

Nouvelles versions de châssis, nouveaux essieux

DAF élargit sa gamme destinée au secteur de la construction et du chantier

Afin de fournir aux transporteurs des véhicules spécialement conçus pour répondre à leurs besoins, DAF Trucks étend sa gamme afin d'y ajouter un certain nombre de nouvelles configurations, notamment un porteur 8x4 à train tandem moteur et essieu fou arrière directeur. Le fabricant néerlandais de camions présente également son essieu avant d'une capacité de 10 tonnes qu'il a développé et fabriqué lui-même, ainsi qu'un tout nouvel essieu fou 7,5 tonnes. Avec ces nouveaux produits, DAF affiche sa volonté d'étendre sa gamme destinée au secteur des porteurs et plus particulièrement aux véhicules utilisés dans le domaine de la construction et du chantier.

- Une gamme d'essieux élargie
 - Nouvel essieu avant de 10 tonnes
 - Permet d'éviter toute surcharge en cas de chargement partiel
 - Destiné à être utilisé lorsqu'une grue de manutention est située juste derrière la cabine
 - Nouvel essieu fou 7,5 tonnes
 - Corps d'essieu ultra-rigide, coulé sous pression
 - Poids réduit
 - Capacité de charge statique de 26 tonnes
- Nouvelles configurations de véhicules
 - Porteur FAW 8x4 CF et XF à train triple avec tandem moteur et essieu fou arrière directeur
 - Charge utile brute pouvant atteindre 27 tonnes
 - Excellente maniabilité
 - Rayon de braquage très court

- Porteur CF 10x4 doté d'un train tandem moteur et d'un essieu poussé directeur
 - Châssis de benne prévue pour une utilisation intensive
 - Conversion par Estepe
 - PTC technique de 49 tonnes
 - Charge utile nette d'environ 30 tonnes
- Le porteur 8x2 doté de deux essieux avant directeurs et d'un essieu fou arrière directeur est désormais disponible en version XF
 - PTC de 37 tonnes
- Camion XF FTM 8x4 destiné au transport exceptionnel
 - Poids total roulant jusqu'à 120 tonnes
 - Capacité de charge technique de 41 tonnes
- Les services DAF offrent une efficacité de transport maximale aux opérateurs du secteur de la construction

« 2018 a été une année historique pour DAF, a déclaré Richard Zink, directeur du marketing et des ventes, et membre du conseil d'administration de DAF Trucks. Nous avons terminé l'année en tant que deuxième marque de camions la plus vendue en Europe, avec une part de marché de 16,6 % dans la catégorie poids lourds. Nous avons été leaders sur le marché dans pas moins de sept pays avec une production record de 67 000 camions. En Allemagne, le plus gros marché des camions en Europe, nous avons été une fois encore la plus grande marque d'importation. Par ailleurs, DAF est le leader incontesté sur le marché européen des tracteurs depuis plusieurs années maintenant ».

L'entreprise prévoit de poursuivre sa croissance. « C'est la raison pour laquelle nous avons l'intention de renforcer notre position concurrentielle sur le marché des porteurs et des véhicules de chantier, a poursuivi M. Zink. Il s'agit d'un secteur au potentiel de croissance considérable pour DAF. Nous proposons une large gamme de châssis et d'essieux robustes, de chaînes cinématiques performantes et de cabines confortables. DAF propose le meilleur camion pour chaque application ».

Nouveaux essieux

DAF développe et fabrique ses propres essieux depuis 1958. Par conséquent, ces derniers sont parfaitement adaptés aux nombreux types de châssis proposés par la marque. Les essieux DAF se caractérisent par leur haut niveau de fiabilité et leur longue durée de vie ainsi que par leur poids réduit et leur coefficient de frottement interne faible, autant de facteurs qui permettent de réduire les coûts d'exploitation tout en augmentant la charge utile.

Nouveauté : essieu avant 10 tonnes

Outre les essieux avant de 7,5, 8 et 9 tonnes déjà existants, DAF proposera également une version 10 tonnes sur les modèles CF et XF à partir du deuxième semestre de cette année. Ceci se révèle particulièrement intéressant pour les applications du secteur de la construction où l'avant du camion est lourdement chargé lorsque, par exemple, une grue de manutention est située juste derrière la cabine. Le nouvel essieu avant 10 tonnes évite ainsi tout risque de surcharge en cas de chargement partiel et dispose d'une suspension parabolique à trois ressorts à lames. Le nouvel essieu avant 10 tonnes est disponible pour les versions CF et XF équipées d'un essieu avant simple et d'un moteur PACCAR MX-11 ou MX-13.

Nouveauté : essieu fou 7,5 tonnes en monte simple

DAF lance également un tout nouvel essieu fou 7,5 tonnes en monte simple. Il dispose d'un corps d'essieu inédit, coulé sous pression, encore plus robuste et beaucoup plus rigide, alors que son poids a été réduit de 10 kg. La capacité de charge statique a même augmenté de 25 % à 26 tonnes, un élément important à prendre en compte lorsque la charge repose brièvement sur l'essieu le plus en arrière au cours du chargement et du déchargement.

Dans le secteur de la construction, le nouvel essieu fou 7,5 tonnes convient parfaitement aux porteurs destinés à un usage moins intensif, notamment à la livraison de conteneurs et au transport de pierres, lorsque la grue se situe à l'arrière du camion. En Allemagne, ce type d'essieu fou est souvent monté sur des camions équipés de systèmes BDF de caisse amovible très répandus dans le pays. Le nouvel essieu fou est également disponible sur les versions de tracteurs CF et XF, et peut

s'avérer utile notamment en cas de remorquage de véhicules surbaissés et de PTR supérieurs à 44 tonnes.

Essieu tandem pour les modèles CF et XF

Pour les camions CF et XF 6x4 et 8x4 circulant régulièrement hors route ou nécessitant une traction supplémentaire, DAF propose une gamme de tandems à entretien réduit.

Le premier du genre est le SR1132T, un tandem 19 tonnes à simple réduction, ressorts à lames et freins à disque ou à tambour. Il est utilisé sur les châssis 8x4 allégés pour toupie à béton.

Pour les chargements plus lourds, DAF propose des modèles 21 et 26 tonnes à simple réduction. Monté sur les porteurs et les tracteurs à trois ou quatre essieux, le train tandem à simple réduction SR1360T est équipé de freins à disque et d'une suspension pneumatique.

La gamme DAF comprend également un train tandem 21 et 26 tonnes à moyeux réducteurs, le HR1670T, qui peut être équipé d'une suspension pneumatique ou de ressorts à lames et de freins à tambour. Cet ensemble est non seulement adapté à un usage intensif, mais il se prête aussi aux applications tout-terrain.

La disponibilité d'au moins dix réductions finales (de 3,46:1 à 7,21:1, selon le type de tandem) est un facteur important pour obtenir la meilleure économie de carburant possible. Les réductions finales les plus rapides produisent des régimes moteur encore plus bas pour un rendement énergétique optimal.

Afin de profiter des coûts d'exploitation les plus bas, l'intervalle de vidange de l'huile dans le corps d'essieu des trains tandems est supérieur à trois ans ou à 450 000 kilomètres.

Une gamme de châssis élargie

En plus de sa nouvelle série d'essieux, DAF a ajouté un certain nombre de nouvelles configurations d'essieux à sa gamme.

Nouveauté : modèles CF et XF 8x4 à train tandem moteur et essieu arrière fou directeur

Disponible de série en court d'année, le FAW est un nouveau produit de la gamme déjà très étendue de camions à quatre essieux à tandem à simple ou double réduction. Il s'agit d'un porteur CF ou XF à quatre essieux avec tridem composé du tandem SR1360T à simple réduction ou du tandem HR1670T à moyeux réducteurs ainsi que d'un essieu fou directeur à l'arrière.

Bénéficiant d'un PTC technique de 37 tonnes, le nouveau châssis du FAW 8x4 peut être manœuvré avec une grande précision grâce à son essieu fou arrière directeur. Le rayon de braquage est de seulement 7,8 mètres environ, ce qui fait du FAW 8x4 un véhicule idéal pour transporter des charges lourdes ou importantes sur des chantiers où l'espace est relativement restreint. Le nouveau châssis convient parfaitement aux bennes, aux superstructures dotées d'une grue de manutention arrière ou aux ensembles composés d'une grue de manutention et d'un système de bras à crochets.

Nouveauté : CF 10x4

Pour les chargements plus lourds, DAF (en partenariat avec l'entreprise néerlandaise Estepe) propose désormais une benne CF 10x4 à usage intensif, pourvue de deux essieux avant directeurs 10 tonnes, d'un essieu poussé hydraulique 10 tonnes pouvant également être relevé, ainsi que du train tandem HR1670T à moyeux réducteurs et suspension pneumatique.

La charge utile nette de ce modèle spécial, qui sera principalement utilisé pour transporter des charges lourdes de sable, de gravier et de pierre, est d'environ 30 tonnes pour un PTC de 49 tonnes. Malgré le nombre élevé d'essieux, sa conception ingénieuse garantit un espace suffisant pour un réservoir de carburant de 350 litres.

Tracteur XF FTM 8x4 avec tridem

Basé sur la dernière génération du modèle XF, ce tracteur à chargement lourd n'a pas encore été dévoilé à la presse spécialisée internationale. Ce FTM est un tracteur 8x4 à train tandem moteur SR1360T ou HR1670T et essieu poussé directeur qui, ensemble, forment un tridem. L'impressionnant XF convient parfaitement aux

applications de transport spécialisé dont le poids total roulant peut atteindre 120 tonnes. L'utilisation d'un seul essieu avant et de trois essieux arrière permet d'exploiter pleinement les charges sur essieu, sans dépasser les limites légales.

Doté d'un empattement de 4,65 mètres, le châssis du XF FTM se caractérise par une construction relativement compacte et un PTC technique de 41 tonnes. Ceci offre des avantages considérables en termes de maniabilité et de positionnement de la sellette d'attelage, associés à une portée souvent limitée du col des remorques spéciales.

Le XF FTM est un tracteur à quatre essieux, décliné en plusieurs configurations. Le premier modèle est une version à essieu avant 8 tonnes, à essieu poussé 8 tonnes également et à train tandem HR1670T 21 tonnes à moyeux réducteurs, idéal pour un PTC de 34 tonnes. Le XF FTM est également disponible avec un essieu avant 9 tonnes ou 10 tonnes (nouveau), un essieu poussé 8 tonnes ainsi que des essieux tandem 26 tonnes à moyeux réducteurs. La charge nette maximale sur la sellette d'attelage des deux modèles est d'approximativement 24 et 31 tonnes respectivement.

Nouveauté : porteur XF 8x2 à deux essieux avant directeurs

Le FAX est un porteur 8x2 doté de deux essieux avant directeurs (8 ou 9 tonnes) et d'un essieu arrière fou directeur 7,5 tonnes, situé derrière l'essieu moteur. Cette version est déjà disponible en CF et peut désormais être commandée en XF.

Tout comme le modèle similaire CF, le XF FAX garantit un PTC pouvant atteindre 37 tonnes. Son essieu fou directeur à l'arrière offre une maniabilité maximale, le rendant idéal pour la livraison de matériaux de construction ou lorsque, par exemple, une grue de manutention est montée derrière la cabine.

LF et CF Construction

DAF continue de proposer des versions Construction de ses modèles LF et CF, notamment pour les camions circulant régulièrement hors route. Ces derniers comportent une calandre et un pare-chocs spéciaux. Ils offrent un angle d'approche

de 25° ainsi qu'une importante garde au sol de 32 cm (pour la version LF) ou de 40 cm (pour le CF), ce qui leur permet d'être conduits sur tous les types de terrain. Tous les modèles DAF Construction sont par ailleurs équipés d'une plaque d'acier de 3 millimètres d'épaisseur pour protéger le radiateur. Un emmarchement latéral, située derrière la porte, et une main courante installée sur le toit du CF Construction permettent d'inspecter rapidement et en toute sécurité la charge, ou encore l'espace de chargement.

Le CF Construction est disponible en version tracteur FTT 6x4 ainsi qu'en version porteur FAT 6x4 et FAD 8x4, dotés chacun d'un tandem moteur et, pour le dernier, de deux essieux avant directeurs. Les versions CF Construction sont équipées de série d'un mode tout-terrain spécial pour la transmission TraXon afin d'offrir des performances de changement de vitesse optimales sur terrain difficile. Les changements de vitesse sont extrêmement rapides pour optimiser la traction à des régimes moteur élevés.

Le LF Construction est disponible en version équipée d'un châssis de 19 tonnes de capacité technique. Incontestablement, le modèle LF Construction offre les mêmes avantages que tous les modèles LF, tels qu'une charge utile élevée grâce à son faible poids mort, une maniabilité inégalée, une excellente visibilité panoramique grâce à la vitre (en option) située sur la portière passager, une cabine d'accès aisé et un rendement énergétique élevé.

Chaînes cinématiques DAF : puissance et efficacité

Couple maximal à faible régime : les qualités particulières de la dernière génération de chaînes cinématiques PACCAR s'adaptent parfaitement aux applications du secteur de la construction. Le couple des robustes moteurs PACCAR MX-11 10,8 litres et PACCAR MX-13 12,9 litres montés sur les modèles DAF CF et XF (avec des puissances nominales de 220 kW/299 ch à 390 kW/530 ch) atteint ses valeurs de pointe à des régimes moteur inférieurs à 1 000 tr/min. Associée à la dernière génération de boîtes automatisées de 12 et 16 vitesses TraXon, cette technologie garantit d'excellentes performances en toutes circonstances. Le modèle

DAF CF est équipé du moteur PACCAR PX-7 de 6,7 litres avec des puissances nominales allant de 172 kW (234 ch) à 239 kW (325 ch).

Les véhicules de chantier de la série LF sont entraînés par les puissants moteurs quatre cylindres PACCAR PX-4 de 3,8 litres, PACCAR PX-5 de 4,5 litres et par le moteur six cylindres PACCAR PX-7 de 6,7 litres, offrant des puissances nominales allant de 115 kW (156 ch) à 239 kW (325 ch). L'étendue de la gamme de boîtes de vitesses est impressionnante : elle comprend des versions à 5, 6, 9 ou 12 vitesses, manuelles, automatisées ou entièrement automatiques. Il est ainsi possible de choisir la chaîne cinématique optimale pour chaque usage.

La bonne PTO pour chaque application

Dans le secteur de la construction, il est primordial de disposer d'une large gamme de prises de force (PTO) pour actionner les équipements tels que les bennes, les malaxeurs ou les grues.

Au départ, DAF fournit une PTO sur moteur positionnée à 1 heure pour les moteurs MX-11 et MX-13. Celle-ci fonctionne avec montage direct sur pompe ou avec une bride d'entraînement et présente un couple continu de 800 Nm ainsi qu'une puissance de crête de 1 000 Nm. Elle convient donc parfaitement aux applications exigeantes, notamment sur les malaxeurs à béton et les BOM.

DAF propose également une version à 11 heures avec montage direct sur pompe pour le modèle PACCAR MX-11. Cette version est par ailleurs montée directement sur le moteur et présente un couple de 250 Nm ainsi qu'une puissance de crête de 400 Nm. Cette PTO est idéale pour les applications moins exigeantes, telles que les stabilisateurs télescopiques et les systèmes de basculement.

Il existe également une large gamme de PTO sur boîte de vitesses destinées au pilotage de systèmes de basculement, de compresseurs et de grues de chargement. Il est par ailleurs possible de monter une PTO indirecte avec connexion sur pompe à l'avant. Dotée d'une puissance nominale de 20 kW ou de 35 kW, cette PTO légère convient parfaitement à la manipulation d'un système de bras à crochets ou d'une benne.

Grande facilité de carrossage

Pour faciliter la fixation de la carrosserie, DAF a monté de série plusieurs versions des modules de fixation de carrosserie (BAM) aux emplacements adéquats. Cela permet au carrossier de monter rapidement et efficacement une grue de manutention, une benne ou un système de livraison de conteneurs, par exemple. Par ailleurs, la disposition des trous sur le porte-à-faux arrière du châssis est telle qu'elle permet le montage rapide des hayons élévateurs, des grues, des traverses d'attelage ou d'une barre de collision arrière. Ceci permet de réduire les coûts et de garantir une mise en circulation plus rapide des camions.

Par ailleurs, DAF propose de nombreuses options pour contrôler la superstructure depuis la cabine, et inversement. Des paramètres, tels que le régime moteur, peuvent, par exemple, être commandés à partir de la superstructure, soit par voie analogique, soit via le bus CAN.

Services

Comme tout transporteur, les opérateurs du secteur de la construction doivent pouvoir compter sur leurs véhicules afin d'offrir la meilleure disponibilité possible. DAF a donc développé des services spécifiques, tels que les contrats d'entretien et réparation DAF MultiSupport pour les véhicules de construction. L'option « Uptime Plus » est venue enrichir la gamme depuis 2015. Les opérateurs qui optent pour cette offre bénéficient désormais d'un taux de lancement préférentiel réduit jusqu'à 5 %* sur la totalité de leur contrat MultiSupport (selon le véhicule concerné).

Les véhicules bénéficiant de l'offre Uptime profitent d'une disponibilité garantie. Cela signifie qu'un camion qui rencontre des problèmes techniques sera toujours remis en circulation sous huit heures. Dans le cas contraire, une indemnité journalière** de 300 EUR sera versée par jour d'immobilisation du véhicule.

DAF améliore également ses services spécifiques. La DAF Academy a développé des formations spéciales destinées aux conducteurs évoluant dans le secteur de la construction. Elles consistent à former les conducteurs sur une conduite plus économique et plus efficace, en portant une attention toute particulière aux fonctions tout-terrain du camion. Lors de la livraison du camion, le conducteur reçoit des

instructions détaillées où sont abordées plus spécifiquement les fonctions liées au véhicule de chantier.

Le système de gestion des véhicules DAF Connect permet aux transporteurs de suivre à tout moment les performances de leurs flottes en ligne, afin de leur garantir une efficacité maximale. Ils peuvent ainsi planifier l'entretien des véhicules de manière proactive. Autre caractéristique utile pour les opérateurs du secteur de la construction, une vue d'ensemble précise de l'utilisation du camion et de la superstructure (via les heures de PTO) est mise à leur disposition. Ceci permet de réduire les coûts et d'augmenter la disponibilité du véhicule.

La philosophie DAF Transport Efficiency implique également une excellente mise à disposition des composants par PACCAR Parts, qui fournit non seulement des pièces DAF d'origine et des pièces de moteur PACCAR par l'intermédiaire des concessionnaires DAF, mais qui propose également une gamme inégalée de pièces universelles pour camions, équipements, remorques et superstructures (notamment les malaxeurs, grues et autres supports) via la gamme TRP All Makes, qui fête cette année un anniversaire important. Rien que dans le domaine des circuits hydrauliques, TRP compte environ 1 000 systèmes différents destinés aux véhicules de chantier.

Déjà leader européen sur le marché des tracteurs, DAF a la ferme intention de renforcer considérablement sa présence dans le secteur des porteurs et, par conséquent, dans celui de la construction. La clé de son succès réside dans une gamme étendue de camions dotés d'une solution spécialement adaptée à chaque application : fiabilité et efficacité, mais aussi confort maximal et facilité d'utilisation pour le conducteur. Ces camions de premier plan bénéficient également du meilleur service de l'industrie, comprenant des prestations spécifiques pour le secteur de la construction.

DAF Trucks N.V. - filiale de la société américaine PACCAR Inc., l'un des plus grands producteurs de poids lourds au monde - est l'un des leaders de la fabrication de camions légers, moyens et poids lourds. DAF propose une gamme complète de tracteurs et de camions, avec une solution pour chaque application de transport. DAF est également l'un des principaux fournisseurs dans le domaine des services, parmi lesquels des contrats de réparations et d'entretien MultiSupport, des services financiers de PACCAR Financial et un service d'approvisionnement de pièces de premier ordre de PACCAR Parts. En outre, DAF développe et fabrique des composants tels que des essieux et des moteurs destinés aux constructeurs de bus et de cars du monde entier. DAF Trucks N.V. possède des sites de production à Eindhoven aux Pays-Bas, à Westerlo en Belgique, à Leyland au Royaume-Uni, ainsi qu'à Ponta Grossa au Brésil, et compte plus de 1 100 distributeurs et centres d'entretien en Europe et dans le monde.

Eindhoven, mars/avril 2019

Note aux rédacteurs uniquement

Pour plus d'informations :
DAF Trucks N.V.
Corporate Communication Department
Rutger Kerstiens, +31 (0)40 214 2874
www.daf.com

*) Dans tous les pays où l'offre Uptime Plus est disponible

**) Offre limitée à 15 jours maximum