

INACTION



DAF TRANSPORT EFFICIENCY :
« **VOTRE RENTABILITÉ,
C'EST NOTRE OBJECTIF** »

DRIVEN BY QUALITY

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 MOTION
YEARS AND
MOBILITY



- 4** Actualités DAF
- 6** DAF TRANSPORT EFFICIENCY : **vosre** rentabilité, c'est notre objectif
- 10** SITRA : « DAF l'a emporté **haut la main** »
- 12** WALKER : **le modèle CF de DAF à la maison** en Écosse
- 14** DAF ECODRIVE⁺ : économie de carburant **structurelle**
- 16** EN ROUTE : **direction les Balkans** avec le modèle XF de DAF
- 20** LES TRANSPORTS ROUTIERS EUROPÉENS : « **Le plus grand bond en avant en matière d'efficacité** vient tout juste de se produire. »
- 23** ECOTWIN : **la conduite autonome** est devenue réalité
- 24** TSA : passionnés de **transport**
- 27** PACCAR WORLD

POSITIF POUR L'ENVIRONNEMENT ET VOTRE RENTABILITÉ

Étant donné que, avec l'Euro 6, nous avons pratiquement atteint « zéro émission » d'oxydes d'azote et de particules de suie, l'accent mis sur la réduction des émissions de CO₂ va s'intensifier à l'avenir. Et il n'y a pas besoin de législation à ce sujet. Les émissions de CO₂ sont directement liées à la consommation de carburant, qui est pour vous l'une des plus importantes dépenses en tant que transporteur. Ainsi, une nouvelle réduction des émissions de CO₂ devient l'une de vos priorités et de nos priorités principales !

Si nous voulons effectivement faire de grandes avancées dans le domaine du CO₂, il faudra plus qu'une technologie de pointe sur les véhicules. Des concepts de véhicules intelligents tels que l'EcoCombi, avec plus de charge derrière le moteur. Des systèmes de circulation intelligents avec des voies spéciales pour le transport de fret. Des remorques avec un aérodynamisme optimisé. Des pneus avec une résistance au roulement encore plus faible. Des programmes d'incitation pour le remplacement de vieux véhicules à l'avance. C'est seulement avec ce genre d'« approche intégrée » que nous pourrions dépasser notre objectif : une baisse de 20 % des émissions de CO₂ d'ici 2020, par rapport à 2005.

Des recherches portent également sur des technologies innovantes. De concert avec TNO, l'association néerlandaise de recherche scientifique appliquée, nous avons présenté le « two-truck platooning ». Cela implique deux camions roulant à une courte distance l'un de l'autre, le second véhicule suivant automatiquement le premier. En réduisant autant que possible l'écart entre les deux ensembles routiers, on peut obtenir des économies de carburant de 10 % sur le long terme, ainsi que des réductions des émissions de CO₂ équivalentes. Dans cinq à sept ans, la technologie concernant les véhicules à conduite autonome sur la voie publique pourrait déjà devenir réalité ! Toutefois, vous n'avez pas à attendre aussi longtemps pour bénéficier d'économies de carburant et d'une réduction des émissions de CO₂. Dans le cadre de DAF Transport Efficiency, DAF présente un vaste programme d'améliorations dans ce domaine : améliorations du moteur, technologies de pointe comme le régulateur de vitesse prédictif et le changement de rapports prédictif, et toute une gamme de nouveaux déflecteurs, pour ne nommer que quelques-unes de ces améliorations. Tout ceci permet une réduction de 5 % de la consommation de carburant et donc une réduction des émissions de CO₂, ce qui est bon pour l'environnement et votre rendement. Et c'est exactement l'objectif de DAF Transport Efficiency.

DAF

A PACCAR COMPANY

Achévé 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

Schippers

Harrie Schippers

Président de
DAF Trucks N.V.





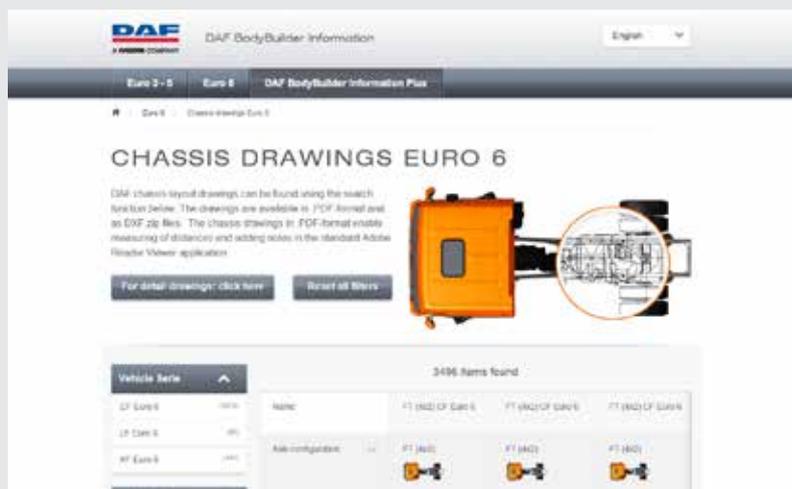
1 000 000^e CAMION FABRIQUÉ À EINDHOVEN

Le Premier ministre néerlandais, Mark Rutte, a dévoilé le 1 000 000^e camion DAF fabriqué à Eindhoven en présence de centaines d'employés DAF. M. Rutte a ensuite présenté le camion à M. Bálint Révész de la compagnie de transport hongroise du même nom, qui possède une flotte de 480 véhicules et se spécialise dans le transport en vrac et les citernes. « Nous sommes très honorés d'être en mesure d'ajouter à notre flotte le millionième camion DAF fabriqué à Eindhoven », a déclaré le propriétaire et président-directeur général, Bálint Révész. « Nos camions parcourent jusqu'à 130 000 kilomètres par an. La fiabilité et les faibles coûts d'exploitation sont nos principaux critères d'achat, ainsi que le confort du chauffeur. DAF parvient à combiner toutes ces exigences, ce qui explique pourquoi notre flotte se compose presque à 100 % de véhicules DAF. »

SITE WEB DÉDIÉ AUX CARROSSIERS

DAF Trucks a totalement remis à neuf son site Web dédié aux carrossiers (www.DAFBBI.com). La plate-forme en ligne est désormais proposée en pas moins de treize langues et facilite grandement la tâche des carrossiers qui recherchent des conseils et de l'aide afin de monter des superstructures sur des châssis DAF aussi efficacement que possible.

Afin d'accompagner au mieux les carrossiers lors des étapes de configuration et de montage de superstructures, le nouveau site d'informations pour carrossiers DAF offre désormais encore plus de schémas de châssis détaillés, de fiches de spécifications et de schémas CAO des composants. Il est également possible de voir à quoi ressemble le camion une fois fabriqué. Grâce à www.DAFBBI.com, les carrossiers peuvent également demander un accès à DAF BodyBuilder Information Plus, qui fournit des informations sur les directives aux carrossiers pour les véhicules Euro 6, des informations sur les produits encore plus détaillées, des actualités riches et des informations sur les directives de l'Union européenne ainsi que de la documentation sur l'homologation obligatoire de véhicules complets (VVTA). La VVTA permet au carrossier d'homologuer un véhicule complet, y compris la carrosserie. Si le carrossier continue de construire davantage de véhicules identiques, ceux-ci n'ont pas besoin d'être à nouveau homologués.



1 600 DAF EN QUARANTE ANS

En 1974, Spedition Wormser de Herzogenaurach était l'une des premières sociétés de transport allemandes à acheter un camion DAF : un modèle 2800. En même temps, Hans Wormser a signé un contrat DAF Service dealer.

Les origines néerlandaises de Wormser ont peut-être joué un rôle dans cette décision. Quoi qu'il en soit, ce fut le début d'une relation fructueuse toujours aussi solide aujourd'hui. Spedition Wormser a récemment acquis son 1 600^e camion DAF : un modèle XF avec moteur PACCAR MX-11.

« PRIX QUALITÉ DU PRÉSIDENT PACCAR » POUR DAF

Ron Armstrong, président-directeur général de la société mère de DAF, PACCAR, a récemment attribué aux camions DAF le « Prix Qualité du Président » pour la cinquième fois.

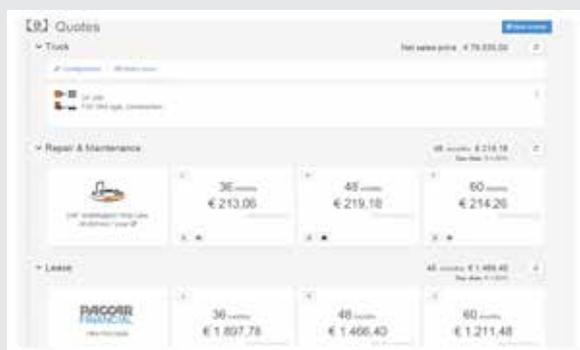
Plusieurs fois par an, PACCAR effectue des audits de qualité connus sous le nom de PPQA, à savoir PACCAR Product Quality Audits (audits de qualité des produits PACCAR) sur tous ses sites de production. Ces audits s'inscrivent dans la volonté permanente de l'entreprise d'offrir une qualité optimale. Moins il y a de points de qualité soulevés contre un véhicule, exprimés sous la forme d'un score PQI (index de qualité produit), meilleure est sa qualité. La moyenne de tous les scores PQI est évaluée pour le « Prix Qualité du Président ».

« Un accomplissement remarquable et un énorme compliment à tout le groupe », a commenté le Président de DAF, Harrie Schippers. « Surtout si l'on tient compte de tout ce qui s'est produit chez DAF en 2014. Dans un laps de temps très court, nous sommes passés d'une production de 80 % d'Euro 5 et de 20 % d'Euro 6 à une production de 20 % d'Euro 5 et de 80 % d'Euro 6. Ce niveau de renouvellement de produits est sans précédent. Tout comme l'est l'étendue de la conversion de la production. Pouvoir ensuite fournir une telle qualité est un tour de force de classe mondiale ! »



De gauche à droite : Ron Armstrong, président-directeur général PACCAR, Harry Wolters, directeur des opérations, DAF Trucks N.V., Richard Zink, directeur Marketing & Sales Europe, et Harrie Schippers, Président de DAF Trucks N.V.

VENTES INTÉGRÉES TOPEC : DES DEVIS EN SEULEMENT QUELQUES CLICS



Dans le secteur actuel des transports, la tendance est de proposer une offre complète de produits et services, dont les camions ne représentent qu'une composante. C'est précisément là où réside la force du nouvel outil de ventes de DAF : l'application internet de ventes intégrées Topec. Elle permet au vendeur DAF de réaliser un devis pour n'importe quel camion, mais aussi pour des services connexes, tels que le financement, l'entretien et les contrats de réparation. Elle fournit au client une offre complète visant à atteindre les coûts d'exploitation les plus bas possibles et un engagement du vendeur aussi élevé que possible. En quelques clics, le client sait exactement à quoi s'attendre.

TELLISYS : 20 % DE VOLUME DE CHARGEMENT SUPPLÉMENTAIRE

Cooperative Tellisys a récemment présenté le prototype d'un ensemble tracteur-remorque, selon lequel une position ultra-basse de l'accouplement de la sellette d'attelage permet une augmentation du volume de chargement de 20 %. Résultat : des économies de carburant significatives et une réduction des émissions de CO₂ par tonne/kilomètre pour le transport combiné de conteneurs.

Au sein du consortium Tellisys, DAF a élaboré un tracteur Super Low Deck. L'abaissement du châssis derrière le moteur une suspension arrière très compacte permet à l'accouplement de la sellette d'attelage d'être placé à une hauteur de seulement 85 cm. L'ensemble Tellisys subit actuellement un test complet sur le terrain. Les résultats du test permettront de déterminer si l'introduction sur le marché est réalisable, en fonction également de l'intérêt du marché, bien sûr.



Alors que des signes de reprise économique commencent à apparaître, les économies de coûts demeurent d'une importance cruciale pour le transport routier. L'optimisation de l'efficacité demeure le sujet brûlant du secteur. Comment pouvez-vous obtenir le rendement le plus élevé au kilomètre ? Cette question constitue la base de DAF Transport Efficiency, un programme visant à accroître l'efficacité du camion grâce à des coûts d'exploitation plus faibles et à une disponibilité maximale du véhicule.



DAF TRANSPORT EFFICIENCY :

« VOTRE RENTABILITÉ, C'EST NOTRE OBJECTIF »



Afin d'atteindre un niveau d'efficacité encore plus élevé, les moteurs PACCAR MX-11 et MX-13 de DAF ont fait l'objet d'optimisations importantes.

Tous les transporteurs savent que l'efficacité est la somme de nombreuses composantes. Les concessionnaires jouent un rôle important en ce qui concerne l'efficacité. Comme les nombreux services qu'ils sont en mesure de proposer en même temps. Les chauffeurs jouent aussi un rôle crucial. Tirent-ils le meilleur parti de leur camion ? Mais l'efficacité commence par la définition du bon camion, adapté exactement à l'utilisation qu'on en fera.

DESIGN ET TECHNOLOGIE Il y a des dizaines d'exemples qui montrent que l'efficacité est inscrite dans l'ADN de DAF. Prenez par exemple le design intelligent de la calandre proéminente contribuant à un refroidissement optimal et à une meilleure efficacité du moteur. Même le pare-chocs dévie les flux d'air de telle manière qu'il

contribue au refroidissement. En même temps, il protège les phares qui sont fabriqués à partir de Lexan incassable pour réduire le risque de dommages. C'est aussi cela, l'efficacité. En option, les modèles XF et CF sont disponibles avec des phares à LED. Cette technologie produit plus de lumière, a une durée de vie illimitée et utilise moins d'énergie.

Les magnifiques skylights intégrés au pavillon des grandes cabines couchettes représentent un autre excellent exemple de DAF Transport Efficiency. Ils offrent plus d'éclairage pour le chauffeur, sans coûter plus en carburant.

Le châssis du véhicule est également un modèle d'efficacité, bénéficiant d'un faible poids à vide pour une meilleure charge utile. Un positionnement intelligent des composants facilite la tâche du carrossier. En outre,



▲ *L'assistant aux performances du chauffeur DAF (DPA) est fourni en série sur tous les modèles Euro 6 LF, CF and XF.*

avec la mise en place bien pensée des composants, les tracteurs Euro 6 peuvent atteindre des volumes de carburant allant jusqu'à 1 500 litres. Cela vous permet de faire le plein à la station essence où le diesel est le moins cher. Pour économiser du carburant, les moteurs PACCAR efficaces s'arrêtent automatiquement après cinq minutes de fonctionnement au ralenti. De plus, tous les camions DAF sont réglés en usine à 85 km/h maximum au lieu de 89 km/h. Résultat : une réduction de 4 % de la consommation de carburant !

CONDUITE ET COMPORTEMENT DE

CONDUITE Le chauffeur est le facteur décisif de l'efficacité. DAF a développé une gamme de technologies pour aider les chauffeurs à tirer le meilleur parti de leur camion. Un exemple est l'assistant aux performances du chauffeur DAF, que l'on trouve en série sur tous les modèles Euro 6 : LF, CF et XF. L'assistant aux performances du chauffeur fournit à ce dernier des informations sur la consommation de carburant, l'invite à changer de vitesse, le complimente lorsqu'il anticipe bien les situations et lève le pied pour permettre au camion de rouler aussi longtemps que possible.

Les chauffeurs doivent comprendre l'importance d'un bon aérodynamisme, qu'ils peuvent directement influencer en réglant simplement la hauteur du déflecteur de pavillon sur le XF Space Cab pour correspondre à celle de la remorque. Ce

réglage peut être effectué simplement en se tenant à côté du camion, à l'aide d'une astucieuse manivelle. Il y a également un grand nombre de systèmes électroniques qui permettent au chauffeur de faire fonctionner le véhicule le plus efficacement possible comme le régulateur de vitesse souple Eco Roll. Le cours de formation EcoDrive+ explique en détails comment appliquer au mieux ces nouvelles technologies dans la pratique. En moyenne, la formation des chauffeurs entraîne des économies de carburant allant de 3 à 5 % de façon continue. Sans parler de la réduction de l'usure des pneus et des freins.

CONCESSIONNAIRES ET SERVICES Les concessionnaires DAF connaissent votre entreprise et comprennent l'importance de l'efficacité. Un réseau complet d'environ 1 000 concessionnaires signifie qu'un concessionnaire n'est jamais très loin. Plus important encore, les concessionnaires DAF sont spécialement formés et peuvent mettre en œuvre le nouveau système TOPEC, qui identifie le camion le plus efficace pour répondre à vos exigences spécifiques. Il existe également des options de financement et/ou des contrats de réparation et d'entretien lorsque vous le souhaitez, ce qui offre davantage de sécurité à un prix fixe. Saviez-vous que 30 % des pannes peuvent être évitées par le biais d'un entretien préventif ? Les concessionnaires DAF peuvent vous conseiller et vous proposer également un vaste ensemble de services. En tant que fournisseur de solutions de bout-en-bout, tout concessionnaire peut vous guider tout au long du processus d'achat et de financement d'un camion DAF, neuf ou d'occasion, et de gestion de

▲ *Votre concessionnaire DAF connaît votre entreprise et comprend l'importance de l'efficacité.*

► *Exemple de DAF Transport Efficiency : déflecteur de pavillon facilement ajustable.*



son entretien, remorques y compris, tout en offrant les meilleures pièces du secteur. Cela garantit que non seulement toutes les pièces d'origine DAF et PACCAR sont facilement accessibles dans toute l'Europe, mais aussi plus de 75 000 pièces de remorques et de camions universelles au sein du programme TRP. Pour les transporteurs à échelle internationale, les services flottes de PACCAR Parts s'organisent pour que toutes les pièces commandées en Europe soient regroupées sur une seule facture. C'est l'efficacité à votre service... DAF Transport Efficiency est synonyme d'une large gamme de produits et services destinés à optimiser l'efficacité au kilomètre. Une consommation de carburant moindre, un temps de fonctionnement optimal, des coûts d'exploitation moindres et un impact réduit sur l'environnement sont les principaux objectifs. « Votre rentabilité, c'est notre objectif. » ■



- ◀ Grâce à la technologie GPS, le régulateur de vitesse prédictif analyse 1 à 2 kilomètres devant le véhicule afin de tirer pleinement profit de l'énergie cinétique en montées ou descentes.
- ▼ Le mode Éco réduit le couple moteur dans les onze premiers rapports de 10 %, réduisant ainsi la consommation de carburant quotidienne (de 1 %).

MODÈLES CF ET XF ÉDITION 2015

DAF intègre actuellement un grand nombre d'innovations à la gamme des modèles CF et XF Euro 6, qui participeront de façon significative à l'optimisation de l'efficacité des transports. Associées à des technologies innovantes comme le mode Éco, le régulateur de vitesse prédictif et le changement de rapports prédictifs, les améliorations apportées aux moteurs PACCAR MX, déjà efficaces, permettent de réaliser potentiellement des économies de carburant allant jusqu'à 5 %. Les nouveaux déflecteurs et ailes offrent des possibilités d'économies supplémentaires.

Afin d'accroître l'efficacité, les moteurs à succès PACCAR MX-11 et MX-13 ont été optimisés.

Le débit d'huile du moteur MX-11 de 10,8 litres a été amélioré tandis qu'une nouvelle conception de la chambre de combustion, une injection de carburant optimisée et un logiciel amélioré permettent une combustion encore plus efficace. Le nouveau turbo installé sur le moteur PACCAR MX-13 de 12,9 litres améliore le débit, tandis qu'un nouvel arbre à cames garantit un calage optimisé des soupapes. Le moteur PACCAR MX-13 bénéficie

également d'un débit d'huile encore plus efficace, alors que les pertes de friction ont été réduites au minimum. En outre, un système très efficace de pompe à eau à deux étages est appliqué, en plus d'un logiciel optimisé. Grâce à ces améliorations, les moteurs PACCAR MX-11 et MX-13, déjà très réputés pour leur rendement énergétique, permettent de réaliser des économies pouvant atteindre 2 % par rapport aux modèles précédents, en fonction, bien sûr, de l'utilisation et des conditions. Grâce à l'injection à impulsions multiples, les moteurs sont encore plus silencieux qu'auparavant.

UN FREIN MOTEUR ENCORE PLUS

PUISSANT Les améliorations apportées aux moteurs PACCAR MX-13 ne renforcent pas seulement le rendement énergétique : elles ont aussi un impact positif sur les performances du frein moteur. Avec une augmentation de 20 % de la puissance (360 kW à 2 000 tr/min), le frein moteur constitue une excellente alternative au ralentisseur pour une grande partie des applications. Dorénavant contrôlable à partir de la colonne de direction en trois étapes, le frein moteur MX Engine Brake offre des avantages considérables en termes de coût, de poids et de consommation de carburant.

MODE ÉCO Le mode Éco est une nouvelle fonctionnalité en série sur tous les modèles Euro 6 CF et XF avec moteur PACCAR MX.

- ◀ Avec l'introduction des modèles CF et XF Édition 2015, DAF offre un nombre important de nouvelles fonctionnalités qui contribuent à l'efficacité de la consommation de carburant.



Le mode Éco réduit le couple du moteur de 10 % dans les onze premiers rapports, ce qui permet de réduire encore la consommation de carburant au quotidien d'environ 1 %. La plupart des conditions de conduite ne nécessitent pas une pleine accélération et on peut facilement disposer du couple maximum sur simple pression d'un bouton.

RÉGULATEUR DE VITESSE PRÉDICTIF

Une technologie GPS avancée est utilisée pour déterminer la position exacte du véhicule et pour connaître les conditions de conduite à anticiper pour les 1 ou 2 kilomètres à venir. En d'autres termes, le système « recherche » et anticipe les montées et les descentes. Au sein de la plage spécifiée, le régulateur de vitesse prédictif détermine la vitesse idéale et le changement de rapport prédictif sélectionne le rapport idéal.

Le principe des deux technologies est de conduire aussi longtemps que possible au rapport le plus élevé et, par conséquent, dans la plage de régimes optimale. Lorsque le véhicule approche du sommet d'une montée, le système s'efforce de rester au rapport le plus élevé. Si une montée est immédiatement suivie d'une descente, une quantité moindre de carburant est injectée avant le sommet de la pente, laissant le soin au poids total roulant de « pousser » le véhicule jusqu'en haut.





DISTRIBUTION SILENT DAF a développé le CF Silent pour la distribution en zone urbaine en soirée et de nuit. En « mode Silent » spécial, le niveau sonore ne dépasse pas 72 dB(A). Il permet de charger et de décharger des marchandises dans les zones appliquant des restrictions en matière d'émissions sonores le soir, la nuit ou au petit matin. Cela participe également à une efficacité maximale.

PENSEZ GRAND DAF a présenté une variante Low Deck des tracteurs Euro 6 CF et XF. L'utilisation de pneus à profil bas et l'ajustement de la suspension pneumatique ont permis de réduire la hauteur de la sellette d'attelage, qui passe à 91 centimètres seulement. Il est désormais possible d'utiliser des remorques d'une hauteur interne de 3 mètres, sans dépasser la hauteur maximale de 4 mètres du véhicule, permettant des volumes supérieurs à 100 m³.



DAF GAGNE LE EUROPEAN TRUCK CHALLENGE

Le European Truck Challenge est l'un des tests comparatifs indépendants les plus importants d'Europe. De tous les camions Euro 6 qui ont participé à ce test, le XF Space Cab avec moteur MX-11 l'a emporté en tant que camion ayant la plus faible consommation de carburant et le plus faible coût total d'exploitation (TCO). La cerise sur le gâteau a été le prix « Champion de l'innovation » pour le modèle XF, grâce aux fonctionnalités avant-gardistes que sont le régulateur de vitesse prédictif et le changement de rapports prédictif.



DAF TRANSPORT
EFFICIENCY

SITRA : « DAF L'A EMPORTÉ »

Le saisissant logo orange et blanc de l'entreprise belge Sitra est repérable jusqu'en Russie. L'entreprise possède une flotte de 300 camions DAF et est spécialisée dans le transport de denrées alimentaires, des poudres jusqu'aux produits finis. « Un secteur difficile où chaque centime compte », commente le directeur commercial, David Saelens. « Il est impératif de réduire ses coûts. »

Sitra (qui signifiait à l'origine Saelens Transport International) est une véritable entreprise familiale dirigée par David Saelens, un de ses frères et un neveu. Le grand-père de David a acheté son premier camion en 1962. « Il voulait un logo qui refléterait la fierté qu'il a ressentie à ce moment-là », explique David Saelens. « Et ainsi naquit le paon. Encore aujourd'hui, l'animal figure sur tous nos véhicules. »

BÉNÉFICE MAXIMUM « Nos marges sont tellement serrées que nous devons tirer le maximum de ce que nous avons, tous les jours », explique David Saelens. « Il est donc logique que nous surveillions de près la répartition de nos coûts. C'est aussi la raison pour laquelle nous employons quatre formateurs pour suivre la consommation et former

nos chauffeurs à une conduite aussi efficace que possible. Ce que nous faisons également, c'est de publier les chiffres de la consommation de carburant par chauffeur au sein de l'entreprise, de façon à ce qu'une sorte de compétition se mette en place pour savoir qui peut économiser le plus. »

Dans sa recherche de véhicules Euro 6, Sitra a pris son temps pour peser les options. « L'Euro 6 était un nouveau départ pour nous, donc nous avons décidé d'essayer toutes les marques de camions », explique David Saelens. « DAF l'a emporté haut la main. Principalement parce que la consommation était bien inférieure aux autres. »

PHASE DE TEST La faible consommation de carburant des camions DAF s'est également vue



David Saelens explique :
 « L'Euro 6 était un nouveau départ pour nous, donc nous avons décidé d'essayer tous les fabricants. DAF l'a emporté haut la main. Principalement parce que la consommation était bien inférieure aux autres. »

HAUT LA MAIN »

dans la pratique quotidienne. David Saelens ajoute : « Nous faisons 100 kilomètres pour 31 litres sur nos véhicules Euro 5. Avec l'Euro 6 XF, on parle du même nombre de kilomètres pour 28 litres. Cela fait une énorme différence lorsque vous prenez en compte le fait que nous gardons nos camions en service pendant environ huit ans, au bout desquels ils auront parcouru jusqu'à 1,2 million de kilomètres. » Cependant, la consommation de carburant n'a pas été la seule raison d'acheter les nouveaux modèles XF. David Saelens poursuit : « Le prix était également un facteur important. Au même titre que la qualité que nous avons pris l'habitude d'attendre de DAF. » Le choix pour le moteur PACCAR MX-11 a été pris en compte de la même manière : « Ce moteur est plus léger que le moteur PACCAR MX-13 de presque deux cents kilos. Ce qui signifie que nous sommes en mesure de charger plus, ce qui est très important dans un secteur où chaque kilo compte. Car, au final, plus nous pouvons transporter, mieux c'est pour le client. »

ENTHOUSIASTES Les chauffeurs de Sitra ont également influencé la décision d'achat de camions DAF. David Saelens souligne : « Au cours de la phase d'essai, nos chauffeurs étaient déjà enthousiasmés par le nouveau DAF XF Euro 6. Ils ont déjà hâte de conduire la prochaine série de véhicules en cours de livraison. Tout d'abord, ils étaient fiers de conduire un camion aussi beau. Ils ont été particulièrement éloquents à propos de la cabine : leur DAF est également leur maison. Non seulement ils le conduisent, mais ils y vivent également. Un chauffeur heureux est un bon chauffeur, ce qui se voit dans les chiffres à la fin de la journée. »

PLUS QU'UN CAMION Un transport fiable et efficace implique bien plus que le camion seulement. David Saelens continue : « Il n'y a pas de garantie que rien ne tombera jamais en panne. Dans ce cas, ce qui nous importe, c'est de remettre les véhicules en service dès que possible. L'immobilisation coûte de l'argent. Nous avons donc trouvé en DAF le partenaire idéal. DAF l'a vraiment emporté haut la main. » ■



*Symbole de fierté :
on peut encore voir
le paon à ce jour sur
tous les véhicules
Sitra.*



WALKERS SHORTBREAD

DAF CF : DE LA PUISSANCE À REVENDRE

« Faire les meilleurs sablés au monde. » Énoncée très succinctement, c'est la mission de Walkers Shortbread, la célèbre marque au tartan de biscuits sablés basée à Aberlour en Écosse.



En effet, DAF Trucks s'efforce de faire la même chose ; construire les meilleurs camions au monde, ni plus, ni moins, et, à de nombreux égards, c'est le cas. Le fait d'être numéro un sur le marché britannique dans toutes les catégories de poids principales suggère que la maxime est vraie.

Établie en 1898, Walkers Shortbread n'est pas aussi ancienne que les collines où se rend son tout dernier modèle DAF CF Euro-6 310 FA fonctionnant avec un PACCAR PX-7, mais le nouveau 18 tonnes est certainement à l'aise sur les routes implacables des Highlands, avec des livraisons quotidiennes de boutiques et détaillants dans certains

endroits parmi les plus reculés d'Écosse. « C'est une belle partie du monde et un paradis pour tout chauffeur, » selon Jake Brandie, chauffeur régulier, « mais cela peut être aussi un défi difficile. Heureusement, le moteur six cylindres a de la puissance à revendre, donc les collines ne posent jamais problème. La météo peut parfois être très agitée aussi, mais le camion est agile et son maniement inspire confiance » dit-il.

Avec une cylindrée de 6,7 litres, le moteur PACCAR PX-7 produit une puissance impressionnante de 231 kW (314 ch) entre 1 800 et 2 300 tr/min. Ajoutez à cela un couple élevé de 1 100 Nm et on comprend mieux pourquoi Jake décrit son nouveau modèle CF comme un « aplatisseur de



collines ». Son nouveau modèle CF est également équipé d'une transmission automatisée six vitesses AS Tronic, mettant encore davantage en avant l'impression générale de progression facile du camion.

« J'ai eu la chance de pouvoir choisir mes propres options sur le nouveau DAF, » dit Jake, « je me suis demandé si une boîte de vitesses automatisée irait avec le terrain (le camion change de rapports toute la journée) mais je suis ravi d'être passé à une boîte automatisée. L'AS Tronic est tellement souple et réactive, » dit-il, « c'est un vrai aplatisseur de collines. »

Brian Shand, responsable distribution, ajoute : « Le moteur PX-7/la boîte de vitesses AS Tronic est la combinaison

LES MODÈLES CF SE RENDENT QUOTIDIENNEMENT DANS LES RÉGIONS LES PLUS REÇULÉES D'ÉCOSSE.

parfaite : puissance, rapidité des changements de vitesse et arriération forte sur les longues descentes. Je suis très impressionné par sa consommation de 12,5 mpg aussi. »

La nouveau modèle CF Euro-6 rejoint un modèle DAF existant CF 65.300 Euro-5 qui est en service depuis trois ans. Après avoir parcouru plus de 250 000 km, il est actuellement remplacé par un deuxième modèle CF Euro-6, identique à celui de Jake. Les deux camions bénéficient de l'offre « Hire-Plus » sur trois ans via PACCAR Financial, un accord de financement « tout inclus » qui combine un leasing opérationnel à la solution réparation et entretien DAF MultiSupport. Alors que le véhicule a été acheté par le biais d'un concessionnaire DAF, Norscot Truck & Van à Aberdeen, les services et l'entretien sont entrepris par le site après-vente DAF dans le comté d'Elgin, Sheriffmill Motor Company. « Je ne peux pas tarir d'éloges sur l'équipe d'assistance concessionnaire DAF, » ajoute Brian Shand, « ce sont des types géniaux ! Dans cette partie du monde, l'assistance concessionnaire doit correspondre à la qualité du camion » dit-il. Pour les fabricants des meilleurs sablés au monde, il semblerait que le modèle CF 18 tonnes DAF soit à la hauteur de la réputation de ce client. ■

FORMATION DAF ECODRIVE⁺ : ÉCONOMIE DE CARBURANT STRUCTURELLE



Le régulateur de vitesse prédictif, le changement de rapport prédictif et le mode Éco lèvent le voile sur terrain vallonné. C'est pourquoi la formation EcoDrive⁺ se tient principalement dans des zones vallonnées.

Dans le transport routier international, le carburant représente le deuxième poste budgétaire après les coûts liés au personnel. Des économies considérables peuvent être réalisées grâce aux innovations que DAF a introduites en vertu de son programme Transport Efficiency : le régulateur de vitesse prédictif, le changement de rapport prédictif et le mode Éco. Mais ces innovations ne sont efficaces que si le chauffeur les utilise vraiment. C'est exactement la raison pour laquelle la formation DAF EcoDrive⁺ a été élaborée.

TEXTE : HENK DE LANGE

Ce chauffeur d'un ensemble XF de 40 tonnes a d'abord semblé surpris lorsque, presque en haut d'une colline, le camion « a soudain levé le pied de la pédale d'accélération ». L'instructeur lui a assuré que « tout va bien. Le régulateur de vitesse prédictif sait qu'après le sommet de la colline, il doit y avoir une descente. La masse propre du camion est utilisée pour pousser celui-ci jusqu'à l'autre versant de la colline. En fait, il n'est pas nécessaire de maintenir le pied au plancher. Ce qui permet d'économiser du carburant. »

UNE CONDUITE ENCORE PLUS ÉCONOMIQUE Le chauffeur en question n'est pas un chauffeur comme les

autres. Il est formateur chez DAF en Pologne. Son travail consiste à former les chauffeurs de compagnies de transport. « Notre formation DAF EcoDrive⁺ apprend aux chauffeurs à conduire de façon encore plus économique tout en tirant le meilleur parti de leur camion », explique Robert Bakermans, responsable formation commerciale chez DAF. « Les économies de carburant sont avant tout une question d'attention de la part du chauffeur. Un déflecteur mal réglé peut entraîner un supplément de 10 % de la consommation de carburant. Des pneus qui sont 20 % trop mous entraînent un supplément de 2,5 % de la consommation de carburant. Ce sont les genres de choses que nous traitons avec la formation DAF EcoDrive⁺.



Robert Bakermans explique : « Notre formation DAF EcoDrive+ apprend aux chauffeurs à conduire de façon encore plus économique tout en tirant le meilleur parti de leur camion. »

Apprendre à utiliser les différents systèmes électroniques de façon optimale est une autre partie importante du cours. Cette formation est proposée dans plusieurs pays et peut entraîner des économies de carburant structurelles. En anticipant mieux la densité de circulation, les chauffeurs peuvent également réduire leur consommation tout en diminuant l'usure des pneus et des freins. »

FAIRE CONFIANCE AU SYSTÈME Revenons donc au formateur du début de cette histoire. Il s'agissait de sa première expérience avec le régulateur de vitesse prédictif, le changement de rapport prédictif et le mode Éco. « Une révélation », dit-il à la fin de son trajet. « Ces technologies annoncent une nouvelle ère. Une ère dans laquelle le chauffeur doit plus que jamais faire confiance au véhicule. Certains chauffeurs feront de la résistance, en pensant qu'ils sont mieux placés pour prendre toutes les décisions. C'est notre travail en tant que formateurs de les convaincre du contraire. » ■

UELI BRUDER, BERTSCHI AG : « FORMATION TOUS LES DEUX ANS »

L'entreprise suisse Bertschi AG est l'une des plus importantes sociétés de ferroutage en Europe, spécialisée dans les liquides et les marchandises en vrac, avec des bureaux en Russie, en Turquie, au Moyen-Orient, en Chine, à Singapour et aux États-Unis, ainsi que dans de nombreux pays européens. 60 % des marchandises transportées par Bertschi voyagent par rail, 20 % par mer et pour les 20 % restants, par la route. « 20 %, cela peut ne pas sembler beaucoup, mais cela équivaut à environ 85 millions de kilomètres par an, » explique Ueli Bruder, chef du service technique de Bertschi. Une proportion importante de la flotte de camions est de marque DAF : « Nous avons environ 500 camions en tout », affirme Ueli Bruder. « 95 % d'entre eux sont des modèles CF ; les 5 % restants sont des modèles XF. »

Accent sur le carburant

« Avec un tel nombre de kilomètres parcourus, il n'est pas étonnant que nous mettions l'accent sur la minimisation des coûts de carburant », poursuit Ueli Bruder. « La formation DAF EcoDrive+ joue un rôle clé à cet égard. Nos propres formateurs assistent à ces formations très régulièrement, tous les deux à trois ans. Ce qu'ils apprennent, ils le transmettent ensuite à nos chauffeurs. Ueli Bruder confirme que la formation se traduit en résultats concrets : « Lorsqu'elle est combinée à un limiteur de vitesse à 85 km/h, la formation DAF EcoDrive+ nous permet d'économiser 4 % de carburant supplémentaires. Vous pouvez imaginer vous-même l'économie à l'année. »



EN ROUTE POUR LES BALKANS AVEC LE MODÈLE XF DE DAF

« LE XF ÉTAIT DÉJÀ UN MODÈLE EXCELLENT. IL EST ENCORE MIEUX MAINTENANT. »

Un voyage à bord d'un nouveau DAF XF 460 Super Space Cab depuis les Pays-Bas jusqu'en Slovénie et Croatie pourrait s'avérer une aventure, mais pour un vieux routard des Balkans comme Anton van Lith, cela fait partie de son quotidien professionnel. DAF in Action l'a rejoint à bord du camion le plus récent pour rejoindre la flotte de G. van Doesburg de Zaltbommel. « DAF un jour, DAF pour toujours. »

TEXTE : IEP VAN DER MEER

C'est au cours d'un lundi après-midi que nous quittons la ville néerlandaise de Zaltbommel. Notre charge se compose d'éléments pour divers clients dans le sud de l'Allemagne, en Slovénie et en Croatie. Ces sont les premiers kilomètres que parcourt le nouveau DAF XF 460 Super Space Cab. Anton explique : « La semaine dernière, j'étais à la maison, à régler et préparer le véhicule. J'aime que tout soit à sa place. De plus, je voulais que ma télé et mon convertisseur soient installés. Ainsi que d'autres choses, comme un réservoir d'eau derrière la cabine et un fermoir pour les chaînes à neige, que je trouve importantes. J'habite et travaille pendant des semaines dans mon camion. Tout doit être parfait. »

DAF UN JOUR, DAF TOUJOURS C'est déjà le cinquième Super Space Cab qu'Anton conduit de façon permanente. « Je conduis un camion pendant cinq ans en général. À raison d'environ 150 000 km par an, cela fait quelques huit cent mille kilomètres en tout. Van Doesburg prend vraiment en compte nos préférences. Néanmoins, il m'a demandé d'essayer quelque chose d'autre après avoir conduit trois camions DAF Super Space Cab. Je n'étais pas chaud, mais j'ai quand même essayé. Je l'ai utilisé pendant un an, mais le camion et moi n'allions pas ensemble. » À la fin de cette année-là, j'en ai parlé à mon patron et il a éclaté de rire. Il l'avait anticipé et m'avait déjà commandé un nouveau DAF... Super Space Cab, bien sûr. »





ECO ROLL Entre-temps, nous nous mettons en route. Le moteur MX13 Euro 6 est particulièrement silencieux. C'est vraiment devenu un camion complètement différent. Celui-ci est beaucoup plus silencieux que mon dernier DAF et la conduite est également plus confortable », affirme Anton. Le modèle XF de DAF est également équipé de l'Eco Roll et de l'assistant aux performances du chauffeur. Cet outil encourage le chauffeur à utiliser le minimum de carburant nécessaire. En outre, le camion possède également le nouveau MX Engine Brake, qui a été amélioré. « L'interrupteur possède maintenant trois modes et fonctionne parfaitement », affirme Anton. « Nous avons environ vingt tonnes à

l'arrière et le frein moteur maintient bien le tout en place. »

VERROUILLAGE DE NUIT Une fois notre livraison faite à deux destinations près d'Augsbourg en Allemagne, nous continuons notre route en Autriche. Tout d'abord, nous nous procurons une nouvelle Go-Box pour nous permettre de passer les péages autrichiens, puis nous repartons pour les Alpes. Il fait sombre maintenant, donc nous décidons de manger un morceau. Nous reprenons la route après le dîner, avec l'intention de dormir un peu en Slovaquie. Anton dort dans son camion plus souvent qu'à la maison, donc la couchette est importante. « J'ai des collègues qui,

« Nous transportons presque n'importe quoi, à l'exception de vrac et de bétail », explique Dyjan van Doesburg, directeur des opérations à Internationaal Transport G. van Doesburg de Zaltbommel. « Nous sommes passés d'une compagnie de transport traditionnelle à un expéditeur de fret », déclare le père, Gijs, directeur général de l'entreprise familiale.

« L'entreprise a obtenu la certification OEA qui nous permet de stocker les marchandises soumises aux douanes dans notre propre entrepôt de 10 000 m². De là, nous coordonnons la distribution dans toute la région du Benelux.

Nous proposons également des services de fret aérien et maritime, et pour un grand nombre de nos clients, nous organisons et effectuons leur logistique mondiale. » Van Doesburg emploie en tout 80 personnes. La flotte comprend sept camions DAF, dont trois sont des modèles XF Euro 6 de DAF.



Anton van Lith devant son nouveau Super Space Cab reluisant, son cinquième.



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 présupposant 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.



Les routes slovènes sont en excellent état

lorsqu'ils obtiennent un nouveau camion, font installer une couchette sur mesures. Vous n'avez pas à faire cela dans un DAF. Une bonne couchette est installée en série. Elle est large, longue, bien épaisse, tout comme mon lit à la maison. » Une fois que nous avons fermé la cabine hermétiquement à l'aide du verrouillage de nuit DAF, il est temps de tirer les rideaux.

LES RITUELS Après une bonne nuit de sommeil, Anton commence son rituel matinal. Tout d'abord, il pose une machine à café sur le tableau de bord. Mais pas avant d'avoir installé un torchon pour protéger ce dernier. « J'aime commencer ma journée sur la route tranquillement. Avec une bonne tasse de café de chez nous. » Après notre café et le petit-déjeuner tiré du grand réfrigérateur DAF, nous livrons onze palettes de riz à la bordure même de Ljubljana. Puis nous continuons en direction de Porec en Croatie, où nous déchargeons un engin d'excavation. Les routes slovènes sont en excellent état. Comme le sont les aires de repos.

RÉTRÉCISSEMENT À mesure que nous avançons, Anton s'habitue de mieux en mieux à son nouveau DAF. « La direction est encore plus serrée et tout semble mieux. Il s'agit d'un tout autre véhicule. Mieux que je

ne l'avais imaginé. » Les routes partant de la ville portuaire de Koper et menant vers la côte se rétrécissent de plus en plus. Quelques nuages se trouvent au-dessus de l'Adriatique, altérant légèrement la vue, mais pas suffisamment pour empêcher que cela ne soit un superbe panorama. Anton apprécie manifestement de se sentir comme chez lui loin de chez lui. C'est un véritable routard du coin. Ce n'est pas par hasard si Hrvatska (Croatie) et Slovenija (Slovénie) sont inscrits sur ses bas de caisse.

VOYAGES DE CAMPING Nous livrons l'engin d'excavation chez le client, un Néerlandais qui vit en Croatie. « Nous avons un solide réseau de clients fidèles ici. Tout ce que nous chargeons maintenant sera déchargé à Zaltbommel. À partir de là, ce sera stocké ou redistribué. C'est là que réside notre force. Nous préférons laisser à d'autres la conduite de chargements complets de A à B. » Déterminé et détendu, Anton dirige l'ensemble sur les routes étroites du joli paysage.

UN MEMBRE DE LA FAMILLE Des marchandises supplémentaires sont chargées à Naklo, qui est également l'endroit où nous passons la nuit. « Cette société s'occupe de la distribution locale de petits envois pour nous. On a besoin de



Anton dort plus souvent dans son camion qu'à la maison.

partenaires locaux comme celui-ci. Nous travaillons avec eux depuis très longtemps maintenant. Je fais partie de la famille ici. » Le lendemain matin, après le café obligatoire, nous commençons notre voyage de retour confortablement. Avec deux chauffeurs à bord, le trajet peut être fait en une seule fois, ce qui nous permet d'arriver à Zaltbommel le vendredi soir. Pour Anton, ce voyage a été un moment fructueux qui lui a permis de mieux connaître son nouveau XF. « Je suis impressionné par le nombre de façons dont DAF a encore amélioré le nouveau XF. Dans mon esprit, le XF était déjà excellent, mais maintenant il est encore mieux. » ■

RENÉ BRUIJNE NOUS PARLE DES TRANSPORTS ROUTIERS EUROPÉENS :

« LE PLUS GRAND BOND EN AVANT DANS L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE ARRIVE »

« De tous les modes de transport, au cours des 25 dernières années, le transport routier a été celui qui a fait les bonds en avant les plus rapides et les plus grands vers des transports plus propres et plus efficaces », affirme René Buijine, directeur de l'institut des bons de livraison néerlandais, Beurtvaartadres. « Ceci doit être un signe clair à l'Europe qu'elle doit normaliser les TIC au sein des transports sans plus tarder. Nous avons besoin de cela plus que jamais si nous devons utiliser tous ces matériaux efficaces de façon super-efficace. »

TEXTE : BERT ROOZENDAAL

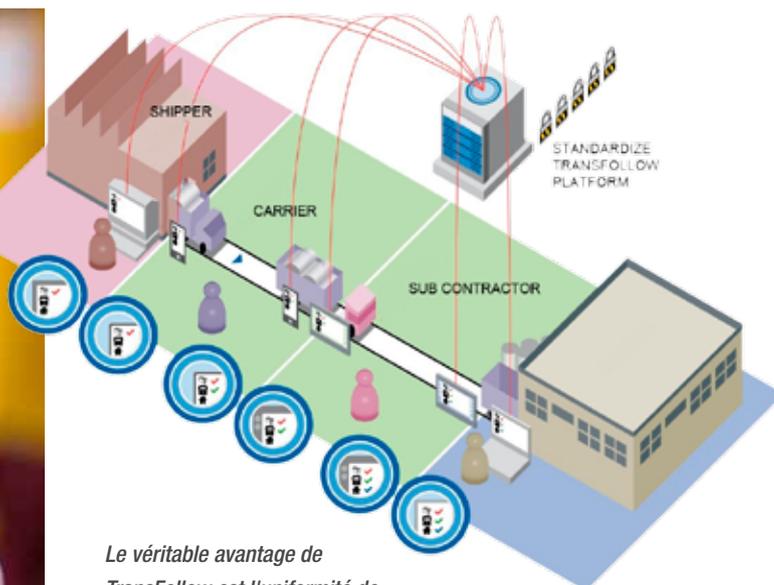
René Buijine connaît mieux que quiconque l'importance des protocoles standard dans le transport. C'est pourquoi Beurtvaartadres, institut néerlandais pur jus, s'est assuré qu'il n'existe qu'un seul document standard de transport national aux Pays-Bas depuis 1685 (!). C'est également de là que les bons de livraison CMR internationaux sont dérivés. Beurtvaartadres et les organisations partenaires ont récemment lancé la plate-forme communautaire TransFollow, qui introduira une version numérique du bon de livraison CMR (www.transfollow.org). TransFollow fait économiser aux transporteurs entre 2,50 € et 6 € de frais administratifs par envoi. Le véritable avantage de TransFollow est l'uniformité de normalisation électronique de la plate-forme. Cette uniformité est ce qui permet à toutes les parties dans la chaîne logistique d'échanger une information homogène en temps réel. « Cela rend les chaînes logistiques évolutives, de sorte que nous pouvons utiliser nos camions de plus en plus efficacement. Cela permet d'envoyer des informations au destinataire en temps réel concernant l'heure prévue d'arrivée d'un camion, ce qui donne ensuite au destinataire la chance d'avoir un dock libre lorsque la marchandise arrive. Cela signifie que les chauffeurs peuvent reprendre la route rapidement. La planification peut également bénéficier de plus d'informations, ce qui entraînera une augmentation des pourcentages de chargement. »

UN TRANSPORT PLUS EFFICACE Si l'Europe veut être plus propre et éviter une panne logistique, le transport doit devenir



René Buijine affirme : « Le plus grand bond en avant dans l'efficacité énergétique arrive. »

plus efficace. Jusqu'à maintenant, Bruxelles a mis l'accent sur les normes d'émissions Euro et le transfert modal. « Le secteur a fourni des camions plus propres et continuera de le faire. Mais l'Euro 6 est déjà si propre que de nouvelles améliorations seraient minimales. Et il n'a aucun impact sur les embouteillages. Si nous voulons vraiment que la logistique au sein de l'Europe devienne plus efficace et adaptée à l'avenir, nous devons veiller à ce que les charges livrées soient gérées plus efficacement. Ceci est possible en utilisant de gros véhicules tels que les EcoCombis.



Le véritable avantage de TransFollow est l'uniformité de normalisation électronique de la plateforme. Cette uniformité est ce qui permet à toutes les parties dans la chaîne logistique d'échanger de l'information de façon claire et en temps réel.

et le destinataire. La normalisation de l'échange d'informations est cruciale pour éviter que les entreprises destinataires prescrivent davantage de leurs propres protocoles de TIC.

Mais l'Europe n'est pas encore prête pour cela. Une façon plus intelligente et plus courte serait les TIC », affirme René Bruijine.

TRANSPORT COMPLEXE « Quel que soit le transfert modal avec lequel nous nous retrouvons, ce n'est pas là qu'interviendra le changement le plus important. Ce sera plutôt dans le transport finement maillé entre B2B et B2C que nous verrons le plus grand changement. Au cours des cinq à dix prochaines années, nous verrons ces deux formes fusionner de plus en plus. Les transporteurs reconnaissent déjà que ce n'est pas l'expéditeur mais le destinataire qui mène la danse de plus en plus souvent. Que ce soit un consommateur commandant un canapé ou une grande chaîne de supermarchés qui veut strictement spécifier les livraisons à ses centres de distribution. Cela est logique d'une certaine façon ; en définitive, c'est l'utilisateur final (destinataire) qui paie pour le transport. Cela a d'énormes conséquences pour le transporteur. Il y a déjà de grands destinataires au Royaume-Uni et aux Pays-Bas qui obligent les planificateurs à se connecter à leurs portails de marchandises entrantes. Pour ensuite payer un euro par camion pour une tranche de temps afin de pouvoir décharger le véhicule ! »

NORMALISATION DE L'INFORMATION Plus les entreprises et les consommateurs commandent en ligne, plus ils s'attendent à avoir de l'influence sur les délais de livraison. Pour ce faire, il doit y avoir un meilleur échange d'informations entre l'expéditeur/transporteur

UN TEMPS DE LIVRAISON DIFFÉRENT Cependant, René Bruijine est d'avis que les destinataires pourraient vivre avec des envois arrivant à un autre moment, à condition qu'il y ait un avantage ou qu'on leur donne le choix. Par exemple, si la livraison est moins chère si elle peut arriver à un certain moment au cours de la semaine, et plus coûteuse si nécessaire à un autre. « Le premier transporteur à proposer de meilleures TIC a aussi un argument clé de vente très intéressant pour les expéditeurs qui peuvent également générer des recettes supplémentaires en découlant. »

INFORMATION FRAGMENTAIRE René Bruijine estime que toute l'information nécessaire existe déjà depuis longtemps. « Mais elle est très fragmentée et décousue. Les Pays-Bas ont opté pour une norme ouverte dans TransFollow. Mais ils sont en avance sur les autres pays à cet égard. C'est pourquoi nous avons besoin d'urgence d'une norme à l'échelle européenne qui bénéficierait aux expéditeurs et aux transporteurs. Hélas, je ne suis pas convaincu que les politiciens y parviennent. Il suffit de voir le nombre de boîtiers de péages qu'un chauffeur doit avoir dans son camion. Le secteur des transports, d'autre part, doit être en mesure de la mettre en place, comme cela a déjà été fait avant. Dans le segment du détail, par exemple, qui utilise le même système de code-barres dans le monde entier. Beurtvaartadres a aussi réussi ceci avec un bon de livraison CMR normalisé. En ce qui me concerne, la balle est bien dans le camp du secteur des transports. » ■



Que ce soit un chauffeur, un gestionnaire de flotte ou un ingénieur d'atelier, les clients de Stoneridge ont toujours leur mot à dire concernant la constitution de leur dernier tachygraphe numérique, et le SE5000 Exakt Duo² n'a pas fait exception. Suite au succès de la Duo Technology, qui propose aux chauffeurs des décomptes des temps de conduite et de repos pratiques et des avertissements utiles lorsqu'ils s'approchent des limites de conduite, Stoneridge voulait offrir davantage à ses clients.

L'EFFICACITÉ DE CONDUITE AVEC L'EXAKT DUO²

La Duo Technology inclut maintenant les calculs de la directive sur le temps de travail, ce qui signifie que les chauffeurs qui font beaucoup de tâches en dehors de la conduite auront un nouvel écran qui les avertira lorsqu'ils approcheront de la limite de leur durée de travail quotidienne et hebdomadaire, en les tenant plus informés et en les aidant à réduire les infractions et de lourdes amendes.

En plus de cela, il y a aussi des calculs pour le ferry et le train en temps réel, ce qui permet aux chauffeurs d'obtenir une vue précise du temps de conduite restant et des temps de repos lors de déplacements en ferry ou en train. Pour voir l'avantage de ces fonctionnalités sur la flotte, nous avons parlé à Mark Hailwood, gestionnaire de flotte chez GBA Services.

Spécialiste européen du transport de fret prioritaire, GBA Services exerce son activité depuis 1988. Le directeur général, David Birkbeck, s'est engagé à utiliser la dernière technologie disponible pour le marché des parcs de véhicules. GBA Services utilise

une télématique dernier cri pour véhicules couvrant toute l'Europe, qui intègre aussi des caméras de bord dans tous leurs véhicules DAF.

Cient de Stoneridge depuis plus de 10 ans, GBA Services cherchait en 2011 une solution de téléchargement à distance et a opté pour le SE5000 Exakt avec l'unité de téléchargement à distance digiDL.

Mark explique : « Nous avons des véhicules circulant en Europe pendant 3 ou 4 semaines d'affilée, qui ne seraient pas en mesure de revenir à leur base pour télécharger leurs données de tachygraphe dans les limites légales, donc la solution de Stoneridge est idéale pour nous. Cela a simplifié le processus tout entier, ce qui signifie une augmentation de l'utilisation des véhicules et une diminution du temps global pris pour l'analyse du tachygraphe. »

Sur la Duo Technology, il ajoute : « Les chauffeurs utilisent fréquemment la fonction de compte à rebours car cela est vraiment utile pour éviter les infractions. Nous avons vraiment vu une réduction des infractions

« NOUS AVONS VU UNE NETTE RÉDUCTION DES INFRACTIONS AU COURS DES DEUX DERNIÈRES ANNÉES GRÂCE AU DUO. »

au cours des deux ou trois dernières années grâce au Duo.

Dans l'ensemble, nous sommes très heureux des Duos. Les chauffeurs trouvent le système beaucoup plus facile et pratique et le soutien que nous avons reçu de Stoneridge a été remarquable. » Le SE5000 Exakt Duo² est le tachygraphe de décompte à la minute indivisible le plus intelligent à ce jour !

Pour en savoir plus sur ses avantages ou son utilisation, rendez-vous sur www.SE5000Exakt.com ou appelez Stoneridge maintenant au +44 (0) 1382 366 400. ■

« NOUS SOMMES TRÈS HEUREUX DES DUOS. LES CHAUFFEURS TROUVENT LE SYSTÈME BEAUCOUP PLUS FACILE ET PRATIQUE ET LE SOUTIEN QUE NOUS AVONS REÇU DE STONERIDGE A ÉTÉ REMARQUABLE. »



DAF ET TNO PRÉSENTENT L'« ECOTWIN »

LA CONDUITE AUTONOME DEVENUE RÉALITÉ...

Au cours du salon « Automotive Week », DAF et TNO ont présenté le projet « EcoTwin » devant la ministre néerlandaise de l'infrastructure et de l'environnement, Mme Schultz van Haegen, et son homologue belge, Mme Galant. Cette présentation, qui a eu lieu sur route fermée, a mis en scène deux ensembles routiers, reliés sans fil par une connexion WiFi, roulant à une faible distance l'un de l'autre en utilisant un radar et les informations d'une caméra, et au cours de laquelle le chauffeur du deuxième camion n'avait pas besoin d'accélérer, de freiner ou de braquer.

Le concept appelé « Two-truck platooning », ou groupement de deux camions, permet à deux camions de coopérer en roulant à une faible distance l'un de l'autre grâce à une technologie de conduite automatisée. L'objectif du test EcoTwin avec TNO, l'association néerlandaise de recherche scientifique appliquée, était de montrer comment le second véhicule pouvait suivre le premier automatiquement et à une courte distance. Le radar et les informations de la caméra ont guidé le processus, alors que les deux véhicules étaient connectés via une communication sans fil. L'accélération, le freinage et même la direction se sont tous produits automatiquement sur le second véhicule.

SUR LA ROUTE EN 2020 « Ce n'est pas parce que nous avons démontré que le « groupement automatisé » de deux camions était techniquement réalisable que cela signifie que nous pouvons d'ores et déjà le faire », précise Ron Borsboom, membre du conseil d'administration de DAF Trucks N.V. et responsable du développement des produits. « Un travail de développement conséquent doit encore être fourni afin de garantir que la technologie soit parfaitement fiable, quelles que soient les situations. Des difficultés telles que la réglementation, la responsabilité et l'acceptation doivent être correctement traitées. »



Ron Borsboom : « Un travail de développement conséquent doit encore être fourni afin de garantir que la technologie soit parfaitement fiable, quelles que soient les situations. »

10 % D'ÉMISSIONS DE CO₂ EN MOINS

L'étape suivante après la démonstration est le test de l'EcoTwin au port de Rotterdam. Dans le cadre du projet avec TNO, le but est de faire conduire les deux ensembles de camions aussi près que possible l'un de l'autre pour tirer pleinement avantage de l'aérodynamisme. À plus long terme, il devrait en résulter des économies de carburant de 10 % ainsi qu'une réduction des émissions de CO₂. Le « truck platooning », où l'accélération, le freinage et la direction sont

entièrement automatisés sur le second véhicule, n'est plus une idée farfelue. Il est prévu que cette technologie soit disponible sur le marché dans cinq à sept ans. Parmi les avantages se trouvent une utilisation maximale de la zone de route et jusqu'à 10 % d'économies en termes de consommation de carburant, ainsi que la réduction des émissions de CO₂. ■





TSA : PASSIONNÉS DE TRANSPORT

« UNE PRODUCTIVITÉ ACCRUE GRÂCE À DAF »

« Vin » et « France ». Ce sont deux mots qui vont bien ensemble. C'est peut-être vrai. Mais la bière est également une boisson très populaire dans le Nord de la France. À Saint-Omer, près du détroit de Douvres, la Brasserie de Saint-Omer brasse pas moins de trente sortes de bière différentes avec beaucoup de succès. Certains disent même que c'est la meilleure brasserie de France. Pour transporter sa bière, son fondateur André Pecqueur a lancé sa propre société de transport en 1999, TSA, dont le siège social se trouve à proximité de Saint Arnould.



TEXTE : HENK DE LANGE

Dès que vous entrez dans le bureau de TSA, vous ressentez l'ambiance : le travail y est effectué de façon détendue mais concentrée. Pas de bureaux tape-à-l'œil, ni de grosses voitures, mais un vrai travail acharné et pratique. « Nous sommes des passionnés de transports. » Le directeur de l'entreprise, Patrick Wecxteen, va droit au but. À en juger par son langage corporel, il est évident qu'il pense vraiment ce qu'il dit.

CROISSANCE DES VENTES Au mépris de la tendance générale, TSA se porte en effet très bien. « Entre 2011 et 2014, les recettes provenant des ventes ont augmenté de 30 % », confie Patrick Wecxteen. « Et non, non pas à cause du succès grandissant de la brasserie ; quand nous avons commencé en 1999, nous dépendions à 85 % du transport de la bière. Aujourd'hui, ce chiffre est compris entre 20 et 25 %. La croissance s'est produite essentiellement par le biais d'autres clients. » Quel est donc le secret de la réussite de TSA ? « La gestion du relationnel est essentielle dans notre travail quotidien. Notre principal objectif est de servir nos

clients du mieux que nous le pouvons. L'offre de service de TSA repose sur trois piliers : un personnel hautement qualifié, une excellente organisation et de bons véhicules. »

500 ÈME DAF En termes de bons véhicules, la flotte de TSA se compose de 220 camions DAF, tous des modèles XF. TSA a récemment acheté son 500 ème DAF : un modèle XF Euro 6 Super Space Cab avec moteur PACCAR MX-13 et essieu poussé. « 70 % de notre clientèle se trouve au Royaume-Uni », explique Patrick Wecxteen. « Ce qui signifie que nous conduisons régulièrement avec des PTR de 44 tonnes. Ce qui explique l'essieu poussé. »

CONSOMMATION Le carburant représente également une grande proportion des coûts globaux de TSA. Il n'est pas surprenant que les chiffres de la consommation initiale des nouveaux véhicules Euro 6 étaient attendus avec impatience. Patrick Wecxteen confie : « Bien que nos chauffeurs n'aient pas eu encore une formation sur ce modèle, la consommation moyenne est seulement de 29,2 litres

André Pecqueur, brasseur, a démarré son entreprise de transport, TSA, en 1999 pour pouvoir distribuer sa bière.



Fabrice Declercq,
directeur des
opérations confie :
« Pour attirer les bons
chauffeurs, on a besoin
de bons camions. »



Patrick Wecxteen
explique : « La gestion
du relationnel est
essentielle dans notre
travail quotidien. Notre
principal objectif est
de servir nos clients
du mieux que nous le
pouvons. »

aux 100 kilomètres. C'est-à-dire avec un PTR de 44 tonnes. Une fois que les chauffeurs sont complètement formés, je suis persuadé que ce chiffre sera encore plus bas. Notre objectif est de nous trouver en-dessous des 28 litres. »

ASSISTANT AUX PERFORMANCES DU CHAUFFEUR Une chose qui aidera certainement à atteindre cet objectif, c'est l'assistant aux performances du chauffeur, qui est monté sur tous les Euro 6 de DAF. Cet outil guide le chauffeur pour qu'il utilise le minimum de carburant nécessaire. L'assistant aux performances du chauffeur présente des informations détaillées sur la consommation de carburant, sur l'anticipation des mouvements de circulation et sur les comportements de freinage. Fabrice Declercq, directeur des opérations, voit encore plus d'avantages à cet outil ingénieux : « Un chauffeur qui suit les instructions de l'assistant n'économise pas seulement sur le carburant, mais aussi sur les coûts des freins et des pneus, qui ne sont pas insignifiants. »

SPACIEUX ET CONFORTABLE À propos des chauffeurs : que pensent-ils de ce nouvel outil de travail ? « Comme Patrick l'a dit, l'un de nos trois piliers est un personnel dûment qualifié », souligne Fabrice Declercq. « Pour attirer les bons chauffeurs, on a besoin de bons camions. Les chauffeurs sont très enthousiastes concernant le modèle XF Euro 6. Plus de confort, moins de bruit, de meilleures qualités de conduite et même une boîte de vitesses plus souple. Tout cela avant même de toucher à l'espace de la cabine. Comparé à son prédécesseur, l'Euro 5, le confort du modèle XF Euro 6 a été encore amélioré. Et l'ancien était excellent tel quel. »

EUPHÉMISME Il n'est pas surprenant de dire que l'entreprise TSA est satisfaite de ses camions DAF. « On a besoin d'équipement fiable si on veut pouvoir livrer nos clients de façon optimale », affirme Fabrice Declercq. « Et c'est pourquoi nous avons choisi DAF. Notre flotte a un taux d'exploitation de 98 %. Grâce à la société DAF, nous avons été en mesure d'améliorer notre productivité. » ■

LA COLLECTION DAF

Élégance, décontraction et praticité. Une collection de produits promotionnels modernes. Des articles uniques conçus avec des matériaux de haute qualité et répondant aux souhaits des clients. La nouvelle collection contient des articles originaux pour les enfants, des vêtements pour homme et femme, des accessoires de mode et une grande collection de modèles réduits DAF.

Venez nous rendre visite sur www.DAFshop.com



DRIVEN BY QUALITY

TRUCKS | PARTS | FINANCE

WWW.DAF.COM

DAF
A PACCAR COMPANY

UN MILLION DE CAMIONS KENWORTH

Réjouissances à l'usine Kenworth de Chillicothe, Ohio. L'usine a produit son millionième Kenworth depuis que la marque a été fondée à Seattle en 1923. L'heureux destinataire ? Un client fidèle, TransAm Trucking.

La cession festive du camion du jubilé, un Kenworth T680 avec moteur PACCAR MX-13, a eu lieu en présence d'un groupe important d'employés de Kenworth.

DES PERFORMANCES EXCEPTIONNELLES

« Nous sommes extrêmement satisfaits de nos camions Kenworth T680 avec moteurs PACCAR MX-13 », commente Russ McElliot, directeur de TransAm Trucking. « Des facteurs tels qu'une faible consommation de carburant, le confort du chauffeur et la fiabilité font du T680 notre camion de choix. Notre partenariat avec Kenworth est un très grand succès et nous sommes honorés de pouvoir accueillir ce millionième camion. »



Murray Droescher (directeur financier) et Russ McElliot (directeur) de TransAm Trucking, Gary Moore, directeur général de Kenworth et vice-président de PACCAR, et Preston Feight, directeur assistant marketing et ventes Kenworth.

ICÔNE PETERBILT



Peterbilt est synonyme de camion typiquement américain depuis des décennies ; le plan et l'inspiration derrière tous les camions américains conçus jusqu'à aujourd'hui. Avec le « Pride & Class Model 389 », Peterbilt présente un modèle qui incorpore divers éléments de style issus de la riche histoire de la marque emblématique.

Son intérieur est très luxueux, avec des accents de bois et de chrome. Le volant cuir spécial à quatre rayons et les sièges cuir avec l'insigne spéciale « Pride & Class » complètent l'ensemble.

« Le nouveau Pride & Class 389 est la quintessence du design cool et de l'artisanat légendaire », affirme Darren Siver, directeur général de Peterbilt et vice-président PACCAR. « Un hommage à un classique qui continue d'innover. »

VÉHICULE UTILITAIRE LOURD DE L'ANNÉE 2015

Le Kenworth T880 avec moteur PACCAR MX-13 a été couronné véhicule utilitaire lourd de l'année 2015 par l'American Truck Dealers (ATD).

Cette année, le concours portait sur la le segment des véhicules utilitaires lourds professionnels. Dans le cadre de la sélection, le jury a effectué des essais et tous les candidats ont été évalués sur l'innovation, la conception, la sécurité, l'ergonomie et le confort.

Le Kenworth T880 a été conçu pour les clients qui travaillent dans les domaines du sable et du béton, de l'extraction

pétrolière, des transports lourds, de l'industrie du bois ou de la collecte des déchets. Le camion offre de série un moteur PACCAR MX-13 500 chevaux.

« Notre victoire cette année renforce les commentaires positifs que nous avons reçus de la part des clients sur le T880 en termes de performances, de confort et de niveau sonore », commente Preston Feight, directeur général Kenworth.



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