contrôle intégral par le chauffeur aux camions autonomes. Désormais, les chauffeurs peuvent même lâcher momentanément le volant, comme dans une Tesla. Mais il y a encore un long chemin à parcourir pour parvenir aux véhicules autonomes. Ce sera l'objet de la phase trois. »

## Les défis

Faut-il conclure de ce qui précède que l'intervalle de 0,3 seconde est en passe de devenir la norme sur la route ? Pas encore, selon DAF. Du fait même que DAF ait pu tester cette variable, ses ingénieurs savent précisément quels autres défis les attendent au tournant. L'un de ces défis devient évident lorsque l'on monte à bord pour un parcours d'essai : le véhicule de devant bouche l'intégralité du pare-brise.

**À un intervalle de 0,3 seconde, l'arrière du camion de tête bouche la totalité du pare-brise.**

Ce n'est pas une situation très confortable pour un chauffeur. « Nous pensons qu'il vaut mieux s'occuper de cette question dans la quatrième phase », assure M. Beenackers. « Arrivés à cette étape, en effet, les camions situés derrière le camion de tête seront autonomes, c'est-à-dire sans chauffeur ou sans intervention de la part du chauffeur. Toutefois, je ne vois pas ce degré d'autonomie advenir de sitôt, surtout si l'on considère les maigres avantages en regard de technologie nécessaire. Pour le moment, je pense que nous allons travailler avec des intervalles de 0,5 à 0,8 seconde entre des véhicules dont le chauffeur conserve le plein contrôle. »

## Législation

Grâce au platooning, les camions peuvent se suivre de près en convoi, ce qui contribue à une utilisation plus efficace de nos routes et à un transport plus efficace des marchandises. « Cependant, cela exige aussi des accords et des mesures législatives au niveau européen quant à ce qui sera considéré comme un intervalle sûr entre les véhicules en platooning », selon M. Beenackers. « Il n'y a actuellement aucune entente : la plupart des pays européens ont déjà leur propre législation en matière de distance entre les véhicules, mais il n'y a toujours pas de norme européenne. La distance recommandée est parfois fixée à 50 mètres, parfois à deux secondes, et parfois elle est laissée à l'entière discrétion de la police locale. Le platooning exigera une législation universelle. »

## Protocole de communication

L'autre obstacle qui se profile à l'horizon, c'est la nécessité d'un protocole de communication universel. L'ACEA estime que le platooning multimarque sera une réalité d'ici 2023. Cela signifie néanmoins que tous les camions, indépendamment de

la marque, devront être en mesure de se « parler » entre eux. Et ce n'est pas tout. Savoir de quelle manière les convois de platooning seront effectivement formés reste une question en suspens. La plupart des camions continueront de s'insérer sur l'autoroute individuellement avant de tenter de former un convoi ad hoc avec d'autres camions. Bien sûr, il est tout aussi possible que certains transporteurs envoient trois véhicules à la fois former un convoi sur l'autoroute. Rien n'empêche non plus les transporteurs de coopérer entre eux.

## Cadre juridique

En bref, il y a encore beaucoup d'inconnues à résoudre pour que le platooning devienne une réalité. Les réponses arriveront, sans aucun doute, mais cela prendra un certain temps. Après tout, en plus de perfectionner les systèmes et de les rendre compatibles les uns avec les autres, il faudra aussi s'entendre sur un cadre juridique. En d'autres termes : quelles seront les règles du jeu ? Cette question concerne la société dans son ensemble et exigera des réponses de la part des décideurs politiques, les professionnels jouant un rôle purement consultatif. Plus nous nous efforcerons d'économiser l'énergie et de respecter l'environnement, plus ce processus gagnera en pertinence. Pour l'instant, l'hypothèse est que les convois seront composés de deux à trois tracteurs/remorques. Mais il serait préférable d'en ajouter davantage, ou de constituer des convois d'EcoCombis. Un intervalle plus court de 0,3 seconde s'avèrera peut-être plus efficace. Cependant, un tel résultat ne pourra être obtenu qu'avec des véhicules autonomes : en effet, seul un système électronique peut réagir assez rapidement dans un laps de temps si court en cas de besoin. Il ne s'agit pas simplement de trouver le bon logiciel. Il faudra également obtenir l'acceptation du public. ■



## DAF Trucks prend part à un test de platooning en Angleterre

DAF Trucks participe à un programme de test de platooning de camions sur deux ans organisé en Angleterre par la société britannique Transport Research Laboratory (TRL). De concert avec ses partenaires TNO, Ricardo plc et DHL, DAF Trucks a été sélectionné par le Ministère britannique des Transports pour réaliser des tests de platooning avec l'exploitant Highways England sur divers axes du réseau autoroutier britannique. Les premiers camions DAF testant le platooning devraient effectuer des tests au Royaume-Uni dans les prochains mois.

Avec ce test de platooning, les autorités britanniques espèrent en apprendre davantage sur cette innovation et sur le rôle qu'elle peut jouer pour améliorer l'efficacité du transport routier.



Heino et Thies Anhalt : « Le nouveau XF est un véhicule haut de gamme qui établit de nouvelles références en matière de technologie. »

## Anhalt Logistics

# La preuve par les faits

Selon sa propre expression dire, le spécialiste du transport de liquides Anhalt Logistics offre à ses clients des « solutions liquides ». La toute nouvelle génération de camions DAF XF est une pièce maîtresse pour assurer cette qualité de prestations.

Lors de la présentation de sa nouvelle génération de véhicules, DAF avait promis pas moins de 7 % d'économie de carburant. Une promesse qui n'allait pas manquer de capter l'attention de la plupart des transporteurs. Bien sûr, face à une telle promesse, on est forcé de se demander si elle sera tenue. Chez Anhalt Logistics, en Allemagne, le formateur Ove Thomsen et le chauffeur Marco Bielefeld ont décidé de vérifier par eux-mêmes si la nouvelle chaîne cinématique tenait ses promesses. Pour cela, ils ont fait plusieurs voyages entre le nord de l'Allemagne et la Thuringe, un parcours qu'ils étaient habitués à effectuer avec une autre

marque de camion, qui consommait environ 28 litres aux 100 kilomètres.

### **Bas régimes**

« Au début, nous avons été surpris par les bas régimes du nouveau XF », confie M. Bielefeld. « Il était également très inhabituel de voir le camion réduire de lui-même le régime en côte. Et puis quelle puissance, lorsqu'il se remettait à accélérer... nous avons vraiment été impressionnés. »

Encore plus impressionnants, de l'avis de M. Thomsen, furent les chiffres de la consommation de carburant : « Moins de 23 litres aux 100 kilomètres, dans les mêmes circonstances que l'autre camion.

C'est une différence de 5 litres ! »

M. Bielefeld : « Au bout de trois jours, nous étions habitués aux bas régimes, lesquels, soit dit en passant, contribuent aussi à l'atmosphère détendue de la cabine. Les changements de vitesse sont si doux que parfois, vous ne les remarquez même pas. Quant à la suspension, elle est elle aussi de meilleure qualité, tout comme l'ensemble des performances du camion sur la route. »

### **Intérieur**

L'intérieur, décoré avec goût, les a en revanche séduits d'emblée. « Dès que vous montez à bord d'un DAF, vous avez envie de vous mettre tout de suite au travail »,

assure M. Bielefeld. « DAF sait exactement ce que veulent les chauffeurs. Tout est à portée de main et là où vous vous y attendez. Et la table coulissante est toujours aussi géniale. » M. Bielefeld ne tarit pas non plus d'éloges sur les sièges confortables et les lits spacieux.

### De nouvelles normes

Les deux directeurs, Heino et Thies Anhalt, sont eux aussi très enthousiastes quant aux performances du camion. Il n'est donc pas surprenant qu'ils aient passé commande de 100 nouveaux XF à livrer au cours des douze prochains mois. « Nous conduisons des DAF depuis les années 1990. À l'époque, les raisons de ce choix étaient plus d'ordre pratique. Les camions ne comportaient pas trop d'électronique, ils étaient fiables et la cabine était spacieuse », explique Heino Anhalt. « Aujourd'hui, en 2017, avec la toute dernière génération de XF, on est passé d'un camion simple et robuste à un véhicule haut de gamme qui établit de nouvelles références en matière de technologie, sans pour autant sacrifier des qualités importantes comme la robustesse et la fiabilité. »



**Instructeur Ove Thomsen :**  
« Parmi les sept fabricants européens de camions, je choisirai toujours DAF ».

### Tradition familiale

L'appréciation des chauffeurs de l'entreprise est l'une des pierres angulaires de la tradition familiale chez Anhalt. Les deux administrateurs ont passé les trois premières années de leur carrière dans l'entreprise sur la route, et ces derniers temps, pas une année ne passe sans qu'ils n'effectuent au moins un long voyage qui les maintient derrière le volant pendant plusieurs jours. « Cela nous donne une meilleure idée des besoins de nos clients, ainsi qu'une chance de voir le genre de défis auxquels sont confrontés nos chauffeurs », déclare Heino Anhalt. Dans la gestion quotidienne des affaires,

Anhalt Logistics fait tout son possible pour garantir le bonheur de ses chauffeurs. Selon Thies Anhalt, « Ils peuvent conduire jusqu'en Suède ou en Espagne s'ils le souhaitent, ou bien effectuer des trajets plus courts pour pouvoir rentrer chez eux chaque soir ». « Il leur suffit de demander. »

### Une gamme complète de services

Anhalt Logistics offre une gamme complète de services à ses clients. En plus du transport de produits chimiques et de produits alimentaires, l'entretien de l'entreprise et les activités de location sont aussi devenus très importants. « Environ 25 pour cent de la flotte, y compris les chauffeurs, sont affrétés à d'autres entreprises », explique Thies Anhalt. « Nos chauffeurs doivent avoir deux cœurs. Un pour l'équipe d'Anhalt et tous les bénéfices qui s'accumulent pour les employés, et un autre pour nos clients et leurs produits, qu'ils doivent également être capables d'identifier. »

### Blanc

Les véhicules affrétés peuvent être identifiés par leur couleur blanche et leur subtil logo Anhalt. Le client peut aussi ajouter son propre nom de marque s'il le désire. Dans les locaux de l'entreprise à Rehde Flehden-Bargen, les deux DAF XF blancs de la nouvelle série attirent l'œil en premier. Le reste de la flotte revêt le bleu métallique Anhalt plus familier. Les qualités intrinsèques de l'entreprise, ses pilotes et les véhicules sont toutefois bien plus importants que les couleurs. Qualités pour lesquelles ils n'auront jamais besoin de s'inquiéter chez Anhalt Logistics. ■

**Les véhicules affrétés peuvent être identifiés par leur couleur blanche et leur subtil logo Anhalt. Le client peut également ajouter son propre nom de marque s'il le désire.**



# 1500 kilomètres de pur bonheur

L'Europe connaît actuellement une importante pénurie de chauffeurs et ceux-ci sont de plus en plus impliqués dans le processus décisionnel lors de l'achat d'un nouveau camion. Le journaliste Iep van der Meer a conduit un XF Super Space Cab de l'Espagne aux Pays-Bas et compris pourquoi le modèle phare de DAF est le camion choisi par les chauffeurs routiers internationaux.

PAR IEP VAN DER MEER



« Aires de Montélimar », au lever du jour.

Il est 7 heures du matin et je viens de me réveiller après une très bonne nuit de sommeil dans ma cabine Super Space Cab. Grâce au matelas épais et confortable et à l'incroyable contrôle de la climatisation dans la cabine, j'ai si bien dormi qu'il me faut presque regarder deux fois autour de moi pour vérifier que je ne

suis pas à la maison, dans mon propre lit. L'alarme ayant mis un terme à mon rêve, je vérifie mon iPhone pour voir où je me trouve. L'écran m'indique « Aires de Montélimar », à environ 700 kilomètres de la frontière luxembourgeoise. C'est ma prochaine escale, car je veux quitter la France avant d'être piégé pendant

vingt-quatre heures par le couvre-feu qui touche les camions le dimanche. Je devrais pouvoir couvrir cette distance sans trop de difficultés. Je prends donc le temps de savourer un petit déjeuner avec des croissants frais et un excellent café à la station service Rasta.



Calme et confort dans la Super Space Cab.

### Nous gardons le cap

Hier, j'ai quitté Sitges en Espagne dans « mon » DAF XF530 FAN équipé d'une remorque. Une association formidable totalement équipée dans le nouveau style DAF « Pure Excellence ». Après avoir obtenu les instructions nécessaires, je quitte la ville le long du boulevard et me dirige vers l'autoroute. La priorité numéro un est d'arriver à la frontière française à l'heure. Heureusement, ce tronçon du voyage est relativement tranquille, en dehors du vendredi soir où le trafic reste très encombré autour de Barcelone. Je quitte rapidement l'Espagne pour me diriger vers la France. Dehors, le mistral prend des airs de tempête, mais à l'intérieur de mon DAF, nous gardons le cap.

### Bonne nouvelle pour le patron

La dernière génération de DAF ressemble à un vieil ami et le camion est très plaisant à conduire grâce à son moteur MX 530 de CV/390 kW et la nouvelle boîte de vitesses Traxon. Je passe au régulateur de vitesse prédictif, en réglant les sous et surrégimes à cinq kilomètres à l'heure. Ceci maintient le camion à une vitesse efficace et constante. Et c'est une bonne nouvelle pour le patron car le régulateur

de vitesse active également l'EcoRoll, accélère en montée et ralentit dans la mesure du possible. Le logiciel est tellement avancé que je remarque même que le DAF passe en mode EcoRoll tout seul, même avec une pente légère.

L'ordinateur effectue cette opération lorsqu'il évalue que le camion dispose de suffisamment d'énergie cinétique pour lui permettre de monter une pente sans accélérer. Avec tout le respect qui leur est dû, je ne pense pas qu'il existe un chauffeur qui puisse faire mieux.

### Détendu

Certains chauffeurs pourront mettre un peu de temps à s'y habituer, mais il est étonnant de voir que la technologie gère admirablement bien les performances du véhicule. Grâce au changement de rapport prédictif, la chaîne cinématique est toujours prête au bon moment. En descente, le MX Engine Break prouve, s'il en était besoin, qu'un ralentisseur ne fait plus partie des exigences. En réalité, la technologie est tellement avancée qu'elle décide même de rétrograder une vitesse si la vitesse du camion doit être ajustée lors de la descente. Tout se combine pour assurer une expérience de conduite très détendue et un confort continu, sans oublier des chiffres affichant une excellente économie de carburant. Cela est confirmé par l'assistant aux performances du chauffeur (DPA) sur le tableau de bord, alias le coach numérique personnel du conducteur du DAF. Le DPA me récompense d'un pouce vert en signe d'approbation et d'un score exceptionnel de 94 %.

### Permanent

La nouvelle génération de DAF est équipée de tous les systèmes les plus modernes. Il faut également souligner que les camions sont équipés d'un régulateur de vitesse actif ACC de série. J'ai toujours

été un ardent défenseur de ce système de sécurité qui garde en permanence un œil sur les camions circulant devant, même lorsque le chauffeur détourne le regard un instant.

### Confortable

Les kilomètres passent vite et le calme et la tranquillité de la cabine sont pour le moins relaxants. On pourrait d'ailleurs dire la même chose concernant l'ensemble du véhicule. La suspension pneumatique fait que le camion se comporte comme un autocar effectuant de longs trajets. La radio, la navigation et même le téléphone sont tous entièrement intégrés et rendent la vie tellement plus facile. Le nouveau système de contrôle de la climatisation est également un atout majeur. Il est beaucoup plus convivial et fonctionne en association avec le chauffage à l'arrêt. Cette fonction particulièrement astucieuse permet d'utiliser automatiquement la chaleur résiduelle du moteur lorsque celui-ci démarre. Autrement dit, vous disposez de chaleur gratuite ; difficile de faire mieux que cela.

Après avoir passé la nuit à la frontière belgo-luxembourgeoise, j'arrive le dimanche matin aux portes de l'usine DAF à Eindhoven. Mon camion porte les bonnes couleurs, de sorte que la sécurité me fait simplement signe d'avancer ! ■



Une combinaison époustouflante.

# Nouveau centre de peinture de cabines : le plus moderne au monde

144 mètres de long, 58 mètres de large et 26 mètres de haut. Vous ne pouvez tout simplement pas le manquer lorsque vous conduisez sur l'autoroute reliant Anvers à Liège : le nouveau centre de peinture de cabines DAF à Westerlo, la plus moderne au monde dans son genre. À la hauteur des grandes ambitions de DAF.



**Le nouveau centre de peinture de cabines mesure 144 mètres de long, 58 mètres de large et 26 mètres de haut et est visible depuis l'autoroute allant d'Anvers à Liège.**

**Photo de gauche : les robots suivent les contours de la cabine de près, ce qui réduit la « surprojection » au minimum.**



**Photo de droite : le nouveau système de transport, capable de retourner les cabines dans les bains, constitue également une innovation majeure.**





DAF a ouvert une nouvelle usine à Westerlo en 1966 et y produit, en plus de ses cabines haut de gamme, ses essieux haute performance. DAF Westerlo compte aujourd'hui 2 600 salariés, ce qui en fait l'un des plus gros employeurs de la région.

#### **Capacité de croissance de 50 %**

DAF s'attend à ce que la demande de camions en Europe augmente au cours des prochaines années. En outre, le constructeur de camions néerlandais a l'intention d'augmenter sa part du marché européen sur le segment des poids lourds à 20 %. En outre, si un constructeur de camions souhaite s'étendre au-delà des frontières de l'Europe, une seule option s'offre à lui : investir dans une capacité de production supplémentaire. Cela s'est traduit par la construction du nouveau centre de peinture de cabines chez DAF Trucks Vlaanderen, un investissement de plus de 100 millions d'euros. Le résultat : une hausse de la production de 50 % dans l'usine actuelle. Plus précisément, 330 cabines sont maintenant peintes tous les jours, pour un total de 70 000 par an. Et ce, dans 3 000 couleurs différentes !

#### **La plus moderne au monde dans son genre**

Le nouveau centre de peinture de cabines DAF est l'une des plus modernes au monde. Par exemple, les buses de pulvérisation des robots de peinture ultramodernes peuvent fonctionner à une vitesse de 50 000 tours par minute. Les robots suivent les contours de la cabine de près, ce qui réduit la « surprojection » au minimum. Le gaspillage de peinture et de solvants est moindre, ce qui bénéficie non seulement à DAF mais aussi à l'environnement.

**Le nouveau centre de peinture de cabines a été inauguré par le vice-Premier ministre belge, Kris Peeters, et Mark Pigott, Président exécutif de PACCAR.**

#### **Focalisation sur l'environnement**

Outre la qualité et l'efficacité, DAF s'est également concentré sur l'environnement dans la conception de son nouveau centre de peinture de cabines. Par exemple, DAF a investi dans les dernières technologies de nettoyage des fumées émises par les cabines de pulvérisation et les fours. La compression de l'air se traduit par une grande quantité de solvants, qui sont automatiquement incinérés à une température comprise entre 700 et 800 degrés, sans avoir à brûler le moindre gaz. Le processus d'incinération produit aussi suffisamment d'énergie pour chauffer les bains. Cette nouvelle solution entraîne une réduction de la consommation d'énergie et des émissions de CO<sub>2</sub>. En fait, le seul élément émis est la vapeur d'eau.

#### **Système de transport innovant**

Le nouveau système de transport, capable de retourner les cabines dans les bains, constitue également une innovation majeure. Cela signifie moins de résidus et, par conséquent, une qualité et une efficacité supérieures. Il va sans dire que l'ensemble du processus respecte l'environnement.

#### **Miser sur une forte tradition**

Le nouveau centre de peinture de cabines a été inauguré par le vice-Premier ministre belge, Kris Peeters, et Mark Pigott, Président exécutif de PACCAR. « Cet investissement important perpétue une solide tradition d'établissement des normes de l'industrie en matière de qualité des produits, de service client et de leadership concernant l'environnement », a indiqué Mark Pigott. « Au cours des 15 dernières années, PACCAR et DAF ont investi plus de 600 millions d'euros dans notre usine de fabrication de cabines et d'essieux. Nous sommes promis à un très bel avenir en Belgique. »

#### **« Le prochain chapitre d'une brillante histoire »**

« Je tiens à féliciter DAF Trucks pour cet investissement dans un centre de peinture de cabines innovante et viable », a déclaré le vice-Premier ministre Kris Peeters pendant la cérémonie d'inauguration officielle. « Cela représente un nouveau chapitre dans l'histoire déjà brillante de l'entreprise. » ■



# DAF 2600 :

## l'ancêtre du camion international

Introduit pour la première fois en 1962, le DAF 2600 a fait sensation lors du salon commercial d'Amsterdam la même année. Rien d'étonnant à cela : ce nouveau camion DAF était l'un des premiers à avoir été conçu avec le chauffeur à l'esprit : excellente ergonomie, remarquable visibilité à 360°, sièges à suspension et cabine couchette avec lits superposés. Cinquante ans plus tard, le DAF 2600 est toujours un modèle pour les camions internationaux.

PAR **HENK DE LANGE**



Il est là, étincelant au soleil, l'imposant DAF 2600 de Roland Slenders, équipé d'une remorque DAF à trois essieux. Il s'agit d'un modèle de 1970, l'un des plus récents, restauré par ses soins. Pour M. Slenders, ce camion n'est pas un simple 2600. C'est le camion que son père, Frans, conduisait dans les années 1970 lorsqu'il travaillait pour l'entreprise Jan Kuijken.

### **Spécial**

« Le 2600 a été en service jusqu'en 1983, lorsqu'il a été décidé de le remiser pour de

bon, avec 1,2 million de kilomètres au compteur », explique M. Slenders, chauffeur routier lui-même. « Lorsque l'entreprise Jan Kuijken a fermé ses portes il y a quelques années, on m'a permis de racheter le camion. Il m'a fallu des années pour le restaurer, mais ce pourrait bien être le 2600 le mieux conservé à l'heure actuelle. Le fait que mon père l'ait conduit le rend encore plus spécial. »

### **Betterave sucrière**

Frans (75 ans et en pleine forme) aime

évoquer l'époque où il était au volant de « son » 2600. « Entre octobre et janvier, je transportais des chargements de betterave sucrière aux Pays-Bas. Le reste de l'année, je transportais des tôles d'acier et des feuilles de béton à l'étranger », raconte-t-il. « À l'époque, il n'était pas rare que le chargement atteigne 30 tonnes. Et avec seulement 230 CV ! » Au cours de son dernier transport de betterave sucrière, juste avant que la mise hors service du 2600, le moteur a coulé une bielle. « Le spectacle devait continuer et nous n'avons



Dans les années 1960, les couvertures des brochures DAF étaient conçues par l'illustrateur hollandais Charles Burki. Ses illustrations originales valent désormais beaucoup d'argent et sont extrêmement recherchées.

pas eu de camion de remplacement », se souvient M. Slenders père. « Le distributeur a passé toute une nuit à installer un moteur de remplacement. Il s'est avéré que c'était une chance pour mon fils, Roland, parce que le moteur du camion est comme neuf. »

### Longues journées

Avant l'invention du tachygraphe, les conducteurs passaient souvent de longues journées sur la route. Frans Slenders décrit une journée de travail type : « Départ à deux heures du matin et conduite pendant une heure et demie pour récupérer un chargement de feuilles de béton destiné à un projet au Luxembourg. Charger le camion prenait quelques heures, je devais donc attendre 5 heures du matin avant de pouvoir prendre la route avec mes 30 tonnes de béton et me diriger vers les Ardennes belges. Avec seulement 230 CV (ce qui n'était en réalité pas si mal pour l'époque), il était parfois difficile de

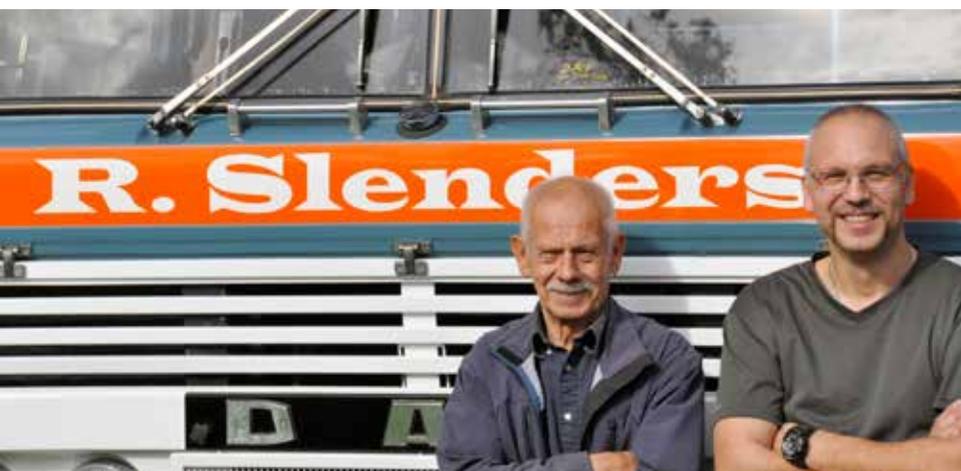
dépasser les 20 km/h sur les pentes raides. Le trajet jusqu'au Luxembourg pouvait parfois prendre jusqu'à 7 heures. Lorsque j'arrivais dans l'après-midi, il fallait encore quelques heures pour tout décharger, puis j'allais récupérer un chargement d'acier quelques kilomètres plus loin. Le voyage de retour me prenait encore six ou sept heures ; j'arrivais donc à la maison vers 10 heures du soir, après une journée de travail de 22 heures. »

### Couverture

Aujourd'hui, il est presque impossible de croire à l'histoire de Frans Slenders. « Et personne ne se plaignait », précise-t-il. « Pas moi, en tout cas, car mon 2600 était très spacieux et confortable pour l'époque. D'accord, la cabine était très bruyante, mais c'était un peu plus supportable lorsque je posais une couverture sur le tunnel moteur. Et le lit était bien, même si mes vêtements gelaient parfois contre l'armature métallique. »

### Deux doigts

L'histoire des Slenders père et fils et de leur DAF 2600 ne serait pas complète sans un tour dans le camion. Le siège à suspension est étonnamment confortable, et la cabine, suffisamment spacieuse. Il est certes impossible de se lever, contrairement aux modèles XF Super Space Cab, mais c'est un souci mineur. Roland Slenders démarre le moteur, qui ronronne plaisamment à l'allumage. Sans poser plus de deux doigts sur le volant, il conduit l'ensemble sur la route. C'est peu dire que les performances du 2600 sont vives. Le camion réagit immédiatement à l'accélérateur et atteint sa vitesse maximale de 100 km/h (pas de limiteur de vitesse) en un clin d'œil. « En toute honnêteté, c'est un peu de la triche », précise M. Slenders, « parce que le camion n'est que légèrement chargé. Mais de son temps, avec ses 230 CV, il comptait par les meilleurs, tant que vous n'aviez pas à vous aventurer en montagne trop souvent. » Nous finissons par atteindre le hangar où le camion est entreposé. Ravis et fiers, père et fils sont heureux de poser pour la photo devant leur 2600. « Je me revois dans le siège passager pendant que mon père conduisait ce camion », déclare M. Slenders fils. « Maintenant, les rôles sont inversés. Que peut-on demander de plus ? » ■



**Slenders père et fils : ravis et fiers.**

## Richard Zink, directeur Marketing & Sales :

# « La connectivité est l'avenir »

Facebook, What's App, Instagram... Dans le monde actuel, tout le monde est « connecté ». Et le concept de « connectivité » a également fait son entrée dans le secteur des transports. Bien que l'idée soit présente depuis un certain temps, l'intérêt pour les systèmes de gestion de flotte est actuellement en pleine expansion, surtout depuis qu'obtenir le plus de retours par kilomètre est devenu la priorité numéro un pour la plupart des transporteurs. Ce n'est nulle part plus apparent que dans la popularité de DAF Connect.

PAR **ROB VAN GOOL** ET **HENK DE LANGE**



**Selon Richard Zink, la valeur de DAF Connect ne se définit pas par ses fonctionnalités techniques. Il estime que cela est davantage lié à un mode de pensée. « Comment augmenter mes retours par kilomètre ? »**

Cela ne surprend pas Richard Zink, membre du conseil d'administration de DAF et responsable Marketing & Sales, que de plus en plus de clients cochent la case « DAF Connect » dans leur liste d'options. « Quel est l'aspect le plus important de l'activité de transport aujourd'hui? La prestation dans les délais et au coût le plus bas possible », résumé-t-il. « Avec DAF Connect, chaque transporteur peut surveiller sa flotte sur un ordinateur de bureau ou portable où qu'il soit dans le monde. Que vous souhaitez vérifier les performances de l'ensemble de la flotte ou de chauffeurs individuels, ou encore modifier le calendrier ou les charges utiles, tout peut être fait en ligne et en temps réel avec DAF Connect. L'expérience nous a montré que les clients qui ont déjà investi dans ce système innovant économisent environ 1 300 € par an. Et ceci par camion, et non par flotte. Imaginez les économies réalisées lorsque votre flotte se compose de dizaines de camions, voire de plusieurs centaines. »

### **Développement rapide**

DAF Connect connaît une phase de développement rapide. Alors que des rapports détaillés sur la consommation de carburant et l'utilisation de la flotte sont déjà des fonctionnalités standard, le transporteur peut désormais également surveiller les résultats à

partir de l'assistant aux performances du chauffeur à l'écran. Disponible de série sur chaque nouveau DAF, cette fonction aide le chauffeur à conduire de façon plus efficace et sûr. Le nombre de fonctionnalités et d'options continue de croître. Par exemple, le centre opérationnel reçoit désormais un signal automatiquement si un camion présente un grave dysfonctionnement technique. Un signal similaire est envoyé lorsque la jauge de carburant chute de plus de 15 % en très peu de temps. C'est le moment d'appeler le conducteur et de lui demander de vérifier si quelqu'un n'est pas en train de siphonner le carburant diesel de son camion...

### **Améliorer la disponibilité**

Selon Richard Zink, la valeur de DAF Connect ne se définit pas par ses fonctionnalités techniques. Il estime que cela est davantage lié à un mode de pensée. « Comment augmenter mes retours par kilomètre ? Comment inciter mes chauffeurs à conduire de façon plus économique ? Comment optimiser l'utilisation de mes camions ? Comment améliorer la disponibilité ? Voilà le genre de questions auxquelles DAF Connect peut répondre. C'est là sa plus grande force, une force qui continuera de croître à l'avenir. Les transporteurs qui choisissent d'utiliser DAF Connect seront prêts pour l'avenir.



## Système de gestion de flotte DAF Connect

Le système innovant de gestion de flotte DAF Connect fournit au transporteur des informations à jour sur les performances de ses véhicules et chauffeurs. Les informations sur l'emplacement, la consommation de carburant, le kilométrage, l'utilisation de la capacité et les temps d'arrêts sont présentés sur un tableau de bord en ligne qui peut être ajusté pour correspondre aux besoins de chacun. Le tableau de bord convivial peut être utilisé pour demander des rapports sur la consommation de carburant. DAF Connect permet de comparer les informations à jour et récentes sur les véhicules et les conducteurs. La fonction « Live Fleet » fournit au gestionnaire de flotte un large éventail d'informations sur l'emplacement des véhicules, les itinéraires et les temps de trajet que les chauffeurs peuvent ensuite programmer eux-mêmes.

D'ici à ce que le distributeur ne se mette à contacter les clients automatiquement pour fixer une date d'entretien préventif, il n'y a qu'un pas. Le service International Truck Service de DAF utilisera DAF Connect pour fournir un niveau de service encore plus élevé. Une situation gagnant-gagnant ! » Une disponibilité maximale du véhicule, des coûts d'exploitation plus faibles et une efficacité logistique optimale : les avantages de DAF Connect sont évidents. « Vous souhaitez améliorer l'efficacité ? Optez d'abord pour DAF, puis pour DAF Connect », affirme M. Zink. « Nous proposons également des solutions destinées aux flottes mixtes. Grâce à sa plate-forme ouverte et unique, DAF Connect est parfaitement préparé pour cela. Je sais ce que je choisirais à la place des transporteurs ! » ■



## Vonk & Co : « De plus en plus d'options »

**L'entreprise néerlandaise Vonk & Co est l'un des premiers clients de DAF Connect. « C'est pour nous un outil crucial pour améliorer de l'efficacité de notre entreprise », déclare le gestionnaire de flotte John van Hattem. « Il est extrêmement convivial et de plus en plus d'options sont disponibles. »**

Vonk & Co est une société de transport internationale ayant son siège social dans la ville néerlandaise de Tiel. L'entreprise est spécialisée dans le transport d'appareils domestiques. Les marchandises sont d'abord transportées de l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie vers le dépôt central de la société, d'où elles sont livrées aux détaillants et aux consommateurs.

« DAF Connect est monté sur nos XF et LF », explique M. Van Hattem. « Plus nous accumulons de kilomètres, plus nous recevons de données. Il nous est alors plus facile de comparer et d'analyser. Pourquoi un camion utilise-t-il plus de carburant qu'un autre ? Est-ce lié à des routes ou des chauffeurs différents, ou bien à des temps de marche au ralenti différents ? DAF Connect nous donne les réponses à ces questions et nous avons déjà réussi à réduire les coûts en conséquence. »



Pour en savoir plus sur DAF Connect, rendez-vous sur [www.daf.com/inaction](http://www.daf.com/inaction)

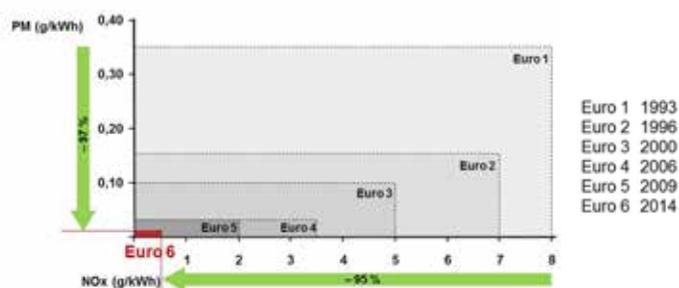
# Besoin de changer le filtre DPF ? Optez pour un filtre reconditionné DAF !

## Aussi performant que du neuf

L'introduction en 2012 de la série de véhicules DAF Euro 6 montre clairement les progrès accomplis en matière d'émissions dans un très court laps de temps : par exemple, un camion Euro 6 moderne rejette 97 % de particules en moins par rapport à un camion Euro 1 de 1993.



### Emission regulations



Cette réduction spectaculaire des émissions (reportez-vous au petit rectangle rouge sur le graphique ci-dessus) peut en grande partie être attribuée au filtre à particules diesel dans chaque DAF Euro 6.

### Résidus

Le filtre empêche les particules de suie issues du processus de combustion d'être libérées dans l'air. La « régénération » régulière et entièrement automatique garantit que le filtre ne se bouche pas. Cela peut paraître compliqué, mais cela signifie que les particules dans le filtre sont brûlées et ne laissent que des cendres derrière elles. L'ensemble du processus se déroule généralement lorsque que le camion est sur la route, et le chauffeur ne s'en rend même pas compte.

### Temps d'arrêt imprévu

Au bout d'un certain temps (et des centaines de milliers de kilomètres), le

filtre contiendra tant de cendres qu'il devra être remplacé. Un filtre plein peut avoir un effet négatif sur les performances du véhicule. Dans le pire des cas, il peut même conduire à des temps d'arrêt imprévus. Et personne ne veut cela.

### Filtre reconditionné

Lorsqu'un filtre à particules diesel doit être remplacé, 99 % des transporteurs optent pour un filtre reconditionné. Un filtre reconditionné DAF est aussi performant qu'un neuf, mais coûte beaucoup moins cher. DAF est très méticuleux au sujet de la remise à neuf : le filtre est rigoureusement contrôlé, testé et validé à l'aide d'un plan par étapes. Un filtre reconditionné DAF est toujours préférable à un filtre « ordinaire » nettoyé, étant donné

qu'il est impossible de savoir à quel point le processus de nettoyage a été minutieux.

### Quand ?

Remplacer un filtre à particules diesel DAF fait partie de l'entretien régulier du camion ; il n'y a donc pas besoin d'une visite au garage. Le remplacement du filtre dépend du de l'utilisation et du type de moteur (voir diagramme). Vous pouvez consulter votre distributeur DAF si vous avez besoin de plus d'informations. ■

	MX Engine	PX Engine
1	<b>3 years</b> <b>max. 200.000 km</b>	<b>5 years</b>
2	<b>3 years</b> <b>max. 500.000 km</b>	<b>5 years</b>
3	<b>max. 500.000 km</b>	<b>5 years</b>

PACCAR WORLD



## Centre d'innovation PACCAR dans la Silicon Valley

PACCAR a récemment ouvert son « Centre d'innovation PACCAR » en pleine Silicon Valley, à Sunnyvale, en Californie, pour être précis. Ce centre coordonne toutes les activités de développement des produits de « nouvelle génération » et mène des recherches sur de nouvelles technologies telles que les véhicules autonomes, le platooning, la connectivité des camions et l'électrification de la chaîne cinématique. Le centre dispose d'installations de recherche et de stations de travail ultra-modernes. « L'emplacement dans la Silicon Valley était un choix délibéré », explique Darrin Siver, vice-président directeur de PACCAR. « C'est l'endroit idéal pour bâtir nos relations avec d'autres entreprises technologiques. ■

## Icône en édition limitée

Récemment, une édition limitée de l'emblématique modèle Peterbilt 389 a été lancée pour marquer le 150e anniversaire de la Confédération canadienne. Le Peterbilt a fait l'objet d'un relooking qui a rendu le camion encore plus impressionnant. Par exemple, la calandre chromée s'inspire du Peterbilt 351 des années 1950 et le logo spécial « Canada 150 » apparaît sur les cheminées d'échappement verticales, le pare-choc chromé et les sièges en cuir. Cet extraordinaire camion comprend également des accents chromés exceptionnels, notamment sur le pare-soleil, tandis que la plaque métallique, les réservoirs et les garde-boue sont polis à la perfection. La touche finale est apportée par la couleur rouge exclusive appelée, naturellement, « canadien légendaire ». ■



## Motivé par les performances : Michael Shank Racing impressionne avec les camions Kenworth T680

**Le monde de la course automobile n'est fait que de précision et de fiabilité. Pour Michael Shank Racing, ceci s'applique non seulement à leurs deux voitures de course Acura NSX GT3, mais aussi aux deux Kenworth T680s qui sont utilisés pour transporter les voitures vers des circuits dans tous les États-Unis.**



« Les critères les plus importants dans notre recherche de nouveaux camions étaient la sécurité et la fiabilité », explique le propriétaire de l'équipe Michael Shank. « Je voulais aussi un camion avec un look aérodynamique. Nous sommes fortement soutenus dans ce que nous faisons par des sponsors et un fabricant d'automobiles. Ils établissent des normes élevées pour notre entreprise, notre image et notre professionnalisme. Le T680 renforce cette image : il fournit les performances et l'apparence que nous exigeons. En outre, le T680 est un environnement de travail très confortable pour nos chauffeurs, qui doivent souvent dormir dans la cabine. » ■

# Transport hyperloop

## Fret aérien dans le vide

Transporter des passagers ou du fret dans un tube à des vitesses allant jusqu'à 1 000 km/h : voilà l'objectif de l'hyperloop. L'idée d'Elon Musk implique une navette de transport opérant à l'intérieur d'un environnement en quasi-vide. Se rendre d'Amsterdam à Berlin en 60 minutes devient possible grâce à l'expertise néerlandaise !

PAR **BERT ROOZENDAAL**

C'est l'absence de résistance à l'air qui rend le système économe en énergie et capable d'atteindre des vitesses allant jusqu'à 1 000 km/h. M. Musk n'a pas l'intention de développer l'hyperloop lui-même. C'est pourquoi il a annoncé le concours Pod Hyperloop (HPC) afin de trouver le concept le plus adapté. La conception gagnante a été présentée par des étudiants de l'Université de technologie de Delft, aux Pays-Bas, et s'écarte grandement de l'idée originale de M. Musk. Il pensait à un système où les navettes seraient propulsées par des compresseurs d'air. Les étudiants de Delft, quant à eux, ont opté pour un système MagLev utilisant un moteur à induction linéaire. L'hyperloop n'est peut-être pas encore prêt à entrer en

production, mais le principe est viable et présente un potentiel énorme pour le secteur des transports.

### **Pas vraiment un succès**

Bien que le concept semble futuriste, l'idée de propulsion électromagnétique n'est pas nouvelle. Nombreux sont ceux qui se souviennent du train MagLev de Siemens. En 1973, les Pays-Bas se sont penchés sur un projet similaire, dans lequel DAF était également impliqué. Toutefois, à l'exception d'un long tronçon de voie ferrée de 26 km à Shanghai, le concept n'a jamais vraiment fonctionné. Les plus gros problèmes concernaient les coûts d'entretien élevés par rapport au temps gagné, le facteur bruit et les gains relativement marginaux en termes d'énergie.

### **Quasi-vide**

Et c'est ce qui rend l'idée des étudiants de Delft d'héberger le train MagLev dans un quasi-vide tellement séduisante : les trois problèmes mentionnés ci-dessus peuvent être résolus d'un seul coup. De plus, l'usure est réduite au minimum car la capsule n'est pas exposée aux intempéries. La force de traînée est proche de zéro, ce qui signifie que la consommation d'énergie représente un dixième de celle d'un train classique, et grâce au tube, les niveaux sonores peuvent également être sensiblement réduits. Un vacuum parfait serait bien sûr préférable, mais d'un point de vue technologique, cela serait beaucoup plus difficile à réaliser ; le projet serait plus vulnérable et également beaucoup plus onéreux en raison des besoins énergétiques.



**Le Delft Hyperloop fait appel à une capsule légère qui flotte sur quatre skis au-dessus d'une plaque en aluminium.**

Sur un essai d'un kilomètre de long, la navette de l'Université de Delft a atteint une vitesse de 94 km/h. Cela peut sembler dérisoire, mais il s'agit de l'un des premiers essais faisant appel à la technologie de lévitation magnétique associée au vide.

L'Université de Delft a remporté le concours Pod Hyperloop non pas pour la vitesse qu'ils ont réussi à atteindre, mais pour le concept dans son ensemble.

### Capsule légère

Le Delft Hyperloop fait appel à une capsule légère qui flotte sur quatre skis au-dessus d'une plaque en aluminium. La navette des étudiants reste sur sa voie grâce au rail directeur du milieu. Lévitation comme la stabilité de la navette sont générées par des aimants en néodyme permanents extrêmement puissants. Des aimants placés sur les côtés permettent d'éviter tout contact avec le rail directeur. Les aimants dans les skis fournissent à la fois la lévitation et la propulsion. Ensemble, le tube et la navette forment un moteur linéaire de la même longueur que la ligne elle-même. Lorsqu'il n'y a pas de courant électrique, rien ne se passe : la navette reste sur ses skis. Toutefois, la plaque d'aluminium contient des bobines électromagnétiques. Lorsque celles-ci sont activées, les champs magnétiques dans la capsule et le rail se repoussent, faisant léviter la navette. La propulsion est assurée par l'utilisation d'un circuit électronique intelligent pour mettre les électroaimants sous et hors tension afin que la navette soit propulsée en continu vers l'avant par ses propres aimants permanents. Compte tenu de la nature presque sans frottement du processus, très peu d'énergie est nécessaire pour atteindre des vitesses élevées. Cela présente d'énormes possibilités pour relier les villes les unes aux autres. Besoin de vous rendre à des réunions à

Amsterdam, Paris et Cologne dans la même journée ? Aucun problème : les trois trajets peuvent être effectués en trois heures ! Vous voulez travailler à Hambourg mais vivre à Berlin ? C'est simple comme bonjour.

### Marchandises

Le projet d'Elon Musk avait pour objectif initial le transport de passagers. Mais les étudiants de Delft voient également un intérêt pour le transport de marchandises. En fait, cette finalité est plus facile à atteindre. La navette n'aurait même pas besoin d'être hermétique. Ce système peut être comparé aux trains du tunnel sous la Manche, où les voitures sont hermétiquement scellées, mais où les wagons transportant les camions sont ouverts. Le concept serait encore plus intéressant si le diamètre du tube était suffisamment grand pour permettre aux conteneurs de fret aérien de taille standard d'être transportés dans des capsules dans l'hyperloop.

### Nouvelle modalité

L'obstacle principal n'est donc pas la technologie, mais plutôt le fait que l'hyperloop représente une nouvelle modalité. Nous possédons déjà des routes et des chemins de fer. L'hyperloop exige une infrastructure totalement nouvelle qui pourrait remplacer les trains à grande vitesse et relâcher la pression exercée sur notre espace aérien. Toutefois, cela nécessite des choix courageux et une forte volonté politique. Selon l'équipe de Delft, l'installation d'un kilomètre d'hyperloop n'est pas plus coûteuse que la pose d'un kilomètre de voie ferrée normale. En parallèle, le niveau d'énergie requis pour faire fonctionner le système est au moins dix fois plus faible, de même que les frais d'entretien, tandis que les vitesses sont potentiellement trois fois plus élevées. Concernant les marchandises légères, en particulier, hyperloop représente une alternative importante au fret aérien. ■



**LE NOUVEAU LF** PURE EXCELLENCE



# Le camion de distribution numéro un



Le nouveau LF intègre toute une série d'innovations qui élèvent le camion de distribution leader du marché à un nouveau niveau d'excellence. Ces innovations comprennent notamment, des améliorations de la chaîne cinématique, une consommation de carburant réduite et une charge utile encore plus élevée. Construit sur l'excellente réputation de nos camions Euro 6, le nouveau LF s'impose comme la référence incontestée en matière d'efficacité du transport de distribution. Contactez votre concessionnaire DAF pour en savoir plus ou rendez-vous sur [www.daf.com](http://www.daf.com).