NUMÉRO 2 2015

IN ACTION

DAF PRÉSENTE LE LF ÉDITION 2016

COÛTS RÉDUITS, EFFICACITÉ ACCRUE

DRIVEN BY QUALITY

DAF
A PACCAR COMPANY

MAGAZINE DE DAF TRUCKS N.V. WWW.DAF.COM

BIEN FREINER. MIEUX CONDUIRE. INTARDER!

Qui freine bien, conduit mieux. Une meilleure conduite réduit la consommation de carburant, augmente la sécurité et ménage plus l'environnement. Le frein hydrodynamique ZF-Intarder permet un freinage sans fading ni usure des freins, soulage les freins de service jusqu'à 90 % et diminue les coûts de maintenance. L'Intarder recèle un grand potentiel d'économie sur l'ensemble de la durée d'utilisation du véhicule en assurant ainsi un amortissement rapide des coûts. L'environnement profitera également de la réduction de la poussière de freinage et des émissions de bruit. Ceux qui optent en faveur du ZF-Intarder profitent tout simplement de meilleurs déplacements. **www.zf.com/intarder**

MOTION AND MOBILITY

100 YEARS MOTION AND MOBILITY

4 Actualités DAF

6 Richard Zink : « L'efficacité au cœur de nos priorités. »

8 Le DAF LF édition 2016 offre jusqu'à 5 % d'économies de carburant supplémentaires

10 Jaroslav Půst : « Un camion est fait pour être constamment sur la route »

12 DAF investit 100 millions d'euros dans un nouvel atelier de peinture

14 Collet & Sons : une entreprise dans le vent

17 DAF First Choice

18 Ce que dit la presse

24 Vadim Komissarov : « Ce qui compte avant tout, c'est la fiabilité et une faible consommation de carburant »

24 Cinq pour cent des camions cherchent une place de stationnement

27 PACCAR World

UNE COURSE SANS FIN

Environ deux ans après l'entrée en vigueur des normes européennes d'émissions Euro 6, on semble avoir oublié les immenses efforts du secteur des poids lourds pour se conformer à ces normes. De nouvelles technologies de moteur de pointe ont vu le jour ainsi que des systèmes avancés de post-traitement des gaz d'échappement.
Ces nouveautés ont eu un impact majeur sur la conception des véhicules existants. Pour se conformer aux normes Euro 6, DAF a lancé une nouvelle génération de camions : les LF, CF et XF.

De même que le degré d'innovation des produits n'a jamais été si élevé, les procédés de production ont fait l'objet de perfectionnements en profondeur. C'est formidable de pouvoir affirmer que nous fabriquons aujourd'hui les meilleurs camions que nous ayons jamais conçus.
Cette conclusion découle non seulement de notre propre contrôle qualité, mais aussi des témoignages de milliers de transporteurs qui ont déjà acheté nos camions Euro 6.

Les clients apprécient la faible consommation de carburant des camions DAF, un facteur clé pour réduire les coûts d'exploitation. En effet, les camions actuels conformes aux normes Euro 6 sont les plus économes en carburant, comme en témoignent des tests indépendants, réalisés dans le cadre de publications de l'industrie du moteur. Nous avons enregistré de nouveaux records dans toute l'Europe !

De même que nous nous efforçons continuellement d'améliorer la qualité, la sûreté et l'efficacité de nos processus de production, nous recherchons constamment de nouveaux modes de développement des produits toujours plus économiques et efficaces. C'est une course sans fin ! Le nouveau LF édition 2016 en est un très bon exemple.
Les moteurs optimisés, les nouvelles transmissions, les nouveaux déflecteurs et les nouvelles ailes contribuent à réduire davantage la consommation de carburant. Parallèlement, le choix étendu d'empattements permet de transporter davantage de marchandises par trajet. C'est ça, le DAF Transport Efficiency ! Votre rentabilité, c'est notre objectif !

A PACCAR COMPANY

Achevé d'imprimer :
In Action est une publication de DAF Trucks N.V.
Édition : département Corporate Communications
P.O. Box 90065, 5600 PT Eindhoven, Pays-Bas
www.daf.com
Conception et réalisation : GPB Media B.V., Leiderdorp, Pays-Bas

Harrie Schippers
Président

NOUVELLE COLLECTION DAF

Élégante, fonctionnelle et de grande qualité. Voilà tout ce qui caractérise la nouvelle collection DAF qui s'adresse aussi aux enfants avec des jouets, des vêtements et des peluches à l'effigie de la marque.
La nouvelle collection DAF comprend également des vêtements homme et femme conçus spécialement pour DAF (allant des chapeaux et vestes aux T-shirts), des accessoires DAF uniques (sacs, lunettes de soleil, montres et autres porte-clés), une magnifique gamme de produits cuir et, bien évidemment, une gamme complète de modèles réduits DAF LF, CF et XF, avec notamment des modèles à benne, surbaissés, et porteurs. Découvrez la collection complète sur www.dafshop.com

LES VÉHICULES CF ÉQUIPÉS DU MOTEUR PX-7 SONT DÉSORMAIS DISPONIBLES AVEC TROIS ESSIEUX

Un certain nombre de modèles CF Euro 6 DAF équipés du moteur PACCAR PX-7 sont désormais proposés avec trois essieux. Ces modèles allient charge utile supplémentaire et efficacité du moteur six cylindres de 6,7 litres.

La gamme CF dotée du moteur PACCAR PX-7 intègre un nouveau modèle avec essieu fou simple de 7,5 tonnes, situé derrière l'essieu arrière de 13 tonnes. Cette configuration permet d'augmenter la charge utile de pratiquement 19 tonnes pour un poids total roulant atteignant 32 tonnes. Un certain nombre de variantes équipées d'un essieu fou jumelé sont également disponibles pour une utilisation plus intensive. Une version avec un essieu fou arrière directeur a été spécialement conçue pour des applications nécessitant une charge utile plus élevée, couplée à une manœuvrabilité maximale. Le moteur PACCAR PX-7 six cylindres de 6,7 litres se décline dans les configurations suivantes : 208 kW/283 ch et 231 kW/314 ch.

LE DAF CF SILENT REMPORTE UN PRIX

Le DAF CF Silent a remporté le « Fleet Transport Truck Innovation Award 2016 ». Grâce au « mode Silent », le camion peut charger et décharger des marchandises dans les zones appliquant des restrictions en matière d'émissions sonores le soir, la nuit ou au petit matin.
Lorsque le « mode Silent » est activé, en appuyant simplement sur le bouton « Silent » du tableau de bord, le logiciel du moteur bascule sur un programme qui limite le couple et le régime moteur. Les passages de rapport sont effectués à des régimes moteur plus bas, et le niveau sonore est inférieur à 72 dB(A) grâce à la protection antibruit de la boîte de vitesses.
« L'ingéniosité et la facilité d'utilisation du DAF CF Silent lui ont valu le prix « Fleet Transport Truck Innovation Award », souligne Jarlath Sweeney, éditeur en chef du magazine irlandais « Fleet Transport ». « Cette technologie permet de poursuivre les opérations de transport dans les zones appliquant des restrictions en matière d'émissions sonores le soir et la nuit. Cela permet d'augmenter la disponibilité et, donc, l'efficacité du transport. »

UNE LOYAUTÉ SANS FAILLE

Si vous êtes la fille d'un propriétaire de société de transport, alors vous n'avez pas besoin de réfléchir quel véhicule choisir pour vous rendre à votre mariage. Ce sera sans doute un camion exploité par l'entreprise de votre père. Marek Sachs, propriétaire de la société polonaise Sachs trans, a décidé d'aller encore plus loin : pour le mariage de sa fille Klaudia, il a réquisitionné un Super Space Cab XF spécialement décoré pour l'occasion. Ce camion au style spectaculaire a véhiculé les mariés jusqu'à l'église, suivis d'un cortège de quinze DAF XF flambant neufs. Témoignage d'une loyauté sans faille.

DÉJÀ 15 MAGASINS TRP

PACCAR Parts a lancé sa gamme TRP (Truck and Trailer Parts) en 1995 dans le cadre de la stratégie du « fournisseur unique ». Elle permet aux transporteurs de ne faire appel qu'à une seule et même source pour tous leurs besoins en matière de pièces. Aujourd'hui, la gamme TRP compte plus de 75 000 références au total. Il y a deux ans, le premier magasin TRP a ouvert à Poznan, en Pologne. Il existe à présent 15 magasins : récemment, un magasin TRP a ouvert ses portes en Tanzanie (le premier dans le pays et sur le continent africain). Et un autre a ouvert dans la région de Murcie, en Espagne. Les pièces TRP sont également disponibles auprès de chaque distributeur DAF.

DAF ITS EST ENCORE PLUS EFFICACE

Encore plus rapide, plus efficace et plus fiable. Ce sont les innovations les plus importantes qui ont été apportées au sein de l'incomparable DAF International Truck Service de DAF. Nous avons renforcé les liens entre les chauffeurs, les opérateurs de transport et les concessionnaires, ce qui a permis du même coup d'améliorer le support assuré par l'équipe d'assistance internationale de DAF. Par conséquent, le montage est en parfaite adéquation avec la philosophie de DAF Transport Efficiency, l'objectif étant d'accroître l'efficacité des opérateurs de transport tout en baissant les coûts d'exploitation et en optimisant la disponibilité des camions.

Lorsqu'un chauffeur demande une assistance, un tout nouveau système informatique alerte automatiquement le concessionnaire et le centre d'entretien le plus proche. Ce dernier indique ensuite dans quel délai l'assistance peut intervenir. Toutes les parties impliquées peuvent suivre le processus en ligne. Le mécanicien, une fois arrivé sur les lieux, diagnostique le problème et indique dans quel délai le camion peut être réparé.
Pour de nombreux opérateurs de transport, il est important que leur propre concessionnaire puisse savoir précisément quelle intervention a été réalisée par un autre concessionnaire. Pour une assurance et une qualité optimales.

RICHARD ZINK, DIRECTEUR DU DÉPARTEMENT MARKETING & SALES CHEZ DAF TRUCKS N.V. :

« L'EFFICACITÉ EST AU CŒUR DE NOS PRIORITÉS »

En moins de quatre mois, la production augmente de 50 %. Une part croissante sur le marché européen des poids lourds. Des réponses extrêmement positives à la gamme de produits Euro 6. Richard Zink, membre du conseil de direction et nouveau directeur du département Marketing & Sales de DAF, aborde l'avenir en toute confiance.

Richard Zink est responsable du département Marketing & Sales de DAF Trucks depuis cet été. Il a rejoint DAF en 1999 pour un poste dans le domaine de la logistique. En 2005, il a été nommé directeur général de l'usine de fabrication d'essieux et de cabines à Westerlo, en Belgique. Et, en mars 2010, il est devenu directeur des opérations et membre du conseil de direction. C'est donc avec une solide expérience qu'il a embrassé son nouveau poste.

INNOVATION PRODUITS En tant que directeur des opérations, Richard Zink était responsable du lancement de production de la nouvelle gamme de produits DAF Euro 6. « Le projet le plus vaste et le plus coûteux dans l'histoire de DAF », explique-t-il. « Le degré d'innovation des produits était sans précédent, tout comme les changements apportés sur nos sites de production. Et ce, grâce au travail de milliers de collègues. À l'heure actuelle, nous produisons les meilleurs camions que nous ayons jamais fabriqués.»

PERSONNALITÉS Richard Zink aborde un aspect important de l'organisation de DAF : l'enthousiasme des employés vis-à-vis des produits. « Nous sommes passionnés de camions et nous connaissons les motivations de nos clients », entend-on souvent au sein de l'entreprise. Cette implication est aussi un aspect important du réseau international qui compte plus d'un millier de concessionnaires indépendants. « C'est un choix délibéré de vouloir travailler avec des entrepreneurs indépendants », explique le responsable du département Marketing & Sales. « Ils vont toujours plus loin parce qu'ils savent mieux que quiconque à quel point la satisfaction du client est importante. Cela peut paraître une affirmation "bateau", mais c'est ce qui fait la force de DAF et des concessionnaires DAF. »

BELLES PERSPECTIVES 2015 pourrait bien être la meilleure année depuis 2008 pour le marché des poids lourds en Europe. « Dans la catégorie des plus de 16 tonnes, nous prévoyons de vendre quelque

En tant que directeur des opérations, Richard Zink était responsable du lancement de production de la nouvelle gamme de produits DAF Euro 6.

Un aspect important de DAF Transport Efficiency sera la connectivité. « Cela signifie que le camion et la base opérationnelle sont toujours en contact.

RICHARD ZINK, MEMBRE DU CONSEIL DE DIRECTION DE DAF ET RESPONSABLE DU DÉPARTEMENT MARKETING & SALES :
« C'EST UNE COURSE SANS FIN ! NOUS CONTINUONS D'INNOVER AFIN DE PROPOSER À NOS CLIENTS LE MEILLEUR RENDEMENT PAR KILOMÈTRE. »

260 000 camions », affirme Richard Zink. « Les principaux indicateurs économiques révèlent une perspective tout à fait positive. La confiance de l'industrie et des consommateurs atteint son niveau le plus élevé depuis des années. Une croissance économique de 1,8 % est attendue, soit le taux le plus élevé depuis 2010. Le nombre de kilomètres parcourus ne cesse d'augmenter, comme l'indique en partie le nombre croissant de kilomètres assujettis à la taxe routière MAUT en Allemagne. Cela signifie que les camions roulent plus et qu'il n'y a pas besoin de remplacer ou d'étendre la flotte de camions. Par ailleurs, le coût du gas-oil est faible, ce qui est une bonne nouvelle pour nos clients. »

COMPLIMENTS « Les clients de DAF apprécient beaucoup nos modèles Euro 6 », affirme Richard Zink. « Notamment pour leur qualité, leur fiabilité, leur confort et leur faible consommation de carburant. Celle-ci est cinq à sept pour cent inférieure à celle des modèles Euro 5. Cela suscite un vif intérêt pour les camions Euro 6 de DAF, notamment grâce à de faibles taux d'intérêt et à une réduction de 2 centimes par kilomètre pour ce qui concerne la taxe routière allemande MAUT. Si vous faites le calcul, il n'y a pas de doute à avoir. »

DAF TRANSPORT EFFICIENCY « Bien sûr, nous continuons d'investir dans l'amélioration de nos produits », explique le directeur du département Marketing & Sales de DAF. « Associées à des technologies innovantes comme le mode Eco et le régulateur de vitesse prédictif, les améliorations apportées aux moteurs permettent de réaliser des économies de carburant considérables pour les versions CF et XF. Avec le nouveau LF édition 2016, nous présentons de nouvelles possibilités d'augmenter l'efficacité dans le segment de la distribution. C'est une course sans fin ! Nous continuons d'innover afin de proposer à nos clients le meilleur rendement par kilomètre. De nombreux tests indépendants dans les médias confirment les nouveaux records atteints par DAF en termes de rendement énergétique ! »

DAF présente la plupart de ses innovations comme s'inscrivant dans le cadre de la philosophie « DAF Transport Efficiency ». « Cette philosophie va au-delà des simples produits et technologies », souligne Richard Zink. « En effet, les nombreux services qui accompagnent le produit jouent également un rôle important. Par exemple, PACCAR Parts, grâce à son approvisionnement en pièces de première classe, garantit une disponibilité optimale des camions. Tout comme notre incomparable International Truck Service (ITS). Par ailleurs, PACCAR Financial Services offre des solutions de financement attractives associées à de faibles coûts d'exploitation. Les contrats de réparation et d'entretien MultiSupport DAF offrent un maximum de sécurité. Ainsi, DAF Transport Efficiency englobe non seulement les camions les plus efficaces, mais aussi la gamme complète de services permettant d'obtenir un rendement maximal. Notre credo : « Votre rentabilité, c'est notre objectif ». Et ce message se retrouve dans tous les aspects de notre entreprise. »

CONNECTIVITÉ Un aspect important de DAF Transport Efficiency sera la connectivité. « Cela signifie que le camion et la base opérationnelle sont toujours en contact. Il s'agit d'un système de gestion de flotte dans lequel l'opérateur a constamment accès à des informations en ligne sur le camion, le chauffeur, et l'emplacement du véhicule, permettant ainsi l'optimisation du rendement par kilomètre. Et c'est précisément l'objectif du secteur des transports. Plus que jamais. » ■

PROGRAMME COMPLET D'INNOVATIONS POUR MAXIMISER L'EFFICACITÉ :

DAF LF ÉDITION 2016

CONSOMMATION DE CARBURANT RÉDUITE JUSQU'À 5 %

DAF présente un vaste éventail d'innovations destinées à la célèbre série LF pour le transport de distribution. Les chaînes cinématiques optimisées et le choix plus large d'empattements et de réservoirs de carburant permettent d'obtenir un meilleur rendement par kilomètre. La plupart des modèles LF 2016 sont également équipés de série des dernières technologies de confort et de sécurité, parmi lesquelles les systèmes AEBS, FCW, ACC et LDWS.

Le nouveau LF édition 2016 se distingue avant tout par ses chaînes cinématiques optimisées. Grâce au logiciel amélioré et à une gestion de l'air et de la chaleur optimisée dans le système de post-traitement des gaz d'échappement, le moteur PACCAR PX-5 4,5 litres (112 kW/152 ch – 157 kW/213 ch) offre jusqu'à 5 % d'économies de carburant supplémentaires.

AS TRONIC En outre, le moteur PACCAR PX-7 de 6,7 litres (164 kW/223 ch – 231 kW/314 ch) est désormais équipé en option d'une transmission automatisée AS Tronic à 12 rapports. Par rapport à la boîte de vitesses automatisée à 6 rapports existante, elle permet des PTR plus élevés, atteignant 32 tonnes, pour une productivité accrue. De même, les régimes moteur plus bas permettent de réduire davantage la consommation de carburant ainsi que les niveaux sonores à l'intérieur de la cabine.

EMPATTEMENTS JUSQU'À 6,90 MÈTRES ET RÉSERVOIRS DE CARBURANT POUVANT CONTENIR JUSQU'À 1 240 LITRES L'un des principaux avantages du nouveau LF édition 2016 est sa meilleure capacité d'adaptation à un usage spécifique, grâce aux sept nouveaux empattements dont les longueurs peuvent atteindre 6,90 mètres. Cela permet d'augmenter les tailles de chargement jusqu'à plus de 9 mètres pour une capacité de chargement maximale. Les empattements plus longs permettent de proposer des volumes de réservoir de carburant allant jusqu'à 1 240 litres, caractéristique unique sur le segment des camions de distribution. Il en résulte une plage de fonctionnement étendue, une disponibilité maximale du véhicule et des bénéfices financiers en effectuant le plein

de carburant dans les stations-service les moins chères.

AÉRODYNAMISME OPTIMAL : JUSQU'À 4% D'ÉCONOMIES DE CARBURANT Afin d'améliorer l'aérodynamisme et de garantir ainsi la consommation de carburant la plus faible possible, DAF a développé de nouvelles extensions de cabine et un tout nouveau déflecteur de pavillon sur les modèles LF équipés d'une cabine de jour. Le déflecteur de pavillon est proposé pour les superstructures hautes comme basses. À l'instar des extensions, il s'intègre parfaitement aux carrosseries d'une largeur comprise entre 2,50 m et 2,55 m. Le nouvel ensemble aérodynamique permet de réduire la consommation de carburant de 4 % par rapport à l'ensemble actuel.

PLUS D'INNOVATIONS AXÉES SUR L'EFFICACITÉ DAF a également innové à d'autres niveaux afin de booster l'efficacité. Une nouvelle admission d'air située directement derrière la cabine optimise le flux d'air et permet d'installer des options telles que les déflecteurs de pavillon réglables en hauteur, des réfrigérateurs sur la cabine et des modules de couchette supérieure.
Conçu spécialement pour le transport réfrigéré, le DAF LF édition 2016 peut désormais être commandé avec une préparation pour générateur de bloc frigo (refroidi par eau, 22,5 kW), en combinaison avec le moteur PACCAR PX-5 quatre cylindres de 4,5 litres.
De nouveaux feux arrière à LED, qui équipent déjà les séries CF et XF, sont disponibles en option. Et leur rendement énergétique devrait leur permettre d'atteindre la même durée de vie que celle du camion. Un autre exemple de la philosophie DAF Transport Efficiency.

PLUS D'INFORMATIONS POUR LES CHAUFFEURS L'assistant aux performances du chauffeur de DAF proposé sur les modèles LF, CF et XF fournit au chauffeur des informations précises sur les économies de carburant, le comportement de freinage et la manière dont celui-ci anticipe les conditions du trafic routier. Dans sa nouvelle mouture 2016, le LF permet d'afficher les informations du tachygraphe directement sur l'écran central. Les chauffeurs peuvent ainsi surveiller la vitesse du véhicule ainsi que leurs heures de conduite plus efficacement afin d'éviter tout dépassement non autorisé. L'écran permet aussi de savoir quand doit avoir lieu la prochaine révision du camion afin d'assurer l'entretien dans les délais requis.

INTÉGRATION AMÉLIORÉE AVEC LA SUPERSTRUCTURE Les informations sur la carrosserie et l'équipement auxiliaire peuvent également être indiquées sur l'écran central : par exemple, si la grue de manutention n'est pas entièrement repliée ou si les pieds stabilisateurs ne sont pas sécurisés. Cela est possible grâce à la communication améliorée entre le châssis et la carrosserie et garantit, par exemple, que la carrosserie sache si la transmission est au point mort. De plus, la PDF et le régime moteur, entre autres, peuvent désormais être contrôlés via le CAN central du véhicule, à la fois depuis la carrosserie et depuis la cabine, pour une efficacité et un confort maximum.

FONCTIONS DE SÉRIE : AEBS, FCW, ACC ET LDWS Le DAF LF édition 2016 (pour un PTC de 8 tonnes et avec une suspension pneumatique sur l'essieu arrière) est équipé de série d'un système de freinage d'urgence avancé (AEBS), d'un avertissement de collision avant (FCW) et d'un régulateur de vitesse adaptatif (ACC). L'assistant de détection de sortie de voie (LDWS) est également fourni de série (sauf pour les modèles de construction LF). Les systèmes AEBS et FCW ont pour but d'empêcher les collisions. En situation d'urgence, l'AEBS freine automatiquement pour éviter une collision ou minimiser tout impact. Le régulateur de vitesse adaptatif (ACC) ajuste automatiquement la vitesse du camion pour l'adapter à celle du véhicule qui précède. Ainsi, une distance de sécurité est maintenue entre les deux véhicules. Cela permet au régulateur de vitesse d'être utilisé autant que possible, augmentant ainsi les économies de carburant. La détection de sortie de voie (LDWS) fonctionne avec une caméra située derrière le pare-brise. Si le camion quitte sa voie involontairement, un signal sonore en avertit le chauffeur.

DAF TRANSPORT EFFICIENCY Les nombreuses innovations du DAF LF édition 2016 représentent une avancée majeure dans l'amélioration continue de l'efficacité des camions, conformément à la philosophie de DAF Transport Efficiency. Les fonctionnalités-clés du camion de distribution DAF, tant appréciées des chauffeurs, sont naturellement préservées : capacité de chargement élevée grâce à son faible poids, maniabilité aisée grâce au rayon de braquage le plus faible de sa catégorie, confort exceptionnel et manipulation facile. ■

L'assistant aux performances du chauffeur, l'affichage central d'informations offre désormais des fonctionnalités supplémentaires.

JAROSLAV PŮST DE FRESHFRUIT LOGISTICS :

« UN CAMION EST FAIT POUR ÊTRE CONSTAMMENT SUR LA ROUTE. »

Durant la courte période où la société tchèque FreshFruit Logistics s.r.o. a été impliquée dans le transport et la logistique, elle s'est forgée une excellente réputation et, aujourd'hui, les camions de FreshFruit Logistics sillonnent toute la République tchèque. Les camions DAF qui ont été achetés récemment (quatorze en tout) ont tous un contrat d'entretien MultiSupport DAF. Jaroslav Půst, directeur exécutif, explique pourquoi il a choisi les camions DAF et ce qu'il attend d'eux.

Les camions de FreshFruit Logistics qui transportent des marchandises pour les supermarchés Billa sont habillés d'une décoration avec un effet 3D.
« Pour Billa, la République tchèque est un pays pilote pour cette nouvelle décoration », explique Jaroslav Půst. « Ce type d'ornements n'est pas encore expérimenté dans d'autres pays où Billa est présent. J'en suis fier, cette décoration respire la qualité. »

« Il nous a fallu trois ans pour prendre la décision d'associer des contrats d'entretien et de service à l'achat des camions neufs », explique Jaroslav Půst. « Au début, nous n'y voyions aucune valeur ajoutée. Cependant, lorsque nous avons élargi notre flotte, nous avons refait des calculs. Et ces contrats se sont avérés plus intéressants que nous le pensions. Nous avons souscrit un contrat de service et d'entretien pour chacun de nos quatorze camions neufs ».

PAS DE MAUVAISES SURPRISES « L'un des plus grands avantages des contrats MultiSupport DAF est qu'il n'y a pas de coûts imprévus », se félicite Jaroslav Půst. « Ce système nous permet de calculer nos coûts et de proposer des offres plus attrayantes et plus réalistes à nos clients. En outre, nous sommes assurés de disposer de véhicules parfaitement entretenus. Dans notre secteur d'activité, tout est affaire de dernière minute, mais le concessionnaire est toujours prêt. Nous travaillons sept jours sur sept et nos camions sont toujours sur la route. Les temps d'arrêt imprévus peuvent avoir des conséquences dramatiques. C'est pourquoi il est crucial que nos camions bénéficient de l'attention et de l'entretien nécessaires. »

SERVICES LOGISTIQUES Freshfruit a été fondée en 2005, en tant que coentreprise avec Chiquita. Au départ, la société était spécialisée dans la maturation et la distribution de bananes. « Nous nous sommes peu à peu tournés vers les services logistiques pour les produits alimentaires frais et réfrigérés », précise Jaroslav Půst. « À présent, nous assurons exclusivement des services logistiques et de transport pour divers clients. »

BILLA La chaîne de supermarchés Billa est probablement le client le plus important de Freshfruit. « Nous livrons des aliments sept jours sur sept à plus de 200 magasins Billa », explique Jaroslav Půst. « Nous parcourrons un nombre incalculable de kilomètres, et le calendrier des livraisons est très strict : tous les supermarchés doivent être livrés entre six et dix heures du matin. »

UNE PLANIFICATION MINUTIEUSE
« Bien sûr, nous avons conçu ce projet avec minutie, car c'était un véritable défi pour nous de répondre aux exigences élevées du client et de rendre ce projet financièrement viable pour nous. Je peux maintenant affirmer que le résultat a finalement été positif pour les deux parties. Nous avons en outre remporté un appel d'offres au milieu de l'année dernière pour le transport de produits surgelés. »

CHOISIR LES CAMIONS DAF « À l'heure actuelle, sur nos 44 camions, 23 d'entre eux sont des camions DAF », déclare Jaroslav Půst.
« Nous nous efforçons de passer à une seule marque, ce qui simplifie du reste le travail des chauffeurs. Il est très probable que les prochains camions que nous achèterons soient des camions DAF, une marque que nous jugeons fiable. Aujourd'hui, nous utilisons différents modèles DAF : des modèles compacts LF et CF au grand XF. La fiabilité est clairement l'un des principaux critères qui nous poussent vers les camions DAF. Les intervalles de service sont importants et les coûts d'entretien faibles. Nous n'avons pas eu de réparations qui sortaient de l'ordinaire. » ■

DAF INVESTIT 100 MILLIONS ATELIER DE PEINTURE À WE

DAF va investir 100 millions d'euros dans son nouvel atelier de peinture de pointe destiné à son usine de production de cabines basée à Westerlo, en Belgique. Une fois les travaux achevés, DAF disposera de l'atelier de peinture de cabines de camion le plus moderne au monde. Les premières cabines quitteront le nouvel atelier de peinture de 25 000 m² au premier semestre 2017.

DAF a ouvert son usine à Westerlo en 1966 où, en plus des cabines, elle construit également ses propres essieux depuis le début des années 1970. L'usine, qui emploie 2 150 personnes, produit près de 500 essieux et 200 cabines par jour pour les camions lourds et moyens tonnages qui sortent de la chaîne de production d'Eindhoven et de Leyland (R.-U.).

CAPACITÉ DE CROISSANCE DE 50% DAF s'attend à ce que la demande de camions en Europe continue de croître au cours des années à venir et a pour objectif de porter sa part de marché à 20 % pour la catégorie des poids lourds. En outre, DAF envisage également de renforcer son succès en dehors de l'Europe. Pour atteindre cet objectif dans les années à venir, DAF est en train de créer un nouvel atelier de peinture de cabines sur le site de DAF Trucks Vlaanderen. Grâce à cet investissement, la capacité de production de l'usine de cabines augmente d'environ 50 %.

L'ATELIER DE PEINTURE LE PLUS MODERNE AU MONDE Le nouvel atelier de peinture mesure 144 mètres de long, 58 mètres de large et 26 mètres de haut, et compte trois étages. Des robots de peinture ultra modernes, entre autres, seront utilisés avec les « cloches ». Ils tournent à des vitesses allant jusqu'à 50 000 tr/min pour offrir une qualité élevée, une efficacité maximale et une consommation réduite de peintures et de solvants.

DERNIÈRES INNOVATIONS Outre la qualité et l'efficacité, la préservation de l'environnement était au cœur des préoccupations au cours de la conception du nouvel atelier de peinture de cabines DAF. De nombreuses solutions innovantes ont à cet effet été utilisées, notamment une méthode spéciale permettant de réduire et de rattraper les « pulvérisations hors cible » inévitables au cours de l'opération. Les robots de peinture ultra modernes suivent avec précision les contours de la cabine, ce qui permet de réduire la quantité de peinture utilisée.

RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE GRÂCE AUX NOUVELLES TECHNOLOGIES DAF investit également dans les dernières technologies permettant de purifier l'air sortant des cabines de pulvérisation et des fours. En comprimant l'air, les solvants se concentrent dans l'air. Ils brûlent automatiquement à une température de 700 à 800 degrés sans qu'aucun gaz ne soit ajouté. Cette

D'EUROS DANS UN NOUVEL STERLO

À gauche impression de l'artiste du nouvel atelier de peinture de cabines (le bâtiment blanc à gauche) montrant les imposantes dimensions du bâtiment : 144 mètres de long, 58 mètres de large et 26 mètres de haut.

Le président de DAF, Harrie Schippers (à gauche), et le ministre flamand Philippe Muyters de l'Emploi, des Affaires économiques, de l'Innovation et du Sport (à droite), donnant le coup d'envoi officiel des travaux.

combustion fournit également assez d'énergie pour chauffer les bains de traitement. Cette nouvelle technologie ne permet pas uniquement de réduire la consommation d'énergie. Elle permet aussi de maintenir les émissions de CO_2 à un niveau très faible et de dégager de la vapeur d'eau propre dans l'environnement.

PROCESSUS DE SÉCHAGE PLUS COURT

Une autre innovation importante est le système de rotation des cabines dans les bains de traitement. Ce système réduit la quantité de résidus, ce qui a pour effet d'augmenter la qualité et l'efficacité, tout en préservant l'environnement. Le processus global a été mis au point de façon à ce que le séchage des vernis s'effectue de manière bien plus efficace et en consommant moins d'énergie. Le produit d'étanchéité et le revêtement du dessous de caisse sont cuits simultanément avec la couche d'apprêt.

« L'INVESTISSEMENT DANS L'AVENIR »

Le président de DAF, Harrie Schippers et le ministre flamand Philippe Muyters de l'Emploi, des Affaires économiques, de l'Innovation et du Sport, donnant ensemble le coup d'envoi officiel des travaux. « Ce nouvel atelier de peinture de cabines est nécessaire pour que nous remplissions nos objectifs de croissance en Europe et en dehors de l'Europe », affirme Harrie Schippers. « Naturellement, l'investissement de 100 millions d'euros dans un nouvel atelier de peinture est également une bonne nouvelle pour les plus de 2 000 employés DAF à Westerlo. DAF prouve en effet sa confiance dans l'avenir de son usine en Belgique. »

« RÉUSSITE DE L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION DANS LES FLANDRES »

« DAF est un exemple type du succès rencontré dans l'industrie de la construction en Europe occidentale, et plus précisément dans les Flandres » explique le ministre flamand Philippe Muyters. « Cet objectif peut être atteint en s'efforçant constamment d'améliorer la qualité et la productivité et, bien évidemment, en ayant recours à l'innovation. Il est de la responsabilité de notre gouvernement de créer un climat favorable à l'investissement. Nous apportons donc tout notre soutient à cet investissement. Le nouvel atelier de peinture de cabines créé par DAF est une usine équipée de nombreuses technologies de pointe, notamment dans le domaine de la protection de l'environnement. Je suis fier que l'atelier de peinture le plus moderne d'Europe pour les cabines de camions se trouve dans les Flandres ». ■

COLLETT & SONS :

UNE ENTREPRISE

Le secteur de l'énergie renouvelable est en plein essor, et les camions DAF y sont pour quelque chose. DAF in Action a suivi l'un des plus prestigieux spécialistes du déplacement de chargements hors normes du Royaume-Uni lors d'une livraison de pales d'éoliennes avec son nouveau tracteur DAF FTM.

L'industrie de l'énergie propre, autrefois marginale, est aujourd'hui très développée, et elle a recours à des services de transport pour mettre en place ses équipements. Il suffit de voir les nombreuses éoliennes qui ont surgi de terre partout en Europe. Elles sont de plus en plus à la pointe en termes d'efficacité, et l'un des spécialistes du déplacement de ses composants au Royaume-Uni est Collett and Sons de Halifax, dans le West Yorkshire (Angleterre). Cette entreprise dispose d'une flotte mixte et connaît bien les véhicules DAF, avec ses douze tracteurs DAF de transport lourd (sur une flotte de 45) et ses 120 remorques spécialisées. Sa dernière acquisition est un XF510 FTM avec une cabine SuperSpace.

AU TRAVAIL ! DAF IN ACTION a été invité à suivre le premier trajet du nouveau XF pour Collett & Sons. Le camion était arrivé seulement deux jours avant et son chauffeur, Kamil Idczak, trépignait d'impatience de le conduire. « Nous nous sommes familiarisés avec ces véhicules, et de nombreux collègues les ont conduits » explique Kamil Idczak. « Le XF a très bonne presse. Le XF est réputé pour son intérieur gigantesque et pour ses équipements. Le dernier modèle était bien, celui-ci est encore meilleur. »

EN ROUTE POUR LES COLLINES

En route pour l'un des ports les plus fréquentés de l'Est du Royaume-Uni, Immingham. Leur activité d'importation d'éoliennes provenant du monde entier est florissante, et ils partent à l'assaut des landes ventées du Royaume-Uni où ils ont contribué, l'an dernier, à 30 % de la croissance annuelle du secteur en Europe.

DANS LE VENT !

Pour transporter une éolienne triple extensible Nooteboom avec une remorque à trois essieux, la première chose à faire était de l'accrocher sur toute sa longueur. Avec la remorque de 42 mètres, le tracteur 8X4 XF, et un dépassement de 10 mètres pour la pale d'éolienne à l'arrière, la longueur totale du chargement atteignait les 60 mètres. Après avoir passé près d'une heure à charger le camion, nous avons quitté les quais en compagnie de l'équipe du convoi exceptionnel, qui faisait partie de la flotte de Collett. La pale d'éolienne devait parcourir environ 160 kilomètres, des quais jusqu'au parc éolien de Crook Hill, à travers les landes au Nord de Rochdale, dans la région du Grand Manchester. Les déplacements de chargements hors normes ne sont pas tous extrêmement lourds. Avec le tracteur DAF d'environ 12 tonnes, la remorque de 18 tonnes, et la pale de 13 tonnes, la charge totale de 43 tonnes a été transportée sans problème étant donné que la capacité totale admissible était de 150 tonnes. La cabine et le moteur sont des équipements DAF de série, mais il y a le degré de résistance supplémentaire que vous attendez. Les rails du châssis font 310 mm de profondeur et 8,8 mm d'épaisseur, contrairement aux 260 mm de profondeur et 6 mm d'épaisseur du XF pour le transport classique. Ces rails sont également entièrement décomposables. Le train tandem des moyeux réducteurs arrière est assez résistant pour cette opération, et les essieux de 13 tonnes passent à 16,5 tonnes pour l'opération STGO, créant une extrémité arrière de 33 tonnes. La descente étant plus difficile que la montée lors du transport de chargements hors normes, Kamil, le ▸

À gauche : après avoir passé une heure à charger le camion, nous avons quitté les quais
À droite : l'ensemble du chargement atteint une longueur totale de 60 mètres

chauffeur, explique que l'association du MX Engine Brake DAF et de l'Intarder ZF est « incroyablement efficace ». « Le maniement et le braquage du véhicule sont faciles », ajoute-t-il. Il estime également que l'aménagement de la cabine était très bien pensé et qu'il avait pu avoir accès à tout ce dont il avait besoin tout en roulant. Il a particulièrement apprécié la configuration de la régulation de la vitesse en descente.

UN TRAVAIL D'ÉQUIPE Les portions de route à deux voies et d'autoroute ont été relativement faciles, car le XF occupait deux voies mais quand nous sommes arrivés à Rochdale, nous avons été escortés par cinq motos de police pour nous aider à traverser la ville. « Les gens sont habitués à voir des gyrophares orange sur toute sorte de véhicule, petits ou grands. Dans une certaine mesure, ils ont perdu leur effet, si bien que pour le dernier tronçon dans les rues de Rochdale, nous avons dû ajouter des gyrophares bleus », explique Kamil. À en juger par le témoignage du chauffeur, le travail d'escorte de l'équipe de Collett et des policiers devait faire l'effet d'une vague douce comme de la soie. ■

À Rochdale, nous avons été escortés par cinq motos de police pour traverser la ville.

Parmi les spécialistes du Royaume-Uni qui transportent des turbines vers des sites ventés et reculés, Collett and Sons fait partie des leaders. Leur siège central se trouve à Halifax, mais ils ont désormais des centres supplémentaires à Grangemouth et à Goole. Créée dans les années 1920, d'abord comme société de livraison de lait, c'est aujourd'hui une entreprise de quatrième génération, qui dispose de 45 tracteurs et 120 remorques spécialisées. C'est un gros investissement, mais comme l'explique Jack Collett, responsable du département des énergies renouvelables, c'est un travail qui nécessite beaucoup de ressources. « Lors d'un récent projet de transport d'éoliennes près de Thurso, dans l'extrême Nord de l'Écosse, nous avons dû réquisitionner 16 remorques sur une période de quatre mois. » Opérant sur l'ensemble du Royaume-Uni, Collett a su développer une grande expertise dans le transport de composants d'éoliennes.

Avec différents services spécialisés dans le transport de charges lourdes, le levage de charges lourdes, les services maritimes et les services de consultance, l'entreprise a su s'adapter aux besoins de multiples secteurs. Ces quatre départements proposent un service groupé avec une gestion d'experts allant de la conception à la réalisation. C'est une stratégie judicieuse, qui les protège de leurs concurrents. Désormais considérés comme des experts dans le domaine des énergies renouvelables, de l'aérospatiale, de l'ingénierie lourde, mais aussi des secteurs pétrolier, gazier et l'électrique, ils sont devenus une référence pour ce type d'opération.
Vous souhaitez en savoir plus sur Collett & Sons ? Rendez-vous sur https://www.youtube.com/watch?v=SjwCs97In5A ou scannez le code QR.

LE CHAUFFEUR INDÉPENDANT TH. TIMMERMANS EXPRIME SON POINT DE VUE SUR FIRST CHOICE

« POUR MOI, C'EST COMME ÇA QUE L'ON GAGNE DE L'ARGENT. »

Le chauffeur indépendant Th. Timmermans sait tout sur les coûts. « Je suis chauffeur depuis 1976. La meilleure façon d'économiser de l'argent est de ne pas le dépenser. J'ai vendu mon entreprise pour faire autre chose. Mais l'année dernière, mon frère m'a demandé si je voulais travailler pour lui et il a touché une corde sensible. Il a des camions DAF. Alors, cette année, quand j'ai décidé de reprendre mon métier de chauffeur, DAF est apparu comme un choix logique. »

Toutefois, Th. Timmermans n'en a pas oublié son credo. « J'ai cherché un camion d'occasion relativement récent. Les coûts sont moins élevés et le véhicule reste fiable. Je connaissais bien le concessionnaire DAF et j'avais entendu parler du programme First Choice. Je savais que j'achetais un camion assorti d'une garantie avec toutes les mises à jour de l'usine. En outre, First Choice proposait un contrat de leasing à des prix attractifs. Étant donné que j'avais également un apport, les versements n'étaient pas élevés. »

TROIS CENT MILLE KILOMÈTRES AU COMPTEUR J'ai acheté un Super Space Cab DAF XF 105 460 équipé d'un moteur ATe Euro 5, qui avait seulement trois cent mille kilomètres au compteur. « J'adore la conception spacieuse et pratique de la cabine. Comme je roule souvent dans les pays du sud de l'Europe, je voulais aussi un système de climatisation pour les temps de repos. Sinon, je n'avais pas beaucoup d'autres exigences. Les équipements de série me vont très bien. Je n'ai même pas mon nom sur le camion. Mes clients savent où me joindre sans que j'aie besoin de mettre mes coordonnées sur la portière. » ■

First Choice
DAF USED TRUCKS

First Choice est un tout nouveau programme pour les camions d'occasion récents DAF, disponible exclusivement auprès des distributeurs européens DAF. Les camions proposés dans le cadre du programme DAF First Choice ont moins de cinq ans, affichent au maximum 500 000 kilomètres au compteur et sont livrés avec l'historique d'entretien détaillé. Les distributeurs effectuent un contrôle des véhicules First Choice portant sur presque 200 éléments différents, ce qui contribue à s'assurer que les camions sont en parfait état. Pour garantir une qualité optimale du véhicule, le camion First Choice est livré avec une garantie de six mois sur la chaîne cinématique. Des contrats d'entretien et de réparation complémentaires, ainsi que des programmes de financement avantageux sont disponibles en option auprès de PACCAR Financial. Vous pouvez consulter la gamme de camions First Choice ainsi que des descriptions détaillées et des photos sur www.dafusedtrucks.com

LA PRESSE ENCENSE **LA DERNIÈRE GÉNÉ**

Des dizaines de journalistes automobiles internationaux se sont désormais familiarisés avec la dernière génération de camions LF, CF et XF. Ils ont parcourus des milliers de kilomètres dans les camions et ont publié des reportages exhaustifs. La conclusion générale : DAF ouvre la voie dans le domaine de l'efficacité.

FERNFAHRER, ALLEMAGNE

KFZ-ANZEIGER, ALLEMAGNE

LASTAUTO, ALLEMAGNE

KONEPORSSI, FINLANDE

SWISS CAMION, SUISSE

TRANSPORAMA BELGIQUE

FERNFAHRER, ALLEMAGNE :
« Le CF, avec son puissant moteur MX-11, ouvre la voie dans le domaine du transport régional et national léger et moyen. Les moteurs ont récemment été complètement mis à jour par DAF. En plus de la récente amélioration de l'aérodynamique, du régulateur de vitesse prédictif et du mode Eco, un nouveau record a été battu : une telle économie de carburant était jusqu'à présent possible uniquement avec les moteurs qui consommaient au moins deux fois plus d'AdBlue. »

KFZ-ANZEIGER 2-2015, ALLEMAGNE :
« DAF a présenté de nombreuses innovations qui contribuent à optimiser l'efficacité des applications de transport. Les améliorations qui concernent les moteurs MX PACCAR, associées à des technologies innovantes, telles que le régulateur de vitesse prédictif, le changement de rapport prédictif et le Mode Eco, permettent de réaliser d'économiser jusqu'à 5 pour cent de carburant. En outre, les nouveaux déflecteurs et les nouvelles ailes offrent davantage de possibilités de réduire la consommation de carburant. »

KONEPORSSI, FINLANDE :
« Le DAF LF a été perfectionné. C'est un véhicule très agréable pour le conducteur alliant grand confort, direction aisée et niveau de bruit réduit. Sans compter qu'il est léger, maniable et agile. Avec son prix raisonnable, le LF Euro 6 est un excellent choix. »

LASTAUTO, ALLEMAGNE :
« Le petit modèle DAF est superbe. Avec son Space Cab spacieux et la version la plus puissante du moteur MX-11 PACCAR, le DAF CF 440 est un modèle léger et rentable sur les longues distances. »

SWISS CAMION, SUISSE :
« Le DAF XF 440, avec son moteur MX-11 PACCAR et son régulateur de vitesse prédictif, est un choix idéal pour des terrains vallonnés où l'assistant de conduite peut s'avérer très utile. Le XF dispose des caractéristiques classiques des véhicules DAF : une excellente qualité de construction et une cabine bien conçue et spacieuse. En outre, ces camions montés à Eindhoven offrent une excellente maniabilité et un grand confort de conduite. »

TRANSPORAMA BELGIQUE :
« Durant l'itinéraire test à travers les Ardennes, la consommation de carburant du CF 440 a été étonnamment faible. Et il faut préciser que nous avons utilisé ce camion sur un type de trajet pour lequel il n'est pas vraiment conçu. »

RATION DE CAMIONS LF, CF ET XF

Auf sparsam getrimmt

Der DAF CF 440 präsentierte als „Edition 2015" die neuesten Innovationen aus Eindhoven und zeigte sich beim Test als Sparmeister mit viel Komfort.

DAF Edition 2015
Die Summe vieler Bausteine

KFZ-ANZEIGER, ALLEMAGNE

TRUCKSTAR, PAYS-BAS

LASTBIL MAGASIN, DANEMARK

TRUCKS, POLOGNE

KFZ-ANZEIGER 18-2015, ALLEMAGNE :
« Les camions DAF affichent d'excellentes performances et sont parfaits pour composer une flotte. Le régulateur de vitesse prédictif assisté par GPS, le changement de rapport prédictif, l'EcoRoll et le frein moteur fonctionnent très bien. Pendant le test, le camion a consommé peu de carburant et la conduite s'est passée comme prévu et sans problèmes. »

TRUCKSTAR, PAYS-BAS :
« Avec le Mode Eco, vous économisez jusqu'à 5 euros par minute en carburant lorsque vous montez une côte, comme nous l'avons constaté dans les Ardennes. Cela correspond donc à 300 euros par heure, soit le tarif horaire d'un avocat réputé ! Ce camion DAF prend soin de votre porte-monnaie : le CF 440 consomme 25,51 litres au 100. »

VERKEHRSRUNDSCHAU, ALLEMAGNE :
« Comme on pouvait s'y attendre, l'entretien du camion DAF est peu onéreux. En leasing, il est aussi beaucoup moins cher que ses concurrents. Vos finances vont vous remercier ! L'intégration de la chaîne cinématique et du régulateur de vitesse prédictif est excellente. La récente optimisation du moteur est, elle aussi, impressionnante. À bas régime, il donne l'impression d'être très puissant. »

VERKEHRSRUNDSCHAU, ALLEMAGNE

LASTBIL MAGASIN, DANEMARK :
« Le DAF CF n'a pas fini de nous surprendre avec ses performances de conduite et la conception de sa cabine. En plus de cela, ce camion DAF est vendu à un prix raisonnable et offre d'importantes économies de carburant. Ces sont des facteurs clés pour le coût total de possession. »

TRUCKS, POLOGNE :
« La chaîne cinématique a été mise à jour avec succès par DAF. Le moteur MX-11 est puissant et compact. Avec une charge de 40 tonnes, ce camion est silencieux et peu gourmand en carburant. Les opérateurs de transport bénéficient de la très faible consommation de carburant. Le régulateur de vitesse prédictif et l'aérodynamique améliorée y sont également pour quelque chose. » ■

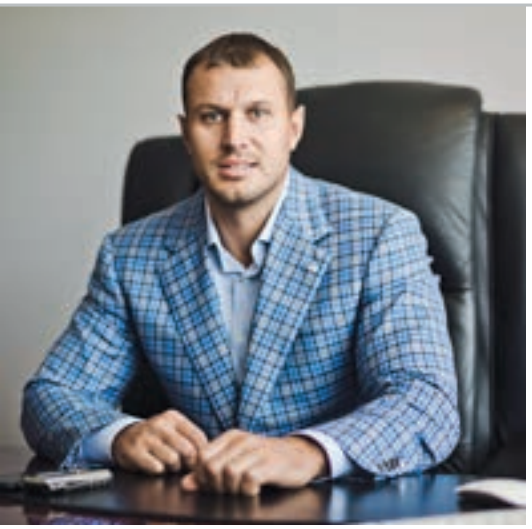
VADIM KOMISSAROV, PRIVOLZHIE TRANS :

« CE QUI COMPTE AVANT TOUT, C'EST LA FIABILITÉ ET UNE FAIBLE CONSOMMATION DE CARBURANT »

« La vie des camions n'est pas facile en Russie. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons choisi DAF », déclare Vadim Komissarov.

L'entreprise familiale Privolzhie Tr ans compte aujourd'hui 300 employés et une flotte de 128 semi-remorques tractées par des tracteurs routiers DAF XF105 qui ont moins de cinq ans. Le bureau principal est situé à Nizny Novgorod, à environ 400 kilomètres à l'est de Moscou.

La société de transports russe Privolzhie Trans a été fondée en 2005, mais son origine remonte à beaucoup plus loin. Son fondateur, Vadim Komissarov, a attrapé le virus du camion alors qu'il était petit garçon. Il accompagnait son père Vladimir, qui sillonnait la Russie à bord de son camion. Durant la Pérestroïka, Vladimir a décidé de travailler à son compte.



Malgré d'importants investissements dans les infrastructures routières russes, la qualité de beaucoup d'axes de circulation laisse à désirer.

« Notre père a toujours été un exemple pour nous », explique Vadim Komissarov, qui codirige l'entreprise avec son frère Evgeny. « C'était pour nous une évidence que nous allions suivre ses traces. » Tout a commencé avec un seul camion qui avait déjà beaucoup roulé... Et, aujourd'hui, l'entreprise familiale totalise 300 employés et une flotte de 128 semi-remorques tractées par des tracteurs routiers DAF XF105 qui ont moins de cinq ans. « Nous figurons parmi les trois plus grandes entreprises de transport de la région de Novgorod Nizny », s'enorgueillit Vadim. « Nous sommes spécialisés dans le groupage et le transport d'aliments réfrigérés. Nos camions parcourent toute la Russie, dont des endroits reculés comme l'Oural, la Sibérie et le Nord. »

DES CONDITIONS EXTRÊMES Malgré d'importants investissements dans les infrastructures routières russes, la qualité de beaucoup d'axes de circulation laisse à désirer. La fonte de la neige provoque des dommages sur le revêtement routier à chaque printemps, et les camions en font les frais. Les pentes raides et les longues descentes sur des chaussées glissantes, recouvertes de neige, endommagent le châssis et le système de freinage. Les conducteurs peuvent parfois rester coincés plusieurs jours dans un embouteillage, surtout dans les montagnes de l'Oural. Par ailleurs, un camion peut quitter Moscou à des températures positives pour arriver en Sibérie (quelque 4 000 kilomètres plus loin) à des températures de -30 degrés Celsius, voire inférieures. En résumé, la vie n'est pas facile pour les camions en Russie.

« C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons choisi DAF », déclare Vadim Komissarov. « Notre pays est immense et les conditions climatiques y sont extrêmes. Donc, la fiabilité est très importante pour nous et pour nos clients. Nous sommes très fiers de notre collaboration avec la société DPD, pour le compte de laquelle nous livrons des colis depuis cinq ans dans des régions parmi les plus reculés du pays. »

DES EXIGENCES PLUS STRICTES « Les clients imposent des exigences toujours plus strictes aux sociétés de transport », poursuit Vadim Komissarov. « Ils exigent des délais de livraison plus courts. Et cela suppose de grandes exigences pour l'entreprise, les chauffeurs et, naturellement, les véhicules. En acquérant des camions DAF, nous bénéficions d'un avantage concurrentiel sur le marché. Au cours des cinq dernières années, nous n'avons reçu aucune plainte de la part de nos clients, et c'est en grande partie grâce à la fiabilité de nos camions. Ceux-ci sont d'ailleurs vérifiés aux intervalles prescrits par DAF et entretenus avec des pièces d'origine. »

CONSOMMATION DE CARBURANT
Outre la fiabilité et la robustesse, deux autres facteurs ont pesé dans la décision d'acquérir les camions DAF : la faible consommation de carburant et le confort du conducteur. « Les camions DAF sont les meilleurs du marché en matière d'économie de carburant », souligne Vadim Komissarov. « Et le programme de formation de DAF apprend aux chauffeurs à conduire plus efficacement, pour économiser ainsi des milliers de litres de carburant par an. Par ailleurs, les chauffeurs apprécient beaucoup la cabine spacieuse et confortable. Il suffit de leur poser la question ! »■

La Russie est le plus vaste pays du monde, avec une superficie de 17 098 246 km². Elle est presque deux fois plus grande que le deuxième plus grand pays du monde, le Canada. Le 1er janvier 2015, la Russie comptait 146 270 330 d'habitants selon les autorités russes.

LA PÉNURIE DE PLACES DE STATIONNEMENT DEMEURE UN PROBLÈME EN EUROPE

CINQ POUR CENT DES CAMIONS CHERCHENT UNE PLACE DE STATIONNEMENT

On voit régulièrement d'innombrables rangées de camions sur des places de parking le long des autoroutes, qui s'allongent au fil de la journée. Et les alentours des stations essences et des relais routiers sont engorgés le soir et la nuit. Il y a tellement de camions que les chauffeurs risquent une lourde amende en se garant au niveau des entrées et des sorties d'autoroutes. La pénurie de places de stationnement demeure un problème en Europe.

Par Bert Roozendaal

Il n'est pas encore possible d'expédier des tomates par e-mail. Les chauffeurs doivent attendre que le camion soit chargé et déchargé. En plus de cela, il existe des règlementations européennes sur les temps de conduite et les temps d'arrêt en Europe, contrôlées avec une précision numérique. En règle générale, pour une tranche de 24 heures, sur tous les camions en circulation, 5 % d'entre eux doivent s'arrêter par demi-heure pour une courte pause ou un temps de repos plus important. En supposant qu'il y ait 15 000 camions par tranche de 24 heures sur une route, il devrait y avoir un minimum de 750 places de parking le long de cette route. En fait, même plus, car de nombreux chauffeurs ne peuvent pas charger et décharger 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Tous les opérateurs de transport connaissent le mot allemand « Feierabend » lorsque le travail s'arrête à 17 h 00. En outre, en raison du faible nombre d'heures de conduite effectives, les sociétés de transport veulent que leurs chauffeurs s'arrêtent pour dormir une nuit ▸

Travailler au plus haut niveau. Avec une consommation minime.

La nouvelle série FUELMAX.

Économisez jusqu'à € 2.000 par véhicule chaque année.*

Le nouvel équipement FUELMAX pour l'essieu directeur et moteur, en combinaison avec le Marathon LHT II, fixe de nouvelles limites en termes d'efficacité énergétique et économise jusqu'à € 2.000 en carburant par véhicule chaque année, comparé à la moyenne des produits concurrents testés, et jusqu'à € 1.200 par rapport au meilleur concurrent.* **Plus d'informations sous www.goodyear.eu**

*Économies estimées, calculées par Goodyear GIC*L, face à la moyenne des trois concurrents leaders, basées sur les tests de résistance au roulement du TÜV SÜD (N°7625746), pour un tracteur avec la dimension 315/70R22.5 sur l'essieu directeur et moteur, ainsi que 385/55R22.5 sur la semi-remorque, en présumant une consommation de carburant de 34 litres/100 km, un kilométrage annuel de 150.000 km et un prix moyen de carburant de € 1,35/litre.
Les résultats effectifs peuvent varier suivant les conditions routières et climatiques, le style de conduite, l'état d'usure, la dimension des pneus, la pression de gonflage, l'état du véhicule et d'autres influences.

GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD.

PLACES DE PARKING

Les places de parking surveillées sont sûres et offrent plus de continuité aux sociétés de transport. Mais elles coûtent de l'argent.

pendant leur trajet si possible. Cela rallonge encore plus les files d'attente sur les aires de stationnement le long des autoroutes et sur les sites de logistique. À court terme, rien ne va s'améliorer. Au contraire, la situation pourrait même empirer ! L'économie européenne est en pleine croissance, et chaque pourcentage de croissance équivaut à 1,8 % de déplacements de camions en plus.

LES PLACES DE PARKING FONT DÉFAUT

Les pays européens adoptent différentes approches. L'Allemagne, par exemple, est en train d'ajouter des places rudimentaires, mais somme toute bien adaptées le long de ses autoroutes. Rien que l'année dernière, 7 000 nouvelles places de stationnement pour camions ont été ajoutées grâce aux recettes de la taxe routière Maut. Les pays du sud de l'Europe comme la France, l'Espagne, le Portugal et l'Italie, ont un système de péages, et les aires comprennent suffisamment de places. Cependant, celles-ci peuvent se faire rares, par exemple après 18 h 00 le long du couloir en direction de Paris ou Lyon, et les chauffeurs doivent parfois chercher longtemps.
Les régions ayant le moins de problèmes de places de stationnement sont la Scandinavie et le Danemark. Les principales pénuries de places touchent certains itinéraires aux Pays-Bas. Un certain nombre d'itinéraires concentrent la circulation de camions la plus dense en Europe, avec 25 000 camions par tranche de 24 heures. Chaque itinéraire requiert 1 250 places de parking. Or, on est loin du compte.

TEMPS DE CONDUITE ET TEMPS D'ARRÊT Le problème de stationnement qui touche de nombreux chauffeurs chaque jour est en partie lié aux réglementations européennes sur les temps de conduite et les temps d'arrêt. De nombreuses sociétés de transport estiment donc que l'UE devrait résoudre ce problème. Mais Bruxelles n'a pas l'air de réagir. C'est pourquoi les autorités locales sont nombreuses à essayer de résoudre ce problème, même si elles sont généralement réticentes à dépenser des centaines de milliers d'euros dans des places de stationnement pour les camions. On dit souvent qu'il n'y a rien à faire, car certains chauffeurs, en particulier les Européens de l'Est, ne peuvent pas ou ne veulent pas payer pour de bonnes installations. Mais ce n'est pas vrai, selon les opérateurs des rares relais routiers des Pays-Bas. Le grand relais routier payant à Asten (près de Eindhoven le long de l'A67) est principalement occupé par des chauffeurs de pays d'Europe de l'Est, en particulier le week-end. D'autres relais routiers payants près du port de Rotterdam et près de Calais confirment cette tendance tout au long de la semaine. En effet, ce sont plutôt les chauffeurs d'Europe occidentale qui n'aiment pas s'arrêter dans les relais routiers payants. Contrairement à bon nombre de leurs collègues d'Europe de l'Est, les chauffeurs d'Europe occidentale doivent payer leur nuit de leur propre poche.

SOLUTION La solution est-elle de construire davantage de places de parking payantes, surveillées et bien équipées ? Les compagnies d'assurance sont manifestement pour. Et les opérateurs de transport finiront par adopter cette idée. Cette solution renforce la sécurité, assure une plus grande continuité et garantit moins d'amendes. Dans ce cas, les autorités locales devront coopérer plus étroitement. Un relais routier requiert 3,5 hectares sur un emplacement adapté le long d'une autoroute. Un espace précieux qui pourrait autrement être utilisé pour un grand complexe de bureaux ou un centre de distribution, ce qui créerait bien plus d'emplois au niveau local. C'est une autre raison pour laquelle le problème du stationnement des camions n'est pas une priorité pour de nombreuses collectivités locales. ■

VOTRE RENTABILITÉ NOTRE OBJECTIF

DAF TRANSPORT EFFICIENCY

DAF connaît votre domaine d'activité et sait à quel point la productivité est capitale pour vous. C'est pourquoi nous proposons des solutions de transport judicieusement étudiées avec des véhicules qui se distinguent par leur fiabilité et leurs faibles coûts d'exploitation. Vous bénéficiez également d'un large éventail de services garantissant une disponibilité maximale des véhicules, le tout rassemblé à une seule adresse : celle de votre concessionnaire DAF. Nous avons baptisé DAF Transport Efficiency notre philosophie qui vise à vous assurer le meilleur rendement au kilomètre.

L'AMÉLIORATION DE VOTRE PRODUCTIVITE COMMENCE AUJOURD'HUI

Contactez votre concessionnaire DAF ou visitez www.daf.com

RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION DE CARBURANT

DISPONIBILITÉ **ACCRUE** DU VÉHICULE

COÛTS D'EXPLOITATION **RÉDUITS**

RENDEMENT AU KILOMÈTRE **ACCRU**

EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE **RÉDUITE**

DRIVEN BY QUALITY

TRUCKS | PARTS | FINANCE

WWW.DAF.COM

DAF
A PACCAR COMPANY

100 000 MOTEURS PACCAR MX-13

Le 100 000e moteur PACCAR MX-13 construit pour l'Amérique du Nord a été récemment présenté au Kenan Advantage Group (KAG), qui équipera un modèle 579 Peterbilt de ce moteur emblématique.

«Le moteur PACCAR MX-13 ne cesse de surprendre grâce à ses économies de carburant exceptionnelles, sa fiabilité et ses performances. C'est le moteur idéal pour le modèle aérodynamique 579 Peterbilt, leader en matière de rendement énergétique, de qualité et de valeur ajoutée », affirme Darrin Siver, directeur général de Peterbilt et vice-président de PACCAR. « Peterbilt est très fier qu'un client aussi renommé que Kenan Advantage Group exploite ce moteur. Il était parmi les premiers à commander un MX-13 en 2010, et c'est un aujourd'hui un client satisfait et fidèle. »

Le moteur a été présenté à Bruce Blaise, président de KAG, et à Bruce Stockton, vice-président Fleet Services lors d'un événement dans l'usine de moteurs PACCAR de pointe à Columbus, Miss., où le modèle MX-13 a été construit pour le marché de l'Amérique du Nord. Ils ont été rejoints par Dean Martin, directeur des ventes chez AMG Peterbilt de Columbus. Le moteur a été développé par la filiale de PACCAR DAF Trucks, qui fabrique des moteurs depuis plus de 50 ans. Aujourd'hui, plus de 400 000 moteurs PACCAR sont utilisés à l'échelle mondiale.

KENWORTH, L'ICÔNE

La filiale de DAF, Kenworth, a récemment présenté l'ICON 900 en édition limitée. Il n'y a pas de camion sur la route qui attire plus l'attention que le Kenworth W900L, et Kenworth l'a encore amélioré. « Avec son style à la fois classique et intemporel, et sa qualité légendaire, c'est le camion des camion-neurs », aime à dire Jason Skoog, directeur général adjoint des ventes et du marketing chez Kenworth. « C'est l'icône du secteur de poids lourds. Nous sommes fiers de perpétuer l'héritage du W900L avec l'édition limitée Kenworth ICON 900 ».

L'ICON 900 peut être commandé dans n'importe quelle couleur et il est livré de série avec de nombreux accessoires chromés et en acier inoxydable. Autant dire que ce camion ne passe pas inaperçu sur la route. Le Kenworth ICON 900 arbore un badge chromé uniquement disponible sur le Kenworth ICON 900. Parmi ses autres caractéris-tiques : des ailes en acier inoxydable, des phares perfectionnés, des caches pour projecteurs, des panneaux sous les portes et des panneaux pour couchettes, un panneau isolant pour calandre et un grand pare-soleil. Le Kenworth ICON 900 est proposé avec des couchettes de 180 ou 220 cm et un moteur allant jusqu'à 600 CV.

LE PACCAR MX-11 BIENTÔT EN AMÉRIQUE

PACCAR élargit sa gamme de moteurs PACCAR en Amérique du Nord avec le lancement du moteur PACCAR MX-11, qui présente une puissance allant jusqu'à 430 CV et un couple de 2 108 Nm. Le PACCAR MX-11, qui vient compléter le moteur primé PACCAR MX-13, devrait être disponible pour les camions Kenworth et Peterbilt en janvier 2016.

PACCAR FINANCIAL : NOUS CONNAISSONS VOTRE MÉTIER

Nous connaissons votre métier. Car il s'agit du notre. En tant que société de financement interne de DAF Trucks, PACCAR Financial est entièrement dédiée au secteur du transport routier et contribue à la réussite des clients de DAF. PACCAR Financial propose des solutions de financement et d'assurance adaptées à vos besoin pour les camions, remorques et carrosseries, qu'ils soient neufs ou d'occasion. Pour savoir comment les spécialistes PACCAR Financial peuvent vous aider à obtenir le maximum de votre activité, rendez-vous sur WWW.PACCARFINANCIAL.EU/CONTACT.

PACCAR FINANCIAL

FINANCING DAF TRUCKS

WWW.PACCARFINANCIAL.EU

DAF
A PACCAR COMPANY