

AUTOMNE 2020/PRINTEMPS 2021

DAF

IN ACTION



« L'IMPORTANCE
DE LA GESTION
DU TRANSPORT »

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF



KMAX GEN-2. Excellent kilométrage et traction améliorée*.

Bienvenue dans la nouvelle Génération.



Le succès de votre activité repose sur l'efficacité. Vous avez besoin d'un pneumatique premium offrant un potentiel kilométrique élevé sur toutes les routes en transport régional. C'est l'atout que la gamme KMAX de Goodyear vous apporte. Car nous ne cessons jamais d'innover, nous avons créé le nouveau **KMAX GEN-2** - un pneumatique avec une traction améliorée* sur toute les routes, par toutes conditions météorologiques, durant toute sa durée de vie. Découvrez les innovations de la nouvelle génération KMAX GEN-2 sur truck.goodyear.eu



*Traction améliorée par rapport au prédécesseur du KMAX GEN-2 - basé sur des tests internes

LE TRANSPORT EST VITAL

S'il y a une chose que nous avons comprise au cours des derniers mois, c'est que le transport est l'un de nos secteurs les plus vitaux. Un secteur qui approvisionne nos supermarchés au quotidien, qui continue de fournir des médicaments et du matériel médical aux hôpitaux. Sans transport, tout s'arrête.

C'est grâce au secteur du transport qu'un large éventail de services peuvent continuer à être assurés et que des dizaines, voire des centaines de milliers de camions roulent constamment pour garantir la livraison des essentiels. C'est le cas jour après jour et je suis très fier du rôle que nous jouons, en tant que constructeur de camions. En produisant les camions les plus fiables et les plus efficaces et en répondant aux besoins des autres.

Nous savons à quel point la disponibilité et le coût d'exploitation sont importants pour vous. C'est pourquoi nous proposons le meilleur service de pièces du secteur par l'intermédiaire de PACCAR Parts ; c'est aussi pourquoi tous les distributeurs DAF assurent le meilleur service d'assistance routière, et le plus rapide, par le biais de DAF ITS ; c'est pourquoi nous soulignons l'importance de disposer du plan de financement approprié et des contrats de réparation et d'entretien adaptés. DAF répond efficacement à vos préoccupations afin que vous puissiez vous concentrer pleinement sur vos activités stratégiques. Et c'est probablement plus crucial que jamais.

Dans le même temps, nous recherchons constamment des solutions durables pour l'avenir. Nous sommes à la pointe de l'industrie dans le créneau de l'électrique. Notre nouveau CF Electric affiche une autonomie électrique de 200 kilomètres et possède un bloc de batteries plus léger de 700 kg que son prédécesseur. Et, naturellement, nous continuons d'explorer et de développer de nouvelles technologies dans le souci d'assurer un transport routier encore plus propre et plus durable. Parce que ce secteur est et restera vital.



Harry Wolters
Président de DAF Trucks N.V.

- 4 Cela va au-delà de ce qui sort du tuyau d'échappement
- 8 Votre distributeur DAF est toujours là pour vous
- 10 L'Éco-combi roule à l'huile végétale hydrogénée
- 14 Hautement chargé par CF Electric
- 18 Le super Éco-combi
- 22 L'importance de la gestion du transport
- 24 Camions d'occasion DAF : nous avons ce que vous cherchez
- 26 200 DAF chez Marathon
- 30 Actualités



Prof. Lutz Eckstein:

« CELA VA AU-DELÀ DE CE QUI SORT DU TUYAU D'ÉCHAPPEMENT »

Il a beau parler d'une voix douce, il partage son point de vue sans détour et n'a jamais peur de tordre le cou aux idées reçues. Mais avec des mots soigneusement choisis, bien sûr. Selon le Professeur Lutz Eckstein, nous avons encore beaucoup de chemin à parcourir avant que le transport, et le transport routier en particulier, ne puisse être véritablement qualifié de durable. Il estime, en effet, que le développement durable va bien au-delà de la simple réduction des gaz qui s'échappent. « Nous devons adopter une approche plus intégrée. »



Selon Lutz Eckstein, nous devons adopter une approche plus holistique, globale donc, sur la question du climat : envisager le cycle de vie complet des modes de transport.

Avant de découvrir l'entretien avec Lutz Eckstein, directeur de l'Institut d'ingénierie automobile de l'Université technique de Rhénanie-Westphalie (Allemagne), parcourons rapidement les progrès impressionnants déjà accomplis en ce qui concerne les camions et les émissions polluantes.

MOINS 95 %

Un camion moderne équipé d'un moteur diesel Euro 6 émet jusqu'à 95 % d'oxydes d'azote de moins que les camions qui circulaient il y a 25 à 30 ans, tandis que les émissions de particules de suie ont été réduites d'au moins 97 % au cours de la même période. S'agissant du CO₂, ces vingt dernières années ont vu les émissions par camion chuter de 20 %. Si les chiffres ont l'air excellents, ils ne reflètent qu'un aspect du phénomène, à savoir quelles substances portant préjudice au climat sont émises par le tuyau d'échappement d'un camion (également appelé « du réservoir à la roue ») et dans quelle proportion. Or, pour parvenir à un transport véritablement durable, nous devons regarder au-delà des simples gaz d'échappement.

FIL CONDUCTEUR

Cette dernière déclaration résume le fil conducteur du raisonnement du Professeur Eckstein. « Nous devons développer une approche plus intégrée, dans laquelle chacun d'entre nous a un rôle à jouer, y compris les responsables politiques, les scientifiques, les médias, l'industrie et la population », affirme-t-il, avant de donner deux exemples concrets : « Cela n'a aucun sens d'élever des vaches en Argentine, d'utiliser des milliers de litres d'eau pour produire 1 kg de viande, puis de l'expédier ici à bord de navires sans aucune épuration des gaz d'échappement. En outre, les vaches produisent une quantité importante de méthane, qui nuit plus au climat que le CO₂. Nous devons nous demander ce que chacun d'entre nous peut faire facilement, à titre individuel, pour limiter le changement climatique. L'autre exemple porte sur le transport par camion de crevettes néerlandaises vers l'Afrique du Nord, où elles sont pelées avant d'être à nouveau ramenées par camion aux Pays-Bas. De là, elles sont distribuées de par le monde et finissent probablement aussi sur des rayons de supermarché au Maroc. En tant que société, nous semblons trouver cela parfaitement normal. En tant qu'individus, nous avons le choix et nous devons utiliser cette liberté de manière responsable. »

APPROCHE HOLISTIQUE

Selon Lutz Eckstein, nous devons adopter une approche plus holistique, globale donc, sur la question du climat : envisager le cycle de vie complet des modes de transport. « Soyons honnêtes, il y a de nombreuses années, la Commission européenne, les dirigeants et les représentants de l'industrie se sont réunis pour savoir s'il fallait miser sur la réduction des émissions des gaz d'échappement ou les quantifier à l'aide d'une analyse du cycle de vie (dite LCA) », explique-t-il. « À l'époque, ils se sont mis d'accord sur la première option, car elle était plus facile à réaliser. C'était somme toute logique, car, à l'époque, le changement climatique n'était pas un sujet aussi brûlant. L'accent portait davantage sur la limitation de la consommation de ressources fossiles. Aujourd'hui, tout le monde parle du changement climatique, mais le principe de régulation est toujours le même et peut même entraîner des effets négatifs. »



CELA VA AU-DELÀ DE CE QUI SORT DU TUYAU D'ÉCHAPPEMENT



Univ. Prof. Le Dr. Ing. Lutz Eckstein est directeur du prestigieux Institut d'ingénierie automobile de l'Université technique de Rhénanie-Westphalie (Allemagne).

DISCIPLINES

Et de poursuivre : « Les scientifiques sont souvent démunis quand il s'agit de résoudre des problèmes interdisciplinaires. La science est structurée autour de disciplines, ce qui représente un défi pour nous. Je suis à la tête d'un Institut d'ingénierie automobile. Vous ne m'avez donc jamais entendu parler de nourriture ou de l'empreinte de CO₂ des aliments. Il s'agit d'une tout autre discipline. Si nous voulons parvenir à une approche intégrée pour lutter contre le changement climatique, nous devons rassembler les différentes disciplines et fonder nos arguments uniquement sur des faits. C'est la voie à suivre. »

MULTI SOLUTION

Diesel. Batterie électrique. Hybride. Hydrogène. Piles à combustible. Laquelle de ces propositions représente l'avenir de la technologie du transport routier en termes de durabilité et de lutte contre le changement climatique ? « Il n'y a pas de solution unique. Nous devons accepter le fait que chaque application de transport a ses propres exigences spécifiques et peut donc nécessiter un type particulier de transmission », argumente Eckstein. La mention « taille unique » fonctionne pour

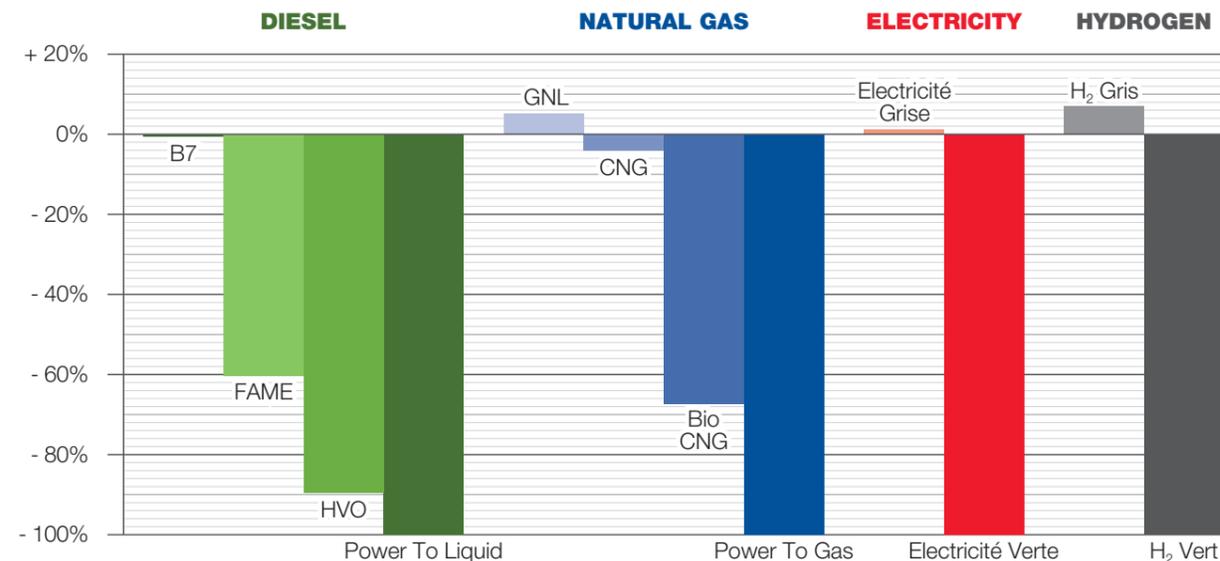
les chaussettes, mais pas pour les camions et les transmissions. Si les agglomérations décident d'autoriser dans leurs centres-villes uniquement les camions zéro émission, alors la seule possibilité à l'heure actuelle est un véhicule électrique alimenté par batterie. Cependant, pour les transports longue distance, nous devons y réfléchir à deux fois pour trouver la meilleure solution. Quoi qu'il en soit, traîner plusieurs tonnes de batteries n'est pas la solution ; cela signifie réduire l'efficacité du transport en limitant considérablement la charge utile et négliger les tonnes d'émissions de CO₂ résultant de la production actuelle de batteries. Sans parler des dommages causés à l'environnement par l'extraction des matières premières. »

HYDROGÈNE

Ce qui amène Lutz Eckstein à une conclusion que d'aucuns pourraient juger surprenante : le moteur à combustion est encore loin de la retraite. « En Europe, nous sommes réputés pour développer et construire les chaînes cinématiques les plus rentables. Nous avons beaucoup de brevets et de compétences dans ce domaine, mais peu de liberté pour décider dans quels domaines nous devrions investir et

combien », déplore-t-il. « Au niveau européen, il n'y a guère de financement disponible pour la recherche sur l'amélioration des moteurs à combustion. Parallèlement, la Chine augmente ses investissements dans cette technologie et les entreprises japonaises mettent sur le marché des moteurs ultra-innovants. En Europe, l'industrie est poussée exclusivement vers les véhicules électriques alimentés par batterie et les piles à combustible. » Il n'hésite pas à dénoncer cette tendance. « La technologie des piles à combustible basée sur l'hydrogène jouera un rôle dans le transport routier, c'est certain. Mais pour le moment, cette technologie coûte très cher, sans parler des coûts des infrastructures qui devront être mises en place. L'hydrogène n'est pas facile à utiliser, car c'est le plus petit élément qui pose un certain nombre de défis techniques. Il doit être comprimé ou liquéfié, un procédé qui utilise 10 à 30 % de la teneur énergétique de l'hydrogène, qui est consommé avant même de commencer à l'utiliser comme carburant. Mais on n'y peut rien, ce sont les lois de la physique. Ainsi, bien que l'hydrogène fasse certainement partie de la solution, il n'est pas la solution à lui seul ; Par ailleurs, quant à l'efficacité totale d'une transmission à pile à combustible, elle n'est

Émissions de CO₂ du puits à la roue générées par différentes alternatives de carburant



Source : CO2emissiefactoren.nl

pas meilleure que celle d'un moteur à combustion, qui peut aussi utiliser de l'hydrogène comme carburant. C'est une option très valable au moins pour les camions. »

TRAINS

Selon Lutz Eckstein, les piles à combustible sont peut-être encore plus adaptées aux trains qu'aux camions : « 40 % du réseau ferroviaire allemand n'est pas électrifié, dit-il. La plupart des 2 000 trains diesel sont anciens, dépourvus de filtres à particules et ne sont conformes qu'aux normes d'émission de 1999. Des trains équipés de piles à combustible seraient une meilleure alternative. La mise en place de l'infrastructure n'est pas si difficile non plus : vous pouvez déterminer l'endroit exact d'installation des stations de remplissage d'hydrogène. Après tout, les trains ont des routes et des gares fixes où ils s'arrêtent, contrairement aux camions. »

ÉLECTRIQUE

Et qu'en est-il des transmissions électriques ? « Le moteur électrique est le moteur idéal pour un véhicule et simplifie radicalement les transmissions, explique

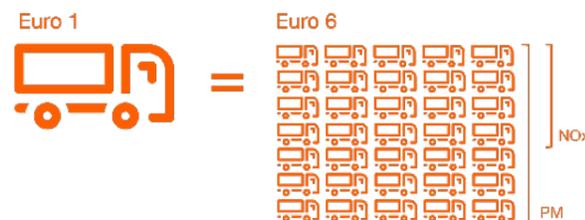
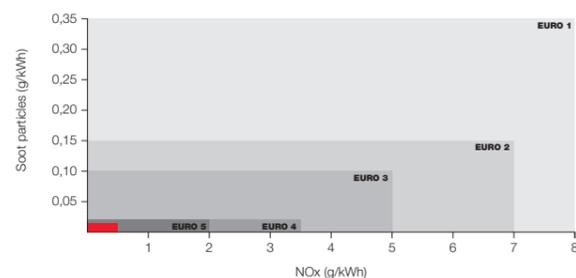
Eckstein. Vous n'avez pas besoin de changement de vitesses, d'embrayage ou de marche arrière. Le principal défi, c'est le stockage de l'énergie. Nous, les humains, sommes le « produit » de milliers d'années d'évolution. Mais comment stockons-nous notre énergie ? Dans la graisse. La graisse est très semblable au diesel, chimiquement parlant. Quelle que soit la vitesse de développement de la technologie, les batteries ne pourront jamais stocker autant d'énergie par kilogramme que le diesel. C'est physiquement impossible. Les transmissions électriques présentent des avantages en milieu urbain, mais ne seront jamais la solution idéale pour toutes les tâches de transport. Par conséquent, les moteurs à combustion ont encore de l'avenir. Beaucoup ne font pas la différence entre le moteur et le carburant ; nous n'avons pas besoin de brûler des combustibles fossiles comme le diesel et nous devrions nous en abstenir. On peut également produire des carburants comparables au diesel synthétiquement. Du point de vue climatique, le potentiel des carburants synthétiques devrait être pris en compte par les réglementations sur la réduction

du CO₂, ce qui ouvrirait la voie à des investissements de milliards d'euros dans des usines qui produisent des carburants synthétiques. »

IMPACT

« Nos actions d'aujourd'hui auront un impact sur les générations futures. Si nous ne parvenons pas à fixer des limites, notamment à rédiger un règlement européen sur le CO₂ en faveur d'une approche efficace sur le plan climatique, nous ne tirerons pas parti du potentiel de la diversité des technologies », déclare Lutz Eckstein, concluant son appel pour une approche plus intégrée de la durabilité et, donc, de la manière dont nous abordons le changement climatique. Pour lui, son rôle de scientifique est clair : « Travailler pour une université vous donne la liberté d'appliquer votre expertise à une échelle plus large. En créant des ponts entre la science et l'industrie, nous avons la chance d'aider à bâtir une meilleure société, par exemple en contribuant à la lutte contre le changement climatique. » ■

Législation antipollution européenne



Un camion moderne avec un moteur diesel Euro 6 émet jusqu'à 95 % de moins d'oxydes d'azote (Nox) que les camions qui circulaient il y a 25 ou 30 ans.

Selon Eckstein, le moteur à combustion est encore loin de la retraite.



Le secteur des transports se caractérise par son esprit de coopération. Par son optimisme, sa résilience et ses progrès. Par sa persévérance, sa flexibilité, sa créativité et bien plus encore. Des qualités qui ont été mises à l'épreuve au cours des derniers mois. Les ateliers sont restés ouverts, les techniciens ont tout donné. Jour et nuit, sept jours sur sept. Pour continuer à faire rouler les camions. Pour que les supermarchés restent approvisionnés. Pour la livraison de médicaments et de matériel médical. Pour que tout continue à fonctionner sans encombre.

Votre distributeur DAF est toujours là pour vous. ■

VOTRE DISTRIBUTEUR
DAF EST TOUJOURS
LÀ POUR VOUS



Selon Oldenburger, l'Éco-combi devrait devenir la norme européenne.

Oldenburger : Éco-combi DAF roulant à l'huile végétale hydrogénée

D'UNE PIERRE DEUX COUPS

Par : Iep van der Meer

Depuis près de trois ans, la société néerlandaise Oldenburger Transport utilise des Éco-combis pour le transport international de plantes et de fleurs. L'utilisation de ces combinaisons de 25,25 mètres de long garantit à l'entreprise une réduction d'environ 20 % de ses émissions de CO₂. Et lorsque l'ensemble de la chaîne (du puits à la roue) est pris en compte, les camions rouges d'Oldenburger Transport sont peu ou prou neutres en termes de rejet de CO₂ lors de l'utilisation de l'huile végétale hydrogénée. Nous avons mis le cap sur la Suède, à bord de l'un de leurs ensembles impressionnants et extrêmement durables. Évidemment, il s'agissait aussi d'un transport à pleine charge de plantes et de fleurs.

Oldenburger Transport se spécialise dans le transport de plantes ornementales et de fleurs coupées, qui sont d'abord livrées à la commune d'Aalsmeer, là où se trouve son siège, depuis les quatre coins des Pays-Bas, avant d'être expédiées à des clients en Scandinavie, en Allemagne et en Autriche. Sur les cinquante ensembles utilisés par l'entreprise quotidiennement, un tiers sont des Éco-combis de 25,25 mètres. Le directeur général Frans van Bergeijk déclare : « Nous étions des pionniers lorsque nous avons commencé à utiliser l'Éco-combi pour le transport international et nous le faisons depuis deux ans.

Nous sommes en mesure d'opérer dans les limites de 40 tonnes, car notre cargaison se compose de plantes et de fleurs, qui sont transportées dans des véhicules dont le poids a été optimisé et qui sont équipés d'unités de réfrigération électriques. Nous aimerions également utiliser les combinaisons plus longues en Autriche, mais cela n'est pas encore permis ; nous devons donc déteiler à la frontière. Les tracteurs qui y sont stationnés prennent ensuite les remorques plus loin en Autriche. »

TOUT NOTRE POSSIBLE

Aujourd'hui, les clients exigent des solutions de transport plus durables et Oldenburger Transport est impatient de relever le défi. « L'utilisation d'Éco-combis nous aide déjà à réduire les émissions de CO₂ par tonne/kilomètre, se félicite le dirigeant, mais nous voulons aller encore plus loin » L'une des décisions importantes à prendre serait de passer à l'huile végétale hydrogénée (HVO), obtenue à partir d'huiles végétales et de graisses résiduelles. Ce carburant serait très avantageux : nous pourrions l'utiliser immédiatement sur tous nos camions DAF, car ils sont conçus de série pour être prêts à rouler avec la dernière génération de biocarburants. Cela implique également des



coûts d'investissement réduits, une gamme plus étendue et une excellente valeur résiduelle. L'inconvénient de ce carburant est son coût un peu plus élevé. S'il n'y a pas de stations vendant du HVO sur le trajet, les camions peuvent se ravitailler en diesel en de nombreux endroits. C'est plus difficile avec le GNL. Cependant, nous envisageons toujours le GNL pour le pré- et le post-transport. Il en va de même pour les véhicules électriques, qui pourraient constituer une excellente alternative aux activités de distribution dans des villes comme Stockholm, Copenhague et Vienne. Les véhicules électriques ne répondent pas toujours complètement à nos exigences en matière d'analyse de rentabilité, mais ça aussi, ça devrait changer. »

À L'ÉCHELLE DE L'EUROPE

Frans van Bergeijk est favorable à l'introduction de l'Éco-combi à l'échelle européenne. « Nous n'avons aucun problème à respecter la restriction de poids maximum de 40 tonnes en Allemagne. Mais une limite plus élevée serait une grande amélioration. En fait, on a vraiment besoin d'une norme européenne. Si nous voulons tous adopter des solutions plus durables, alors il s'agit d'une étape très simple, surtout si elle implique d'utiliser l'huile végétale hydrogénée comme carburant. Le moteur diesel actuel est extrêmement efficace et fiable, ce qui en fait l'option la plus logique. Si des pays comme la Belgique, la France et l'Autriche nous suivent, nous aurons en Europe le meilleur système de transport efficace et durable au monde. Les constructeurs de camions ont un rôle majeur à jouer pour concrétiser cette démarche. »

Frans van Bergeijk, Directeur général d'Oldenburger Transport

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'utilisateur 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 CO₂ 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



→ D'UNE PIERRE DEUX COUPS



DESTINATION LA SUÈDE

Nous rejoignons l'un des Éco-combis pour un voyage en Suède. La combinaison entièrement chargée part d'abord du siège social de la société, à Aalsmeer, pour rallier Hoogeveen dans le nord-est des Pays-Bas. Là, un nouveau chauffeur prend la place de l'ancien. Le recours à des chauffeurs nationaux et internationaux signifie que les ensembles peuvent prendre le ferry à Travemünde, dans le nord de l'Allemagne, sans se soucier du dépassement du temps de conduite maximum. Traversée de neuf heures à bord d'un ferry Finnlines avant de retrouver le bitume en Suède. La vue d'un Éco-combi n'est pas rare ici ; sur la route, nous croisons aussi quelques combinaisons « Double-A » tirant deux remorques de 13,6 m. Ces super Éco-combis pourraient être la prochaine grande étape en Europe, mais, selon le chauffeur Robert Harmsen, il faut d'abord que l'Éco-combi soit entièrement autorisé à l'échelle européenne.

IMPRESSONNANT : 25,25 MÈTRES DE LONG ET HUIT ESSIEUX.

Nous accompagnons Robert dans ce périple qui nous permettra de rendre visite à un certain nombre de magasins Ikea, ainsi qu'à des distributeurs de plantes et de fleurs habitués. « L'une de nos principales forces est de totaliser un grand nombre de petits clients. Nous couvrons une grande partie de la Scandinavie ; nous sommes donc en mesure de planifier nos voyages de manière très efficace. C'est important, car les clients veulent toujours que leurs plantes et leurs fleurs soient livrées dans les meilleurs délais. »

DAF XF480 FAN

La cabine Super Space Cab du DAF XF480 est équipée d'une suspension pneumatique

intégrale, pour le plus grand plaisir de Robert. « La cabine est tout simplement fantastique. Aucun autre camion n'offre autant d'espace ni un couchage aussi grand. Ce plus en matière de confort compte beaucoup. ». Malgré la longueur exceptionnelle de cette combinaison, Robert n'a aucun mal à manœuvrer le camion dans les zones industrielles et sur les ronds-points. La logistique de plate-forme un jeu d'enfant également, même s'il reconnaît qu'il a fallu un temps pour s'y faire. « La conduite d'un camion d'une telle longueur demande un peu de pratique. Mais on s'y habitue vite. On a juste besoin de plus de place, c'est tout. Heureusement, les gens en Suède sont habitués à voir des camions comme celui-ci. ». La combinaison se compose d'un châssis DAF XF480 FAN avec un dolly à essieu tandem et une remorque réfrigérée à trois essieux Schmitz Cargobull. Grâce à l'essieu arrière et à la position astucieuse de l'accouplement d'attelage, la combinaison est conforme aux exigences allemandes strictes pour les « Langfahrzeuge » (comprenez les véhicules longs). La remorque utilisée a également l'avantage d'être un modèle standard, ce qui signifie qu'elle peut également être utilisée avec un tracteur standard. ■

HVO : HUILE VÉGÉTALE HYDROGÉNÉE

Les moteurs diesel modernes de DAF équipant leurs camions des séries LF, CF et XF sont conçus pour rouler au HVO, ou à « l'huile végétale hydrogénée » sans aucune modification. L'HVO est le biocarburant de nouvelle génération obtenu à partir d'huiles végétales et de graisses résiduelles.

Lorsque l'ensemble de la chaîne est pris en compte, de la production de HVO à ce qui sort du tuyau d'échappement, l'huile végétale hydrogénée peut entraîner une réduction de 90 % des émissions de CO₂.

Contargo met le DAF CF électrique en service

TRÈS CHARGÉ

Par : Frank Hausmann
Photos : Steffen Löffler



Contargo, une entreprise spécialisée dans la logistique des conteneurs, vise à offrir tous ses services avec « zéro émission » d'ici 2050. Dans cette optique, la société a récemment acheté deux tracteurs CF DAF électriques. Au cours de l'année écoulée, ces véhicules ont permis de transporter des conteneurs entre le terminal à conteneurs de Duisbourg et l'arrière-pays allemand.

Les nouveaux DAF CF et leurs remorques de plus de 12 mètres s'éloignent du Terminal Intermodal de Duisbourg (DIT) presque sans bruit. Agiles tels un chat, les tracteurs et leurs cargaisons disparaissent discrètement du port.

CŒUR

Ce qui précède ne devrait pas surprendre – vraiment. Parce qu'au lieu d'un moteur diesel, ces tracteurs sont alimentés par un cœur électrique qui pompe 210 kW de puissance dans le moteur pour le restituer aux roues. La puissance est générée à l'aide d'une charge de 700 volts provenant d'une batterie au lithium-ion de 170 kWh, qui fournit suffisamment d'énergie pour parcourir une distance de 100 kilomètres sans recharger. Suffisamment, en d'autres termes, pour approvisionner la plupart du réseau logistique de Contargo dans l'arrière-pays du DIT.

SOCIÉTÉ MÈRE

Au cours des douze derniers mois, les deux tracteurs CF Electric ont fait leurs preuves. Ils sont la propriété de Rhenus Trucking et prêtés à sa filiale Contargo, qui a été mise en place suite à la décision de Rhenus, en 2004, de placer plusieurs de ses filiales sous une même société mère. Contargo est aujourd'hui l'un des plus grands spécialistes de son secteur en Europe. Les deux entreprises s'engagent à garantir des pratiques commerciales durables.

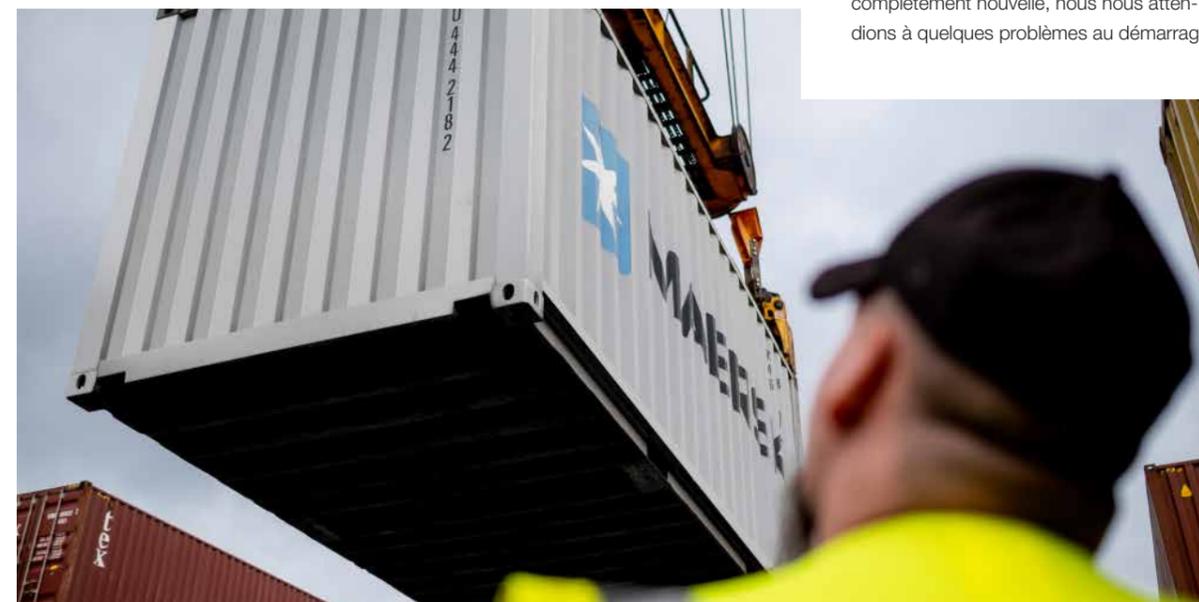


ZÉRO ÉMISSION

Contargo fournit ses services logistiques internationaux entre les ports maritimes européens et l'arrière-pays par le biais de son propre réseau. Elle dispose de 24 terminaux à conteneurs, de plus de 40 navires, de plusieurs chemins de fer et d'une flotte de 750 camions. « Notre principal objectif est d'arriver à zéro émission. En 2050 au plus tard, aucun de nos navires, trains ou camions ne devrait émettre de CO₂. Nous avons commencé par le transport routier de conteneurs, où nos deux DAF électriques contribuent déjà à réduire nos émissions de CO₂ », explique Kristin Kahl, qui gère le parc de solutions durables chez Contargo. « En plus du DAF CF, nous prévoyons également de tester quatre camions électriques (E-Trucks) utilisant différents types de batteries et donc de différentes gammes. Cela permettra à Contargo d'identifier les caractéristiques et l'infrastructure de charge les mieux adaptées à nos opérations. »

TESTS SUR LE TERRAIN

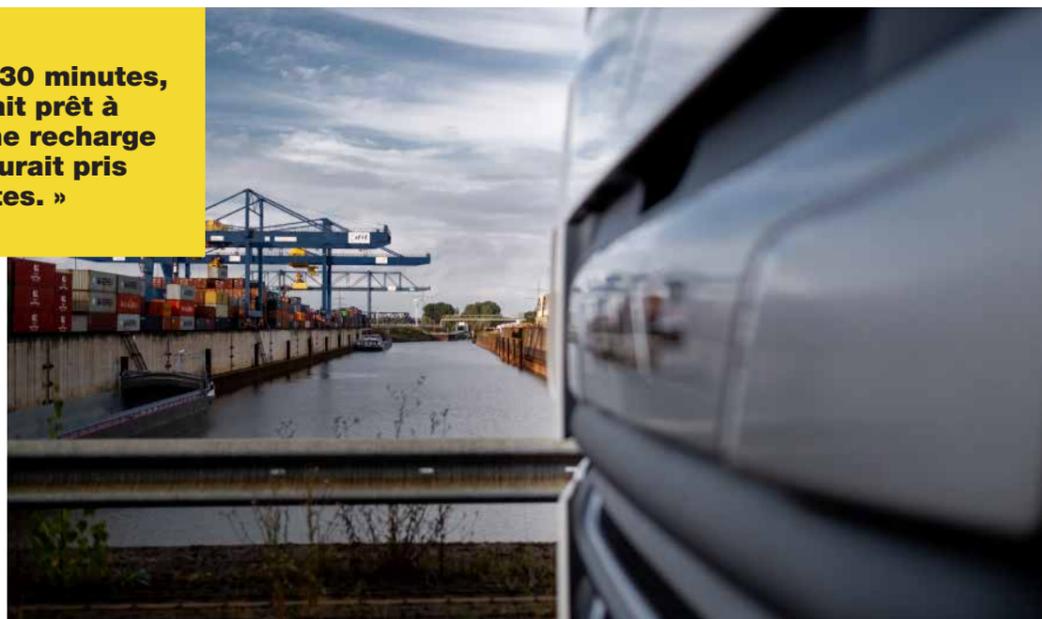
Il existe de nombreuses options, chacune présentant ses propres avantages et inconvénients. « Les tests sur le terrain devraient nous permettre de savoir ce qui nous convient le mieux. Est-il plus avantageux d'utiliser des camions avec une plus grande batterie, qui éviterait une halte pour recharger ? Ou des camions avec des batteries plus petites et légères qui peuvent être rechargées à deux ou trois reprises ? Dans tous les cas, l'utilisation de six camions électriques entraînera une réduction d'au moins 38 % de nos émissions, du puits à la roue. Et nous pouvons même atteindre une réduction de 89 % lorsque les camions sont chargés avec 100% d'énergie verte », selon Kristin Kahl. Stationnés à Duisbourg, les deux DAF CF Electric sont utilisés quotidiennement dans la région autour du DIT pour récupérer et livrer les conteneurs. Depuis leur lancement en 2019, ils ont parcouru 12 000 kilomètres sans le moindre incident à signaler. « Étant donné qu'il s'agissait d'une technologie complètement nouvelle, nous nous attendions à quelques problèmes au démarrage,





TRÈS CHARGÉ

« Au bout de 30 minutes, le camion était prêt à repartir et une recharge complète n'aurait pris que 90 minutes. »



mais il n'y en a eu aucun », ajoute la gestionnaire de parc avec une satisfaction non dissimulée.

CAHOTEUX

Il n'y a que le début qui a été un peu cahoteux ; c'est surtout la recharge des batteries qui s'est avérée problématique et non le concept sur lequel repose le CF Electric. La recharge s'est avérée problématique au début en raison d'un manque de communication entre les camions et l'infrastructure de charge. « Après quelques réglages, tout s'est déroulé sans heurts », explique Sascha Hähnke, directeur général de Rhenus Transport, qui comprend également Rhenus Trucking. « C'est le genre de problème de mise en route qu'on rencontre également chez d'autres constructeurs de camions. » Et il est bien placé pour le savoir, car son entreprise teste, depuis 2010, la distribution avec des camions hybrides, puis des camions à alimentation électrique. Mais, pour Sascha Hähnke, les

poinds lourds tout électrique sont une nouveauté. « Nous prenons une nouvelle voie totalement novatrice pour Contargo. En Allemagne, aucune autre entreprise de logistique ne s'y est encore aventurée.

Ce faisant, nous affichons notre confiance dans cette technologie très prometteuse, déclare M. Hähnke. Et jusqu'à présent, DAF a été le seul constructeur capable de réaliser la production en série de ces camions. Les autres véhicules électriques de notre parc proviennent de constructeurs qui convertissent les camions. Cela donne un réel avantage décisif au constructeur néerlandais », ajoute Hähnke.

TROIS À QUATRE TRAJETS

Le CF Electric a une autonomie d'environ 100 kilomètres, après quoi les batteries doivent être rechargées. Pour le moment, cela doit être fait la nuit au DIT. La recharge entre les trajets n'est toujours pas une option, car le terminal de Duisbourg ne dispose pas de l'infrastructure de charge requise. Toutefois, lors d'un essai récent, l'un des DAF a été chargé dans les locaux de Neus à 150 kW/h. Au bout de



30 minutes, le camion était prêt à repartir et une recharge complète n'aurait pris que 90 minutes.

DURABILITÉ

Quand, où, à quelle fréquence et par qui la recharge sera possible, et où l'infrastructure requise sera installée, sont des décisions que Hähnke ne prendra que lorsque toutes les données seront disponibles. Des stations de charge intelligentes utilisant les bons algorithmes seront également nécessaires. C'est la seule façon pour Rhenus Trucking de s'assurer que les batteries sont toujours chargées de manière optimale. Bien que les camions à alimentation électrique soient beaucoup plus chers que leurs cousins diesel, les E-Trucks font bien mieux sur le front de la durabilité. En particulier en raison de la voie tracée par Rhenus Trucking et Contargo dans leur rôle de pionniers sur le marché. Les efforts de DAF et de Contargo leur ont valu le prestigieux prix Green Truck Logistics Solution.

ROBUSTE ET SILENCIEUX

Le DAF CF Electric a également remporté l'adhésion des chauffeurs de Contargo. Ils sont très impressionnés par la puissance de traction du camion, son couple élevé obtenu à partir d'un démarrage à l'arrêt, ses niveaux sonores extrêmement bas et l'absence de vibrations dans la cabine. « Les autres chauffeurs sont jaloux et veulent tout savoir sur le DAF électrique. », explique Kristin Kahl. « Les chauffeurs sont également très satisfaits des commandes, de la maniabilité et du fonctionnement de l'entretien du camion. Le DAF CF Electric est si silencieux sur la route qu'ils doivent parfois klaxonner pour alerter les autres usagers de leur présence. Mais c'est inutile quand ils transportent des conteneurs vides, car un cliquetis se fait entendre, qui vaut n'importe quel klaxon. » ■



DOUBLER L'AUTONOMIE

Les camions DAF CF Electric mis en service par Contargo en 2019 ont une autonomie d'environ 100 kilomètres. Toutefois, le véhicule est continuellement amélioré. Grâce à la technologie VDL e-power, DAF Trucks franchit une nouvelle étape en matière de développement de chaînes cinématiques électriques en doublant l'autonomie du DAF CF Electric, désormais supérieure à 200 kilomètres. En outre, l'introduction d'une nouvelle génération de batteries a permis de réduire le poids de 700 kg, qui se traduit directement par l'augmentation de la charge utile. Le CF Electric avec une autonomie accrue a été mis sur le marché au mois de septembre. Les premières livraisons sont prévues début 2021.



LE SUPER ÉCO-COMBI

Par Bert Roozendaal



Une arme encore plus efficace
contre les émissions de CO₂
que l'Éco-combi

LE SUPER ÉCO-COMBI

La Commission européenne souhaite accélérer le processus de réduction des émissions de CO₂. À cet égard, permettre l'utilisation de camions plus longs serait un outil efficace. En conséquence, l'association européenne des constructeurs automobiles, ACEA, recommande la mise en œuvre de directives standard pour autoriser l'introduction de l'Éco-combi de 25,25 m ainsi que du super Éco-combi (SEC) de 32 mètres.

Le super Éco-combi (SEC) n'est en fait pas différent d'un Double-A. Un tracteur-remorque avec une remorque supplémentaire accrochée à un dolly à attelage rigide. En utilisant des composants de série, un véhicule mesure 31,7 mètres de longueur et possède trois points de pivot. En Australie, les chauffeurs ne sourcilent pas quand ce type de combinaison apparaît au coin de la rue. Ces modèles y sont répandus depuis plusieurs années. Ils sont également autorisés sur la route en Finlande, même en combinaison avec un PTR de 76 tonnes.

CONCEPT

Mais le reste de l'Europe est à la remorque et continue de rattraper son retard. Ce concept a été testé en Suède et en Norvège, où ces véhicules de 32 mètres de long sont sortis sur la voie publique pour la livraison de fret dès 2014. Depuis 2018, l'Espagne mène également

un projet pilote limité à un itinéraire précis, tandis qu'aux Pays-Bas, l'autorité néerlandaise des véhicules (RDW) procède actuellement à des essais dans un lieu privé. Tout cela devrait conduire à un projet pilote limité, mené sur le réseau routier public en 2021.

SUPERLATIF

Un SEC (Super Éco-combi) est le superlatif d'un Éco-combi standard. Deux Éco-combis peuvent transporter le même volume que trois combinaisons tracteur-remorque standard. C'est bien sûr intéressant du point de vue de volume, mais pas seulement. Cela peut représenter une réduction de 11 % de la consommation de carburant et une baisse équivalente des émissions de CO₂, selon la manière de calculer. Un Super Éco-combi peut toutefois transporter le même volume en un seul trajet que deux tracteurs-remorques. Selon les experts, cela permet de réduire jusqu'à 27 % la consommation de carburant par tonne/kilomètre et de réduire les émissions de CO₂. De plus, la longueur de chargement supplémentaire de 2 x 13,6 mètres permet le transport de deux conteneurs de 40 pieds en un seul trajet. Il n'est donc pas surprenant que les Pays-Bas envisagent un projet pilote entre le port de Rotterdam et la ville de Venlo. Imaginez l'un des plus grands porte-conteneurs au monde, le MS Febe, qui décharge toute sa cargaison à Rotterdam. Le transport de ces marchandises à bord des super Éco-combis permettrait de réduire de 5,939 le nombre de trajets nécessaires !

SIMPLICITÉ

Les SEC ont cet autre avantage qu'ils sont assez faciles à configurer. Outre le dolly, tout le reste est un équipement de série, avec l'existence évidente que certaines pièces doivent répondre aux demandes spécifiques. En Finlande, le poids standard est de



TRAIN ROUTIER, LONG, PLUS LONG

Alors que les responsables politiques européens froncent souvent les sourcils dès qu'on parle de camions de près de 32 mètres de long et pesant plus de 60 tonnes, en Australie, pas un seul sénateur n'est contre. Dans de nombreux États australiens, les ainsi nommés trains routiers triples sont courants. Pas dans les centres-villes de Sydney ou Brisbane, bien sûr. Mais si vous roulez dans le Territoire du Nord, en Australie occidentale ou en Nouvelle-Galles du Sud, les camions de plus de 50 mètres de long sont légion ! Des camions qui pèsent 95 tonnes ou plus et qui peuvent débouler sur de petites routes et des chemins de terre à plus de 100 km/h. S'arrêter ou même sortir de la route est presque hors de la question. En général, tous les autres usagers de la route leur cèdent bien volontiers le passage. Ces mastodontes du transport sont là pour une bonne raison : ils forment la colonne vertébrale du transport national australien. Car, même si le réseau ferroviaire australien totalise plus de 21 000 kilomètres, il n'existe qu'un seul axe qui relie le nord au sud ; le reste dessert principalement les régions côtières.

Photo : Jan Houffelaar

76 tonnes et les limites légales pour les charges sur essieu ont été adaptées en conséquence. Avec un poids maximum de 68 tonnes, les Suédois sont un peu plus prudents. Le gouvernement néerlandais doit encore publier ses directives, mais les partisans de ce concept recommandent une limite de 72 tonnes, qui pourrait être mise en œuvre rapidement en fonction des réglementations actuelles. Aux Pays-Bas, un maximum de 11,5 tonnes sur l'essieu moteur est la norme. L'équation simple pour calculer le PTR maximum d'un véhicule est : 5 fois la charge sur essieu maximale de l'essieu moteur. Dans ce cas, 5 x 11,5 = 57,5 tonnes. Ce qui reste loin des 72 tonnes. Cependant, une autre règle indique que lors de l'utilisation d'un tracteur 6x2 avec un élévateur de bogie, il faut ajouter un supplément de 25 %, vous donnant un chiffre de 71,875 tonnes, que l'on arrondit alors à 72 tonnes. Dans ce cas de figure, cela signifie qu'il n'est pas possible d'avoir un SEC avec un tracteur 4x2 ; il doit toujours être en 6x2.

l'utilisation généralisée de véhicules plus longs peut également contribuer de manière importante à réduire les embouteillages.

ENTHOUSIASTE

La fédération néerlandaise de transporteurs routiers, TLN, est également enthousiaste, même si son porte-parole, Ambro Smit, émet quelques réserves. « Nous estimons que le SEC ne devrait pas être considéré comme un substitut, mais plutôt comme complémentaire à la norme Éco-combi, dont on compte actuellement 2 000 exemplaires sur les routes des Pays-Bas. Le super Éco-combi fait quasiment sept mètres de plus. Nous imaginons donc qu'il peut être utilisé principalement sur des "couloirs de fret" importants et seulement sur autoroutes. Tout chargement, déchargement et dételage doit être effectué à

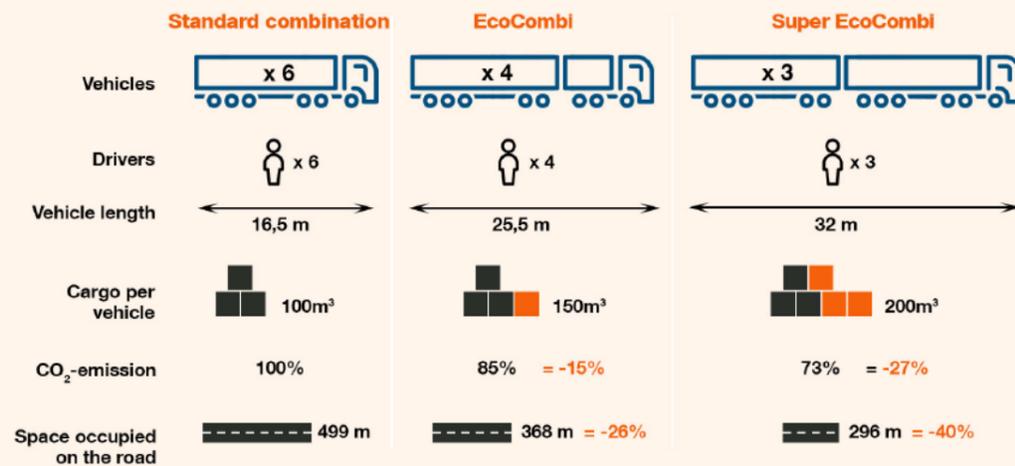
proximité d'un tel couloir ». TLN ne voit pas l'introduction du SEC à l'échelle de l'Europe dans un avenir proche. Pour l'instant, la seule chose qui bénéficierait à la fois au transport routier et à l'environnement serait l'homogénéisation de la législation européenne en ce qui concerne l'Éco-combi. Une solution qui faciliterait les transports transfrontaliers.

RÉALITÉ LOINTAINE

Alors que l'Éco-combi fait désormais partie du paysage en Scandinavie et aux Pays-Bas, il n'en est pas de même en Grande-Bretagne, en France ou les autres pays de l'arc alpin. Des pays comme la Belgique et l'Allemagne s'interrogent doucement. Toujours est-il qu'une législation uniforme et un accès transfrontalier illimité demeurent une réalité lointaine. ■

Vehicle comparison in Swedish test

Results route Gothenburg – Malmö
Transport of 600 m³ goods, with a weight of 150 kg/m³



Source: Cider L, Larsson L, HCT DUO2-project Gothenburg-Malmö in Sweden, 2019

CHOIX ÉVIDENT

La facilité de configuration semble faire de l'utilisation du super Éco-combi un choix évident. Les transporteurs peuvent bénéficier pleinement de la meilleure efficacité du transport, d'une part parce qu'ils peuvent en faire plus avec moins de chauffeurs (une ressource déjà rare). Qui plus est,

Warburtons:

« L'IMPORTANCE DE LA GESTION DES COÛTS »

En 1870, Thomas et Ellen Warburton, propriétaires d'une épicerie, ont ouvert les portes de leur commerce aux honnêtes gens de la ville industrielle de Bolton, dans le nord-ouest de l'Angleterre. En 1876, les affaires ont connu un net ralentissement, et pour soutenir la boutique de la famille, Ellen est allée en cuisine et a fait cuire quatre pains ainsi que six gâteaux : ils ont tous été vendus en moins d'une heure. Le reste, comme on dit, appartient à l'histoire.

Environ 144 ans plus tard, dirigée par la cinquième génération de la famille fondatrice, Warburtons est la plus grande marque de boulangerie de Grande-Bretagne, avec un chiffre d'affaires annuel de plus d'un demi-milliard de livres sterling et plus de 4 500 employés travaillant sur 25 sites et sans aucun doute une réussite nationale.

GRILLE-PAIN ET BOÎTES À SANDWICH

Proposer de bons produits n'est pas tout. Encore faut-il que des aliments délicieux tels que le pain blanc traditionnel, une crêpe au beurre chaud ou un bagel mou tranché se retrouvent dans les grille-pain et boîtes à sandwich des Britanniques.



70 MILLIONS

Pour ce faire, Warburtons exploite une flotte de près de 1 000 véhicules répartis entre flotte principale et flotte secondaire. La flotte principale est constituée de tracteurs qui se partagent entre les 11 boulangeries de la société et ses centres de distribution, tandis que la flotte secondaire est composée de 800 « fourgonnettes à pain » qui sont, en fait, principalement des camions porteurs DAF LF de 14 tonnes de PTC. Les volumes livrés sont énormes : chaque mois, 70 000 000 articles seront produits et livrés à 17 000 sites.

ESSAIMAGE

La gestion du transport est essentielle pour une procédure de distribution d'une telle intensité. Elle relève de la responsabilité de Steve Gray, directeur national des transports, et de son équipe.

Avec des camions DAF qui représentent plus de 90 % de la flotte totale, Warburtons s'appuie très fortement sur le pack Multi Support du constructeur pour s'occuper des véhicules. Généralement, les « fourgonnettes à pain » du parc secondaire, qui sont purement et simplement achetées, resteront en service pendant 10 ans. Les LF de 14 tonnes sont choisis pour leur capacité volumétrique plutôt que pour leur charge utile, et roulent rarement au poids maximal, tandis qu'un essaimage de LF de 7,5 tonnes physiquement plus petits est retenu pour les itinéraires éloignés ou difficiles. En moyenne, ils parcourent environ 90 000 km par an et sont couverts pendant sept ans par un contrat de réparation et d'entretien DAF complet, puis passent à un programme géré par DAF Trucks pour les trois années suivantes qui sont les dernières de la durée de vie des camions de la boulangerie.



DAF MultiSupport met à la disposition de l'entreprise une solution sur mesure pour gérer, contrôler et consolider les coûts des charges d'exploitation.

INESTIMABLE

Dans ce cas, DAF Multi Support devient un outil précieux dans le processus de gestion des actifs car il donne à l'opérateur une transparence totale sur les coûts d'exploitation réels de ce véhicule au cours de sa durée de vie et offre suffisamment d'informations historiques à l'équipe de direction pour prendre une décision éclairée sur tous les autres niveaux d'investissement. Dans le cas de Warburtons, DAF Multi Support offre à l'entreprise une solution sur mesure pour gérer, contrôler et, surtout, consolider la majeure partie des coûts d'exploitation des véhicules. Le directeur national des transports, Steve Gray, explique qu'avant l'introduction du service Multi Support, son équipe dédiée et lui-même ont dû traiter entre 11 000 et 12 000 factures par an, en provenance d'une multitude de fournisseurs pour les problèmes d'entretien et de réparation liés au fonctionnement quotidien de la flotte, pouvant aller d'une ampoule cassée à un moteur de remplacement. L'introduction du Multi Support a réduit le nombre de factures à seulement 12, toutes gérées par DAF Trucks. Du point de vue des ressources internes, la charge de travail administrative s'est considérablement réduite, ce qui a permis à Steve de gérer l'administration interne de manière beaucoup plus efficace. En tant qu'entreprise familiale, Warburtons accueille favorablement les accords de partenariat lorsqu'elle travaille avec des fournisseurs, et en particulier dans le cas de DAF Trucks.

PRODUIT

Les opérations de distribution de Warburtons nécessitent d'emprunter une grande variété de routes régionales. Chaque jour, les fourgonnettes à pain sont chargées par leurs chauffeurs et sont sur la route à 4 heures du

matin suivant un itinéraire logique, qui se termine habituellement à l'heure du déjeuner. Chaque itinéraire varie en distance, mais en moyenne, les camions transportent 48 piles de produits à livrer à environ 25 magasins. Les variations de distance peuvent poser problème lorsqu'il s'agit de gérer une flotte : les véhicules plus anciens pourraient approcher ou même dépasser les limites de distance étroitement contrôlées dans le contrat d'entretien et de réparation.

CHARGE

Ainsi, l'équipe de gestion des transports surveille et redéploie constamment les véhicules pour s'assurer qu'ils évitent toute pénalité de kilométrage. La charge a toutefois été allégée grâce à l'étroite collaboration avec DAF Trucks qui s'assure que les prix totaux des réparations et de l'entretien sont calculés sur une moyenne de flotte et non véhicule par véhicule.

DÉPENSES CONSIDÉRÉES COMME INVESTISSEMENT

La cohérence à travers les générations est la clé du succès continu de cette entreprise remarquable : une entreprise familiale planifiée toujours, une bonne entreprise familiale s'occupe toujours de son personnel. Warburtons a un excellent bilan de fidélisation du personnel et, dans de nombreux cas, a embauché des générations de familles locales sur ses sites établis de longue date. Une entreprise familiale multi-générationnelle prospère ne considère jamais les dépenses comme des dépenses, mais plutôt comme des investissements dans l'avenir à long terme de l'entreprise. Un tel investissement doit toujours être fait avec les bons partenaires. ■

CAMIONS D'OCCASION DAF : NOUS AVONS CE QUE VOUS CHERCHEZ »

Comment vendre un camion peint en rose vif ? Ou un camion de base sans aucune option supplémentaire ? Ou un camion avec une configuration de châssis unique ? En Europe, de nombreux camions d'occasion attendent de trouver leur nouveau propriétaire, et bon nombre d'entre eux sont bien différents du type de camion traditionnel. Marty van den Dungen, directeur des ventes de camions d'occasion chez DAF, explique comment, avec son équipe, ils parviennent à trouver de nouveaux acheteurs pour leurs « camions uniques ».

Partout en Europe, des camions d'occasion attendent leur nouveau propriétaire. Parfois, ils sont mis sur le marché par des vendeurs indépendants qui se spécialisent dans un type spécifique de camion. Mais le plus souvent, on peut les trouver chez les distributeurs ou dans les points de vente des constructeurs de camions eux-mêmes. DAF Trucks dispose également de quatre centres spécialisés DAF Used Truck Centers (voir l'encart) sur des sites européens où des camions d'occasion relativement neufs de l'écurie DAF attendent une nouvelle maison. Les centres d'entretien DAF proposent également une large gamme de camions d'occasion.



SPÉCIMENS UNIQUES

La plupart des camions trouvent rapidement preneur. S'ils sont bien entretenus, un tracteur ou un camion porteur qui n'ont que quelques années trouvent généralement un nouveau propriétaire en peu de temps. « Les nouvelles générations de camions se vendent toujours très facilement grâce à leur excellent confort et à leur faible consommation de carburant. Du moins, presque toujours. Certains des camions qui arrivent ici sont vraiment uniques, c'est le moins qu'on puisse dire », explique M. Van den Dungen en riant.

VALEUR RÉSIDUELLE ACCRUE

La plupart des camions d'occasion DAF sont des tracteurs 4x2 avec cabine Super Space. Ce sont des camions plus « normaux » et ils sont souvent vendus avant même que leur moteur n'ait eu le temps de refroidir. Leur configuration et leur couleur sont au goût de la plupart des acheteurs, en particulier lorsqu'ils ont des « spécifications

PARTOUT EN EUROPE, DES CAMIONS D'OCCASION ATTENDENT LEUR NOUVEAU PROPRIÉTAIRE.

allemandes », comme le dit M. Van den Dungen lui-même : « Beaucoup de cuir, une couchette Confort, des Skylights, des jupes latérales, le grand réfrigérateur DAF et un frein moteur. Refaites son habillage ou changez le logo de la société et vous obtenez un camion comme neuf, qui durera encore des années. Le secret pour augmenter la valeur résiduelle de votre camion, c'est de choisir les bonnes options supplémentaires lorsque vous l'achetez neuf. »

RÉSEAUX SOCIAUX

Parfois, cependant, les camions en attente d'un nouveau propriétaire ne correspondent pas exactement à ce qu'on considère être un camion normal, comme en témoigne la flotte de tracteurs DAF roses récemment vendue en France. « Une telle série de camions représente un véritable défi, car repeindre toutes les cabines ferait bien entendu grimper les prix. Nous avons plutôt décidé

de tourner la situation à notre avantage et de mettre l'accent sur la couleur spécifique des camions », explique le directeur des ventes de camions d'occasion DAF. « Nous avons lancé une campagne sur les réseaux sociaux dans laquelle nous avons choisi de mettre l'accent sur la couleur au lieu d'essayer de la cacher. Grâce au succès de cette opération, un grand nombre de ces camions ont trouvé depuis une nouvelle maison avec des conductrices. »

AIMANTS À CHAUFFEURS

Qu'en est-il des cabines aménagées selon les goûts spécifiques d'un chauffeur ? « Les chauffeurs qui investissent massivement dans la transformation de leur camion l'entretiennent généralement très bien. C'est pourquoi de nombreux camions semblent tout neufs et cela les rend beaucoup plus faciles à vendre. Les caractéristiques comme un excellent système audio, le chauffe-bloc, la climatisation de toit et l'éclairage

d'ambiance sont aussi de véritables aimants à chauffeurs. Parfois, elles peuvent même compenser un intérieur rouge vif ou une paroi arrière au look vraiment très tape-à-l'œil. »

SUR MESURE

Alors comment un transporteur trouve-t-il son camion « sur mesure » idéal ? « Nous avons développé un moteur de recherche qui affiche l'inventaire actuel de tous les centres dédiés aux camions d'occasion DAF et d'un nombre de distributeurs en augmentation constante. Partout en Europe », explique Marty van den Dungen. Il faudrait vraiment que le client cherche quelque chose de très inhabituel pour que nous ne soyons pas en mesure de trouver le camion qui lui convient. »

Marty van den Dungen :

IL FAUDRAIT VRAIMENT QUE LE CLIENT CHERCHE QUELQUE CHOSE DE TRÈS INHABITUEL POUR QUE NOUS NE SOYONS PAS EN MESURE DE TROUVER LE CAMION QUI LUI CONVIENT. »

GARANTIE

Et de poursuivre : « Lorsque le camion idéal a été repéré via notre localisateur de camion d'occasion DAF Used TruckLocator, le distributeur local peut le faire transporter dans ses locaux, où il sera vérifié et recevra tout l'entretien nécessaire. Après quoi, les clés sont à vous. Le véhicule est aussi couvert par la garantie générale que DAF offre sur tous ses camions relativement récents, valable dans toute l'Europe. Nous offrons même une garantie d'un an sur un camion DAF First Choice si le véhicule n'a pas plus de cinq ans et a parcouru moins de 600 000 kilomètres. » ■

www.dafusedtrucks.com/daf-used-trucklocator

NOUVEAU CENTRE DE CAMIONS D'OCCASION DAF USED TRUCK À PRAGUE

Après Lyon, Prague est la quatrième ville européenne où DAF a ouvert un centre de camions d'occasion. Cette ouverture souligne l'ambition de DAF de poursuivre sa croissance en Europe non seulement avec des camions neufs, mais également avec des modèles d'occasion. Parce qu'un DAF d'occasion est souvent aussi bon que lorsqu'il est neuf, mais il coûte toujours moins cher qu'un DAF avec zéro kilomètre au compteur.

Le nouveau centre est situé juste à côté du périphérique de Prague (D0, sortie 19 pour être précis) et dispose d'un inventaire constant de plus de 200 camions d'occasion DAF relativement neufs, chacun soigneusement sélectionné et livré directement par DAF, PACCAR Financial et PacLease.



200 DAF CHEZ MARATHON



Et ce n'est que
le début...

Le 19 septembre, à Kostrzyn, près de Poznań, Marathon International a reçu la livraison de son 200e DAF. Les véhicules de cette société néerlandaise représentent la grande majorité de la flotte de Marathon International, un transporteur de la grande Pologne, qui compte 230 véhicules. Et ce n'est pas non plus la fin de l'aventure commerciale des partenaires.

L'histoire de Marathon ressemble un peu à un conte de fées polonais. Elle a commencé en 2003 quand Emil Lisowski, un fan de transport de 23 ans avec seulement quelques années d'expérience dans une grande société de logistique allemande, a décidé de lancer sa propre entreprise. Il convient de souligner que son enthousiasme a été soutenu par une connaissance approfondie du secteur des TLS acquise en travaillant en Allemagne, où il a appris que la qualité du service est essentielle pour gagner et fidéliser des clients. Il a ajouté cet engagement de qualité à ce qu'il appelle sa propre hyperactivité innée. « Je dois juste être actif. La logistique et le transport sont un secteur intéressant qui évolue constamment, et il faut s'adapter aux changements », explique Emil. « Nous avons commencé avec deux camions, deux PC et un bureau de 40 m² loué dans le centre de Poznań, rue Kraszewskiego. Cependant, nous avons rapidement rencontré des problèmes avec l'Administration routière municipale, car nos véhicules bloquaient souvent la rue lorsque les chauffeurs venaient régler les comptes. En 2008, nous avons déménagé pour nous installer rue Wolczyńska, où nous avons davantage d'espace. »

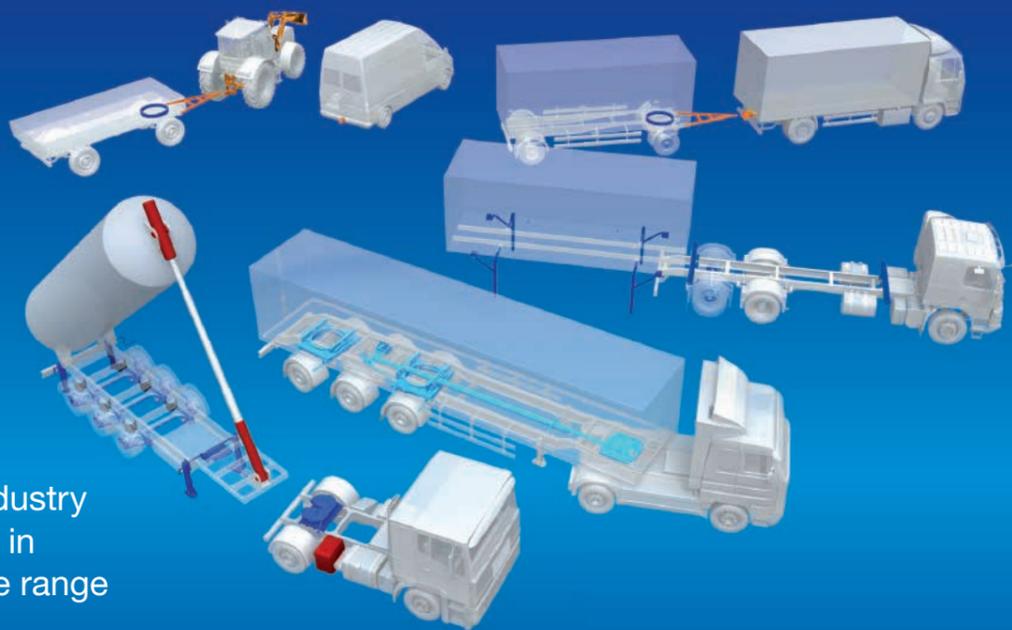
RISQUE CALCULÉ

En 2004, Marathon comptait 4 camions et employait 9 personnes. La société a progressivement élargi sa flotte et augmenté le nombre d'employés, mais en 2007, la banque a fermé sa ligne de crédit du jour au lendemain. Emil Lisowski a dû rapidement changer son modèle d'entreprise et, surtout, convaincre ses chauffeurs d'accepter une réduction de salaire. Il a réussi, et l'entreprise a survécu. Son engagement continu en faveur de la haute qualité du service à la clientèle a également porté ses fruits, même s'il a fallu près de 4 ans supplémentaires au secteur des transports pour se remettre de la crise. Alors, qu'a fait ensuite notre homme d'affaires de Poznań ? Alors qu'un certain nombre de personnes remettaient en question son bon sens, il a loué 20 camions en 2011, malgré le taux d'intérêt extrêmement élevé et sans avoir le moindre travail pour eux ! Mais la fortune sourit aux audacieux ; la crise a pris fin et les clients ont commencé à chercher à nouveau des transporteurs. Cependant, la plupart d'entre eux avaient peu à offrir, alors qu'il disposait de 20 nouveaux camions, tous prêts à rouler. Il avait également de nouvelles idées pour le développement de ses activités. « J'ai alors rêvé que nous aurions 100 camions. Nous avons réussi à acheter un terrain à une vieille dame près de Kostrzyn, seulement 360 m² mais situé à côté de l'autoroute S5 prévue entre Bydgoszcz et Wrocław, très près de l'échangeur de l'autoroute A2. Au cours des années suivantes, nous avons réussi à acheter près de six hectares de terres alentour. Notre flotte était en pleine croissance et nous commençons à nous sentir vraiment à l'étroit dans notre bureau en location. Nous avons donc décidé de construire un nouveau siège », a déclaré le président de Marathon.

“Across the globe:
JOST keeps us rolling!”



Trusting the market leader.



Manufacturers of the commercial vehicle industry around the globe trust in JOST's comprehensive range of components.

Customer-orientated solutions, innovative products and a worldwide supply of spare parts make JOST the number 1.

www.jost-world.com



L'atelier d'entretien des camions emploie six mécaniciens.

UN SAUT DANS L'HYPERESPACE

Il a écouté son instinct. En 2017, l'entreprise a déménagé dans des installations impressionnantes d'une superficie de 25 000 m² abritant non seulement les bureaux et les espaces de repos pour l'équipe, mais aussi un atelier d'entretien de camion de pointe (employant 6 mécaniciens), une station-service (Diesel et AdBlue), une zone de manœuvre et un parking, ainsi que de l'espace pour plus de 20 000 palettes dans un entrepôt de grande hauteur. Depuis 2018, il abrite également le plus grand Food Truck d'Europe, qui peut servir des repas à 3 000 personnes par jour ! Le Food Truck est peint aux couleurs de l'entreprise Marathon et est installé sur un châssis DAF XF.

Pendant ce temps-là, la flotte a continué de croître. En 2016, avec 125 camions, il franchit cette barre symbolique des 100 véhicules. Lorsque la législation allemande a changé, l'entreprise a commencé à rechercher des véhicules plus grands que les dénommés « mautkillers ». Ces dernières années, l'entreprise s'est spécialisée dans les transports en tandem des High Cube avec une capacité de près de 120 m³. Et il a trouvé le véhicule idéal pour sa flotte : un châssis DAF CF. Doté d'un moteur Paccar

MX Euro 6 de 11 litres, aussi robuste qu'économique, et d'une cabine d'une cabine spacieuse appréciée des chauffeurs (équipée d'un réfrigérateur, de la climatisation et d'un système de chauffage), il s'adapte facilement à différentes superstructures de camions et il possède des réservoirs de carburant d'une capacité inégale de 1 200 litres. Ces camions ont rapidement commencé à dominer la « flotte noire » de Marathon. En quatre ans, la société a acheté 200 véhicules DAF. Le 19 septembre 2020, au siège de sa société, Emil Lisowski a reçu les clés du 200e camion DAF, remis par les directeurs de DAF Trucks Polska et ESA Trucks, un distributeur DAF régional de Pologne. Le châssis et la remorque du jubilé CF ont une carrosserie de camion-rideau construit par Gniotpol. Comme pour les autres véhicules de Marathon, il est équipé pour le transport ADR.

NOUVEAU ET ANCIEN

Le président de Marathon International n'a pas l'intention de s'arrêter là. Il investit également dans le développement d'un bureau d'expédition de marchandises. L'entreprise coopère depuis quelques années avec l'École supérieure de logistique de Poznań et paie pour un double

programme d'études sur 3 ans pour les étudiants qu'elle emploie. Les étudiants suivent des cours pendant les neuf premières semaines, puis travaillent pour l'entreprise pendant les neuf suivantes afin d'acquérir des compétences pratiques. Chaque étudiant a un emploi garanti après l'obtention de son diplôme. C'est l'une des mesures qui porte déjà des fruits sous la forme de nouvelles commandes et d'un chiffre d'affaires plus élevé. Les plans pour l'avenir comprennent l'achat de 50 autres véhicules, tous des camions DAF (châssis en tandem pour les High Cube). Et l'histoire ne s'arrête pas là non plus, parce que la flotte de Marathon devrait atteindre 300 véhicules d'ici la fin de l'année prochaine. En 2022, 220 autres véhicules doivent être achetés. Sur les 220, une centaine remplacera les véhicules plus anciens et le reste élargira la flotte. En parlant de véhicules plus anciens : Marathon les revend à d'autres transporteurs, souvent à ses propres chauffeurs qui veulent s'installer en indépendant et travailler pour les activités d'expédition de marchandise de Marathon. La demande de ces bijoux est toujours plus élevée que l'offre, car ils sont très fiables et bien entretenus.

AVENIR

Quant à ses plans de développement pour les deux prochaines années, Emil Lisowski a tellement d'idées qu'elles suffiraient à faire tourner plusieurs entreprises pour les vingt prochaines années. Par exemple, entrer sur le marché du commerce électronique, élargir l'entrepôt logistique et installer des panneaux photovoltaïques sur le toit. Il se dit chaud partisan de l'hydrogène comme carburant. « Je serai le premier à acheter un camion alimenté par des piles à hydrogène pour les transports internationaux, dès qu'elles seront disponibles sur le marché », ajoute-t-il. « Cela pourrait-il être un DAF ? » Seul le temps nous le dira... ■



À l'occasion de la livraison de son 200e DAF de Marathon International, ses chauffeurs ont reçu une formation EcoDrive DAF. Le bon a été reçu par Edyta Szczygieł, épouse du propriétaire Emil Lisowski.



LEYLAND TRUCKS SE VOIT DÉCERNER LE PRIX QUEEN'S AWARD FOR ENTERPRISE DANS LA CATÉGORIE « COMMERCE INTERNATIONAL »

Leyland Trucks, une société PACCAR située à Preston, dans le Lancashire (Angleterre), a reçu le prestigieux Queen's Award for Enterprise 2020 dans la catégorie « Commerce international » pour avoir augmenté ses exportations de près de 50 % au cours des trois dernières années. Leyland Trucks construit des camions DAF et emploie plus de 1 000 personnes dans son site d'un million de m². Leyland Trucks produit les modèles primés DAF XF, CF et LF pour les marchés du Royaume-Uni, de l'Europe, de l'Amérique du Nord, de l'Amérique du Sud et de l'Asie.

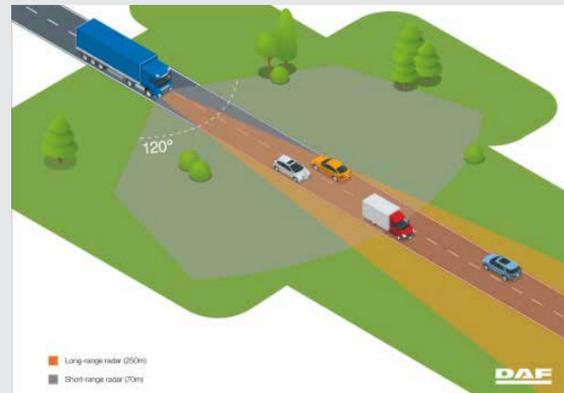
En 2019, Leyland Trucks a livré près de 20 000 camions tout en améliorant la qualité de ses véhicules leaders sur le marché et l'efficacité de sa production. DAF Trucks génère un chiffre d'affaires annuel de plus d'un milliard de livres sterling au Royaume-Uni. Les véhicules DAF tirent leur force de 25 années de leadership sur le marché des véhicules commerciaux. Ils occupent une part de marché de 30,5 % sur le secteur des véhicules commerciaux de 6 à 40 tonnes au Royaume-Uni en 2019.



L'EXCELLENCE À L'ÉTAT PUR EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

Pour améliorer davantage la sécurité des véhicules et des réseaux routiers, DAF Trucks lance un système AEBS amélioré pour sa gamme complète de modèles LF, CF et XF : l'AEBS-3. Ce système de freinage d'urgence avancé de troisième génération assure un freinage d'urgence entièrement autonome pour aider à la prévention des collisions des véhicules immobiles et en mouvement à une vitesse allant jusqu'à 80 km/h. Ce système de sécurité sophistiqué est proposé en combinaison avec le régulateur de vitesse adaptatif (ACC) et l'avertisseur de collision frontale (FCW).

Pour l'AEBS-3, DAF Trucks utilise un double radar de haute précision doté de 16 antennes (auparavant : 7) pour la détection à longue et courte portée. Il est équipé du meilleur capteur longue portée de sa catégorie, doté d'une portée de détection maximale de 250 mètres (auparavant : 200), la plus élevée du marché. Il permet de reconnaître plus rapidement les situations potentiellement dangereuses. Un angle de vision à courte distance inégalé de 120° (auparavant : 50°) permet de prévoir rapidement les situations dans lesquelles le système pourrait se déclencher, même dans des conditions météorologiques difficiles et dans des situations de mauvaise visibilité telles que le brouillard et lorsque le soleil est bas. L'AEBS-3 est disponible de série sur tous les camions DAF LF, CF et XF.



VÉHICULES SANITAIRES POUR BELGRADE

DAF a livré 44 véhicules d'assainissement urbain entièrement équipés à Belgrade, capitale de la République de Serbie. La livraison comprend des camions LF et CF disposant de diverses configurations de châssis et superstructures.

Les véhicules DAF constituent désormais la moitié de la flotte de véhicules d'assainissement urbain de Belgrade, soit 200 véhicules au total. La décision de choisir DAF, une fois encore, lors du dernier appel d'offres était fondée sur trois éléments clés : l'expérience éprouvée en matière d'entretien, la fiabilité des camions et le fait que l'entreprise d'assainissement urbain Gradska Cistoca pouvait acheter et entretenir les véhicules entièrement équipés, y compris les superstructures, directement auprès du distributeur local, Braca Crnomarkovic. En plus des véhicules de ramassage des ordures (équipés de systèmes de chargement latéral, supérieur et arrière), la commande comprenait également des camions-citernes destinés au nettoyage des rues par arrosage et des véhicules de voirie pouvant facilement être transformés en chasse-neige en hiver.



« PRÊT À PARTIR »

Vous cherchez un tout nouveau malaxeur, un camion à benne, une superstructure bâchée ou un autre camion rigide prêt à partir ? Un camion immédiatement disponible ? Avec le nouveau service DAF Ready to Go, les distributeurs DAF peuvent désormais proposer à leurs clients des véhicules entièrement équipés. Les camions sont littéralement « prêts à partir ».

Pour réussir dans un secteur saisonnier, une entreprise doit souvent réagir très rapidement à l'évolution de la demande du marché. C'est pourquoi il est important de pouvoir renforcer immédiatement une flotte si nécessaire. Une vue d'ensemble complète des camions immédiatement disponibles, et des superstructures des principaux fabricants, est disponible sur les sites Web DAF de chaque pays. Vous pouvez également consulter le site www.daf.com/ready-to-go



ÉQUIPER LE POMPIER

Le célèbre fabricant américain de camions de pompier, Pierce Manufacturing, a récemment décidé d'équiper son châssis du moteur DAF PACCAR MX-13. Les moteurs seront produits dans l'usine de moteurs PACCAR du Mississippi et montés sur les châssis Pierce® Arrow XT™, Enforcer™ et Velocity®. « En réunissant deux marques haut de gamme, nous tenons à souligner notre engagement commun envers les pompiers », explique le communiqué de presse publié par Pierce. « C'est notre façon de leur donner la confiance dont ils ont besoin pour servir leurs collectivités. »



MS La Coruna a été le premier bateau de navigation intérieure équipé d'un moteur PACCAR MX.

DAF METS LES VOILES

Pendant des décennies, DAF a fourni des moteurs marins à des compagnies de navigation intérieure du monde entier. Ces moteurs jouissent toujours d'une réputation exceptionnelle en matière de fiabilité et d'efficacité. Aujourd'hui, les sociétés néerlandaises NPS Diesel et Vink Diesel ont intégré les moteurs PACCAR MX-11 et MX-13, les plus propres de leur catégorie sur le marché, à leurs applications marines.

Ces moteurs émettent 98 % de moins d'oxydes d'azote et 99 % de moins de particules que les autres moteurs diesel utilisés dans les applications marines. Ils consomment également 16 % de carburant en moins et émettent autant de CO₂ en moins.

« Les moteurs modernes PACCAR MX offre la fiabilité que nous attendons chez DAF », a déclaré Sander Langenberg, directeur général de Vink Diesel. « De plus, ils réduisent au strict minimum les niveaux de vibrations et de bruit à bord. »

DAF CF AND LF PURE EXCELLENCE

Construits pour durer



Les DAF CF et LF représentent un nouveau niveau d'excellence dans le transport de matériaux de construction. Leur manœuvrabilité est exceptionnelle, même avec de lourdes charges. Construits pour durer, ils le prouvent surtout dans les situations difficiles en tout-terrain. Et comme tous les véhicules DAF, les CF et LF offrent un confort de conduite inégalé et une grande facilité de carrossage. Contactez votre concessionnaire DAF pour en savoir plus ou visitez le site www.daf.fr.