

AUTOMNE/HIVER 2022

# DAF

## IN ACTION



**XD**

NOUVEAUX DAF XD ET XDC :  
“L'EXCELLENCE EN MATIÈRE  
DE POLYVALENCE”

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

**DAF**

# PLUS DE ROUTES, MOINS DE CO<sub>2</sub>



## **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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>.

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

**GOODYEAR**

# L'AVENIR S'ANNONCE RADIEUX !

C'est avec une grande fierté, que je présente dans cette nouvelle édition de DAF in Action - également au nom de l'équipe de DAF Austria et de DAF Trucks Suisse et de plus de 10.000 collègues DAF enthousiastes - le DAF XD - International Truck of the Year 2023 - et le DAF XDC.

Une gamme de camions qui établit nouvelles références en matière de sécurité, d'efficacité et de confort conducteur dans les secteurs de la distribution et de la construction.

Pour ce faire, nous fions à les qualités uniques que nous avons déjà mises en œuvre avec le lancement de la nouvelle génération XF, XG et XG+, qui a été décerné avec le prix "International Truck of the Year 2022". Les premiers et les seuls camions sur le marché mettant en application la nouvelle législation européenne concernant les dimensions des véhicules. Jamais auparavant nous avons reçu autant de commandes pour une nouvelle série de camions si rapidement.

Le nouveau XD a le même ADN que nos modèles haut de gamme pour les longues distances. La cabine attrayante et aérodynamique offre un maximum d'espace et de confort. Des caractéristiques de conduite exceptionnelles, des groupes motopropulseurs très efficaces, y compris des groupes motopropulseurs entièrement électriques, font du nouveau XD le camion parfait pour la distribution, la construction, le transport de déchets, les pompiers,

Le XD illustre la position de leader de DAF dans le domaine des propulsions alternatives. DAF offre un grand choix de différents moteurs électriques et de configurations de batteries, et aussi toute une série de services qui complètent l'offre de camions "zéro émission". Les stations de recharge PACCAR, disponibles en plusieurs versions, offrent une solution de recharge adaptée aux besoins de votre entreprise.

En route vers un avenir encore plus propre !



**Marc Blom**  
Managing Director, DAF Trucks (Suisse) SA  
[www.daf.ch](http://www.daf.ch)

**4** DAF présente les nouveaux DAF XD et XDC : les camions de distribution et de construction les plus séduisants d'Europe



**8** Le journaliste Oliver Wilms parcourt 2 500 kilomètres à travers l'Europe

**17** L'entreprise allemande STL a acheté le DAF XG+ ' sans l'avoir vu '

**23** Pourquoi les DAF d'occasion sont-ils tout aussi performants ? Il suffit de demander à Saan FBN

**26** Peut-on rendre les conteneurs d'expédition plus intelligents ? Oui, c'est possible !

**28** Ted Hughes acquiert son premier DAF et cela lui rappelle de beaux souvenirs

**31** DAF fait un nouveau pas en avant avec les nouveaux modèles XD et XF Electric

**35** Ce n'est pas un jaune ordinaire. En particulier lorsqu'il s'agit du Tuscan Yellow

**38** Qu'implique exactement le développement de nouveaux accessoires ?



31



4

8

35



**XD**

DAF présente les nouveaux XD et XDC :

# LES CAMIONS DE DISTRIBUTION ET DE CONSTRUCTION LES PLUS SÉDUISANTS D'EUROPE

**L'IAA à Hanovre : le plus grand salon de véhicules commerciaux d'Europe. DAF annonce l'expansion de sa ' gamme DAF de nouvelle génération ' et fait sensation sur le marché avec ses nouveaux modèles XD et XDC. Tout le monde en convient, il s'agit des camions de distribution et de construction les plus séduisants du marché.**

*Par Bert Roozendaal*

**C**ela semble être un fait indéniable : la nouvelle génération XD va révolutionner le marché de la distribution et renforcer l'image de DAF en tant que marque haut de gamme. En effet, DAF est le premier constructeur de camions à mettre en œuvre les dernières réglementations européennes en matière de gabarits dans un camion plus sûr à tous les égards plus économe en carburant et offrant un confort exceptionnel pour les conducteurs. Nous assistons littéralement à la naissance d'une nouvelle catégorie de véhicules.

**LE DAF XD NOUVELLE GÉNÉRATION  
RÉVOLUTIONNE LE DU MARCHÉ  
DE LA DISTRIBUTION ET DE LA  
CONSTRUCTION**

## **PLUS D'OPTIONS**

Le DAF XD est disponible avec une Day Cab, une Sleeper Cab et une Sleeper High Cab dans une gamme complète de configurations d'essieux 4x2 et 6x2 en version tracteurs et porteurs. Début 2023, la gamme sera élargie pour inclure des modèles à 2, 3 et 4 essieux avec train simple ou double pour le secteur de la construction (voir l'encadré). DAF lancera ensuite la production du modèle XD en tant que ' véhicule électrique à batterie '. Ces véhicules zéro émission sont équipés de moteurs électriques allant de 170 kW à 350 kW et de blocs-batteries avec des puissances allant jusqu'à 525 kW/h. En fonction de l'application, des autonomies de 200 à plus de 500 kilomètres seront envisageables, ce qui est suffisant pour une journée complète dans le secteur de la distribution sans recharge intermédiaire (voir également page 31).

## **PLUS GROS**

En termes de design, le nouveau DAF XD partage bon nombre de ses éléments de style avec les nouveaux XF, XG et XG+ pour



**DAF A TOUT MIS EN PLACE  
EN TERMES D'EFFICACITÉ  
POUR ÉTABLIR UNE NOUVELLE  
RÉFÉRENCE**

le transport longue distance : les ' International Trucks of the Year 2022 ' (camions internationaux de l'année 2022). Il présente ainsi un design attrayant, convivial et extrêmement aérodynamique. Il offre surtout un espace intérieur généreux, si précieux pour les conducteurs du secteur de la distribution. La nouvelle cabine Day Cab fait déjà une superbe impression auprès des conducteurs. Elle dispose même d'un espace derrière les sièges pouvant accueillir un réfrigérateur en option ou un troisième siège directement monté en usine ! De plus, le XD mesure 2,5 mètres de large, ce qui le rend aussi large que ses grands frères.

### **EXCELLENTE ACCESSIBILITÉ**

La cabine est montée bas sur le châssis et propose une accessibilité exceptionnelle avec, dans la plupart des cas, seulement deux marches. Ces marches sont également inclinées vers la cabine. Autre caractéristique ingénieuse, le tunnel moteur abaissé qui abrite le moteur PACCAR MX 11 ultra-moderne et efficace. Ce moteur fournit une puissance comprise entre 220 kW/300 ch et 330 kW/450 ch et est connecté de série à une boîte de vitesses automatisée TraXon pour un maximum d'efficacité et de confort de conduite. Une transmission entièrement automatique est également disponible en option.

### **CONFORT OPTIMAL**

L'immensité de la cabine permet au conducteur d'avoir plus d'espace que jamais derrière le volant. Les options de réglage du volant et du siège sont les meilleures du segment de la distribution et rehaussent le niveau de confort exceptionnel que DAF offre aux conducteurs de camions de distribution. Le tout nouveau tableau de bord équipé d'un grand écran LCD central, les lits magnifiques dotés d'un matelas de 15 cm, les nombreux rangements et vide-poches ainsi que les nombreuses prises de charge pour smartphone ne sont que quelques exemples du niveau de confort offert. Un système audio haut de gamme avec haut-parleur de graves et un frein de stationnement électronique sont disponibles en option.

Le modèle XD est synonyme de confort et établit également une nouvelle référence à cet égard. Il va sans dire que la qualité de conduite et la maniabilité sont inégalées. Grâce à la toute nouvelle conception du châssis avant, à la nouvelle suspension de cabine et à la nouvelle monte de l'essieu arrière, le camion est gage de plaisir de conduite dans toutes les conditions.

### **VISIBILITÉ PARFAITE = SÉCURITÉ**

La position d'assise relativement basse et les grandes vitres associées à une ligne de ceinture de caisse basse permettent au conducteur du XD de bénéficier de la meilleure visibilité de cette catégorie. Le ' tableau de bord Vision ' spécial joue également un rôle important et s'étend vers le pare-brise côté passager. Des caméras remplacent les rétroviseurs sur le système de vision numérique DAF en option, pour une vue inégalée de ce qui se passe devant et à côté du camion. Cette fonctionnalité est également renforcée par l'ajout du DAF Corner Eye en remplacement du rétroviseur frontal et de chaussée. La grande vitre latérale est également un excellent moyen de garantir une visibilité parfaite et un niveau de sécurité optimal. Cette vitre supplémentaire placée sous la fenêtre classique de la porte côté passager permet de garder une bonne visibilité sur les cyclistes et les piétons se trouvant à côté du camion. Le système DAF City Turn Assist émet même une alerte sonore en cas de présence d'usagers de la route dans l'angle mort côté passager.

### **L'EFFICACITÉ DE DEMAIN**

DAF atteint un rendement énergétique maximal et garantit de faibles émissions de CO<sub>2</sub>, principalement grâce à un aérodynamisme exceptionnel. Arêtes arrondies, pare-brise incurvé, parois latérales à l'angle subtil et joints partout où le vent pourrait avoir une légère influence sur l'aérodynamisme : DAF a tout mis en place pour établir une nouvelle référence en matière d'efficacité. Cela se manifeste également dans la conception et le positionnement intelligents du système de traitement des gaz d'échappement et dans les nouveaux essieux arrière utilisant une faible quantité d'huile pour réduire encore la friction interne. Dans cet objectif d'efficacité, DAF propose une large gamme de prises de force (PDF) et d'options en sortie d'usine pour un montage rapide et facile d'accessoires.

Après avoir impressionné le monde du transport en 2021 avec les nouveaux XF, XG et XG<sup>+</sup> pour les longues distances, DAF sait désormais que tous les regards sont tournés vers le nouveau XD avec lequel la marque lance l'avenir des véhicules de distribution urbaine et régionale, des véhicules pour applications spéciales et enfin, des véhicules de construction. Un nouveau vainqueur dans tous les sens du terme. ■

→ **LES CAMIONS DE DISTRIBUTION ET DE CONSTRUCTION LES PLUS SÉDUISANTS D'EUROPE**



## **DAF XD, 'INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR 2023' (CAMION INTERNATIONAL DE L'ANNÉE 2023)**



L'année dernière, DAF a remporté le titre d'International Truck of the Year 2022 avec les modèles XF, XG et XG+ nouvelle génération. Cette année, au salon IAA de Hanovre, la marque a une nouvelle fois remporté ce prestigieux prix. Cette fois, c'est le XD, le nouveau venu haut de gamme de DAF dans le segment des véhicules de distribution et professionnels, qui a été récompensé.

' DAF a remporté le prix l'an dernier, car il s'agissait du premier constructeur à appliquer les nouvelles réglementations européennes relatives aux dimensions des véhicules dans une gamme de camions longue distance ', a déclaré Gianenrico Griffini, président du jury. ' C'est incroyable qu'ils aient maintenant réussi à insuffler une part importante de ce même ADN dans le XD tant en termes d'efficacité que de sécurité et de confort. Quelle que soit la version du XD que vous conduisez, vous avez toujours l'impression d'être au volant d'un XG+ ; le silence, le comportement de conduite, la qualité, la visibilité panoramique, tout cela est vraiment sans précédent. '



Gianenrico Griffini, président du jury, remet le trophée à Harald Seidel, président de DAF Trucks N.V.

### **ÉLECTRIQUE**

L'intention de lancer immédiatement le XD dans une version électrique a été une raison au moins aussi importante de décerner le titre à DAF. ' Cela prouve que DAF est prêt pour l'avenir ', explique M. Griffini. ' Avec DAF, le transport routier électrique fait un bond en avant. ' ■

## XDC : LE CAMION ULTRA-PERFORMANT POUR LE SECTEUR DE LA CONSTRUCTION

La gamme XD sera élargie début 2023 pour inclure des modèles à 2, 3 et 4 essieux avec train simple ou double pour le secteur de la construction. Cela permettra au nouveau XDC de fournir une solution sur mesure pour chaque application.

Grâce à son faible poids, le XDC de nouvelle génération peut supporter des charges utiles extrêmement élevées. La gamme XDC a été conçue pour les travaux intensifs dans les conditions les plus exigeantes, comme en témoignent son pare-chocs ultra-robuste, sa protection de radiateur en acier, son importante garde au sol de 300 à 390 millimètres (selon le modèle) et son grand angle d'approche de 25 degrés. La calandre au look audacieux, spécialement dessinée pour ce modèle, souligne les qualités uniques du nouveau XDC.

Le XDC est l'outil idéal pour les conducteurs du secteur de la construction grâce à son ergonomie parfaite, l'espace généreux offert par les cabines de type Day Cab et Sleeper Cab et ses nombreux détails qui rendent le travail quotidien du conducteur encore plus facile et agréable. Il offre la combinaison parfaite de fonctionnalité optimale et de confort de conduite inégalé.

Pour une efficacité maximale, DAF propose une gamme complète de modules de fixation de carrosserie (BAM) installés en usine afin de faciliter le montage d'un accessoire. Ces modules sont naturellement complétés par une gamme complète de PDF pour faire fonctionner les accessoires. Le XDC offre également des options pour la commande des accessoires depuis la cabine.

**LE XDC EST L'OUTIL IDÉAL POUR  
LES CONDUCTEURS DANS LE  
SECTEUR DE LA CONSTRUCTION**





Le journaliste Oliver Willms parcourt 2 500 kilomètres à travers l'Europe à bord d'un DAF XG+ 480

# ‘ DÉFINIR LA NORME EN MATIÈRE DE TRANSPORT INTERNATIONAL ’

**Le nouveau DAF XG+ a prouvé qu'il était le détenteur légitime du titre d'International Truck of the Year 2022 lors d'un essai de conduite qui s'est prolongé sur 2 500 kilomètres, de Malaga à Eindhoven.**

*Texte : Oliver Willms*

*Photographie : Andreas Techel*

**C**ela faisait longtemps que nous n'avions pas vu un camion aussi innovant que le nouveau DAF XF/XG/XG+. DAF est le premier, et jusqu'à présent le seul constructeur de camions, à mettre en œuvre les nouvelles réglementations européennes en matière de dimensions et de poids. Cela a été une évolution majeure, qui a été plus qu'évidente lors des présentations initiales. Outre le design, DAF a également amélioré

la technologie et la cabine se classe parmi les plus qualitatives du segment haut de gamme.

## **UN CAP**

C'est bien beau, mais il ne suffit pas de contempler le camion. Nous voulons le conduire, le tester, le vivre et découvrir comment



## ‘ EN FIN D’APRÈS- MIDI, LE DAF PROFITE DE L’AIR MARIN DE L’ATLANTIQUE ’



Oliver Willms est journaliste indépendant pour diverses revues spécialisées allemandes et est également membre du jury du ‘ International Truck of the Year ’ pour représenter l’Allemagne.

il fonctionne dans des conditions réelles. DAF souhaite nous montrer la voie vers l’avenir avec son nouveau modèle phare. Dans ce cas, allons-y, mais en faisant de préférence table rase sur les chiffres de comparaison, les diagrammes de test et les spécifications de couple. Nous voulons mettre le ‘ nouveau ’ à l’épreuve et le vivre pleinement. Et quel meilleur itinéraire que l’ultime épreuve d’endurance de Malaga à Eindhoven ? L’itinéraire traverse l’Europe avec des étapes montagneuses dans la Sierra Nevada et les Ardennes belges, se faufile dans les embouteillages de Madrid, Paris et Bruxelles, longe des routes côtières secondaires au bord de l’océan Atlantique et s’enfonce dans le dédale presque inextricable et sans fin des docks d’Anvers. Ce camion est différent. Il représente un progrès majeur et vous le remarquez immédiatement. Cette sensation s’amplifie dès que vous montez dans la cabine.

### MAISON MINIATURE

On peut résumer le nouveau DAF XG+ en un terme : grand ! Non seulement le camion est impressionnant à l’extérieur, mais la cabine du nouveau modèle haut de gamme de DAF surpasse la Super Space Cab. Cette cabine était autrefois la championne d’Europe en matière d’espace intérieur utilisable. Mais aujourd’hui, le XG+ montre qu’il est possible d’avoir encore plus d’espace. De lieu de travail, la cabine est passée au statut de salon. Elle est presque une petite maison en soi, voire un camping-car de prestige pour le transport international. Vous ne trouverez pas de cabine plus spacieuse ! Avec un volume de douze mètres cubes, elle est la plus grande cabine jamais conçue par DAF.

La position assise est si confortable que vous avez l’impression de vous prélasser dans votre fauteuil préféré et tout ce dont vous avez besoin pour conduire est à portée de main. Le pare-brise



**LES BOUTONS SUR LE VOLANT VOUS EMPÊCHENT DE LAISSER DES TRACES DE DOIGTS SUR L'ÉCRAN TACTILE PENDANT QUE VOUS CONDUISEZ**

incroyablement large ne se contente pas de s'incurver autour des montants A et de présenter un faible coefficient de traînée, la ceinture de caisse basse vous offre également une vue exceptionnelle sur la route. Malgré ses grands angles de vue, le design offre également une intimité suffisante pour se protéger des regards curieux des autres conducteurs de camions. Et nous pouvons dire que nous avons attiré l'attention des autres conducteurs sur la route. Le volant épais et confortable, revêtu de cuir, s'adapte facilement à toutes les morphologies, y compris la mienne, grâce à ses larges angles de réglage. Et c'est donc ainsi, en un simple tour de clé de contact, que nous avons commencé notre voyage vers le futur. La première chose que l'on remarque est que le moteur a ce même ronronnement doux et subtil d'un moteur d'autocar. Mais un moteur d'autocar est installé à 12 mètres derrière le conducteur, dans le compartiment moteur.

### **COMPARTIMENT MOTEUR**

Le moteur de notre DAF se trouve sous le plancher, mais vous ne voyez guère plus du compartiment moteur qu'une section surélevée au milieu du plancher, de cinq centimètres à peine. Le moteur MX-13 six cylindres de 480 ch, délivre un couple de 2 500 Nm et promet une puissance de traction plus que suffisante, une caractéristique que cette merveille a eu l'occasion de démontrer dans la Sierra Nevada, où l'Autopista espagnole est célèbre pour ses longues pentes abruptes qui ont parfois fait chuter notre puissant XG<sup>+</sup> en dessous de 60 km/h. Mais il n'y a pas de honte à cela puisque nous transportons une charge totale de 40 tonnes. Et aussi parce que le moteur gère les montées avec aplomb et que le régulateur de vitesse prédictif a fonctionné en parfaite harmonie avec la boîte de vitesses automatisée Traxon à 12 rapports.



## DOUCEUR

Tout cela signifie que nous pouvons nous concentrer pleinement sur la véritable raison pour laquelle nous sommes au volant, nous concentrer sur la route et nous occuper de la conduite proprement dite, tout en appréciant le paysage montagneux exceptionnel de la Sierra Nevada espagnole, qui s'avère être le premier de nombreux moments mémorables. Ce DAF est un camion dont vous tomberez amoureux. La direction assistée entièrement hydraulique guide le camion de 40 tonnes en douceur et avec une précision extrême sur les pentes d'Andalousie. Il n'est pas nécessaire d'exercer plus de force sur le volant qu'avec un système électro-hydraulique. Le point idéal est atteint avec une précision parfaite.

## UN FREIN MOTEUR PUISSANT

Il en va de même pour le nouveau MX Engine Brake. Nous l'avons certainement mis à l'épreuve, car les montées espagnoles escarpées se transforment en descentes tout aussi abruptes. Lorsque l'impressionnante force de freinage de 500 ch du camion entre en action, on peut ressentir le frein moteur gérer la descente sans effort. Il n'est absolument pas nécessaire d'utiliser un ralentisseur sur ce DAF. La puissance de traction dans les montées et la force de freinage dans les descentes font de notre voyage à travers les contreforts montagneux du sud de l'Espagne un véritable plaisir. Ces performances sont nettement mises en perspective lorsque nous voyons comment les autres conducteurs de camion peinent, assez souvent, à suivre notre rythme. Ils ne peuvent que lever le pouce en signe d'enthousiasme. Et nous voyons beaucoup plus de pouces levés, même lorsque nous gravissons des pentes et dépassons sans effort d'autres camions, ce qui est un spectacle agréable. Cependant, cela semble un peu immérité, car l'hommage rendu par nos confrères conducteurs à ce chef-d'œuvre sur roues est entièrement dû aux ingénieurs de DAF.

## HAUTEMENT RÉGLABLE

Le XG<sup>+</sup> est également un lieu de travail confortable pour les conducteurs plus grands ou plus corpulents. Il est possible de reculer le siège, semble-t-il, jusqu'au milieu de la remorque. La nouvelle colonne de direction peut être réglée dans presque toutes les positions, de l'horizontale, comme sur un Routemaster, à la verticale, comme sur une Ferrari. Les commandes des essuie-glaces et du frein moteur se trouvent à la position idéale et les boutons sur le volant vous évitent de laisser des traces de doigts sur l'écran tactile pendant que vous conduisez. C'est en gros le poste de

conduite rêvé de tout conducteur. La visibilité à travers le pare-brise panoramique donne l'impression d'être au cinéma et, en tant que conducteur d'un camion DAF, vous avez toujours la meilleure place. C'est un superbe grand écran !

## RÉTROVISEURS NUMÉRIQUES

Dans la mesure où tout ce qui se trouve à l'extérieur du XG<sup>+</sup> vise à assurer l'aérodynamisme, les rétroviseurs numériques sont un équipement essentiel. Le système de caméra est mis à rude épreuve dans les montagnes avec des changements rapides entre autoroutes ensoleillées et tunnels. Mais aucune raison d'être déçu. Bien au contraire ! Sur les fins écrans montés dans le montant A, on peut voir le système s'adapter en une fraction de seconde aux changements entre lumière et obscurité. La visibilité arrière, dans ces tunnels souvent peu éclairés, est clairement l'une des meilleures du marché. Ces rétroviseurs à caméra offrent clairement une meilleure visibilité que les rétroviseurs ordinaires, l'électronique subliment les images. C'est également le cas au crépuscule et en cas d'obscurité totale ; les écrans sont tout aussi performants qu'un rétroviseur ordinaire.

## VIOLONS

Avec les nombreux tunnels traversant les contreforts montagneux désormais derrière notre train express Tuscan Yellow, les lumières floues de Madrid émergent au loin et nous guident vers notre premier d'arrêt. Il se fait tard et le soleil disparaît sous l'horizon. Les faisceaux puissants des nouveaux phares à LED sont un complément précieux à notre sécurité sur la route. Nous nous garons vers minuit pour nous reposer quelques heures dans les nouveaux lits DAF. Lorsque je m'allonge dans ma couchette et que je regarde vers le haut, je peux voir le ciel à 220 cm au-dessus du sol. Je m'attends presque à entendre des violons résonner dans cet immense espace. Cela ne se produit pas, bien sûr, mais il est évident que l'espace de rangement offert par la cabine du XG<sup>+</sup> est presque infini, à l'instar de la cabine de son prédécesseur, la Super Space Cab. Les bagages, les provisions et tout ce que deux conducteurs peuvent trémousser avec eux sur un long trajet disparaissent sans effort dans l'un des nombreux compartiments à bord. Si l'on ajoute à cela les sièges pivotants et le fameux plateau coulissant qui sort du tableau de bord, cette cabine spacieuse offre presque le même niveau de confort qu'un appartement. Tout ce qui manque, c'est une douche.





## DÉFINIR LA NORME EN MATIÈRE DE TRANSPORT INTERNATIONAL

### COMME SA POCHE

Bien que je passe une bonne nuit de repos sur le matelas confort de 15 centimètres d'épaisseur et que j'apprécie la fraîcheur du climatiseur autonome, le lendemain matin arrive plus tôt que je ne l'aurais souhaité et nous devons poursuivre notre voyage. Notre emploi du temps est serré et, en plus d'une heure de visites de la part de collègues chauffeurs à divers relais routiers, nous devons également réaliser une séance photo et tourner une vidéo. C'est en fin d'après-midi que le DAF peut enfin profiter de l'air marin de l'Atlantique. Nous lui faisons ensuite passer un test de manœuvrabilité sur plusieurs kilomètres de routes côtières étroites près d'un spot de surf basque. L'expérience en cabine et la chaîne cinématique ont passé ce test avec brio. Lorsque la route sinueuse avec vue sur la mer se termine enfin, nous échangeons nos expériences avec quelques confrères. Mahmud ne jure que par son DAF XF depuis des années et connaît la route du sud de l'Espagne au Benelux comme sa poche. Cependant, peu importe le nombre de conseils qu'il essaye de nous donner, nous voyons que ses yeux sont constamment attirés par notre nouveau DAF. Après lui avoir fait profiter d'une visite guidée, nous sommes certains que ce conducteur français aura bientôt un entretien en urgence avec son gestionnaire de flotte.

### TEST DU CHÂSSIS

Après cette excursion passionnante le long d'une étroite route côtière, nous reprenons l'autoroute et nous nous dirigeons vers la frontière française. L'état lamentable de la chaussée nous permet de tester la configuration du châssis. Comme prévu, les ressorts et les amortisseurs supportent sans problème la torture que nous inflige impitoyablement le gouvernement espagnol. Nous sommes plus que satisfaits du résultat ; encore un point que nous pouvons cocher en faveur du camion DAF. Il devient de plus en plus clair qu'il sera difficile pour nous de trouver le moindre défaut à ce véhicule. D'accord, le témoin du frein moteur est peut-être un peu petit. Ce n'est qu'un petit bémol, car même sans voyant, on sent qu'il fonctionne correctement. Il est également possible que toute personne tentée de s'avachir dans son siège en raison des généreux réglages du volant ne soit pas en mesure de voir tous les interrupteurs. Mais c'est un point qui reste le choix du conducteur et il est toujours possible d'adopter une position assise plus active.

### PAS DE FIORITURES INUTILES

Un autre élément qui retient notre attention est le fait que ce solide DAF n'est pas bourré de toutes les options supplémentaires possibles, qui ont généralement plus à voir avec le marketing qu'avec le conducteur lui-même. Ici, pas de 'suringénierie', mais plutôt tout ce dont un conducteur a besoin et pourrait désirer. Nous trouvons que ce camion est un excellent équilibre entre commandes via écran tactile sur l'affichage central et commandes via boutons physiques, notamment sur le volant. La devise est 'garder les mains sur le volant et les yeux sur la route'. Le reste n'est qu'une surabondance de choix. Et si vous ne savez pas si vous devez opter pour le frein de stationnement à commande électronique ou le fidèle frein pneumatique, DAF vous offre les deux options.

### LIGUE DES CHAMPIONS

Il est clair pour nous que le nouveau DAF fait partie de la Ligue des Champions des camions européens. Bien qu'il soit plus cher que ses prédécesseurs, il offre des niveaux de qualité exceptionnels et est plus performant que jamais. Il n'a pas non plus gagné de kilos supplémentaires, malgré son gabarit plus important et son niveau de finition supérieur que nous apprécions de plus en plus au fil de notre escapade de trois jours. Nous découvrons sans cesse de nouvelles choses et voyons le véhicule sous de nouveaux angles. Par exemple, les lignes projetées sur l'écran du rétroviseur vous aident à effectuer correctement les manœuvres ou les dépassements, et les caméras offrent également une vue panoramique dans les virages. Le pare-brise panoramique offre une excellente visibilité sur la route. L'assistant d'angle mort fonctionne comme il se doit et augmente considérablement la sécurité. Cependant, la plus grande vertu de ce camion DAF est l'attention constante qu'il porte au conducteur. Les conducteurs du XG peuvent toujours s'asseoir au volant dans une position détendue mais ergonomique et ont l'embarras du choix en ce qui concerne les réglages du siège. Naturellement, il existe des limites et, pour des raisons compréhensibles, il n'est pas possible de déplacer la poignée du siège pivotant pendant la conduite. Si





**AU BOUT D'UNE ROUTE SINUEUSE  
AVEC VUE SUR LA MER, NOUS  
ÉCHANGIONS NOS EXPÉRIENCES  
AVEC QUELQUES CONFRÈRES**



**DÉFINIR LA NORME EN MATIÈRE DE TRANSPORT INTERNATIONAL**





## DÉFINIR LA NORME EN MATIÈRE DE TRANSPORT INTERNATIONAL



**CE CAMION EST DIFFÉRENT ;  
IL REPRÉSENTE UN  
PROGRÈS MAJEUR**

vous tentez de le faire, vous serez assailli par une série de signaux sonores stridents qui vous obligeront à être plus discipliné au volant. En dehors de ces avertissements sonores, le nouveau DAF est incroyablement silencieux, même lorsque vous roulez à pleine vitesse sur une autoroute avec la fenêtre ouverte, ce qui est d'autant plus surprenant. Grâce aux courbes aérodynamiques du pare-brise, on n'entend guère plus qu'un léger souffle. Et grâce à l'amélioration de 20 % de l'aérodynamisme, les vitres latérales restent dégagées même en cas d'intempéries, un effet secondaire plus qu'appréciable. DAF a également réduit la résistance à l'air tout autour du véhicule, du toit au pare-chocs, en scellant les interstices et les joints et en installant des déflecteurs dotés de lèvres en caoutchouc élastique aux endroits appropriés. C'est la raison pour laquelle il n'y a plus de marchepied à l'avant du camion. DAF fournit désormais une brosse et un manche pour le nettoyage du pare-brise.

### ESCALE

Le lendemain, nous prenons la route tôt une nouvelle fois. Après le premier tronçon d'autoroute et un arrêt instructif dans l'un de ces nouveaux méga-relais routiers, il devient évident que le restaurant 'Relais' romantique et traditionnel d'autrefois a fait place à des établissements plus commerciaux. Ici, la nourriture n'est ni bon marché ni savoureuse, et l'atmosphère est anonyme et stérile. Nous décidons de prendre un raccourci par la route nationale. Cette route gratuite est presque aussi fluide qu'une autoroute mais offre généralement des vues bien plus agréables. Nous tombons sur un Relais récemment fermé qui éveille notre curiosité. Nous prenons quelques photos, puis changeons à nouveau de place. Nous ne tardons pas à faire notre prochaine découverte sur cette route : un vaste parking pour poids lourds au milieu d'une forêt, entièrement gratuit ! Les camions garés sous des pins aussi hauts que des clochers d'église donnent aux conducteurs l'impression de se trouver dans une forêt magique. La station-service attenante, située à quelques centaines de mètres, est le prochain moment fort de notre voyage. La petite boutique regorge d'accessoires de toutes sortes et son gérant est un passionné de diesel. La scène du camionnage est encore bien vivante ici ! Ce genre d'escale est formidable mais fait perdre un

temps précieux, et nous devons encore avaler un peu d'asphalte pour éviter l'interdiction de circulation des camions dans Paris le samedi. Le DAF et le conducteur ont été fusionnés en une seule machine de conduite. Nous pouvons faire confiance au véhicule de manière inconditionnelle et constater qu'il a été conçu en pensant au conducteur.

### FRITES BELGES

Parfois, les choses se passent comme vous le souhaitez. Le lendemain matin, nous ne rencontrons pas de bouchons sur notre trajet autour de Paris. Nous avons envie d'une portion géante de frites belges, mais nos espoirs de manger un cornet des meilleures frites de Belgique sont vite anéantis au port pétrolier d'Anvers, où nous sommes victimes du planning serré que nous nous sommes imposé. Les choses vont alors de mal en pis. Sur un parking pittoresque à côté d'un entrepôt historique, nous devons même nous passer de petit-déjeuner. Les autres conducteurs garés sur place sont extrêmement curieux de voir notre DAF jaune. Nous devenons une distraction bienvenue au cours de leur période de repos obligatoire et ils partagent rapidement notre enthousiasme pour le camion. Cependant, le XG+ a clairement reconnu l'odeur de son écurie, maintenant à seulement 90 kilomètres de là. Nous admirons une fois de plus la précision de la direction sur les ronds-points du port, et après un court tronçon d'autoroute, nous arrivons au portail d'entrée de l'usine DAF à Eindhoven. Cette barrière a d'ailleurs presque la même largeur que les postes de péage en France. Le gardien de portail sourit lorsque nous faisons retentir le klaxon et, après 2 485 kilomètres, nous garons notre élégante forteresse jaune, sans la moindre égratignure, à l'usine DAF. En sortant de la cabine, nous débordons d'idées nouvelles. Nos conclusions ne vous surprendront pas. Le DAF XG+ associe une chaîne cinématique éprouvée avec un frein moteur performant à une cabine offrant un espace intérieur sans précédent. En plus de cela, il est remarquablement économe en carburant. Même avec notre conduite sportive, notre consommation est 24 litres aux cent kilomètres lorsque nous passons la ligne d'arrivée. En d'autres termes : la 'Mission : Futur' a été accomplie avec succès. ■



La scène du camionnage est encore bien vivante ici !



Un parking pittoresque à côté d'un entrepôt historique du port d'Anvers.



Garé près d'un restaurant Relais qui a récemment fermé sur ses portes sur une route nationale.



Les camions garés sous des pins aussi hauts que des clochers d'église donnent aux conducteurs l'impression de se trouver dans une forêt magique



TRUCK COMPONENTS

AND DAF  
PROUDLY PRESENT THE

NEW GENERATION DAF



# NIGHT LOCK



PLAY IT SAFE  
VISIT YOUR LOCAL  
DAF DEALER OR  
THE WEBSITE

[PARTS.DAF.COM](http://PARTS.DAF.COM)





STL Logistik AG va jusqu'au bout avec le DAF XG+

## ‘ EN HAUT DE NOTRE LISTE DE SOUHAITS ’

**STL Logistik AG, dont le siège est situé à Haiger en Allemagne, est une entreprise de premier plan en Europe du secteur des transports lourds et exceptionnels. L'année dernière, la société a fait l'acquisition de trois tracteurs DAF XG+ ‘ sans les avoir vus ’. L'entreprise en a été si satisfaite qu'elle a immédiatement passé une commande pour six autres tracteurs.**

*Texte : Oliver Willms*

*Photos : Steffen Löffler*

**J**örg Reichmann, propriétaire et directeur général, est un expert des charges extrêmement lourdes et surdimensionnées et sait tout de leur comportement pendant le transport. Ce n'est pas sans raison que son entreprise jouit d'une solide réputation dans le Land de la Hesse. En effet, au cours des 28 dernières années, cette région a été le premier port d'escale pour l'industrie du charbon et de l'acier, établie de longue date, et pour tous les fournisseurs basés ici. Chaque fois que ces derniers doivent transporter une charge importante, lourde, haute ou large, ils se tournent vers l'entreprise de Jörg Reichmann. Sa clientèle comprend des fabricants de chaudières et de silos, des entreprises spécialisées dans le pressage des métaux et des fabricants d'énormes anneaux en acier. Ces types de produits font souvent plus de cinq mètres de diamètre et sont difficilement chargés sur une semi-remorque standard.



Le propriétaire Jörg Reichmann : ‘ Nous avons créé notre propre académie de conducteurs ’.

**EN HAUT DE NOTRE LISTE DE SOUHAITS**






### **LEADER DANS LE TRANSPORT DE CHARGES INCLINÉES**

M. Reichmann s'est associé à des spécialistes locaux des remorques pour mettre au point une remorque surbaissée spéciale permettant de transporter des composants surdimensionnés en position inclinée à l'aide de mécanismes hydrauliques. C'est ainsi que STL est en mesure de transporter de nombreux composants pour de grandes installations et de garantir que les dimensions extérieures restent dans les limites légales. ' Notre ingénierie innovante nous permet d'offrir aujourd'hui à nos clients la technologie de transport de demain ', déclare M. Reichmann, confirmant ainsi la position de leader de son entreprise dans ce domaine. Bien que les concurrents ne restent pas les bras croisés et qu'ils aient également commencé à transporter des charges inclinées, l'entreprise STL est toujours considérée comme le leader par les industries européennes lorsqu'il s'agit de transporter ce type de charges exceptionnelles.

### **DIX ANS DE COLLABORATION AVEC DAF**

Outre les remorques plates dotées de trois tables de chargement hydrauliques pouvant être inclinées en position diagonale, STL exploite également des superstructures bâchées pouvant s'étendre jusqu'à 28 mètres et un éventail de remorques surbaissées dont la longueur varie de 8 à 27 mètres. L'entreprise utilise également des semi-remorques à plateau et des remorques à plateau extensibles qui peuvent être allongées jusqu'à 29 mètres. Pour les tâches plus courantes, STL utilise des méga-remorques, des tautliners et des remorques à plateau. STL dispose d'environ 140 remorques attachées à divers tracteurs, dont des tracteurs 4x2 standard de 480 ch. Certains d'entre eux utilisent une configuration de type Low-Deck. Pour les applications exigeantes, STL utilise des véhicules plus puissants dans des configurations 6x2, 6x4 et 8x4, dont la majorité sont des DAF. Jörg Reichmann est un client fidèle de DAF depuis plus de 10 ans par l'intermédiaire de son distributeur DAF local à Siegb. La moitié des camions de la flotte soigneusement entretenue de STL sont des DAF. Aucun de ses 105 tracteurs n'a plus de quatre ans



**SI VOUS AVEZ BESOIN DE  
TRANSPORTER UNE CHARGE  
EXTRÊMEMENT GRANDE, LOURDE,  
HAUTE OU LARGE, CONTACTEZ STL  
LOGISTIK AG**

et la majorité des DAF sont des tracteurs XF haut de gamme. En octobre dernier, STL a mis en service son 50e véhicule DAF : un XF FTG 6x2 de 530 ch, le tout en grande pompe.

### **DE NOUVEAUX HORIZONS**


Ce véhicule a été le fleuron de l'entreprise pendant quelques mois, mais pour trois conducteurs de STL, la barre a depuis été placée encore plus haut en termes d'espace, de luxe, de confort et de sécurité. En effet, il y a quelques mois, trois tracteurs DAF XG<sup>+</sup> ont rejoint la flotte de STL. Et M. Reichmann n'a pas lésiné sur les options supplémentaires. En plus des nombreux équipements de série, qui ne manqueront pas de faire battre le cœur des conducteurs, les nouveaux camions étaient également équipés d'options telles qu'un climatiseur autonome, un siège conducteur pivotant et un lit Relax à réglage électrique. En fait, l'entreprise STL a été tellement impressionnée par la nouvelle génération de camions DAF qu'elle en a commandé six autres immédiatement.

### **BROCHURE**

' Nous avons commandé notre premier DAF XG<sup>+</sup> sur la seule base de la brochure ', a indiqué le gestionnaire de flotte Thomas Schubert-Wirth. ' Personne aux Pays-Bas n'avait encore vu de près la nouvelle génération de camions DAF, sans parler d'en avoir conduit un. Mais nous avons été séduits par le design et la mise en œuvre cohérente de la part de DAF de la dernière directive européenne relative aux nouvelles cabines de camion et aux dimensions des véhicules. '

### **UNE INITIATIVE AUDACIEUSE**

C'était une initiative audacieuse qui s'est avérée payante au bout du compte. STL Logistik a été l'une des premières entreprises allemandes à utiliser des DAF XG<sup>+</sup> aux couleurs de sa société. ' Au début, nous étions inquiets de savoir si le poids à vide d'une cabine aussi grande aurait un impact négatif sur la capacité de charge totale du véhicule par rapport au XF précédente. Mais en fait, ce fut le contraire. Bien que la cabine soit plus longue de 49 centimètres, que son toit soit plus haut et que son empattement soit plus grand, elle pèse en fait environ 150 kilogrammes de moins ! Nous avons



STL exploite depuis quelques mois ses trois premiers tracteurs DAF XG<sup>+</sup>



**PLUS  
D'INFOS ?**  
Scannez le  
code QR





Thomas Schubert-Wirth, gestionnaire de flotte. ' Le DAF XG+ n'est pas seulement un grand succès auprès des conducteurs en raison de son toit surélevé et de son espace de travail et de vie exceptionnel de 12,5 mètres cubes, c'est un gagnant dans tous les domaines. '



**' LES DAF ONT  
TOUJOURS ÉTÉ  
PERFORMANTS,  
MAIS LE NOUVEAU  
DAF XG+ EST À UN  
AUTRE NIVEAU '**

Jan Halmann, conducteur  
chez STL

été tellement épatés que nous avons immédiatement commandé d'autres camions XG+ '. Outre la réduction des coûts d'exploitation, STL y voit également une chance de conquérir le cœur et l'esprit de ses conducteurs. ' Ils sont tous fous du nouveau DAF ', déclare M. Schubert-Wirth. ' Le XG+ n'est pas seulement un grand succès auprès des conducteurs en raison de son toit surélevé et de son espace de travail et de vie exceptionnel de 12,5 mètres cubes, c'est un gagnant dans tous les domaines. '

### **' TOUT SIMPLEMENT MAGNIFIQUE ! '**

Jan Halmann, conducteur chez STL, en est en tout cas convaincu : ' Les DAF ont toujours été performants, mais le nouveau DAF XG+ est d'un autre niveau '. Ce chauffeur de 36 ans a été l'un des premiers à mettre la main sur le modèle phare des Pays-Bas et il est extrêmement enthousiaste à son sujet. ' Il est extrêmement spacieux et reste sans égal '. Pour Jan, ' les conducteurs n'ont jamais été aussi choyés. Je pense qu'il est tout simplement magnifique ! Et le tableau de bord numérique... il est à des années-lumière de son prédécesseur. Mais une chose est restée la même. L'utilisation reste intuitive, simple et sécurisée. '. Jan Halmann est également enthousiasmé par la façon dont son nouveau camion se comporte. ' Il se comporte de la même manière sur toutes les chaussées et la prise de virage est exceptionnellement souple. Il est même plus silencieux que le modèle précédent ', dit-il, ne tarissant pas d'éloges sur ' son DAF '. ' Quant au lit Relax multiposition de 80 cm, à réglage électrique, avec son large matelas, il est plus confortable que mon lit à la maison. J'apprécie également beaucoup le nouveau Corner Eye. La caméra vous donne une vue

incroyablement claire et étendue de ce qui se passe à l'avant et sur le côté du camion. Cela rend mon travail beaucoup plus sûr. '

### **DISPONIBILITÉ**

Comme la plupart de ses collègues, Jan Halmann parcourt non seulement l'Allemagne, mais aussi la France, l'Espagne, le Danemark, la Pologne et la Slovaquie. Malgré cela, il ne parcourt en moyenne que 120 000 kilomètres par an avec STL, ce qui n'est pas exceptionnellement élevé. STL accorde une grande importance à l'optimisation du temps de fonctionnement de ses camions. C'est pourquoi l'entreprise a conclu des contrats d'entretien complets qui couvrent l'ensemble de l'entretien et des réparations des véhicules pendant toute leur durée de vie. L'atelier de STL s'occupe principalement de l'entretien des remorques et des réparations mineures sur les camions, mais l'entreprise estime qu'il est préférable de faire réviser les camions par un distributeur DAF agréé.

### **LES CONDUCTEURS SONT NOTRE AVENIR**

À l'instar de nombreuses autres entreprises du secteur du transport routier, STL est également confrontée à une grave pénurie de conducteurs. ' C'est pourquoi nous avons créé notre propre académie de conducteurs et nous offrons des bourses pour recruter et conserver le personnel ', explique le propriétaire M. Reichmann. ' Mais il faut aussi leur proposer autre chose. C'est à ce niveau que le nouveau DAF XG+ va jouer un rôle important, car je suis sûr qu'il figure en tête de la liste de souhaits de nombreux conducteurs. ' ■



## 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.





# SAAN FBN VA À CONTRE-COURANT DE LA TENDANCE EN PROPOSANT DES CAMIONS D'OCCASION HAUT DE GAMME

Par : Henk de Lange

Photographie : Marieke van Grinsven

**Imaginez la situation suivante. Vous êtes une entreprise néerlandaise/roumaine, les affaires marchent bien et vous réussissez dans ce que vous faites : le transport international pour le secteur des événements et du divertissement. Votre entreprise se développe, mais vous êtes encore un petit acteur dans un secteur dominé par des entreprises de transport anglaises. Puis la Covid-19 fait son apparition et tout s'arrête. Les stars de la pop ne font plus de tournées mondiales, les camions sont à l'arrêt, personne ne sait combien de temps cela va durer et tout est incertain.**

**C'**est peut-être le bon moment pour réfléchir à l'avenir et décider si cela vaut la peine de continuer. Et maintenant ? Saan Trucking, une entreprise basée dans la ville néerlandaise de Diemen, a choisi d'aller à contre-courant de la tendance. L'entreprise a non seulement décidé de continuer ses activités, mais elle a également décidé de poursuivre son développement. Car quoi qu'il arrive, la pandémie prendra fin un jour et la demande en matière de transport repartira à la hausse, même dans le secteur du divertissement. Ironiquement, le Brexit a même aidé l'entreprise à atteindre ses objectifs.

## **FLAMBANT NEUF**

Rogier Lecluse, directeur général de Saan FBN, est assis à une longue table dans les bureaux flambant neufs et décorés avec beaucoup de goût de la société mère, Koninklijke Saan. Cela fait à peine une semaine que l'entreprise, leader des transports exceptionnels et des déménagements industriels aux Pays-Bas a emménagé dans ces locaux et tout est encore un peu sens dessus dessous. Cependant, cette situation est rapidement oubliée lorsque M. Lecluse commence à parler de l'histoire de la filiale Saan FBN.

**SAAN FBN VA À CONTRE-COURANT DE LA TENDANCE EN PROPOSANT DES CAMIONS D'OCCASION HAUT DE GAMME**





## SAAN FBN VA À CONTRE-COURANT DE LA TENDANCE EN PROPOSANT DES CAMIONS D'OCCASION HAUT DE GAMME



Les unités de Saan FBN sillonnent l'Europe et c'est sur eux que repose le succès des spectacles de nombreux groupes, orchestres et pop stars



**LES ÉQUIPES DE SAAN FBN PASSENT DES MOIS SUR LA ROUTE : L'ESPACE ET LE CONFORT SONT DONC ESSENTIELS**



**‘ DANS NOTRE SECTEUR,  
TOUT TOURNE AUTOUR  
D'UNE SEULE CHOSE : LA  
FIABILITÉ ’**



**WWW.DAFUSEDTRUCKS.COM**

### **PLAQUES MINÉRALOGIQUES**

‘ L'une des conséquences du Brexit est que les camions dotés de plaques minéralogiques britanniques ne sont autorisés à charger et décharger dans l'UE que trois fois avant de devoir retourner au Royaume-Uni ', dit-il. ‘ C'est un handicap majeur pour les entreprises de transport britanniques opérant dans le secteur de l'événementiel. Si vous êtes un groupe ou une pop star et que vous vous produisez dans vingt villes de l'UE, vous n'avez aucun moyen de tout transporter efficacement en raison de ces règles. ’

La société britannique Fly by Nite (de laquelle découle le ‘ FBN ’ de Saan FBN) est l'une des entreprises qui a dû faire face à la nouvelle législation. ‘ Nous avons travaillé ensemble dans le passé, donc nous nous connaissons bien ’, explique M. Lecluse. ‘ Après la pandémie, la flotte britannique de Fly by Nite était à peine capable de circuler dans l'UE, alors que la demande liée au transport dans le secteur de l'événementiel ne faisait qu'augmenter. C'est pourquoi Fly by Nite a enregistré 90 de ses 180 camions avec des plaques minéralogiques irlandaises, mais cela n'a résolu qu'une partie du problème. Cela nous a incités à créer une coentreprise : Saan FBN. C'était gagnant-gagnant pour tout le monde. Nous avons pu nous développer et Fly by Nite a pu poursuivre ses activités au sein de l'UE. ’

### **UNE PÉRIODE TRÈS DIFFICILE**

Les négociations relatives à la coentreprise ont eu lieu pendant les jours les plus sombres de la pandémie. ‘ C'était une époque étrange ’, se souvient M. Lecluse. ‘ Nous étions occupés à élaborer des projets pour un secteur qui était à terre et qui était en fait interdit par la loi à l'époque. Ce dont nous étions sûrs, cependant, c'est que lorsque la pandémie serait terminée, nous devions être prêts à repartir de plus belle. ’

Cependant, cela s'est avéré être un véritable défi. Après tout, comment est-il possible de faire l'acquisition d'environ 30 tracteurs supplémentaires en l'espace de quelques mois (en plus des 20 que l'entreprise possédait déjà), compte tenu notamment des longs délais de livraison auxquels l'ensemble du secteur du transport routier était confronté ? La réponse est venue de Truckland, le distributeur local de Saan. Pourquoi acheter de nouveaux camions alors que des

camions presque neufs peuvent être tout aussi performants et sont disponibles presque immédiatement ? Les camions devaient être des DAF XF équipés d'une Super Space Cab, car les équipes passent de longues périodes sur la route : le confort est essentiel. Ils ne pouvaient pas non plus être plus anciens que les modèles 2018 et ne devaient pas avoir plus de 350 000 kilomètres au compteur. Autre exigence, ils devaient avoir une apparence impeccable et être blancs.

### **RÉUSSITE**

‘ Nous voulions qu'ils soient littéralement comme neufs et nous avons également quelques exigences supplémentaires ’, déclare M. Lecluse. C'est pourquoi tous les camions ont été remis à neuf et équipés de nouveaux pneus, de nouveaux lits, d'une batterie haute capacité, d'un climatiseur autonome, d'un connecteur de charge, d'un système de suivi et de localisation et d'un système de caméra. Ils étaient beaux, mais ils étaient cependant toujours blancs. Ce n'est pas vraiment la couleur la plus captivante, n'est-ce pas ? ‘ C'est vrai ’, reconnaît Rogier Lecluse. ‘ Mais cette couleur n'a pas été choisie au hasard. Comme vous pouvez l'imaginer, l'apparence est extrêmement importante dans notre secteur et le blanc la couleur de base parfaite pour y ajouter des détails accrocheurs, ce que nous avons réussi à faire. Et les camions ont désormais magnifiques ’.

### **UN INCROYABLE ACCOMPLISSEMENT**

Depuis, les unités de Saan FBN sillonnent l'Europe et c'est sur eux que repose littéralement le succès des spectacles de nombreux groupes, orchestres et pop stars. ‘ Dans notre secteur, tout tourne autour d'une seule chose ’, explique M. Lecluse. ‘ La fiabilité, la fiabilité, la fiabilité. Si nous échouons, les artistes pour lesquels nous roulons échoueront aussi. Et nous laisserons tomber des milliers, voire des dizaines de milliers de fans. Pour être un partenaire fiable, il faut s'équiper d'outils fiables. Ces camions fonctionneront pendant des années. C'est un accomplissement incroyable que d'avoir réussi à faire tout cela ensemble. Ces XF presque neufs étaient le choix idéal pour nous et pour les équipes aussi. Bien sûr, il y avait une part d'incertitude et de risque, mais nous étions convaincus que tout se passerait bien au final. Et c'est le cas. ’ ■

# À QUAND LES CONTENEURS D'EXPÉDITION DE NOUVELLE GÉNÉRATION ?

Auteur : Bert Roozendaal

**Erwin Rademaker, responsable de programme au port de Rotterdam, sait qu'environ 85 % des marchandises sont transportées par conteneur. Cela fait du conteneur d'expédition l'un des éléments les plus standardisés de la chaîne logistique mondiale. Mais nous sommes en 2022, alors n'existe-t-il pas un moyen de rendre les conteneurs un peu plus intelligents ? L'Autorité portuaire de Rotterdam entend bien le découvrir.**

**L'**invention du conteneur d'expédition en 1955 par Malcolm P. McLean et l'introduction quasi simultanée du mécanisme de verrouillage par simple mouvement de rotation par Keith Tantlinger chez Fruehauf ont vu ces deux hommes déclencher une véritable révolution dans le monde du transport. Il y a actuellement environ 30 millions de conteneurs en circulation dans le monde, et ce nombre ne cesse d'augmenter.

## GIGANTESQUE

Le conteneur d'expédition est synonyme d'importants gains d'efficacité, mais après 65 ans, leur éclat commence à s'estomper progressivement. Malgré toutes les technologies intelligentes que le secteur de la logistique adopte de nos jours, ce conteneur étanche aux dimensions standardisées reste le maillon le plus rudimentaire de toute la chaîne.

## UN SILENCE ASSOURDISSANT

Alors que les transporteurs et les transitaires sont de plus en plus en mesure de surveiller les équipements et les cargaisons transportés par remorque pendant qu'ils sont en mouvement, ils sont encore souvent confrontés à un silence assourdissant de la part des conteneurs eux-mêmes. Lorsqu'un chargement est destiné à une certaine zone dans l'arrière-pays de la Chine ou de l'Amérique du Sud, il est impossible de savoir si le chargement est encore intact, s'il a survécu au voyage ou encore si quoi que ce soit a été altéré ou ajouté en cours de route avant que le chargement ait atteint sa destination finale. Le conteneur doit également être accompagné d'une importante trace écrite, électronique ou autre, car il passe d'un transitaire à l'autre au cours de son trajet, tous facturant leurs coûts séparément.

## PLUS INTELLIGENT

Les idées de M. Rademaker sur la manière de rendre les conteneurs plus intelligents sont liées à l'aspiration de l'autorité portuaire

**L'ENVOI DU CONTENEUR  
D'EXPÉDITION À TRAVERS LE  
MONDE NOUS PERMET DE  
COLLECTER DES DONNÉES**





Environ 85 % des marchandises sont transportées par conteneur.

elle-même à devenir ' plus intelligente '. ' Nous espérons voir les premiers navires commerciaux sans équipage accoster sur nos quais dans les quelques prochaines années. Cela signifie que les cargaisons des conteneurs sur ces navires seront également dotées de systèmes informatiques plus sophistiqués. ' En effet, le conteneur lui-même peut contribuer à la manière dont il est manipulé. ' Par exemple, le conteneur peut signaler à l'avance son contenu et l'état de ce contenu. Et si, dans un avenir proche, un conteneur disposait d'une sorte de porte-monnaie électronique lui permettant de régler immédiatement tous ses propres frais de manutention ? Il serait en mesure d'informer le dockeur et le destinataire qu'il est en train d'être transféré sur un train, qu'il est stocké quelque part ou même qu'il est ouvert de manière illicite. Tout est possible. '

## CONTENEUR 42

Erwin Rademaker a déjà mis sa vision en pratique dans son ' Conteneur 42 '. Ce conteneur d'expédition est bardé d'instruments, de capteurs et de systèmes de suivi et de localisation destinés à la recherche, et ses portes sont équipées de serrures à mortaise robustes. Il contient également une ' charge '.

' En expédiant le conteneur aux quatre coins du monde, nous

sommes en mesure d'en savoir plus sur la continuité du parcours. Cela nous permet de recueillir des données, par exemple, sur la température, l'humidité, les secousses, l'angle d'inclinaison du conteneur et bien plus encore. Nous voulons également savoir comment les instruments se comportent sur la route et quelles sont les exigences auxquelles ils devront répondre. '

## LA RÉPONSE EST 42

Le chiffre ' 42 ' ne fait pas référence à la taille du conteneur mais plutôt à un livre de science-fiction de Douglas Adams dans lequel un ordinateur prédit, après 7,5 millions d'années, que la réponse universelle à tout est le nombre 42. ' Nous ne souhaitons pas que cela prenne autant de temps, bien sûr ', s'exclame M. Rademaker, ' et notre conteneur n'est pas la réponse universelle à tout. Mais je pense qu'avec une mise à niveau dont les coûts peuvent s'estimer à environ 1 000 euros par unité, les conteneurs d'expédition pourront jouer un rôle beaucoup plus intelligent dans les transports au cours des prochaines années. Cela peut sembler énorme pour 30 millions de conteneurs, mais cela ne représente rien à l'échelle mondiale. Et tout n'a pas à être fait en une seule fois. Nous disposons déjà d'une unité de transport mondiale. Il nous suffit maintenant de passer au niveau 2.0. ' ■



**PLUS  
D'INFOS ?**

Scannez le  
code QR





Hughcor :

# UNE AFFAIRE DE FAMILLE

**Ted Hughes est le directeur de Hughcor, une entreprise de transport basée en Afrique du Sud. Il a récemment acheté son premier DAF, un XF 480 Space Cab, qui lui a rappelé, ainsi qu'à sa fille Siobhan, de bons souvenirs des années 1980.**

**T**ed Hughes a créé sa propre société de transport au Royaume-Uni en 1968 avec une seule benne. Ses affaires ont prospéré et, en peu de temps, il exploitait dix camions semi-remorques à travers l'Europe. Lorsqu'il émigre en Afrique du Sud en 1980, il travaille comme chauffeur pendant trois ans et demi chez Swift Transport au Zimbabwe voisin. ' C'était une expérience enrichissante ', explique-t-il. ' J'en avais besoin aussi, car la différence entre le transport routier en Afrique du Sud et en Europe était et reste énorme. '

## DÉVOUÉ

Après avoir travaillé pour divers autres transporteurs, Ted Hughes crée une nouvelle fois sa propre entreprise en janvier 2008. Son entreprise, Hughcor, n'a cessé de se développer et est devenue un acteur de taille moyenne spécialisée dans le transport longue distance. Bien qu'il ait maintenant plus de 75 ans, il est toujours très impliqué dans les allées et venues quotidiennes dans l'entreprise familiale. Il est encore tellement en forme qu'il continue à travailler six jours par semaine. ' Ce secteur est une question de passion ', explique-t-il. ' On ne va pas très loin sans passion. '

## MME HUGHES

' Entreprise familiale ' est une expression qui revient sans cesse. Le succès de Hughcor peut être largement attribué à Mme Hughes, qui est la directrice des opérations de l'entreprise. ' Ruth est la force

motrice de notre entreprise ', dit Ted, visiblement fier. ' Elle travaille d'arrache-pied pour décrocher des commandes et s'assure que toutes les marchandises de nos clients arrivent en toute sécurité et à temps. '

## DE PÈRE EN FILLE

Leur fille, Siobhan, participe également activement aux activités de l'entreprise et est passionnée de camions depuis l'âge de dix ans. ' Elle avait l'habitude de prendre la route avec moi pendant ses vacances scolaires ', explique Ted. ' Elle s'asseyait sur le siège passager avec un livre ou s'allongeait sur le lit derrière moi pour lire. Elle me préparait également du café et des en-cas pendant que j'étais au volant '. Pour quelqu'un qui passait si peu de temps à la maison, ces journées passées sur la route avec sa fille sont des souvenirs chers à Ted.

## ÉTUDES

À la fin de ses études, Siobhan a elle aussi décidé de travailler chez Hughcor, où elle s'occupe désormais de la comptabilité, des ressources humaines et de l'enregistrement de la consommation de carburant. ' Elle a plus que mérité ses galons dans le monde du transport ', affirme Ted Hughes. Lorsque le nouveau DAF s'est arrêté sur le site de Hughcor, sa fille s'est immédiatement installée derrière le volant, ce qui lui a rappelé des souvenirs d'il y a 25 ans, lorsqu'elle se penchait par la fenêtre de l'ancien DAF de son père.



Lorsque le nouveau DAF s'est arrêté sur le site de Hughcor, sa fille s'est immédiatement installée derrière le volant, ce qui lui a rappelé des souvenirs d'il y a 25 ans, lorsqu'elle se penchait par la fenêtre de l'ancien DAF de son père

## COUPLE

Ted Hughes conduit des DAF depuis 1985 et a toujours été impressionné par les performances de ces camions néerlandais. Le couple de son précédent DAF 95 de 430 ch (qui n'était pas mal à l'époque) n'est évidemment pas à la hauteur de celui de son nouveau DAF. ' J'ai quand même réussi à dépasser bon nombre de mes concurrents à l'époque, même en montant le col escarpé de Van Reenen ', se souvient-il. ' Et avec une semi-remorque de 50 tonnes derrière moi, en plus. Bien sûr, mon nouveau DAF est beaucoup plus impressionnant. '

## EN MONTÉE

' Bien que les camions ne soient pas autorisés à rouler à plus de 80 kilomètres par heure en Afrique du Sud, il faut être en mesure de prendre de la vitesse en montée et de décélérer en toute sécurité de l'autre côté ', explique M. Hughes. ' Les camions plus anciens sont souvent incapables de rouler à plus de 10 à 15 kilomètres par heure en montée, mais nous atteignons facilement 50 km/h avec ce nouveau camion. Cela signifie que notre vitesse moyenne augmente, ce qui nous fait gagner du temps. '

## SATISFACTION

Outre les performances et la consommation de carburant de son nouveau DAF, Ted est extrêmement satisfait du service que lui offre l'importateur, Babcock, pour son véhicule. ' Avec DAF, ils complètent le tableau. On peut dire sans se tromper que nous achèterons d'autres DAF à l'avenir. ' ■



Siobhan participe également activement aux activités de l'entreprise et est passionnée de camions depuis l'âge de dix ans

Pour en savoir plus,  
scannez le code QR



# CHARGEURS PACCAR

La meilleure solution pour votre camion électrique



DÉVELOPPÉ EN COLLABORATION AVEC **heliox**

NOUVEAUTÉS

Le PowerChoice 360X peut désormais charger jusqu'à trois camions simultanément



## PacMobile 40X

- Vitesse de charge max. de 40 kW
- Chargeur mobile
- Prêt à l'emploi
- Conception robuste et solide
- Efficacité optimale



## PowerChoice 150X

- Vitesse de charge max. de 150 kW
- Mise à niveau possible vers un modèle à 300 kW
- Charge rapide d'un camion
- Adapté à la charge de nuit de deux camions
- Colonne de charge séparée dotée de deux distributeurs
- Une solution pérenne



## PowerChoice 180X/360X

- Vitesse de charge max. de 360 kW
- Jusqu'à trois distributeurs distincts
- Charge rapide jusqu'à trois camions
- Adapté à la charge de nuit de deux camions, voire trois
- Efficacité optimale
- Une solution pérenne



Choix entre deux moteurs et cinq blocs-batteries

## DAF CONFIRME SA POSITION DE LEADER DU TRANSPORT PROPRE AVEC LES MODÈLES XD ET XF ELECTRIC

**DAF Trucks commencera la production des premières versions entièrement électriques de ses DAF XD et XF de nouvelle génération début 2023. DAF offre aux transporteurs le choix d'une toute nouvelle série équipée de groupes motopropulseurs modulaires qui offrent des puissances comprises entre 170 et 350 kW. Les véhicules peuvent atteindre une autonomie de plus de 500 km en une seule charge, selon le type de batterie.**

*Par Bert Roozendaal*

**D**AF Trucks a une fois de plus confirmé sa position de leader dans le domaine du transport routier propre et 'zéro émission'. En 2018, DAF a été le premier constructeur de camions européen à proposer un camion de distribution entièrement électrique. L'entreprise a ensuite vendu des dizaines de tracteurs et de camions fourgon CF Electric à batterie (BEV) à des transporteurs qui souhaitent rejoindre DAF dans son aspiration à dominer le secteur du transport sans émissions.

### **FAIRE PASSER LE TRANSPORT ÉLECTRIQUE AU NIVEAU SUPÉRIEUR**

DAF fait un pas de plus vers le transport routier tout électrique avec sa dernière génération de véhicules BEV. Les transporteurs ont l'embaras

du choix, car DAF couvre désormais leurs besoins en matière de transport avec deux moteurs électriques entièrement nouveaux et cinq classes de puissance différentes offrant de 200 à plus de 500 kilomètres d'autonomie sans avoir besoin de recharger le véhicule.

Cela signifie que chaque transporteur peut configurer avec précision son véhicule BEV pour l'adapter de manière optimale à son application spécifique. Le nouveau programme de véhicules électriques de DAF débute avec le XD Electric 170e de nouvelle génération, qui est équipé d'un nouveau moteur électrique PACCAR EX-D1 à aimant permanent d'une puissance de 170 kW (230 ch). Le moteur est alimenté par un bloc-batterie composé de deux cellules de série fournissant une puissance totale de 210 kWh et qui lui confère une autonomie 'zéro émission' de 200 kilomètres. Le XD 170e est donc

**DAF CONFIRME SA POSITION DE LEADER DU TRANSPORT PROPRE**





## DAF CONFIRME SA POSITION DE LEADER DU TRANSPORT PROPRE



parfait pour la distribution urbaine et la collecte des déchets sur des distances courtes et moyennes, en particulier lorsque le conducteur peut en faire la recharge pendant une pause ou lors du chargement et du déchargement des marchandises.

Le moteur électrique PACCAR EX-D1 est également disponible pour le DAF XD, avec des puissances de 220 kW (300 ch) et 270 kW (370 ch) combinées à un bloc-batterie composé de trois cellules offrant une autonomie 'zéro émission' de 300 kilomètres. Les transporteurs peuvent également opter pour un bloc-batterie à cinq cellules et bénéficier d'une autonomie maximale de plus de 500 kilomètres, le tout en une seule charge.

Pour les applications plus lourdes, DAF équipera le XD et le XF du nouveau moteur PACCAR EX-D2 à partir de 2023. Ce moteur électrique offre des puissances encore plus élevées : 270 kW (370 ch), 310 kW (420 ch) et même 350 kW (480 ch). Les versions les plus puissantes sont équipées de série de quatre cellules de batterie qui confèrent au véhicule une autonomie 'zéro émission' de plus de 400 kilomètres, selon les conditions et l'application. Un bloc-batterie à cinq cellules est également disponible en option.

### INTERNATIONAL

Outre le fait qu'il dispose du plus grand bloc-batterie, le moteur électrique PACCAR EX-D2, plus puissant, permet de parcourir plus de 500 kilomètres en une seule charge, selon les conditions. D'un seul coup, le transport routier international entièrement électrique devient possible. Grâce à une planification et une recharge intelligentes, il est possible de parcourir plus de 1 000 kilomètres par jour. Ce qui est

plus que suffisant, car aucun conducteur n'est capable d'en faire plus dans la limite des 10 heures de conduite légale.

### CHARGE ULTRA-RAPIDE

DAF a également apporté de nouvelles améliorations à la charge et à la recharge de la nouvelle génération de XD et XF Electric en utilisant la technologie de charge rapide à courant alternatif (CA). Cela permet, par exemple, de charger un bloc-batterie plat à trois cellules jusqu'à 80 % en l'espace de 45 minutes. En d'autres termes, les transporteurs peuvent désormais proposer des services interrégionaux entièrement électriques. Par ailleurs, le DAF Electric peut également être rechargé à l'aide d'un courant continu de 22 kW, en option, ce qui offre une plus grande flexibilité dans les zones où les infrastructures de charge rapide sont absentes.

### POLYVALENCE DE LA CARROSSERIE

Tous les constructeurs de camions sont confrontés à la question de savoir où installer les blocs-batterie sans qu'ils ne gênent l'installation de la carrosserie du camion. La réponse de DAF est d'utiliser intelligemment l'espace disponible. Avec la Nouvelle Génération DAF, il est possible de relier entre elles les batteries par modules, ce qui permet diverses configurations de disposition. Par conséquent, les nouveaux XF et XF Electric sont tout aussi polyvalents en matière de carrosserie que les modèles existants de la gamme DAF Nouvelle Génération. Ils peuvent également accueillir une carrosserie de chargeur latéral et des jambes de support, et une prise de force électrique est également disponible.



**D'UN  
SEUL COUP, LE  
TRANSPORT ROUTIER  
INTERNATIONAL  
ENTIÈREMENT  
ÉLECTRIQUE DEVIENT  
POSSIBLE**



Les nouveaux DAF XD et XF sont disponibles avec une large gamme de moteurs électriques et de batteries offrant une autonomie tout électrique de 200 à plus de 500 kilomètres, ce qui permet à DAF de proposer une solution pour chaque application 'zéro émission'.

**UNE DISTINCTION SUBTILE**

Les modèles électriques des nouveaux DAF XD et XF présentent la même conception extérieure attrayante que les versions diesel actuelles. Cependant, ils présentent également quelques différences subtiles, ce qui vous permet de savoir immédiatement si vous êtes en présence d'un véhicule à zéro émission. Par exemple, les véhicules BEV de la Nouvelle Génération arborent des détails bleus subtils sur la calandre et les phares, ainsi qu'une configuration de tableau de bord numérique légèrement différente. Celui-ci permet au conducteur de connaître la consommation du véhicule en kW et l'autonomie restante. Le système de navigation en option sur les modèles XD et XF Electric indique même l'emplacement des stations de charge publiques.

**DAF FOURNIT L'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE**

DAF se distingue notamment en fournissant aux transporteurs une gamme complète de solutions de recharge, y compris une gamme variée de stations de charge PACCAR mobiles et fixes spécialement

adaptées aux nouveaux modèles XD et XF. Ces stations de charge peuvent également être utilisées pour les modèles électriques CF et LF actuels, les fourgonnettes de livraison et même les voitures. En fonction du site, les stations PACCAR peuvent fournir des puissances allant jusqu'à 350 kW pour une recharge ultra-rapide. DAF soutient également ses clients en leur fournissant des conseils de vente personnalisés avec des modèles avancés de simulation d'itinéraire, afin que leur transition vers les camions électriques zéro émission se déroule de la meilleure des façons.

**DISPONIBLES À LA COMMANDE DÈS MAINTENANT**

Si vous souhaitez vous asseoir au volant d'un nouveau XD ou XF Electric l'année prochaine, vous pouvez passer commande dès maintenant. Les véhicules peuvent également être commandés avec différentes configurations d'essieux et variantes de cabine. Il est clair qu'avec les nouveaux DAF XD et XF Electric, DAF continue de renforcer sa position de leader dans le domaine du transport routier zéro émission. ■



Les détails bleus sur les phares et la calandre indiquent qu'un moteur électrique ultrasilencieux est dissimulé sous la cabine élégante et confortable

**LES DÉTAILS  
SUBTILS DU DESIGN  
ATTRAYANT NE  
LAISSENT AUCUN  
DOUTE SUR LE FAIT  
QU'IL S'AGIT D'UN  
CAMION À 'ZÉRO  
ÉMISSION'.**



**ELKE DIRKS : ' LA  
CRÉATION DES TEINTES  
AUTOMOBILES NE SE  
RÉSUME PAS À DES  
NUANCES DIFFÉRENTES.  
IL FAUT TROUVER UN  
ÉQUILIBRE ENTRE  
L'EFFET, LA LUMINOSITÉ  
ET LES PIGMENTS  
UTILISÉS '.**



Ce n'est pas un jaune ordinaire

# TUSCAN YELLOW : ÉTINCELANT, SAISSANT ET MODERNE

**Avec ses nouveaux modèles XD, XF, XG et XG<sup>+</sup>, la Nouvelle Génération DAF est le plus grand projet de conception et de développement de l'histoire de la marque. Il est donc tout à fait approprié que les nouveaux véhicules soient présentés dans un 'Tuscan Yellow' étincelant, saisissant et moderne.**

La couleur de lancement est bien plus qu'une simple couleur, c'est un outil de communication', explique Bart van Lotringen, designer chez DAF. 'Vous voulez stimuler l'intérêt pour votre nouveau produit et aider la qualité à briller dans chaque brochure et chaque vidéo promotionnelle. Naturellement, les clients peuvent commander leurs véhicules dans la couleur de leur choix. Nous pouvons les proposer dans 3 000 couleurs différentes, de sorte que chaque transporteur puisse trouver sa propre couleur d'entreprise. Cependant, environ 70 % de nos camions sont commandés en blanc, mais nous savons que lorsque les clients voient nos nouveaux camions pour la première fois, la couleur de lancement est un élément déclencheur important. Plus la couleur est saisissante, plus le véhicule attire l'attention.'

## LE RÔLE JOUÉ PAR LA COULEUR

DAF utilise la peinture mise au point par Axalta Coating Systems à Wuppertal. Elke Dirks travaille pour cette entreprise en tant que conceptrice de couleurs OEM depuis 1995. 'Les gens sous-estiment le rôle que joue la couleur', dit-elle. 'Il ne faut pas oublier que lorsque l'on voit un nouveau produit, ce que l'on remarque en

premier, c'est sa couleur. Cela ne nous demande qu'une fraction de seconde ; et pas seulement avec les véhicules, mais avec tous les types de produits. Ce n'est qu'ensuite que nous remarquons la forme, le matériau dont il est fait, la finition et la fonction. Une couleur bien choisie a une résonance émotionnelle si forte qu'elle influence 80 % des décisions d'achat des clients.'

## TENDANCES

'Lorsque Bart van Lotringen nous a contactés, il nous a expliqué qu'il était à la recherche d'une couleur vive et de haute qualité pour lancer la nouvelle génération de DAF', se souvient Martin Steinmüller, responsable de la demande de couleurs chez Axalta. 'Je n'avais pas de couleur spécifique en tête à l'époque', précise Bart. 'C'est pourquoi nous avons travaillé autour des couleurs existantes, afin de voir ce qui serait esthétiquement et techniquement réalisable. Heureusement, nous avons pu compter sur l'aide d'Elke Dirks, qui connaît très bien les tendances de l'industrie en matière de couleurs. Cela nous a permis de réduire rapidement le nombre de couleurs et de cibler notre recherche.'



Bart van Lotringen : ' La couleur de lancement est bien plus qu'une simple couleur, c'est un outil de communication '



DAF était à la recherche d'une couleur vive et de haute qualité pour lancer sa nouvelle génération de camions



Martin Steinmüller, responsable de la demande de couleurs chez Axalta

## QU'EST-CE QUE LE TUSCAN YELLOW, EXACTEMENT ?

Il n'est pas possible de reproduire sur papier la couleur Tuscan Yellow utilisée pour le lancement des camions DAF de nouvelle génération. Toutefois, cette couleur figure sur l'échelle Pantone (échelle PMS) utilisée par les imprimeurs du monde entier. Sur le nuancier Pantone, cette couleur vive, jaune d'œuf, est appelée ' Tuscan Sun '. Le Tuscan Yellow utilisé sur les nouveaux DAF est toutefois bien plus qu'une simple nuance. Selon comment la lumière frappe le véhicule, il s'agit d'une symphonie de couleurs en constante évolution, vivante et réfléchissante.

' Lorsque j'ai vu pour la première fois l'échantillon de couleur Tuscan Yellow, cela m'a fait penser à une surface métallique chromée ', se souvient Bart van Lotringen. ' La simple vue de cette couleur m'a donné des frissons, elle est vraiment stimulante. La couleur est synonyme d'émotion pure. Cependant, je n'étais pas en mesure de décrire cet effet lorsque j'ai initialement expliqué ce que je recherchais. En ce sens, mes attentes ont largement été dépassées. '



## TUSCAN YELLOW : ÉTINGELANT, SAISSANT ET MODERNE

### ÉMOTIONS

Elke Dirks : ' Les préférences individuelles en matière de couleurs de véhicules changent constamment, il faut donc les suivre de près. Cela dépend beaucoup de l'esprit du temps et du groupe de clients, mais les nouveaux pigments ont également une influence considérable. Dans le passé, les clients disaient par exemple "donnez-moi juste un jaune soleil". Aujourd'hui, les clients mettent davantage l'accent sur leur sentiment pour une couleur ou une émotion spécifique. C'est d'ailleurs ce qu'a fait Bart. La future couleur de lancement de DAF devait dégager de la positivité, de la qualité, du dynamisme et de la puissance. C'est pourquoi nous n'avons pas une seule couleur au départ, mais plutôt un certain nombre de couleurs vives et audacieuses sur lesquelles nous pouvions travailler. '

### UNE PRÉFÉRENCE POUR LES COULEURS VIVES

' Chez DAF, nous préférons les couleurs promotionnelles vives ', ajoute Bart van Lotringen. ' La raison en est qu'une cabine de camion présente de grandes surfaces verticales. La lumière se reflète sur ces surfaces de manière très différente par rapport aux surfaces horizontales d'une voiture, par exemple. Nous voulions une couleur exceptionnellement brillante pour la Nouvelle Génération de camions DAF. Et c'est là qu'intervient Martin Steinmüller, car il n'est pas facile de créer une couleur vive et d'obtenir le bon degré de saturation. Au final, Martin a préparé une dizaine de couleurs. Nous les avons pulvérisées quelques modèles réduits de camions afin de voir exactement lesquelles mettraient le mieux en valeur les contours de notre nouvelle gamme. '

### CE N'EST PAS UN JAUNE ORDINAIRE

' La création des teintes automobiles ne se résume pas à des nuances différentes. Il faut trouver un équilibre entre l'effet, la luminosité et les pigments utilisés ', explique Elke Dirks. ' Les camions DAF sont impressionnants en raison de leur aérodynamisme exceptionnel et de leurs courbes affirmées. Ces formes ont

également un effet sur la couleur. Si vous choisissez bien la couleur, elle rendra encore plus justice au design '. Pour illustrer ce point, elle fait fléchir une tôle d'acier qui a été peinte en Tuscan Yellow. ' Vous voyez comment la couleur change lorsque je la plie ? Il y a tout un spectre de teintes jaunes dissimulées dans ce Tuscan Yellow. Cette couleur nous offre une merveilleuse transition du clair au foncé et des points de lumière éclatants. C'est bien plus qu'un simple jaune ! '

### PARFAIT

Choisir une couleur pour un camion est une chose, mais comment s'assurer que cette couleur soit la même partout où elle est utilisée ? Pour Bart Lotringen, c'est un véritable défi. ' Il faut traiter chaque cas individuellement. Naturellement, nous commençons par le camion lui-même, et la couleur est parfaite. Le défi consiste ensuite à faire en sorte que notre Tuscan Yellow ait le même aspect partout, dans les vidéos, sur les photos et dans la brochure. Il doit également avoir le même aspect lors d'un salon comme l'IAA Commercial Vehicles Show 2022, où nos précieux bijoux sont exposés sous un éclairage parfait. Nous avons tenu compte de tous ces facteurs lors du choix final de la couleur promotionnelle. Et je suis très fier de notre choix. '

### TENDANCES

Les tendances en matière de couleurs de camions diffèrent souvent de celles des voitures. ' Ces dernières années, la tendance reflétait principalement l'une des "cinquante nuances de gris" ', explique Elke Dirks. ' Cependant, le jaune gagne de plus en plus en popularité et devient une couleur prometteuse pour l'avenir '. Bart van Lotringen voit également quelque chose de similaire se produire avec les camions. ' Lorsque nous avons lancé notre nouvelle génération de camions l'année dernière en Tuscan Yellow, nous avons vu à quel point cette couleur étonnante a captivé l'attention des transporteurs. Depuis lors, nous avons vu le nombre de commandes de camions jaunes doubler. ' ■





**‘ POUR NOMBRE DE NOS CLIENTS, UN CAMION EST UNE CARTE DE VISITE IMPORTANTE ET FAIT PARTIE INTÉGRANTE DE LEUR IDENTITÉ ’**

Jop Kerkhof : ‘ Avant même de commencer à développer un nouvel accessoire, nous dressons une liste des exigences et des options ’

Une nouvelle génération d'accessoires pour la Nouvelle Génération DAF

# DE L'IDÉE À L'ACCESSOIRE

**Les DAF XD, XF, XG et XG+ ont établi une nouvelle norme dans le secteur des camions. Il va donc de soi que les accessoires de la ‘ Nouvelle Génération DAF ’ doivent être de la même qualité exceptionnelle. Comment la marque DAF s'y prend-elle pour développer ses accessoires ? Jetons un petit coup d'œil en coulisses.**

De nombreux spécialistes ont participé à la conception, à la production, aux essais et à la mise au point des accessoires des nouveaux modèles XF, XG, XG+ et du tout nouveau XD. Cela a nécessité une collaboration étroite entre les chefs de produit et les concepteurs de DAF. Par exemple, le DAF Night Lock, le système de climatisation autonome DAF Cool Ultimate et la rampe de toit DAF ont nécessité plusieurs années de développement, car les nouvelles cabines et les différents accessoires devaient parfaitement s'adapter les uns aux autres.

## L'IMAGE DE LA QUALITÉ

Bart Van Lotringen, responsable de la conception chez DAF, explique le processus : ‘ On peut résumer l'apparence que nous donnons à nos nouveaux camions en un mot : "Premium". Bien sûr, il en va de même pour les accessoires DAF qu'un propriétaire ou un conducteur peut ajouter pour personnaliser davantage son camion.



La rampe de toit doit rester fixée à la cabine en toutes circonstances

Pour nombre de nos clients, un camion est une carte de visite importante et fait partie intégrante de leur identité. Ils l'utilisent pour se démarquer de la concurrence et c'est quelque chose que nous comprenons mieux que quiconque. '

### FONCTIONNEL ET ÉLÉGANT

Avant même de commencer à développer un nouvel accessoire, nous dressons une liste des exigences et des options ', poursuit JOP Kerkhof, chef de produit chez PACCAR Parts. ' Quels sont les besoins de nos clients et les attentes de nos distributeurs ? Prenons par exemple la nouvelle rampe de toit. Elle doit être un élément à la fois fonctionnel et décoratif du camion, mais d'autres facteurs entrent également en jeu. Par exemple, quel est le prix raisonnable, quels matériaux pouvons-nous choisir et comment pouvons-nous garantir une qualité constante et supérieure ? C'est seulement lorsque nous avons les réponses à toutes ces questions que nous établissons une liste de spécifications sur laquelle l'équipe de conception peut commencer à travailler. '

### DU PAPIER AU PROTOTYPE

Les fournisseurs reçoivent ensuite des schémas CAO détaillés qui servent de base à un premier prototype sur papier, puis à un prototype fonctionnel. M. Kerkhof nous explique : ' Nous testons littéralement tout à l'aide d'un modèle fonctionnel. Par exemple, nous examinons la facilité d'assemblage, l'étanchéité du support et

l'aspect de l'ensemble ainsi que la sensation qu'il procure depuis le haut de la cabine. Bien entendu, la sécurité est également un aspect important. La rampe de toit doit rester fixée à la cabine en toutes circonstances, et nous connaissons les conditions extrêmes dans lesquelles nos camions sont parfois soumis '. Bart Van Lotringen ajoute : ' Lorsque nous disons qu'elle est fixée, cela veut vraiment dire qu'elle est fixée. Nous ne lésinons pas avec nos programmes d'essais : nous prenons le développement de nos accessoires tout aussi au sérieux que celui de nos camions. Nous devons tout simplement être entièrement satisfaits de la qualité et de la sécurité de nos produits. Nous sommes également très exigeants sur le ' look ', car le style et la fonctionnalité vont de pair. Ce n'est qu'à ce moment-là que nous donnons le feu vert pour commencer la fabrication du prototype final. '

### TRANSITION VERS LA PRODUCTION

Comme l'explique Jop Kerkhof, il faut parfois des mois, voire des années, avant que les nouveaux accessoires DAF ne fassent leur entrée sur le marché. ' Les fournisseurs doivent acheter des matériaux, créer des gabarits de soudage, concevoir des systèmes de pliage et parfois même mettre en place des lignes de production entières. Nous participons tous à un long processus, de l'idée initiale à l'accessoire final. Il nous arrive de faire face à des obstacles, des changements de plan et des arrêts inattendus au cours du processus. Mais tout cela est justifié par notre objectif final commun : tout doit être parfait. Toujours. ' ■

**' NOUS PRENONS LE DÉVELOPPEMENT DE NOS ACCESSOIRES TOUT AUSSI AU SÉRIEUX QUE CELUI DE NOS CAMIONS '**



#### TOP 5 DES ACCESSOIRES DAF

1. Système de climatisation autonome DAF Cool Ultimate
2. DAF Night Lock
3. Tapis en textile et en caoutchouc DAF
4. Rampe de toit DAF
5. Four à micro-ondes DAF



Découvrez tous les accessoires pour la Nouvelle Génération DAF

Quel DPF est le mieux adapté à votre camion et à l'environnement ?



**RIEN  
NE VAUT  
L'ORIGINAL**  
PIÈCE D'ORIGINE DAF



Pièce d'origine DAF  
[www.nichtsschlaegtdasoriginal.ch](http://www.nichtsschlaegtdasoriginal.ch)