

HIVER/PRINTEMPS 2022

DAF

IN ACTION



XF XG XG+

DAF XF, XG, XG+ :
« **UNE NOUVELLE
RÉFÉRENCE EN MATIÈRE
D'EFFICACITÉ, DE SÉCURITÉ
ET DE CONFORT** »

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

PLUS DE ROUTES, MOINS DE CO₂



FUELMAX ENDURANCE

PLUS DURABLE
SUR TOUTES LES ROUTES.

GOODYEAR.EU/TRUCK

Goodyear Operations SA
Avenue Gordon Smith
L7750 Colmar Berg - Luxembourg

Vous voulez des pneus qui vous aident à réduire les émissions de CO₂ et la consommation de carburant de votre flotte ? Bien sûr ! Vous êtes également à la recherche de pneus qui assurent de la traction et de la longévité sur les routes secondaires et nationales ainsi que sur les autoroutes ? Le nouveau FUELMAX ENDURANCE répond à vos besoins. Il vous offre robustesse et efficacité énergétique et en même temps adhérence et faibles émissions de CO₂.

Pour plus de détails consultez notre site web ou adressez-vous à votre distributeur Goodyear.

GOODYEAR

MERCI POUR LA CONFIANCE CONTINUE QUE VOUS NOUS TÉMOIGNEZ !

C'est avec une grande fierté que nous vous présentons ce qui peut être très certainement considéré comme une étape majeure de l'histoire du transport routier : le lancement des XF, XG et XG+ de la « Nouvelle Génération DAF ».

Les camions ont été conçus selon la nouvelle réglementation européenne en matière de masses et de dimensions des véhicules, laissant aux constructeurs une plus grande marge de manœuvre pour améliorer l'aérodynamisme de leurs camions. Tout cela permet de définir de nouvelles normes en matière d'efficacité, de sécurité et de confort du conducteur.

Le jury de l'« *International Truck of the Year 2022* » (Camion de l'année) était clairement convaincu de la capacité de DAF à relever le défi, car nos efforts ont permis à DAF de remporter le prix le plus prestigieux du secteur des poids lourds. Le président du jury, Gianenrico Griffini, a conclu en déclarant : « Les DAF XF, XG et XG+ marquent le début d'une toute nouvelle ère ». Et nous sommes on ne peut plus d'accord.

Le prix « *International Truck of the Year 2022* » ne récompense pas seulement la société DAF, notre personnel de plus de 12 000 fiers employés et notre réseau de distributeurs DAF professionnels. Je souhaite également vous dédier ce prix,

à vous, nos partenaires commerciaux, qui avez utilisé nos camions et nos services comme force motrice de votre propre succès. Je tiens à vous remercier pour la confiance continue que vous nous témoignez. C'est quelque chose dont nous sommes très fiers et que nous voulons préserver. Votre confiance nous incite à être encore meilleurs demain que nous le sommes aujourd'hui. Et en parlant de demain : notre camion XF Innovation nouvelle génération équipé d'un moteur à combustion d'hydrogène a reçu le prix de l'innovation 2022 « *2022 Truck Innovation Award* » décerné par le même jury. Une preuve supplémentaire, s'il en fallait une, que DAF représente vraiment l'avenir avec sa nouvelle génération de camions.



Bien cordialement,
Harry Wolters, Président de DAF Trucks

- 4** Selon le jury de l'ITTOY, les nouveaux XF, XG et XG+ de DAF marquent le début d'une nouvelle ère
- 8** Richard Zink, directeur Marketing et ventes : « L'expérience client va au-delà d'un simple camion »
- 11** Le nouveau XG+ au quotidien
- 14** Le secteur des transports est confronté à d'énormes défis en raison de la pénurie de conducteurs
- 18** Les taiwanais aiment leur DAF
- 22** Il y a exactement un quart de siècle, DAF Trucks a rejoint le groupe PACCAR
- 24** Le camion de ramassage des ordures propre remplit sa mission en silence
- 28** Un DAF avec de l'expérience est tout aussi fiable qu'un neuf
- 30** Actualités



Gianenrico Griffini, président du jury « *International Truck of the Year* » :

« LE DÉBUT D'UNE NOUVELLE ÈRE »

Le prix « *International Truck of the Year* » est sans aucun doute la récompense la plus prestigieuse qu'un constructeur de camions puisse recevoir en Europe. « Étant les premiers camions conçus selon la nouvelle réglementation européenne en matière de masses et de dimensions, les XF, XG et XG+ de DAF marquent le début d'une toute nouvelle ère », a déclaré le président du jury, Gianenrico Griffini. « Ils méritaient de gagner ».

Par : Rob van Tilburg



Le prix « *International Truck of the Year 2022* » a été remis par le président du jury, Gianenrico Griffini, à Harry Wolters, Président de DAF Trucks, lors du salon des véhicules commerciaux Solutrans à Lyon, en France.

Chaque année, l'annonce du vainqueur de l'« *International Truck of the Year* » est un moment exaltant attendu avec impatience par l'ensemble du secteur des poids lourds. Ce titre est particulièrement précieux car le choix du gagnant final est déterminé par les opinions de pas moins de 24 journalistes professionnels et magazines commerciaux de toute l'Europe.

CONTRIBUTION À L'EFFICACITÉ DU TRANSPORT

« Selon le règlement, le prix est attribué à la gamme de modèles ou de camions individuels introduite sur le marché au cours de l'année précédente, et ayant le plus contribué à améliorer l'efficacité du transport. Car c'est le véritable objectif dans le transport routier actuel », explique l'italien Gianenrico Griffini. « Une longue liste de critères est prise en compte, tels que l'innovation technologique, le confort du conducteur, la sécurité, les caractéristiques de conduite,

la consommation de carburant, les mesures prises en matière de protection de l'environnement et, bien sûr, le coût total de possession ».

PLUS DE RECONNAISSANCE POUR LE SECTEUR DES POIDS LOURDS

Le prix a été remis pour la 36e fois. « C'est impressionnant de voir les développements technologiques considérables qui ont été accomplis, notamment au cours des cinq ou dix dernières années, pour rendre les camions encore plus économiques, encore plus propres et, surtout, encore plus efficaces », souligne M. Griffini. « Selon moi, on devrait y accorder plus d'attention et de reconnaissance ». Le président du jury ne se réfère pas seulement aux efforts dans le développement des moteurs, mais également aux nombreux systèmes électroniques qui aident le conducteur à tirer le maximum de chaque goutte de carburant. « Le régulateur de vitesse prédictif, les fonctionnalités EcoRoll, la régulation du régime

TOUT A COMMENCÉ EN 1976....

Le phénomène « *International Truck of the Year* » a commencé en 1976 en Grande-Bretagne, lorsque le rédacteur en chef de Truck Magazine, le regretté Pat Kennett, a testé le nouveau Seddon Atkinson SA200. Il pensait qu'il s'agissait d'un camion très innovant, bien en avance sur la concurrence en termes de confort et de sécurité. C'est alors qu'est née l'idée d'un prix récompensant les dernières évolutions techniques des véhicules commerciaux au profit de l'entrepreneur et du conducteur. L'idée de Pat Kennett a été accueillie avec enthousiasme par Andrew Frankl, l'éditeur de Truck Magazine. Ensemble, ils ont décidé de créer le prix du camion de l'année « *Truck of the Year* ». En 1977, Seddon Atkinson est le premier constructeur de camions à recevoir le prix. Le pas vers le prix « *International Truck of the Year* » a été rapidement franchi l'année suivante lorsque Kennett et Frankl ont commencé à rechercher des collègues européens qui partageaient leur vision. Aujourd'hui, le jury se compose de 24 membres qui représentent les principaux magazines européens sur les camions. Ces dernières années, le groupe IToY a encore élargi sa sphère d'influence en nommant des « membres associés » sur des marchés de camions en expansion, tels que la Chine, l'Inde, l'Afrique du Sud, l'Australie, le Brésil, le Japon et l'Iran.

1988 DAF 95



1998 DAF 95XF



2002 DAF LF



2007 DAF XF105



2018 Nouveau DAF CF & XF



2022 DAF XF, XG et XG+ Nouvelle génération



moteur en descente sont toutes des technologies de pointe qui facilitent le travail du conducteur tout en améliorant le rendement énergétique. Un camion moderne est une machine de haute technologie et le DAF de nouvelle génération en est un excellent exemple ».

ADOPTION DE LA RÉGLEMENTATION EUROPÉENNE

Selon Gianenrico Griffini, si les nouveaux XF, XG et XG+ de DAF ont reçu le prix « *International Truck of the Year 2022* », c'est grâce à la façon dont DAF a su retranscrire la nouvelle réglementation européenne en matière de dimensions des véhicules. « Quoiqu'il en soit, DAF est le premier constructeur de camions à lancer une toute nouvelle série de camions développés dans le contexte de ces nouvelles directives », explique-t-il. « Et soyons honnêtes : nous nous attendions également à ce que cela aboutisse à une conception de camion avec un nez plus proéminent et arrondi. Mais il est clair qu'une telle conception aurait entraîné une augmentation

de poids, qui aurait rendu beaucoup plus difficile la négociation des ronds-points ou les manœuvres par exemple. Nous ne pouvons que saluer DAF d'avoir réussi à améliorer l'aérodynamisme de près de 20 %. Associé aux optimisations du groupe motopropulseur et, par exemple, à de nouvelles réductions de poids, on a obtenu un meilleur rendement énergétique, ainsi qu'une réduction importante des émissions de CO₂. Et bien sûr, ce sont des résultats qui se démarquent pour nous en tant que jury ».

NOUVELLE RÉFÉRENCE EN MATIÈRE DE VISIBILITÉ DIRECTE

Avec la nouvelle réglementation, la Commission européenne ne visait pas seulement l'accroissement de l'efficacité et l'amélioration de l'empreinte carbone. « Autoriser des cabines plus longues permet de hisser la sécurité routière à un niveau supérieur », poursuit M. Griffini. « Et pour répondre à cette réglementation, DAF a développé une plus grande surface vitrée, entre autres,

→ LE DÉBUT D'UNE NOUVELLE ÈRE



avec des ceintures de caisse extrêmement basses. En termes de visibilité directe, DAF devient vraiment la nouvelle référence. Les nouvelles technologies, telles que les caméras numériques et le « Corner Eye », contribuent également de manière significative à la sécurité. DAF n'est pas le premier sur le marché à les utiliser, mais il a pris plus de temps pour optimiser leur développement. Et voilà le résultat ».

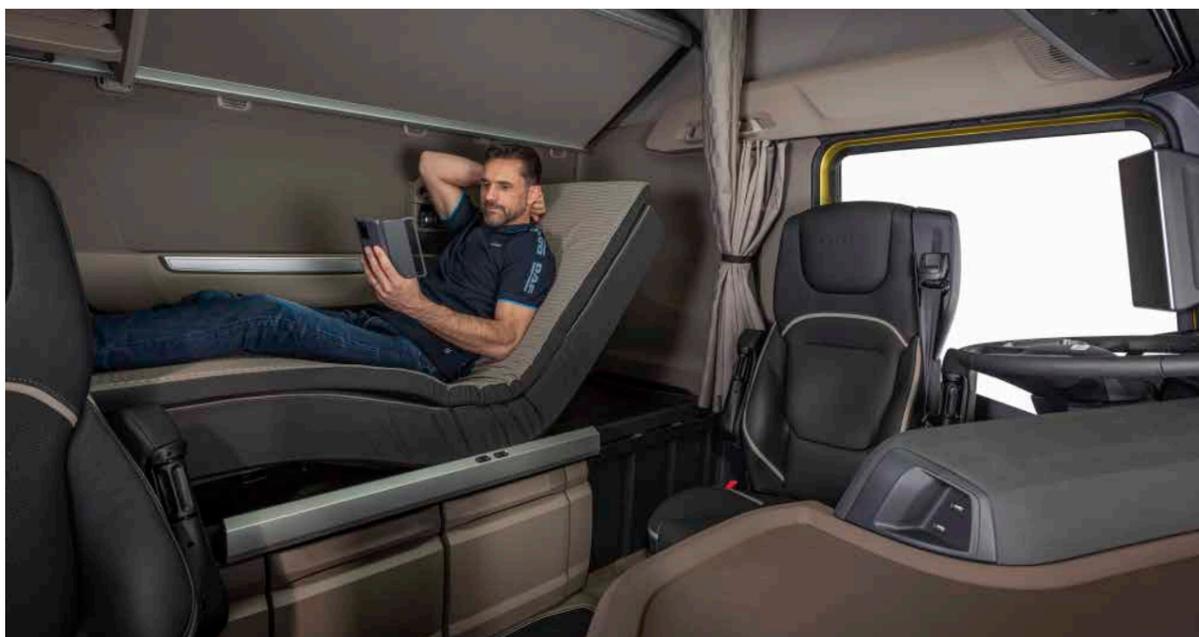
HAUT NIVEAU

M. Griffini indique que le DAF de nouvelle génération arrive également au bon moment en termes de confort du conducteur. « L'Europe est confrontée à une pénurie majeure de conducteurs », explique-t-il. « Pour les entreprises de transport, il est très difficile d'attirer et de retenir les bons conducteurs ! Les nouveaux modèles XF, XG et XG⁺ peuvent certainement convaincre les candidats. L'impressionnante plage de réglage du siège et du volant, le tableau de bord numérique avancé qui peut être réglé entièrement selon les préférences du conducteur, l'espace, l'ajustement et la finition, sans oublier les niveaux sonores extrêmement bas, tout est d'une

très haute qualité. Sans oublier le confort de couchage qui fait la réputation de DAF depuis des années, grâce à un lit d'une largeur de 80 centimètres. Et je n'ai même pas mentionné les excellentes caractéristiques de conduite des DAF ».

EN ROUTE POUR LE FUTUR

« Bien sûr, en tant que jury, nous nous projetons aussi vers l'avenir. », conclut M. Griffini. « DAF a clairement indiqué que la nouvelle génération de véhicules longue distance est basée sur une nouvelle plateforme conçue pour recevoir également les groupes motopropulseurs alternatifs. Une version entièrement électrique est en cours de développement et, en tant que membres du jury, nous avons déjà pu conduire un XF de nouvelle génération fonctionnant à l'hydrogène. DAF étudie la possibilité d'utiliser l'hydrogène comme carburant pour un moteur à combustion interne. Et d'après ce que j'ai pu expérimenter lors d'un court essai sur route, cette option semble prometteuse. Tout comme l'avenir de la nouvelle génération DAF. Une fois encore : élu à juste titre *International Truck of the Year 2022* ». ■



DAF REÇOIT ÉGALEMENT LE PRIX DE L'INNOVATION « TRUCK INNOVATION AWARD 2022 »

Outre les modèles XF, XG et XG⁺ de nouvelle génération distingués par le prix « International Truck of the Year 2022 », le camion XF Innovation nouvelle génération avec moteur à combustion interne à hydrogène a reçu le prix « Truck Innovation Award 2022 ».



Le *Truck Innovation Award* est également une initiative du jury *International Truck of the Year* (IToY) qui récompense les énormes changements technologiques et la transition énergétique qui ont lieu dans le secteur automobile.

« Ce prix particulier valide notre philosophie selon laquelle nous devons explorer l'ensemble des technologies sur la voie de la décarbonisation des transports et de la mobilité au cours des dix prochaines années », précise Ron Borsboom, directeur général du développement produit chez DAF. « La technologie à hydrogène va devenir une option très intéressante pour l'avenir ; elle s'ajoute aux solutions électriques à batterie que nous proposons déjà aujourd'hui et aux camions hybrides que nous développons. Ce « Truck Innovation Award 2022 » démontre également que le moteur à combustion interne (ICE) a encore un avenir prometteur grâce aux nouvelles générations de carburants neutres en carbone qui émergent. Il est important de comprendre que la fin de l'utilisation des combustibles fossiles ne devrait en aucun cas entraîner automatiquement une interdiction des moteurs à combustion interne, en particulier dans le segment du transport poids lourds longue distance. »

Ron Borsboom a ajouté : « L'utilisation de l'hydrogène comme carburant signifie que, dans de nombreuses zones, il est possible de s'appuyer sur le réseau de distribution existant : de la production d'électricité verte à l'endroit où elle est nécessaire. En outre, n'oubliez pas qu'en Europe, nous disposons de connaissances approfondies et d'une implantation de fabrication complète pour la technologie des moteurs à combustion ».

Selon le règlement de l'IToY, un candidat au *Truck Innovation Award* doit être un véhicule d'un poids total en charge de plus de 3,5 tonnes, équipé d'une chaîne cinématique alternative. Il pourrait également être doté de solutions de haute technologie spécifiques en matière de connectivité (systèmes de conduite semi ou entièrement autonome), de capacités de groupement (« platooning ») ou de diagnostics à distance « par liaison radio ».

Richard Zink, Directeur Marketing et Ventes :

« AU-DELÀ DES ATTENTES »

Avec le lancement des DAF XF, XG et XG⁺ de nouvelle génération, récemment élus « International Truck of the Year 2022 », DAF marque le début d'une nouvelle ère dans le domaine du transport routier. Le nouveau produit phare représente le plus grand projet d'investissement jamais réalisé dans l'histoire de l'entreprise. Aussi bien en termes de développement de produits et de nouvelles installations de production que de services, DAF continue d'investir en ce sens, selon Richard Zink, directeur Marketing et ventes.



Richard Zink

Par : Henk de Lange



Les camions de la nouvelle génération DAF XF, XG et XG⁺ représentent le plus important projet d'investissement de l'histoire de DAF

« Le camion ne représente en fait qu'une partie du pack logistique total que nous pouvons offrir à nos clients », explique M. Zink. « Nous livrons non seulement des camions, mais apportons également une valeur ajoutée ». Et selon le directeur Marketing et ventes, tout commence par le distributeur DAF. « Bien avant le lancement des camions DAF de nouvelle génération, nous avons fourni à nos distributeurs une formation approfondie », explique-t-il. « Et pas seulement aux distributeurs, mais également aux mécaniciens des ateliers. »

En parlant de distributeurs, DAF a également investi massivement dans ce domaine ces dernières années et les clients peuvent désormais bénéficier de ses services dans plus de 1 000 sites dans le monde entier. « Les distributeurs DAF opèrent presque tous comme une entreprise indépendante », explique M. Zink. « Ainsi, ils ont tous cet esprit d'entreprise qui les pousse à se dépasser pour le client ».



Bien avant de lancer sa nouvelle génération de camions, DAF a fourni aux mécaniciens des ateliers une formation approfondie

PREMIUM

« DAF est une marque haut de gamme, et une marque haut de gamme mérite un réseau de distributeurs haut de gamme », poursuit M. Zink. « Cela signifie que la qualité, le service et l'expérience client doivent répondre aux normes les plus élevées. Nous voulons être en mesure d'offrir la même qualité partout dans le monde ». Comment procéder ? « En 2020, nous avons remanié nos normes de distributeur », explique Richard Zink. « Car les besoins et les exigences du client ont changé au fil des années. Les nouvelles normes de distribution encouragent les distributeurs à investir davantage dans leurs activités afin d'améliorer l'expérience client et de s'améliorer de façon continue. Cela permet de créer une situation gagnant-gagnant : la qualité de l'organisation des distributeurs augmente, ce qui renforce la satisfaction du client. Ce qui représente l'objectif final, bien sûr : des clients DAF satisfaits ».



Les clients peuvent désormais bénéficier des services de DAF dans plus de 1 000 sites dans le monde

CONNEXION

Parallèlement au lancement des XF, XG et XG⁺, des mesures importantes ont été prises en ce qui concerne les services qui accompagnent cette nouvelle génération de camions. Richard Zink indique que la liste des innovations est longue. Le système de gestion de flotte en ligne DAF Connect en fait partie, par exemple. « Il s'agit d'une plateforme qui fournit des mises à jour régulières sur les performances d'une flotte », explique-t-il. « Le client peut ainsi avoir une vision claire des processus logistiques et tirer le meilleur parti de son personnel et de ses véhicules. Par exemple, DAF Connect affiche des informations sur le trafic en temps réel dans le système de navigation et permet au centre opérationnel de fournir les meilleurs itinéraires aux conducteurs. Imaginez les économies que vous pouvez réaliser en termes de carburant, de temps et de frustration ».



DAF Connect permet au client d'avoir une vision claire des processus logistiques et de tirer le meilleur parti de son personnel et de ses véhicules

UNIQUE DANS NOTRE SECTEUR

Avec le lancement de la nouvelle génération de XF, XG et XG⁺, DAF introduit des mises à jour par liaison radio pour le moteur et les systèmes EAS, l'ECU du véhicule, la Central Security Gateway (CSG) et DAF Connect. Une toute nouvelle infrastructure de diagnostic des véhicules a également été développée pour la « Nouvelle Génération DAF ». Richard Zink : « Elle prolonge l'intervalle d'entretien jusqu'à 200 000 kilomètres, ce qui signifie que l'entretien n'est nécessaire qu'une fois par an. Cela équivaut à cinq tours du monde avant que le camion n'ait besoin d'une révision. Unique dans notre secteur ».

PANEUROPÉEN

En ce qui concerne l'entretien, DAF MultiSupport propose des offres d'entretien et de réparation sur une base paneuropéenne. « Vous disposez ainsi d'une flotte parfaitement entretenue et toujours disponible. Idéal pour le client, qui peut alors se concentrer sur son cœur de métier ».

TRANQUILLITÉ D'ESPRIT

La tranquillité d'esprit, un thème commun dans les conversations avec Richard Zink. « Oui, c'est ce que nous voulons offrir à nos clients », confirme-t-il. « Et cela vaut aussi pour le financement. Lorsque vous concluez un contrat de financement avec PACCAR Financial après l'acquisition d'un véhicule, il vous suffit de signer un seul contrat pour l'ensemble de l'offre et votre camion est prêt à rouler immédiatement. On ne peut pas aller plus vite. » Il conclut en disant : « Nous sommes entrés dans une nouvelle ère d'intégration accrue entre les véhicules et leurs services d'accompagnement. Et à cet égard, notre ambition reste la même : dépasser les attentes de nos clients ». ■



D'UN AUTRE MONDE

JOST KKS – Changement de semi-remorque sur simple pression d'une touche

#futurenow – Grâce à notre système d'attelage révolutionnaire vous pouvez désormais changer de semi-remorque rapidement et en toute sécurité depuis la cabine du conducteur. Votre entrée dans l'avenir de la logistique. **Prêt à vous connecter ?**



kks-futurenow.com

Transporte Evertz GmbH

TESTER L'EXCELLENCE

Par : Frank Hausmann
Photos : Steffen Löffler



Après avoir parcouru plus de 30 000 kilomètres avec le DAF XG+, Michael Evertz est totalement convaincu. La nouvelle génération de camions DAF a fait forte impression sur ce transporteur allemand dont la société effectue des essais sur le terrain pour le constructeur de camions néerlandais. Le camion impressionne non seulement par son espace, son confort et ses performances, mais également par sa consommation de carburant.

Michael Evertz est le directeur général et propriétaire de Transporte Evertz à Mechernich, Eifel, en Allemagne. Il a eu la chance de pouvoir essayer la nouvelle génération de véhicules DAF avant presque tous ses collègues. Sa société était également l'une des rares à avoir eu l'occasion de tester le nouveau produit phare de DAF sur la route dans le cadre d'un essai majeur sur le terrain avant le lancement officiel du camion.



CIMENT ET CHAUX

Avec une flotte de semi-remorques silo et un camion à benne basculante, Evertz transporte du ciment et de la chaux pour ses clients du secteur du béton. L'un deux s'appelle Zieglowski, et il explique les bandes sur son camion. Il exerce la majeure partie de son activité dans les environs d'Aix-la-Chapelle, de Cologne et de Coblenche, mais transporte également des marchandises vers les régions de Münster et de La Sarre, ainsi que vers le Benelux. Son entreprise transporte des matières premières pour des entreprises spécialisées dans la stabilisation des sols et le traitement des eaux usées dans les stations d'épuration.

CROISSANCE STABLE

Il y a 15 ans, Michael Evertz et son épouse ont décidé de se lancer en tant que transporteur indépendant avec un seul camion. En douze mois, ils avaient acquis un deuxième tracteur-remorque et depuis, la flotte a connu une croissance constante grâce à une augmentation continue du nombre de commandes. Leur flotte comprend aujourd'hui 15 semi-remorques silo, un camion à benne basculante et 13 tracteurs.

TOUT SAUF UN SIGNE DE MALCHANCE

Le fait qu'Evertz exploite 13 tracteurs ne lui a pas porté malchance. Surtout quand on considère que tout le monde n'a pas l'occasion de tester le nouveau XG+ avant le lancement officiel du nouveau produit phare de DAF. La relation entre Evertz et DAF a commencé il y a quatre ans, lorsque l'entreprise recherchait des tracteurs à la fois économes en carburant et immédiatement disponibles. Michael Evertz s'est finalement tourné vers le partenaire de service et de vente DAF Loven à Eschweiler. Ils l'ont équipé de son premier DAF, un XF 530, et aujourd'hui, il dispose de quatre de ces véhicules DAF équipés du moteur PACCAR le plus puissant de sa flotte de transporteur de vrac.

EXCELLENTE RELATION

Tout est parti de l'excellente relation qu'Evertz entretient avec l'équipe de Loven. « Naturellement, le prix d'achat, le coût total de possession, la qualité, les performances et la fiabilité sont les facteurs les plus importants pour nous lors de l'acquisition d'un nouveau camion. Et DAF coche toutes les cases. Nous

accordons également une grande importance à notre relation avec le distributeur derrière le produit, et tout se passe si bien entre notre entreprise et Loven que nous sommes sûrs à 100 % d'avoir choisi la bonne marque de camion », explique Michael Evertz.

ESPACE

Michael Evertz est très généreux quand il s'agit de donner à ses conducteurs l'opportunité de partager leur avis au sujet de l'intérieur du camion. Ils sont pleinement impliqués chaque fois qu'un nouveau camion est commandé, ce qui renforce la fidélité du conducteur à la fois à l'employeur et à la marque. Michael Evertz sait aussi exactement de quoi il parle en ce qui concerne ses camions. « Je les conduis toujours régulièrement moi-même et j'apprécie vraiment le confort d'un DAF chaque fois que j'en sors un, surtout pour un long trajet. Cela s'explique par l'énorme espace dans la cabine, le confort des sièges, le tableau de bord superbement conçu et la puissance du moteur. Le genre de choses que je veux aussi pour mes conducteurs, car ils sont souvent sur la route pendant plusieurs jours », selon M. Evertz.

« Je suis très satisfait de l'incroyable configuration du rétroviseur et de la visibilité optimale qu'il offre ».



Zieglowski, l'un des plus gros clients d'Evertz, explique les bandes sur son camion

CONFORT

L'opérateur de transport de 55 ans a également participé à la définition des spécifications du DAF XG+ pour l'essai sur le terrain. « Je voulais un camion avec la cabine la plus spacieuse et le moteur le plus puissant. Le DAF XG+ 530 offre tout ce dont peut rêver un conducteur de camion. Plus longue, la cabine offre un espace énorme. Aucune autre cabine de camion n'offre une hauteur de 2,20 m, un espace de rangement inépuisable et des lits de 80 cm de large sur toute la largeur du camion qui peuvent être actionnés électriquement », explique Michael Evertz avec beaucoup d'enthousiasme.

HAUTE QUALITÉ

Il est également très impressionné par la haute qualité des matériaux utilisés et par les sièges qui peuvent pivoter pendant les périodes de repos pour transformer la cabine en une sorte de salon. Sans oublier le cockpit numérique, la colonne de direction réglable qui peut être déplacée loin vers l'avant pour optimiser l'accès et la climatisation de stationnement entièrement intégrée.

SÉCURITÉ ET DURABILITÉ

« La sécurité et la durabilité sont très importantes pour nous », explique M. Evertz. « C'est pourquoi je suis très satisfait de l'incroyable configuration du rétroviseur et de la visibilité optimale qu'il offre. Cela est dû au magnifique design extrêmement plat du logement du rétroviseur », ajoute Michael Evertz, qui a déjà parcouru plus de 30 000 kilomètres dans le nouveau DAF. « Lors des trajets de nuit, j'ai vraiment apprécié les phares entièrement à LED qui, avec les Skylights à LED, offrent un superbe éclairage sur la route. DAF a également installé dans ce camion sa gamme complète de systèmes d'assistance au conducteur et de sécurité et j'en suis très satisfait ».

CAMOUFLAGE

Cela doit encore faire sourire Michael Evertz de repenser aux regards surpris qu'ont suscité les livraisons qu'il effectuait à bord du nouveau DAF. Au début, les autres conducteurs n'ont pas pu identifier le camion qu'il conduisait. En effet, le nouveau camion avait été camouflé à l'extrême, masquant même ses logos et ses calandres. Par conséquent, il était impossible de reconnaître un véhicule DAF. Cependant, ce qui ne pouvait pas être dissimulé, c'est la taille énorme de la cabine, une caractéristique qui a suscité de nombreux regards curieux et admiratifs à l'égard de Michael Evertz.

IMPRESSIONNANT

Outre son apparence extérieure, son habitacle spacieux et ses magnifiques finitions, Michael Evertz est également très impressionné par la tenue de route, la direction et la chaîne cinématique du nouveau DAF. « DAF a réussi à rendre le moteur PACCAR MX-13 encore plus efficace », explique-t-il. « Le nouveau XG+ consomme jusqu'à cinq litres de diesel en moins par 100 kilomètres par rapport à notre génération actuelle de DAF XF. Imaginez les économies que vous pourriez réaliser sur un camion qui effectue jusqu'à 120 000 kilomètres par an ! Cela se traduira par une réduction significative de nos coûts de carburant ».

DÉCISION IMPORTANTE

La nouvelle génération de camions DAF a permis à Michael Evertz de prendre une décision importante. « À partir de maintenant, j'aurai uniquement recours aux camions DAF nouvelle génération pour agrandir ma flotte. Cet essai m'a convaincu de l'excellence des performances de conduite, du rendement énergétique et du confort du DAF XG+ ». Cette décision sera chaleureusement accueillie par ses conducteurs car ils veulent tous conduire le camion doté de la plus grande cabine du marché. Et le plus tôt sera le mieux aussi. Certains d'entre eux devront attendre un peu plus longtemps, mais les deux premiers camions ont déjà été commandés et seront bientôt livrés à Transporte Evertz. ■



Pénurie de conducteurs de camion

LES DÉFIS « À LA BRITANNIQUE » EN EUROPE ?

Ces derniers mois, la pénurie de conducteurs de camion a fait les gros titres des journaux au Royaume-Uni. Cependant, les Britanniques ne sont pas les seuls à souffrir d'un manque de conducteurs. En Europe, le problème n'a pas encore atteint les proportions de la « crise britannique », mais sans un changement de politique, cette situation pourrait survenir sur le continent dans quelques années, tout comme les longues files d'attente dans les stations-service et les étagères vides dans les supermarchés. Le vivier de conducteurs de camion décline rapidement et très peu de jeunes arrivent sur le marché.

Par : Bert Roozendaal et Richard Simpson

Rien de bien nouveau, en somme. La pénurie de conducteurs sévit depuis de nombreuses années. En 2016, la pénurie était presque aussi grave qu'elle ne l'est aujourd'hui et trois ans plus tard, l'Union Internationale du Transport Routier (IRU) a de nouveau averti que le problème ne cessait de s'aggraver dans toute l'Europe. Avec la pandémie de Covid, la situation a connu un moment de répit, car la demande de transport a diminué et la pénurie de conducteurs est tombée à seulement 7 %. Toutefois, en raison du rythme rapide de la reprise économique, ce chiffre devrait très bientôt atteindre 17 %. Il est clair qu'il faut agir, les organisations d'employeurs et les politiciens le disent depuis des années. Mais malgré la mise en œuvre de certaines mesures, notamment au niveau européen, peu de progrès ont été réalisés.

UN SECTEUR VIEILLISSANT

D'un point de vue mondial, il n'y a pas de pénurie de jeunes, comme l'IRU l'a déjà fait remarquer. Mais la situation est différente en Europe de l'Ouest, où la population vieillit rapidement et le vivier de conducteurs de camion encore plus vite. Sur l'ensemble du vivier de conducteurs européens, seulement 5 % ont moins de vingt-cinq ans. Il y a un certain nombre de raisons à cela. Dans certains pays européens, les transporteurs rejettent la faute sur les restrictions financières et juridiques. L'obtention de votre permis de conduire peut coûter jusqu'à 10 000 € et dans certains pays, les employeurs doivent également faire face à des coûts d'assurance élevés et à une législation qui rend difficile aux moins de 21 ans de devenir conducteurs de camion. Cependant, ce n'est pas le fin mot de l'histoire, en effet d'autres pays où ces restrictions ne sont pas aussi sévères sont toujours confrontés au même problème : une pénurie de bons conducteurs. Et tout cela en sachant que la majorité de conducteurs âgés de cinquante ans et plus prendra sa retraite dans les dix prochaines années.

RECRUTEMENT ET FIDÉLISATION

Depuis les années 90, de nombreuses entreprises de transport d'Europe occidentale ont été en mesure d'employer des conducteurs provenant d'autres pays de l'UE grâce au libre marché du travail en Europe. À court terme, cette solution règle le problème de pénurie de conducteurs et s'avère également moins coûteuse pour l'opérateur de transport. Cependant, la réduction des coûts implique également un prix à payer. Selon les syndicats, en offrant des prix de transport de plus en plus bas, le secteur a affaibli sa propre position de négociation vis-à-vis de ses clients. Et la baisse du chiffre d'affaires ne permet pas de proposer des salaires plus élevés, ce qui met également sous pression la structure des salaires dans le pays de l'opérateur de transport. À terme, cette situation ne facilite pas le recrutement de nouveaux conducteurs et la fidélisation de ceux qui sont encore sous contrat.



La majorité des conducteurs âgés de cinquante ans et plus prendra sa retraite dans les dix prochaines années

LES CONDUCTEURS EUROPÉENS NE REVIENNENT PAS

Bien que ce problème soit de plus en plus inquiétant en Europe, la situation s'est aggravée en Grande-Bretagne. Les camions britanniques étaient en grande partie conduits par des conducteurs étrangers jusqu'à ce que le Brexit devienne réalité et qu'ils quittent le Royaume-Uni. La pandémie de Covid n'a fait qu'empirer les choses et il y a maintenant une pénurie structurelle. L'annonce faite par le gouvernement britannique concernant un assouplissement temporaire des restrictions pour les travailleurs de pays autres que le Royaume-Uni suscite de sérieux doutes quant à savoir si la tendance peut être inversée. La plupart de ces travailleurs ont depuis trouvé un travail plus proche de chez eux, car les conducteurs sont aujourd'hui très demandés dans presque tous les pays d'Europe.

Crisis over truck driver shortage in UK spreads to manufacturing, food and energy sectors

Inadequate number of truck drivers versus demand has caused serious disruptions in logistics sector

Main reasons why number of truck drivers does not meet demand:

- Retirement age of drivers
- Lack of training to enter the sector
- Lack of incentives to attract new drivers
- Low salaries
- Long hours

UK FACING CATASTROPHIC HGV DRIVER SHORTAGE & WE MUST BRACE FOR IMPACT

A PERFECT STORM OF SUBSIDIZED DEMAND AND REDUCED SUPPLY IN THE UK HGV SECTOR

NEW REPORT RELEASED

HGV DRIVERS SHORTAGE THINK TANK

La pénurie de conducteurs de camion a fait les gros titres des journaux au Royaume-Uni

MEILLEURS SALAIRES

De meilleurs salaires pourraient également être une solution. La demande de salaires plus élevés se fait entendre dans chaque secteur chaque fois qu'il y a une pénurie de main d'œuvre. Mais les employeurs savent bien que l'attrait d'un salaire plus élevé est rapidement oublié si les conditions de travail ne suivent pas. Pour cette raison, l'UE travaille sur ces deux aspects, avec un salaire minimum obligatoire et des mesures pour lutter contre le dumping salarial d'une part et pour améliorer l'aspect social d'autre part. Toutefois, malgré les bonnes intentions qui se cachent derrière de telles mesures, reste à savoir si elles vont vraiment résoudre quoi que ce soit. C'est bien beau de décider qu'un conducteur ayant travaillé 14 jours de suite doit rester en dehors de sa cabine pendant au moins 24 heures. Mais où est-il censé aller alors ? Heureusement, les camions sont de plus en plus confortables. Et même s'il ne sera jamais possible d'installer une douche dans une cabine, il suffit de regarder la nouvelle série de camions DAF pour découvrir le niveau de luxe sans précédent qui contribue à améliorer considérablement la vie et les conditions de travail du conducteur.

INTERMODAL

En matière d'équipements sur la route : l'Europe dispose de 300 000 places de stationnement le long de ses principales voies de transport, cependant il en manque encore 100 000 en termes de besoins réels. En conséquence, la Commission européenne a lancé un appel urgent à ses pays membres pour qu'ils fournissent davantage de places de stationnement (et surtout sécurisées). Cela encouragerait également davantage de femmes à envisager une carrière comme conductrice de camion. En outre, l'appel à davantage de transport intermodal se fait de plus en plus entendre au Parlement européen. Cependant, la majeure partie du réseau ferroviaire est déjà proche de sa pleine capacité et la construction de chemins de fer supplémentaires peut prendre des années. Ce type de transport doit également pouvoir répondre aux exigences spécifiques de l'industrie, qui repose souvent sur le flux tendu, un domaine où le transport intermodal est moins efficace. Il reste

encore un fossé immense à combler pour répondre aux besoins du transporteur, qui préfère au final résoudre les problèmes aujourd'hui et non demain.

LA COMMISSION EUROPÉENNE A LANCÉ UN APPEL URGENT À SES PAYS MEMBRES POUR QU'ILS FOURNISSENT DAVANTAGE DE PLACES DE STATIONNEMENT (ET SURTOUT SÉCURISÉES). CELA ENCOURAGERAIT ÉGALEMENT DAVANTAGE DE FEMMES À ENVISAGER UNE CARRIÈRE COMME CONDUCTRICE DE CAMION.





DAF ET BERCO TRUCK COMPONENTS SONT FIERS DE VOUS PRÉSENTER

NOUVEAU

LES NOUVEAUX ACCESSOIRES DE COUCHAGE POUR VOTRE DAF XF EURO6

SUR-MATELAS DELUXE

SUR-MATELAS HYGIÈNE



- SUR-MATELAS EN MOUSSE DE HAUTE QUALITÉ
- POUR UN CONFORT DE SOMMEIL DU CONDUCTEUR AMÉLIORÉ
- POUR UN CONDUCTEUR REPOSÉ, EN FORME ET PROTÉGÉ
- SUR-MATELAS DE LUXE DÉDIÉ AU DAF XF EURO6

- UN SUR-MATELAS PERSONNEL POUR CHAQUE CONDUCTEUR
- POUR UNE MEILLEURE HYGIÈNE DU MATELAS
- VOTRE PROPRE ESPACE DE SOMMEIL PROPRE ET FRAIS
- ENROULABLE AVEC UNE SANGLE POUR UN TRANSPORT FACILE

POUR UN CONDUCTEUR REPOSÉ, EN FORME ET PROTÉGÉ



PÉNURIE DE CONDUCTEURS DE CAMION

REMISE EN QUESTION

Si l'augmentation des salaires peut fournir une solution à court terme et encourager davantage de jeunes à devenir des conducteurs de camion et à rester dans la profession à long terme, il semble que l'amélioration des conditions de travail constitue en fait la clé d'un succès durable. Et cela nécessite une réflexion sérieuse au sein du secteur. Concernant le transport international, il peut être possible de pallier l'isolement social des conducteurs en les autorisant à déteiler leur véhicule plus souvent qu'ils ne sont autorisés à le faire aujourd'hui. Cela permettrait aux conducteurs de faire des trajets plus courts et d'être plus souvent à la maison. Si l'on se fie aux progrès de l'informatique, cela devrait être possible. Cependant, le déteillage n'est pas toujours une option de distribution nationale, qui se taille la part du lion dans tous les transports. Encore une fois, nous devons nous tourner vers l'informatique pour trouver les solutions nécessaires, domaine où des améliorations peuvent être apportées dans de nombreux pays d'Europe. Avec une infrastructure routière spacieuse, de bonne qualité et dotée des équipements nécessaires, le conducteur national saura non seulement l'heure à laquelle il partira le matin, mais également celle à laquelle il peut espérer rentrer chez lui. Et c'est un aspect non négligeable, notamment pour les jeunes de nos jours.



Une infrastructure routière spacieuse et de bonne qualité peut aider à rendre la profession plus attrayante.



« NOUVELLE NORME EN MATIÈRE DE CONFORT DU CONDUCTEUR »

La production en série de la nouvelle génération de camions DAF, les XF, XG et XG+, a officiellement débuté chez DAF à Eindhoven. À l'occasion d'une cérémonie festive, le camion « Job One », un XG+ rouge équipé d'un moteur PACCAR MX-13 de 12,9 litres, a été livré par John Jorritsma à droite (Maire d'Eindhoven, où DAF a son siège social), et Harry Wolters (Président de DAF Trucks) à André Verbeek, directeur/propriétaire de Verbeek Agra Vision, et son fils Niels. Le XG+ est maintenant en route pour sa filiale Hennentransport Hoojier. « Outre sa fiabilité inégalée et ses faibles coûts au kilomètre, l'excellent niveau de confort du conducteur est également une raison importante de notre décision de choisir le DAF », explique André Verbeek. « Et avec le nouveau modèle haut de gamme XG+, DAF a encore une fois établi une nouvelle référence. Un facteur très important en ces temps de pénuries de main-d'œuvre importantes ». ■

Taiwan adore conduire des camions de « Hélán »

UN CAMION EST UNE ENTITÉ VIVANTE



Fait probablement peu connu, DAF est la marque européenne de camions la plus vendue à Taïwan depuis de nombreuses années. L'économie de cette île très développée repose fortement sur la logistique, un aspect dans lequel DAF a joué un rôle important grâce à ses véhicules commerciaux Euro 6 à la pointe de la technologie, efficaces et très propres.

Par Bert Roozendaal

La technologie propre des camions DAF concorde parfaitement avec l'attachement profond du peuple taïwanais à l'histoire, à la culture, au patrimoine scientifique et à la beauté naturelle de leur île, un fait qui nous est rapporté par Tom Wu Xinjun, directeur de YI SIAN Transport Inc., lors de notre rencontre pour parler de « son » Taïwan. « Je vis sur une île magnifique qui s'appelait autrefois Formosa et qui est dotée d'une histoire riche. Peu importe où vous allez sur l'île, les montagnes, la côte, les villes, elle est belle partout. Le peuple taïwanais est amical et vit en parfaite harmonie avec son environnement. »

LA RECHERCHE DE LA PROSPÉRITÉ

Avant tout, il y a une chose que les Taïwanais ont en commun : leur recherche de la prospérité. Ils ont travaillé très dur au cours des dernières décennies sur le développement de l'économie. C'est un pays très densément peuplé, avec 23,5 millions de personnes pour une superficie de seulement 36 192 km². En plus du respect qu'ils portent aux valeurs traditionnelles, les Taïwanais ont également un formidable esprit d'entreprise. Un proverbe taïwanais bien connu dit : « Si vous voulez la bénédiction de Dieu, apprenez d'abord à vous tenir debout et à aller de l'avant. »



Pour Tom Wu Xinjun, les camions sont un mode de vie

MADE IN TAIWAN

Cette ferme conviction en sa propre capacité a été très bénéfique pour l'île. En 2020, Taïwan a été classée 19e sur la liste des économies les plus riches du monde, devant l'Australie. L'expression « Made in Taiwan » est très utilisée dans le monde entier, quel que soit le lieu de production des marchandises ; au début du 21e siècle, la production nationale de Taïwan a commencé à croître si rapidement qu'une grande partie de la production réelle a dû être réalisée sur le continent chinois, à seulement 97 kilomètres de l'autre côté de la mer.

EXCÉDENT POSITIF

En 2020, les exportations de biens et de services de Taïwan ont été évaluées à 304 milliards d'euros, tandis que les importations ont été évaluées à 252 milliards. Cela a entraîné un excédent commercial très positif. Compte tenu de l'ampleur considérable de l'activité économique de Taïwan, les transports et la logistique sont essentiels au succès de l'île. Ils sont tout simplement le lubrifiant du moteur économique. En 2019, les transports ont contribué à hauteur de 7 % au produit intérieur brut du pays. Ce secteur est l'un des plus grands employeurs de Taïwan car le pays ne possède qu'un seul chemin de fer et la grande majorité des marchandises doit être transportée sur les routes de cette île de 400 kilomètres de long. Une grande partie de ce transport s'effectue entre les ports de l'île, dont Kaohsiung, au sud, est de loin le plus important.



Taïwan possède de nombreux ports, dont Kaohsiung, dans le sud, qui est de loin le plus grand

→ **UN CAMION EST UNE ENTITÉ VIVANTE**



YI SIAN Transport Inc., transporte des pièces automobiles, des produits chimiques, de l'eau et des boissons pour ses clients dans le centre et le sud de Taïwan

CAMIONS DE HÉLÁN

Formosa Plastics Group a bénéficié de l'utilisation prédominante du réseau routier de l'île pour le transport de marchandises. La société a introduit DAF sur l'île et il n'a pas fallu longtemps avant qu'elle ne devienne la « marque européenne leader » à Taïwan. Chaque semaine, DAF Trucks expédie un nouveau lot de pièces et de composants de ses usines d'Eindhoven et de Leyland à Taïwan, où ils sont assemblés par Formosa Plastics dans une usine ultramoderne de Dadu. Les transporteurs taïwanais sont toujours désireux de conduire les camions modernes depuis les Pays-Bas lointains, ou 'Hélán' comme ils l'appellent eux-mêmes. L'un de ces transporteurs s'appelle Tom Wu Xinjun, 43 ans. Sa société, YI SIAN Transport Inc., transporte des pièces automobiles, des produits chimiques, de l'eau et des boissons pour ses clients dans le centre et le sud de Taïwan. « Nous avons 10 camions qui pèsent entre 18,5 et 46 tonnes. Le tracteur DAF CF constitue la majeure partie de notre flotte, mais nous avons également un certain nombre de porteurs ».

LE TRANSPORT, UNE PASSION

Le transport fait partie de l'ADN de Tom Wu Xinjun. « Notre famille travaille dans le secteur du transport routier depuis de nombreuses générations. J'ai appris à conduire un camion avant même de quitter le lycée. Je peux conduire n'importe quel type de véhicule, à l'exception peut-être d'une locomotive de chemin de fer », dit-il, en ne montrant plus aucun signe de timidité lorsqu'il s'agit de son sujet de prédilection.

UN CAMION EST UNE ENTITÉ VIVANTE

« Notre famille était très pauvre. Mais grâce au revenu généré par notre camion, nous pouvions acheter assez de nourriture et de vêtements et j'ai pu aller à l'école. Je suis très attaché à mes camions. Pour moi, un camion est une entité vivante ». À Taïwan, il n'est pas rare que les opérateurs de transport proposent une prière pour la sécurité d'un camion lorsqu'ils prennent possession d'un véhicule neuf.



LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

Tom ne met cependant pas toute sa foi dans la sagesse des dieux. « Il faut 100 gouttes de sueur pour produire un grain de riz », explique-t-il. « Si je veux réussir, mes camions doivent non seulement rouler souvent et aller loin, mais aussi en toute sécurité. Je m'assure donc que chaque véhicule est entretenu dans les temps et vérifié par le conducteur avant de prendre la route. Le service d'entretien fourni par Formosa Automobile Sale Corporation vaut son pesant d'or. C'est pourquoi DAF est sans aucun doute ma marque préférée, en plus de ses performances et de son rendement énergétique exceptionnels ».



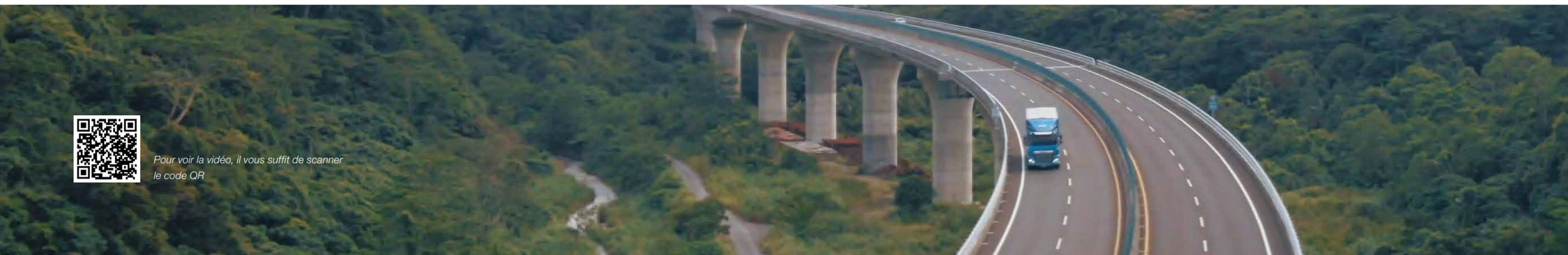
Tom Wu Xinjun aime toujours conduire lui-même un camion chaque fois que son travail de directeur d'entreprise le lui permet

RECHERCHE DE L'EXCELLENCE

Un entretien régulier, une bonne formation pour les conducteurs et un excellent service après-vente sont les pierres angulaires de YI SIAN Transport Inc. « Nous ne pouvons gagner la confiance des clients et les fidéliser que si nous livrons leurs marchandises à temps et en toute sécurité. Nous devons toujours atteindre l'excellence », explique Tom Wu Xinjun, qui aime toujours conduire lui-même un camion chaque fois que son travail de directeur d'entreprise le lui permet. Comme il le dit lui-même, même s'il peut aussi avoir une passion pour des choses comme la bonne nourriture, le transport est pour lui « un mode de vie ».



Pour voir la vidéo, il vous suffit de scanner le code QR



Une marque du groupe PACCAR depuis 25 ans

DAF POURSUIT SA CROISSANCE AU NIVEAU INTERNATIONAL



La construction de nouvelles usines de cabines ultramodernes à Westerlo constitue un élément important dans le développement de la nouvelle génération de camions DAF

EN 1996, DAF EST DEVENUE LA TROISIÈME MARQUE PACCAR APRÈS KENWORTH ET PETERBILT.

Il y a exactement un quart de siècle, DAF Trucks est devenu une filiale de PACCAR, l'un des constructeurs de camion les plus importants et les plus prospères au monde. Cela a marqué le début d'une véritable aventure pleine de succès dans laquelle les deux partenaires continuent de s'améliorer mutuellement.

Établie en 1905 comme fabricant de wagons de chemin de fer et d'équipement d'exploitation forestière, la société PACCAR a misé sur le marché des poids lourds en 1945. Cette année-là, la société a acheté l'entreprise Kenworth Motor Truck Company, puis en 1958, l'entreprise Peterbilt Motors Company. Les deux marques sont devenues des icônes sur les marchés nord-américains, sud-américains et australiens des camions, et des leaders dans leur domaine en termes de qualité. En 1996, DAF est devenue la troisième marque de camions de PACCAR.

« CENTRE D'EXCELLENCE »

Sous l'égide de PACCAR, DAF a mis en place une liste impressionnante d'investissements au cours des vingt-cinq dernières années. Parmi ces investissements figurent un tout nouveau centre d'essais de moteurs à Eindhoven, qui a permis à DAF de renforcer sa position de leader dans le développement de moteurs propres, fiables et extrêmement efficaces et même d'atteindre le statut de « Centre d'excellence » au sein du groupe PACCAR. Les moteurs PACCAR MX-13 de 12,9 litres et plus tard les moteurs PACCAR MX-11 de 10,8 litres ont reçu des éloges du monde entier et pas moins de 45 % de tous les camions Kenworth et Peterbilt sont désormais équipés d'un moteur PACCAR MX.

UN INVESTISSEMENT CONTINU

Des investissements importants sont également réalisés dans les nouveaux centres de distribution de pièces PACCAR à Eindhoven, Budapest, Madrid, Leyland et Moscou afin de garantir au client un service de pièces détachées de premier ordre. À Westerlo, en Belgique, où sont fabriqués les essieux et les cabines, DAF a récemment ouvert une toute nouvelle usine de peinture de cabine, la plus avancée et la plus respectueuse de l'environnement du genre dans le monde. Toutefois, l'investissement le plus important a porté sur le développement d'une toute nouvelle génération de camions pour le transport longue distance : les XF, XG et XG+. Avec ces nouveaux camions, DAF est devenu le premier constructeur à appliquer la nouvelle réglementation européenne en matière de masses et de dimensions et a établi une nouvelle référence dans le secteur en matière d'efficacité, de sécurité et de confort du conducteur. La construction de nouvelles usines de cabines ultramodernes à Westerlo constitue un élément important dans le développement de ces camions innovants. Les nouveaux XF, XG et XG+ représentent une toute nouvelle plateforme de véhicule extrêmement économe en énergie, entièrement préparée pour les chaînes cinématiques du futur, et respectant les exigences des moteurs électroniques, hybrides rechargeables, piles à combustible et moteurs à combustion d'hydrogène. DAF est également un chef de file mondial dans le développement de concepts de chaîne cinématique alternative.



DAF est également un chef de file mondial dans le développement de concepts de chaîne cinématique alternative, comme le montre ce LF Electric

LE PLUS GRAND CONSTRUCTEUR DE CAMIONS

Les investissements actuels et futurs de la société DAF démontrent sa détermination à poursuivre sa croissance sur le marché mondial. DAF est aujourd'hui l'un des plus grands constructeurs de camions en Europe et celui avec la plus forte croissance sur le continent, où sa part de marché sur le segment des poids lourds est passée de 9 % en 1996 à plus de 16 % en 2020. DAF domine le marché au Royaume-Uni, aux Pays-Bas, en Pologne, au Portugal, en Hongrie et en Bulgarie et est le premier acteur du segment des tracteurs en Europe.

CROISSANCE MONDIALE

Dans le même temps, DAF poursuit sa croissance en dehors de l'Europe, notamment en Amérique du Sud, en Russie, en Afrique et en Asie, où le concept de camion européen domine le marché et où la qualité et l'efficacité des camions DAF sont très fortement appréciées. Par exemple, DAF est aujourd'hui la plus grande marque européenne de camions à Taïwan, où les camions DAF sont assemblés localement. En 2013, une toute nouvelle usine d'assemblage DAF s'est ouverte au Brésil. En 2021, DAF a été élu pour la quatrième fois « Marque de l'année » au Brésil par le groupe de l'industrie automobile FENABRAVE. DAF s'est également solidement implanté en Australie, au Chili, au Pérou, en Équateur et en Colombie, en partie grâce à la position de leader déjà occupée dans ces territoires par Kenworth.

DRIVEN BY QUALITY

Avec une offre de camions et de services exceptionnelle, ainsi qu'un réseau dense de distributeurs professionnels et indépendants, DAF est parfaitement positionné pour poursuivre sa croissance à l'échelle mondiale. Une société PACCAR fière « driven by quality » ! ■



Des investissements importants ont également été réalisés dans de nouveaux centres de distribution de pièces PACCAR, comme ici à Ponta Grossa, au Brésil.

SILENCE COMPLET. DANS LA CABINE ET DANS LA RUE

Par : Guus Peters
Photos : Marieke van Grinsven

Les véhicules électriques investissent tranquillement la rue sur deux fronts, les voitures électriques prenant discrètement leur place dans la société d'une part et se déplaçant dans le silence complet de l'autre. Les résultats d'un projet pilote mené par le conseil municipal de Rotterdam avec des véhicules électriques d'élimination des déchets ont été très positifs. La division de ramassage des ordures du conseil a non seulement commencé à utiliser le DAF CF Electric, mais les employés ont également participé à son développement. « Les réactions ont été très positives ».



LE PLUS SURPRENANT, C'EST QUE TOUTE L'OPÉRATION SE DÉROULE DANS UN SILENCE ÉTONNANT.

Apposé sur les côtés du camion blanc et vert DAF FC pour la collecte des déchets qui s'approche silencieusement le long de la rue Spartastraat à Rotterdam, le slogan signifie « Je suis chargé positivement ». Le camion s'arrête juste en face du stade du Sparta FC, ou « The Castle », comme on le connaît localement. Le conducteur, Paul Keijzer, en descend et attache la télécommande du camion. L'énorme bras de la grue HIAB XS 211 W s'active et il ne lui faut que quelques secondes pour soulever un gros conteneur de déchets et le sortir de son emplacement souterrain. Le conteneur passe au-dessus du camion et se vide avant que Paul Keijzer ne le replace parfaitement dans la cavité carrée de la chaussée. M. Keijzer rentre ensuite dans son camion, puis s'en va.

SANS ÉMISSION

Le plus surprenant, c'est que toute l'opération se déroule dans un silence étonnant, à part la légère accélération du camion brisant le silence dans la rue. C'est parce que le DAF CF en question est un modèle électrique. Dans le cadre de son projet pilote, le conseil municipal de Rotterdam a acquis quatre véhicules entièrement électriques de ramassage des ordures qui ont été utilisés quotidiennement au cours des dix-huit derniers mois. « L'Union européenne a décrété que nous devons tous réduire nos émissions de CO₂. Le commissaire européen Frans Timmermans a fixé un certain nombre d'objectifs auxquels nous nous sommes engagés pleinement au conseil municipal de Rotterdam », déclare Paul van Emmerik, directeur des ventes au département transport et matériaux du conseil. « Notre flotte comprend environ 1 500 véhicules, qui doivent tous être propres d'ici 2050 ; c'est pourquoi nous avons lancé un certain nombre de projets pilotes avec des véhicules électriques. Ce DAF CF Electric est notre premier camion de ramassage des ordures entièrement électrique ».

SILENCE

Nous rencontrons Paul van Emmerik au centre d'entretien du conseil municipal de Rotterdam sur Kleinpolderplein. Les véhicules diesel vont et viennent dans le fond, mais ceux qui ouvrent bien les yeux (et les oreilles) ne manqueront pas de remarquer le passage silencieux des véhicules entièrement électriques. Les balayuses de rue et les trotinettes électriques du service de gestion du stationnement passent en silence tandis que les scancars entièrement électriques Nissan LEAF du conseil attendent leur tour aux stations de charge. Le DAF CF Electric dispose de son propre chargeur rapide sur site et il est constamment utilisé. « Ce véhicule a été spécialement acquis pour vider les conteneurs à

trémie. Nous avons également un certain nombre de camions avec chargeur à l'arrière pour vider les mini-conteneurs, comme ceux que vous trouvez dans les espaces publics », explique M. van Emmerik.

CAPACITÉ

Au cours de notre conversation avec Paul van Emmerik, le mot « capacité » utilisé à plusieurs reprises fait référence à deux choses distinctes : il indique premièrement la charge maximale qu'un véhicule peut transporter, et deuxièmement, il se réfère à la charge de la batterie dans les véhicules électriques. M. van Emmerik : « Ce camion peut transporter jusqu'à cinq tonnes et demie de déchets. Avec un camion à énergie électrique, le poids de la batterie signifie que vous devez sacrifier une partie de la capacité de charge. C'est un compromis que vous devez faire. Nous attendons des améliorations majeures dans la technologie des batteries, un processus qui est déjà en cours en fait. Au cours du développement de ce camion, par exemple, la capacité des batteries a été doublée pour la même masse et le même volume ».

Paul van Emmerik :

« AU COURS DU PROCESSUS DE DÉVELOPPEMENT, LA CAPACITÉ DES BATTERIES A ÉTÉ DOUBLÉE EN UTILISANT LA MÊME MASSE ET LE MÊME VOLUME ».



LE CONSEIL MUNICIPAL DE ROTTERDAM DISPOSE DE SA PROPRE INFRASTRUCTURE DE CHARGE POUR LES VÉHICULES.

BATTERIE DE RECHARGE

De toute évidence, un camion électrique nécessite d'être rechargé plus souvent qu'un diesel n'a besoin de faire le plein. « L'un des plus grands défis du développement des camions électriques repose sur la charge de la batterie », déclare Paul van Emmerik. « D'une part parce que vous avez besoin d'une certaine quantité de kilowatts (capacité de charge) et de l'autre parce que la charge prend du temps. Dans un camion, c'est le conducteur qui coûte le plus cher, donc nous voulons la plus grande capacité de charge possible dans le plus court laps de temps. Et c'est un véritable challenge pour nous ici à Rotterdam. Nous avons une batterie de recharge dans un conteneur qui peut être utilisée lorsque l'activité se tend. Cependant, ils n'ont pas ce genre de problème au groupe HVC d'Alkmaar, par exemple, où ils utilisent aussi des camions DAF électriques. La société de traitement des déchets HVC dispose de sa propre centrale électrique juste à côté : l'usine d'incinération d'Alkmaar. Nous n'avons pas ce luxe ».



Pourquoi l'Huile PSQL 2.1E ?

Les spécifications de la nouvelle norme d'Huiles DAF ont été développées et testées dans 7 domaines de performance en collaboration avec Chevron Lubricants, l'un des plus grands fabricants de lubrifiants de qualité au monde. L'Huile PSQL 2.1E dépasse les normes ACEA dans chacun d'entre eux. La nouvelle norme :

- Réduit les coûts d'exploitation
- Réduction de la consommation de carburant
- Protection contre l'usure accrue
- Performances propres
- Rétrocompatibilité

Chaque camion mérite la meilleure huile moteur. Par conséquent, utilisez la nouvelle norme d'Huile DAF pour obtenir les performances optimales de votre camion.



COLLECTE ÉLECTRIQUE DES ORDURES

DÉVELOPPEMENT

Ce n'est pas une coïncidence si Paul van Emmerik se réfère à HVC parce que le conseil municipal de Rotterdam et HVC de la ville néerlandaise d'Alkmaar travaillent en étroite collaboration avec les entreprises de gestion des déchets Cure à Eindhoven et Rova à Zwolle sur le développement des véhicules électriques de ramassage des ordures DAF, comme ceux utilisés ici. « Pour ce projet, une demande de subvention a été présentée à l'agence néerlandaise des entreprises RVO qui en octroie pour des projets innovants. » Par conséquent, les parties concernées partagent-elles leurs expériences entre elles ? « Oui. Nous organisons des réunions d'évaluation et discutons de nos constatations et des domaines d'amélioration possibles. Par exemple, l'énergie récupérée lors du freinage a été considérablement améliorée au fil du temps », selon M. van Emmerik.

CALME ET SILENCE

Rotterdam a choisi un certain nombre de conducteurs pour les camions électriques. « Toutes ces personnes sont profondément engagées dans les camions propres et neutres en termes de rejet de CO₂. Il s'agit de conducteurs qui portent un véritable intérêt depuis longtemps à ces types de véhicule. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons présenté le camion comme un prototype pour que les conducteurs prennent conscience que tout ne sera pas toujours comme dans leurs attentes », déclare Paul van Emmerik, qui ajoute que de nombreux conducteurs sont très satisfaits du calme et du silence qu'offre la cabine, ce qui rend leur travail encore plus agréable. « Et ils apprécient également de ne recevoir aucune plainte de la part des résidents au sujet du bruit lorsqu'ils doivent partir tôt le matin. D'un autre côté, les conducteurs doivent s'arrêter plus souvent pour recharger et s'habituer à utiliser l'énergie d'une manière différente. Cela prend du temps et demande des efforts. Par conséquent, nous recherchons une plus grande capacité de batterie et l'évolution de la technologie rend déjà cela possible. C'est aussi l'une des raisons pour lesquelles le camion sera bientôt de retour chez DAF ».

BRUIT

Selon Paul van Emmerik, le CF Electric émet un bruit faible, en partie pour avertir les autres à proximité, mais le niveau de bruit est bien inférieur à celui d'un camion



LE DAF CF ELECTRIC EN ACTION SUR LA SPARTASTRAAT À ROTTERDAM.

zone zéro émission dans le centre-ville d'ici 2025, un projet extrêmement important pour Rotterdam. Le conseil prévoit de présenter une politique destinée à autoriser uniquement les véhicules propres dans le centre de la ville. Les autobus des transports publics sont déjà entièrement électriques, par exemple, et en plus d'être propres, ils ne font pas de bruit. C'est une véritable bouffée d'air frais pour la ville ».

RÉACTION POSITIVE

Le conducteur Paul Keijzer, qui travaille pour le conseil depuis 33 ans, a également reçu beaucoup de réactions positives à l'égard de son DAF électrique. « Parfois, les gens viennent me voir dans la rue pour me poser des questions sur le camion. Récemment, un autre conducteur de camion à ordures est venu me voir dans le centre-ville ; il était tellement enthousiaste qu'il ne cessait de me poser des questions », explique Paul Keijzer.

PRISE DE RELAIS

Paul van Emmerik a entendu beaucoup de bonnes réactions à l'égard des camions électriques de ramassage des ordures. « La plupart des gens disent qu'ils ont une belle esthétique, avant d'ajouter : « mais ils doivent coûter très chers ». Et c'est vrai, ces camions sont relativement coûteux, c'est pourquoi le gouvernement néerlandais doit soutenir le développement des véhicules et en promouvoir l'utilisation. Pour les entreprises de transport

avant que le camion à ordures électrique commence à prendre le relais du diesel. Ce n'est vraiment qu'une question de temps ».



Pour voir la vidéo, il vous suffit de scanner le code QR

Paul Keijzer :

« PARFOIS, LES GENS VIENNENT ME VOIR DANS LA RUE POUR ME POSER DES QUESTIONS SUR LE CAMION ».



« Une plus grande disponibilité en plus de la réduction des coûts »

LA DEUXIÈME ET TROISIÈME VIE D'UN DAF

Une vie, deux vies, voire plus. Les camions DAF ont en réalité au moins trois vies, selon Marty van den Dungen, directeur des ventes de camions d'occasion chez DAF. « De plus en plus de distributeurs proposent maintenant des camions d'occasion à leurs clients en plus des véhicules neufs afin de leur fournir des solutions sur mesure ».

Par : Guus Peters

Selon Marty van den Dungen, le terme « d'occasion » n'est même pas un bon mot pour la gamme de camions de DAF Used Trucks. Il préfère le terme « quasi neuf ». « Tout simplement parce qu'ils sont encore de si bonne qualité. Nous connaissons le parcours d'entretien, nous remettons les camions en parfait état et nous proposons même une garantie d'un an pour un DAF d'occasion ».

M. van den Dungen est directeur des ventes chez DAF Used Trucks depuis 2016 et, au cours de ces cinq années, il a constaté une augmentation spectaculaire de la disponibilité des camions qui ont déjà accumulé un certain nombre de kilomètres. « Nous reprenons maintenant plus de 12 000 véhicules chaque année par le biais de divers canaux : flottes de location, contrats de leasing et garantie de valeur résiduelle de rachat de DAF. Pour vous donner une idée de l'évolution des choses : il y a quelques années, ce nombre était autour de 3 500. Nous supervisons le processus de réintroduction des véhicules sur le marché par l'intermédiaire de l'organisation centrale d'Eindhoven, en collaboration avec les organisations des pays où nous avons un centre de vente dédié aux camions d'occasion ».

CENTRES DÉDIÉS AUX CAMIONS D'OCCASION

Au moment où nous parlons avec M. van den Dungen, un brabançon de 55 ans plein d'énergie fort de plus de trente ans d'expérience chez DAF, il rentre juste de Hongrie où il a ouvert un nouveau centre de vente de camions d'occasion DAF Used Truck. Au cours des dernières années, DAF a investi massivement dans ses propres centres de vente de camions d'occasion, qu'on peut trouver désormais à Lyon, Paris, Prague, Varsovie, Budapest, Nyíregyháza et Dieburg en Allemagne. « Nous vendons au moins la moitié des DAF d'occasion par l'intermédiaire de notre propre réseau de distributeurs ».

PRÊT DEMAIN

La qualité des camions d'occasion est aujourd'hui excellente, ce qui en fait une alternative très attrayante à un véhicule neuf. « Naturellement, un camion d'occasion qui a entre un et trois ans



Marty van den Dungen, directeur des ventes de camion d'occasion chez DAF. « De plus en plus de distributeurs proposent maintenant des camions d'occasion à leurs clients en plus des véhicules neufs afin de leur fournir des solutions sur mesure ».

est moins cher qu'un camion neuf », déclare M. van den Dungen. « Mais la disponibilité du camion est également un facteur important, car les délais de livraison des camions neufs sont de plus en plus longs. S'il s'agit simplement d'acquérir un camion neuf, le client est souvent prêt à attendre encore six mois. Mais lorsque votre charge de travail augmente, vous avez besoin de deux choses : un camion et un conducteur. Alors qu'aujourd'hui c'est un véritable défi de trouver des conducteurs en Europe, nous pouvons au moins nous occuper de l'autre versant du problème : le camion. Dans ce cas, nos camions First Choice sont un choix idéal car ils sont parfaitement entretenus et prêts à parcourir encore quelques centaines de milliers de kilomètres sans problème. Et dans certains cas, ces camions sont prêts à rouler demain ».

GARANTIE

« Nous avons des directives claires sur les spécifications optiques et techniques que les camions d'occasion DAF doivent respecter afin de garantir que les deuxième et troisième propriétaires vont acquérir le type de camion fiable qu'ils attendent d'une entreprise comme DAF », explique Marty van den Dungen. « Et nous proposons aussi notre garantie First Choice, bien sûr, qui offre une garantie complète pour les véhicules de moins de quatre ans ayant 500 000 kilomètres au compteur. Pour les camions jusqu'à cinq ans et 600 000 kilomètres, nous proposons une garantie d'un an sur la chaîne cinématique ». Lorsque vous ajoutez les contrats d'entretien MultiSupport et l'option de financement ou de leasing par l'intermédiaire de PACCAR Financial, vous arrivez à une seule conclusion : l'acheteur ne court aucun risque avec un camion d'occasion DAF.



CAMION IDÉAL

Marty van den Dungen le confirme : « Un XF est construit pour parcourir au moins 1,6 million de kilomètres. Ainsi, un véhicule ayant quatre ou cinq cent mille au compteur a au moins deux autres vies devant lui. Nombre de nos gros clients en Europe nous renvoient des camions qui ont été achetés neufs. Leurs spécifications sont parfaites ; Super Space Cab, jupes latérales, climatisation de stationnement, lampes LED... Bref, le camion idéal que nous pouvons vendre partout en Europe. Ces véhicules continuent souvent leur vie en leasing opérationnel et nous sont de nouveau renvoyés après environ trois ans. Cela signifie que nous les vendons deux fois, ou trois fois en réalité : une fois neuf et deux fois en tant que camion d'occasion. La première fois qu'ils reviennent, ils ont entre 250 000 et 400 000 kilomètres au compteur, puis autour de 700 000 quand ils reviennent après avoir roulé pendant encore trois ans. À ce stade, un DAF n'a même pas atteint la moitié de sa durée de vie ».

CENTRES DÉDIÉS AUX CAMIONS D'OCCASION DAF

DAF possède un certain nombre de centres de camions d'occasion dans différents pays d'Europe, avec des centaines de camions d'occasion DAF disponibles. Les centres se situent en :

Allemagne	Dieburg
France	Lyon, Paris
Hongrie	Budapest, Nyíregyháza
Pologne	Varsovie
Espagne	Madrid (en construction)
République tchèque	Prague
Internet :	www.dafusedtrucks.com/ daf-used-trucklocator



Aziz Uzunkaya : « Mes conducteurs turcs sont souvent loin de chez eux pendant des semaines. Ils méritent donc la cabine la plus spacieuse et la plus confortable du marché ».

DÉFI

Selon Marty van den Dungen, adapter un véhicule aux besoins spécifiques d'un client est l'un des défis les plus intéressants pour les distributeurs de camions d'occasion. « Ils choisissent toujours un camion parmi ceux qu'ils ont sur place, ce qui n'est généralement pas un problème compte tenu de la gamme de camions que nous proposons. Mais parfois, il faut modifier les couleurs de la cabine pour répondre aux besoins du client ou le camion doit être équipé d'options comme une prise de force ou une unité hydraulique. Et parfois, le véhicule sera équipé d'un seul réservoir lorsque le client en voudra deux. Quoi qu'il en soit, nous sommes toujours à la hauteur du défi ». Il ne le dit peut-être pas avec ces mots-là mais sur le fond, le message est : Que voulez-vous de plus ? « Si vous avez besoin d'un camion demain, n'y allez pas par quatre chemins, prenez un véhicule d'occasion. Ou, plus précisément, un camion quasi neuf qui a roulé sa bosse ».

AZIZ UZUNKAYA : « DES VÉHICULES D'OCCASION AUSSI PERFORMANTS QUE DES VÉHICULES NEUFS »

Aziz Uzunkaya a commencé en 1997 comme opérateur de transport avec un seul camion. Aujourd'hui, il gère une flotte de 60 véhicules, dont 85 % portent l'écusson DAF sur leurs calandres. Le siège social de sa société UZUNKAYA SPEDITION & TRANSPORTE se trouve à Prague et son activité repose principalement sur le transport de pièces automobiles. Les conducteurs d'Aziz font des allers-retours entre la Turquie, la Belgique et le Danemark. Aziz a récemment ajouté 29 camions d'occasion DAF XF Super Space Cab à sa flotte. Pourquoi pas de camions neufs ? « C'est simple », répond-il. « Ces camions sont littéralement aussi performants que les neufs, les coûts d'exploitation sont faibles et l'entretien fourni par DAF Used Truck est excellent. J'ai pu financer 25 camions par l'intermédiaire de PACCAR Financial ». Il a également délibérément choisi la plus grande cabine construite par DAF : la Super Space Cab. « Mes conducteurs turcs sont souvent loin de chez eux pendant des semaines », explique-t-il. « Ils méritent donc la cabine la plus spacieuse et la plus confortable du marché ».

DAF LANCE LES STATIONS DE CHARGE PACCAR

Afin d'offrir à ses clients un service complet, DAF a lancé une série complète de stations de charge PACCAR de haute qualité pour les camions électriques et les véhicules de livraison.

L'offre se compose d'un programme complet de stations de charge fixes d'une capacité allant de 20 kW à 360 kW. Pour garantir une flexibilité optimale, des chargeurs mobiles d'une capacité de 24 kW à 40 kW sont également disponibles. Conçus pour une charge rapide, les chargeurs de 120 kW et 180 kW sont destinés aux flottes qui utilisent des véhicules électriques sur plusieurs trajets ou rotations. La station de charge PACCAR de 360 kW est l'unité la plus puissante. Elle peut recharger complètement un véhicule en moins de deux heures ou rapidement deux véhicules en même temps.

3 MILLIONS D'ESSIEUX



Récemment, DAF Trucks Vlaanderen en Belgique a produit son 3 millionième essieu, une étape qui coïncide avec le 50ème anniversaire de l'usine d'essieux de Westerlo. Pour garantir des performances optimales et l'efficacité de ses chaînes cinématiques, DAF Trucks a développé et fabriqué la quasi-totalité de ses propres essieux pendant une grande partie de sa longue histoire. En 1971, la production a été transférée dans une nouvelle usine de Westerlo, où sont également fabriquées les cabines de haute qualité de DAF. Chaque jour, plus de 600 essieux avant et arrière sont fabriqués dans l'usine située sur l'autoroute A13 entre Liège et Anvers. En plus des essieux pour camions, DAF Trucks Vlaanderen produit également plusieurs milliers d'essieux chaque année pour les véhicules spécialisés, ainsi que pour les constructeurs de bus et de cars. Ces essieux sont utilisés partout dans le monde, généralement en combinaison avec des moteurs PACCAR fabriqués par DAF.

PACCAR FINANCIAL EUROPE FÊTE SES 20 ANS

PACCAR Financial Europe fête son 20e anniversaire. Au cours des deux dernières décennies, la société est devenue la plus importante société de financement en Europe pour les clients et les distributeurs souhaitant acquérir un camion DAF.

Une équipe de 375 employés professionnels et passionnés fournit aux clients de DAF des produits et services financiers de pointe créés spécifiquement pour le secteur des transports.

Présent dans 16 pays

PFE est désormais actif dans pas moins de seize pays en Europe et finance un camion DAF neuf sur trois. Au fil des ans, PFE a enrichi son offre de services pour y inclure le financement et les exigences administratives de réparations et d'entretien, d'assurance et de taxe routière, pour n'en citer que quelques-uns. Récemment, l'entreprise a également lancé avec succès son service de financement transfrontalier.

Aujourd'hui, PACCAR Financial Services Europe, dont PacLease est une filiale, compte plus de 55 000 camions dans son

portefeuille. En plus du financement, PFE facilite également la vente de camions d'occasion pour DAF et PFE dans un nombre croissant de centres de camions d'occasion DAF en Europe.



CONDUCTEURS DE CAMIONS ÉLECTRIQUES EN DEVENIR

Leyland Trucks participe à un projet visant à aider les transporteurs du Royaume-Uni à passer aux camions électriques. Il s'agit d'équiper 20 véhicules DAF LF Electric, ainsi que l'infrastructure de charge requise, d'enregistreurs de données pour aider le ministère des Transports du gouvernement à promouvoir l'utilisation de camions entièrement électriques.

Au cours du projet pilote, Leyland Trucks travaillera en collaboration avec divers utilisateurs finaux du secteur public. Le National Health Service utilisera 11 camions DAF LF Electric pour le transport général à travers le Royaume-Uni. Les 9 véhicules restants seront mis à la disposition de diverses autorités locales pour la collecte des déchets recyclables et la livraison aux écoles.



COMMANDE DE 200 CF POUR LA COLOMBIE

Il s'agit de la commande la plus importante jamais passée pour DAF Trucks en Amérique du Sud : 200 camions commandés par la société GRUPO PRODES. Les véhicules sont tous des tracteurs 6x4 à trois essieux pour le transport de marchandises telles que la bière, les boissons non alcoolisées et les fruits tropicaux dans des zones inhospitalières de Colombie.

GRUPO PRODES est l'une des plus grandes sociétés de transport du pays, avec une flotte d'environ 1 500 camions et 2 000 remorques. « Notre flotte se compose de marques et de types de châssis différents, nous avons donc beaucoup de véhicules que nous pouvons utiliser à titre de comparaison. En termes de confort, de consommation de carburant, de maniabilité et de fiabilité, le CF joue vraiment dans une classe à part », explique Federico Medina, directeur des transports chez GRUPO PRODES. « Nous avons donc augmenté notre commande initiale de 150 camions à 200 ».

Conditions exigeantes

En termes d'allure, les camions DAF ressembleront aux CF ordinaires, mais « sous le capot », ils seront prêts à endurer des conditions très difficiles : GRUPO PRODES a commandé un châssis poids lourd à DAF avec un tandem extra-robuste pour une traction maximale, ce qui permettra aux véhicules de rouler jour après jour dans les conditions les plus exigeantes.



DE NOUVEAUX CAMIONS PRENNENT VIE NUMÉRIQUEMENT

Grâce à une incroyable application de réalité augmentée et à une expérience DAF virtuelle sans précédent, DAF est désormais en mesure de présenter les nouveaux camions XF, XG et XG+ sur les écrans d'ordinateur et les appareils mobiles. Il s'agit d'une première dans le secteur des camions.

D'un simple geste, les nouveaux XF, XG et XG+ s'affichent sur l'écran d'un téléphone mobile ou d'une tablette dans l'application de réalité augmentée interactive New Generation DAF (téléchargement gratuit depuis Google Play et les boutiques d'applications Apple). Le camion peut alors être envoyé vers n'importe quel emplacement virtuel de votre choix. Vers un parking, par exemple, ou même votre salon. Confortablement installés dans leur propre fauteuil, les utilisateurs de l'application peuvent explorer l'intérieur et l'extérieur du véhicule, dans les moindres détails et sous tous ses angles.



Outre l'application New Generation DAF, DAF introduit également l'expérience virtuelle DAF, disponible sur startthefuture.com. Elle propose des émissions, des présentations, des vidéos et un chat en direct. Les visiteurs peuvent même s'inscrire pour une conduite virtuelle des camions XG et XG+ de nouvelle génération. Vous pouvez même visiter le musée DAF et commander divers produits DAF sur la boutique en ligne virtuelle. L'application a été nommée pour le prestigieux prix international de communication numérique « *Digital communication Awards* ». Depuis 2011, ce prix a été décerné chaque année par l'Université Quadriga de Berlin à des projets et des campagnes en ligne exceptionnels du monde entier.

LE DAF XF REMPORTE UN TROISIÈME TITRE DE « FLEET TRUCK OF THE YEAR » (CAMION DE FLOTTE DE L'ANNÉE)

Pour la troisième année consécutive, le DAF XF a été nommé « Fleet truck of the year » (camion de flotte de l'année) lors des prestigieux Motor Transport Awards au Royaume-Uni. C'est la première fois dans l'histoire des remises de prix qu'un camion a réussi un triplé.

« DAF Trucks a présenté un certain nombre d'innovations importantes pour s'assurer que son meilleur modèle reste en tête des ventes », a écrit le jury dans son rapport. « Le camion XF a plus que fait ses preuves ».

« Pour les transporteurs, DAF est synonyme de fiabilité, d'efficacité et de confort », déclare Laurence Drake, directrice générale de DAF Trucks Royaume-Uni. « Ce triplé incroyable est une preuve supplémentaire de la qualité et des performances exceptionnelles du XF. Associé à notre excellente organisation de distributeurs et de services, le modèle XF constitue une proposition commerciale remarquable ».

De gauche à droite, Alexander Armstrong (hôte lors des MT Awards), Laurence Drake (Directeur Général de DAF Royaume-Uni) Et Steve Hobson (du magazine Motor Transport).



NEW GENERATION DAF

Numéro Un toutes catégories



XF XG XG+



La nouvelle génération DAF XF, XG et XG+ établit de nouvelles normes en matière d'efficacité, de sécurité et de confort du conducteur. C'est pourquoi ils ont été élus "International Truck of the Year 2022".

Visitez **startthefuture.com** et découvrez pourquoi ces camions qui changent la donne sont numéro un à tous niveaux.