

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



4 Actualités DAF

- 6 **DAF Trucks au salon IAA 2016** de Hanovre
- 10 **PACCAR Financial Europe:**

« Nous comprenons les attentes du client »

- **12** DAF une marque du groupe PACCAR depuis 20 ans
- Restauration mobile
- 17 Klaas Engel: « Fier de mon DAF »
- 18 Ron Borsboom, directeur de produit, concernant la réduction de CO2 :

« Une approche intégrée et une orientation de Bruxelles »

- 22 Parcours d'obstacles pour les Écocombis
- Anker Kran- und Arbeitsbühnenvermietung GmbH: partout, à tout moment
- 26 Goodyear Ultra Grip Max: les pneus d'hiver pour camion continuent de faire avancer les camions
- 28 VDL BUS & COACH: le succès néerlandais sur le marché allemand.
- 30 **DHT Group:** une combinaison nordique.



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

DÉFINIR LES NORMES

C'est avec fierté que l'équipe DAF accueille les derniers rapports de presse indépendante publiés en Europe, annonçant de nouveaux records de rendement énergétique réalisés par les dernières générations de camions LF, CF et XF. Ces réactions enthousiastes de la presse reflètent parfaitement les avis des clients et confirment le positionnement de DAF en tant que référence en termes de réduction de la consommation de carburant ainsi que de durabilité et de fiabilité optimales.

La consommation de carburant est directement liée aux émissions de CO₂. Par conséquent, la consommation de carburant la plus basse contribue au rendement au kilomètre le plus élevé et est meilleure pour l'environnement. Dans cette édition de DAF in action, mon collègue membre du conseil d'administration et ingénieur en chef Ron Borsboom vous offre un aperçu des nombreuses technologies que nous développons actuellement afin de conserver notre position de leader de l'industrie en termes de rendement énergétique à l'avenir, en réduisant ainsi davantage nos émissions de CO₂.

DAF Connect : le nouveau système de gestion de flotte en ligne sophistiqué, qui se distingue par sa qualité, sa rapidité et sa convivialité, représente la nouvelle génération pour une optimisation de la rentabilité. Cet outil offre des informations complètes en temps réel relatives aux performances de votre flotte et de vos chauffeurs. Les avantages de DAF Connect vont au-delà d'un rendement énergétique optimisé et incluent notamment l'optimisation du temps de disponibilité des véhicules et de la logistique globale.

Conformément à notre philosophie DAF Transport Efficiency, nous nous concentrons sur l'optimisation du rendement au kilomètre. Grâce à des systèmes innovants, tels que DAF Connect, associés à une gamme de camions à la pointe de l'industrie et à un réseau de distributeurs dévoués et hautement professionnels, DAF Connect est devenu la marque de camions à plus forte croissance en Europe.

Nous célébrons cette année nos 20 ans en tant qu'entreprise PACCAR. Dans le secteur des camions à usage intensif, DAF est passé d'une part de marché de 9 % en 1996 à 16 % pour le premier semestre de l'année 2016. DAF est également le leader du marché des tracteurs en Europe. Ensemble, nous espérons un avenir rentable et prometteur.

Bien cordialement,

Preston Feight, Président



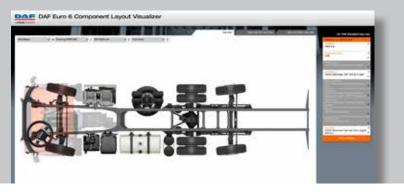


Ray Ashworth, directeur général de DAF Trucks Ltd. reçoit la récompense « Fleet Truck of the Year ». Photo G-D : Jonathan Ross (présentateur), Ray Ashworth (directeur général de DAF Trucks Ltd.), James Welchman (responsable du marketing Chevron Europe, parrain du prix) et Steve Hobson (directeur de rédaction, véhicules de transport).

VISUALISEUR DES PRINCIPAUX COMPOSANTS : PLONGÉE DANS LA CONFIGURATION DES COMPOSANTS

Le châssis d'un camion ne se limite pas à deux longerons de châssis avec les essieux fixés dessus. Il est également à la base de la cabine et doit supporter des composants tels que les réservoirs, les réservoirs d'air, la batterie, la roue de secours et le circuit d'échappement. En fonction de la tâche à effectuer par le véhicule, presque tous ces composants peuvent être fixés ou assemblés sur le châssis à différents endroits sur un DAF. Mais les clients et les carrossiers aiment être informés sur les différentes options disponibles avant de commander un camion. Afin de faciliter cela, DAF a créé le

« Visualiseur des principaux composants » (Main Component Visualizer). Même sur un tracteur DAF XF relativement standard, des centaines d'options permettent de fixer des composants au châssis. Grâce au Visualiseur des principaux composants, un client ou un carrossier peut désormais concevoir sa propre configuration des composants à l'aide d'images créées par ordinateur et afficher la multitude de possibilités qu'offre DAF. De plus, un lien automatisé est créé vers les plans détaillés du châssis correspondant à cette configuration spécifique des composants, ce qui permet au carrossier de commencer à travailler immédiatement. Le Visualiseur des principaux composants est disponible pour les camions CF et XF et est accessible sur le site du carrossier : www.dafbbi.com.



DAF XF RÉCOMPENSÉ **« FLEET TRUCK OF THE YEAR » (CAMION DE FLOTTE DE L'ANNÉE)**

Le XF de DAF a été élu « Fleet Truck of the Year 2016 » (camion de flotte de l'année) lors de la prestigieuse cérémonie des « Motor Transport Awards » de Londres. Il s'agit de la sixième victoire de DAF au cours des neuf dernières années.

Ce prix prouve une nouvelle fois que les propriétaires de flotte ont tout à gagner avec le programme DAF Transport Efficiency, car il leur permet de réduire les coûts d'exploitation et d'optimiser la disponibilité de leurs véhicules.

Considérés comme les « Oscars » du secteur, les Motor Transport Awards récompensent l'excellence dans plusieurs catégories : le titre de « Fleet Truck of the Year » est ainsi considéré comme la plus haute distinction pour les constructeurs de véhicules commerciaux.

« Au premier rang des flottes »

Si le jury a mis le XF de DAF à l'honneur, c'est en raison de son haut niveau de fiabilité, d'efficacité et d'assistance des distributeurs. « La consommation de carburant optimale du XF le place au premier rang des flottes en termes de performances », souligne le jury. « DAF a pour priorité d'optimiser la disponibilité des véhicules. Cela inspire confiance aux transporteurs. » DAF a également été félicité pour les améliorations constantes apportées à la gamme XF. « DAF a veillé à faire évoluer en permanence la conception de la cabine ; les conducteurs bénéficient d'un habitacle très spacieux. »



LA PASSION DES ROUES

La société de transport Neier Transport & Logistik GmbH de Nüziders en Autriche n'est pas seulement passionnée par son activité, elle se passionne aussi pour DAF. Et elle le montre d'une façon bien spéciale : un café DAF au bureau! C'est dans ce lieu que le directeur Martin Neier accueille personnellement les clients et autres visiteurs.



Au cours des années cinquante et soixante, ces remorques d'autobus pouvaient être aperçues dans Eindhoven, la ville d'origine de DAF, et transportaient les employés des usines Philips, DAF et autres.

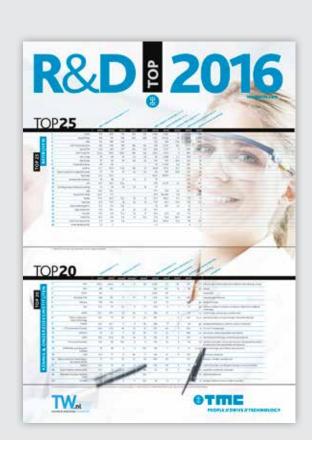
Aujourd'hui, il reste très peu de ces symboles de l'essor industriel d'Eindhoven qui ont marqué la deuxième moitié du vingtième siècle. Heureusement, l'un d'entre eux a été retrouvé en 2011, dans un état toutefois bien dégradé. Des volontaires enthousiastes du musée DAF d'Eindhoven ont travaillé très dur pour restaurer cette remorque d'autobus. Ils ont dû le démonter entièrement avant de tout remonter. Certains composants n'étaient plus qu'une pièce de métal rouillée, qu'il a donc ensuite fallu recréer à partir de rien. « Un véritable chef-d'œuvre et un effort incroyable de la dizaine de volontaires », a commenté fièrement le directeur du musée DAF Joost van den Bosch.

NUMÉRO 6 DANS LE TOP DIX DU SECTEUR DE R&D

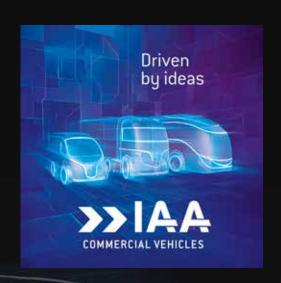
Le magazine technique néerlandais Nederlandse Technisch Weekblad compile un classement annuel des sociétés néerlandaises qui investissent le plus dans la recherche et le développement. Avec un investissement total de 132,3 millions dans la recherche et le développement au cours de l'année passée, DAF n'a pas seulement atteint l'extraordinaire sixième place du classement, elle arrive également en tête de la liste du secteur automobile, réitérant ainsi ses performances de l'année précédente. DAF est en réalité la seule société du secteur automobile néerlandais faisant partie des 25 premières entreprises classées.

Investir dans l'avenir

« Ces résultats incroyables en disent long sur le niveau de notre activité et notre ambition de développer de nouvelles technologies de pointe », commente Ron Borsboom, membre du conseil d'administration et directeur des produit.



Hanovre, du 22 au 29 septembre. L'un des plus grands salons européens du camion et du transport. DAF Trucks présente sa gamme complète de services et de produits leader du marché. DAF propose les solutions de transport complètes les plus efficaces pour un rendement au kilomètre optimal. Le nouveau système innovant de gestion de flotte DAF Connect optimise les performances de la flotte et du conducteur, tout en améliorant l'efficacité de la logistique. Les innovations apportées aux moteurs PACCAR PX-5 et PX-7 fiables et efficaces des camions de distribution LF et CF offrent un équilibre parfait de puissance, de couple et de rendement énergétique.



DAF TRUCKS AU SALON IAA 2016 D'HANOVRE :

DES PRODUITS INNOVANTS METTANT À L'HONNEUR NOTRE CONCEPT « DAF TRANSPORT EFFICIENCY »





moteur PACCAR PX-7 sur les modèles DAF de couple LF et CF

atteint 1 200 Nm entre 1 100 et 1 700 tr/min.



VOTRE MONDE. NOS PEINTURES.

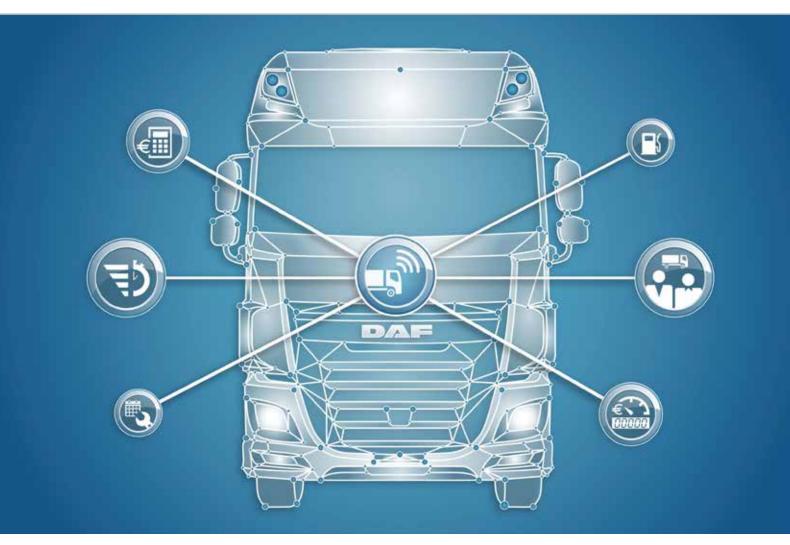
TRANSPORT COMMERCIAL

Presque partout dans le monde, Axalta fournit des systèmes de peinture à l'industrie des camions de poids moyens et lourds. Nos produits excellent sur la route, où les poids-lourds sont confrontés aux pires conditions, avec des systèmes de peinture conçus pour procurer une performance de qualité supérieure en utilisant une variété de produits liquides et en poudre pour les constructeurs de poids-lourds, d'autobus, de trains et de camions utilitaires.

Axalta, un partenaire de DAF Trucks, lui fournit des peintures depuis plus de 20 ans.

www.axaltacs.com





SYSTÈME DE GESTION DE FLOTTE DAF CONNECT

À l'occasion du salon IAA, DAF lance DAF Connect, un système innovant de gestion de flotte qui fournit au transporteur des informations en temps réel sur les performances de ses véhicules et de ses conducteurs. Les informations sur l'emplacement du véhicule, sa consommation de carburant, son kilométrage, l'utilisation de la flotte et le temps d'inactivité sont présentées clairement sur un tableau de bord en ligne, qui peut être personnalisé selon les exigences du client.

Ce tableau de bord convivial peut être configuré de façon à fournir des rapports complets sur la consommation de carburant, à l'aide de données récentes, mais également des historiques. Il permet aussi de comparer les véhicules et les chauffeurs. La fonction Live Fleet View offre également toutes les informations nécessaires sur l'emplacement de la flotte afin de permettre une planification optimale, y compris les distances, les itinéraires et la durée de conduite pour chaque véhicule et chaque chauffeur. Les transporteurs reçoivent des alertes définies automatiquement lorsque des écarts sont constatés pour des conditions telles que la vitesse, l'itinéraire, l'emplacement et la consommation de carburant, de façon à ce qu'ils puissent améliorer immédiatement les performances de la flotte.

DAF Connect optimise la disponibilité des véhicules, réduit les coûts d'exploitation et améliore l'efficacité logistique. DAF Connect permet également au transporteur de planifier efficacement les opérations de réparation et d'entretien et de bénéficier de conseils personnalisés de DAF à l'aide de DAF Connect. « Avec DAF Connect, nous entrons dans une nouvelle ère dans laquelle nous aidons nos clients à atteindre le meilleur rendement au kilomètre », a déclaré Richard Zink, directeur Marketing & Sales chez DAF Trucks.

DAF Connect sera disponible au cours du quatrième trimestre 2016. Il se distingue par sa qualité, sa vitesse d'utilisation, sa convivialité et sa capacité à comparer les performances de chaque véhicule. Richard Zink a ajouté : « Nous nous associons à des fournisseurs d'informations de gestion de flotte indépendants afin d'avoir une plateforme ouverte disponible. Cela est important pour les flottes qui possèdent des camions DAF et d'autres marques, mais aussi pour les flottes DAF qui ont déjà investi dans des systèmes de gestion de flotte ».



PACCAR FINANCIAL EUROPE

« NOUS COMPRENONS LES ATTENTES DU CLIENT. UN AUTRE EXEMPLE DE LA PHILOSOPHIE DAF TRANSPORT EFFICIENCY. »





PACCAR Financial Services fait partie de PACCAR Inc., la société mère de DAF Trucks N.V. PACCAR a commencé à fournir des services financiers dans les années 50, et PACCAR Financial Services est aujourd'hui l'une des plus importantes sociétés financières spécialement dédiée au secteur des transports. La société dispose d'un portefeuille mondial de plus de 175 000 camions et remorques, représentant un actif total de plus de 12,13 milliards de dollars.

I y a 15 ans, PACCAR Financial Services (voir encadré) développait ses activités en Europe. La filiale européenne intervient désormais dans 12 pays et finance près de 25 % des nouveaux camions DAF. Gerrit-Jan Bas, directeur de PACCAR Financial Europe, dévoile le secret derrière ce succès.

« Nous connaissons les camions. »

ORIGINES « Contrairement aux sociétés de financement généralistes « traditionnelles », nous sommes ancrés dans le secteur des poids lourds », affirme M. Bas. « Et c'est précisément parce que nous les connaissons si bien que nous sommes en mesure de développer et d'offrir des services financiers adaptés aux souhaits et aux besoins du secteur du transport. Plus que personne, nous savons que le choix d'un type de financement a un impact majeur sur le bilan du client. Un autre bon exemple de DAF Transport Efficiency. Nous permettons effectivement au client de dégager un capital, qui peut ensuite être destiné à leurs activités principales. Tous nos services ont été développés sur un même arrière-plan : nous nous concentrons entièrement sur le secteur du transport. Nous finançons uniquement les camions et remorques. Et nos clients apprécient cela. Nous nous comprenons. »

RÉDUCTION DES COÛTS Cela semble formidable en théorie. Mais M. Bas peut-il appuyer ce qu'il dit avec des exemples? « Étant donné que nous connaissons le produit de A à Z, nous sommes en mesure de conseiller le client sur les spécifications du véhicule », explique-t-il. « Nous

conseillons parfois à un client d'ajouter un Intarder, par exemple. Même si cela représente un coût supplémentaire, la valeur résiduelle du véhicule est optimisée, ce qui réduit le coût mensuel du véhicule. De plus, le client réalise des économies sur l'entretien des freins. Une société de financement « normale » ne proposerait jamais ce type de conseil, simplement parce qu'elle ne connaît pas suffisamment le produit. Un autre excellent exemple de DAF Transport Efficiency. »

CRISE M. Bas l'a affirmé précédemment : la société PFE et ses clients se comprennent. Cela s'est révélé être le cas également il y a quelques années, lorsque le secteur du transport a été touché par la crise la plus difficile jamais connue. M. Bas: « Beaucoup de sociétés de transport ont rencontré des difficultés financières. Pour une société de financement ou une banque traditionnelle, la priorité numéro un est de protéger le capital financier réalisé, ce qui peut entraîner la faillite d'un transporteur concerné. PACCAR Financial a abordé ce problème d'une tout autre manière : notre priorité a été et est de continuer à faire rouler les camions de nos clients et de les aider dans la tourmente. Nous faisons cela en travaillant avec nos clients pour voir de quelle façon nous pouvons restructurer leurs contrats. »

NOTATION PACCAR Financial possède l'avantage compétitif de pouvoir se reposer sur le bilan exceptionnellement bon de sa société-mère PACCAR (qui dégage des bénéfices en continu depuis 77 ans) et sa notation de A+/A1. M. Bas: « Cela nous permet de proposer des prix attractifs. »



RÉSEAU DE DISTRIBUTEURS PACCAR

Financial Europe travaille avec les distributeurs DAF. « Il s'agit d'un atout majeur pour le client », affirme M. Bas. « Car le financement ou l'assurance peuvent aussi être réalisés conjointement à la commande du camion. Un fournisseur unique. Et cela va plus loin : le distributeur peut également proposer un package complet qui combine le financement au contrat de réparations et d'entretien DAF MultiSupport, le tout sur une seule et même facture. Un package complet tel que celui-ci donne au client une vue d'ensemble claire de son coût total de propriété et réduit les risques opérationnels. Ce qui est, bien entendu, essentiel. Nous prenons tout en charge, de manière à permettre au client de se concentrer entièrement sur leur cœur de métier. »

DEUX MONDES Chaque pays dans lequel PACCAR Financial est actif compte des employés familiarisés avec les conditions locales particulières du pays. « Cela signifie que chaque client reçoit l'attention particulière qu'il mérite. Ainsi, nous sommes en mesure de réunir les deux mondes : la volonté locale associée aux avantages d'un réseau international. »

UNE MARQUE DU GROUPE PACCAR DEPUIS 20 ANS

DAF PREND SON ENVOL AUTOUR DU MONDE

Il y a vingt ans exactement, DAF Trucks intégrait PACCAR, l'un des plus importants constructeurs de camions au monde. Ce fut le début d'une réussite internationale.

ondée en 1905 comme société de construction de chemins de fer et d'équipement d'exploitation forestière, la société PACCAR se concentre sur le marché des camions à usage intensif depuis 1945, année où elle rachète Kenworth Motor Truck Company, puis Peterbilt Motors Company en 1958. Les deux marques sont des icônes sur les marchés nord-américain, sud-américain et australien et sont considérées comme des leaders de la qualité. Depuis 1996, DAF est la troisième carte maîtresse de PACCAR.

« AU CŒUR DE L'EXCELLENCE »

Des investissements impressionnants ont été réalisés au cours des deux dernières décennies sous l'égide de PACCAR. Un centre de test de moteur de pointe situé à Eindhoven a renforcé la position de premier plan qu'occupe DAF dans le développement de moteurs propres, fiables et hautement efficaces et qui en fait le « Centre d'excellence pour les moteurs » au sein du groupe PACCAR. Les moteurs MX-13 de 12,9 litres et MX-11 de 10,8 litres sont mondialement reconnus et, aujourd'hui, 45 % des camions Kenworth et Peterbilt sont fabriqués avec des moteurs

UN INVESTISSEMENT

MX PACCAR.

CONTINU Des investissements considérables ont également été réalisés dans les nouveaux centres de distribution PACCAR en Hongrie, aux Pays-Bas et en Russie afin de garantir aux clients un approvisionnement immédiat des pièces d'après-vente. Le plus gros investissement était destiné au développement de la nouvelle génération

Des investissements considérables ont été réalisés dans les nouveaux Centres de distributions de pièces PACCAR afin de garantir un approvisionnement des pièces de premier ordre.





de véhicules Euro 6, le projet le plus important de l'histoire de DAF, intégrant de nouvelles transmissions, de nouveaux châssis et concepts de cabine ainsi que les technologies de production les plus modernes.

Tout cela a permis de concevoir les meilleurs camions en termes de rendement énergétique, de fiabilité et de durabilité. Et actuellement, les investissements PACCAR continuent : un tout nouvel atelier de peinture pour

Vision d'avenir : DAF Westerlo en 2017, et le nouvel atelier de peinture de cabines en haut.



LES LUBRIFIANTS DAF : UNE ÉCONOMIE DE TEMPS ET D'ARGENT

Les gammes Premium et Xtreme ont été conçues, développées et testées pour DAF Trucks par Chevron Lubricants, l'un des plus grands fabricants d'huiles de qualité du monde. Elles ont été conçues dans un but précis. Permettre à l'opérateur d'économiser du temps et de l'argent en offrant une protection et des performances optimales pour toutes les pièces mobiles de la chaîne cinématique. Résultat : une réduction de la consommation de carburant, moins d'émissions de CO₂ et des intervalles de vidange étendus.



DRIVEN BY QUALITY



Un tout nouveau centre de test de moteur situé à Eindhoven a renforcé la position de premier plan qu'occupe DAF dans le développement de moteurs propres, fiables et hautement efficaces et qui en fait le « Centre d'excellence pour les moteurs » au sein du groupe PACCAR.



cabines est en cours de construction à Westerlo, en Belgique. Il s'agira de l'atelier le plus moderne et le plus écologique qui soit lorsqu'il ouvrira en 2017.

LE PLUS GRAND CONSTRUCTEUR DE

CAMIONS Le nouvel atelier de peinture pour cabines prendra en charge les futurs projets DAF afin d'accroître sa présence à l'international. De plus en plus de transporteurs reconnaissent le niveau de qualité élevé et l'efficacité des camions DAF. DAF est aujourd'hui l'un des plus grands constructeurs de camions en Europe et celui avec la plus forte

croissance. Les parts de marché sur le segment des poids lourds ont ainsi augmenté de 9 % en 1996 à 16 % au cours du premier semestre de cette année, avec un leadership sur le marché des tracteurs lourds au niveau européen.

UNE CROISSANCE MONDIALE Le succès de DAF se propage également en dehors de l'Europe. En Amérique du sud, en Russie, en Afrique et en Asie, la qualité et l'efficacité des camions DAF sont fortement appréciées. DAF est leader du marché en Israël et la marque européenne numéro 1 à Taïwan. DAF a ouvert des

filiales commerciales en Russie et en Turquie afin de croître sur ces marchés. Au Brésil, une nouvelle usine DAF a été construite.

UN POSITIONNEMENT IDÉAL En 1996, DAF a produit 25 000 camions. Ce chiffre a doublé pour atteindre plus de 50 000 l'année dernière. Avec une offre de camions et de services exceptionnelle, ainsi qu'un réseau dense de distributeurs professionnels et indépendants, DAF est en bonne position pour développer son activité dans le monde entier. ■

EN 1996, DAF A PRODUIT 25 000 CAMIONS. CE CHIFFRE A DOUBLÉ POUR ATTEINDRE PLUS DE 50 000 L'ANNÉE DERNIÈRE.



RESTAURATION MOBILE

Avec 3 500 lits, l'hôpital Charité de Berlin est le plus grand centre hospitalier universitaire en Europe. Lorsque la capacité d'accueil maximale est atteinte, plus de 10 000 repas sont servis chaque jour. Cela représente une opération logistique majeure dans laquelle trois nouveaux camions DAF jouent un rôle essentiel.

ne société externe nous livrait auparavant les repas », explique Martin Meyer, chef du service logistique de l'hôpital. « Mais, il y a deux ans, nous avons décidé de nous en charger nous-mêmes. En d'autres termes, nous avions besoin de véhicules modernes. DAF nous a proposé la meilleure solution globale comprenant le camion LF et les services associés. »

CUIRE ET RÉFRIGÉRER Les dix-huit tonnes sont conçus avec une cabine courte et un moteur PX-7 PACCAR efficace affichant 231 kW/314 ch. Ils présentent une superstructure isolée et une unité réfrigérante et permettent de livrer des repas préparés trois fois par jour sur deux sites différents, couvrant jusqu'à 80 kilomètres chaque jour. « La cuisine centrale fonctionne suivant le principe de « cuire et réfrigérer »,

explique M. Meyer. « Les plats chauds sont refroidis à quatre degrés Celsius dans les 90 minutes suivant leur préparation. Cela permet d'augmenter la durée de conservation des aliments. Les plats sont ensuite réchauffés à l'hôpital. »

PREMIÈRE NÉCESSITÉ « Notre camion LF prend la route à quatre heures du matin », poursuit M. Meyer. « 365 jours par an.
Les temps d'arrêt imprévus ne sont tout simplement pas envisageables. La nourriture est une première nécessité : les patients doivent pouvoir recevoir leurs repas à l'heure prévue, chaque jour. La fiabilité est donc de première importance. C'est pourquoi nous avons également opté pour les contrats de réparations et d'entretien DAF MultiSupport. De cette façon, nos camions sont toujours entretenus afin qu'ils puissent être pleinement exploités. » ■

KLAAS ENGEL:

« FIER DE MON CAMION DAF! »

Depuis le début de l'année, le chauffeur indépendant Klaas Engel conduit son camion DAF à la conception étonnante. « Le confort et la consommation de carburant doivent être plus qu'excellents, cela est évident. Ce dont je me souciais le plus, c'était l'apparence. » DAF in action est allé à la rencontre de cet heureux chauffeur dans sa ville natale d'Elburg dans la province néerlandaise de la Gueldre.

Par : lep van der Meer





 « Je voulais que cela reste discret, étant donné que le camion est déjà bien agréable comme cela. »

la fin de cette année, Klaas Engel a opté pour un camion Super Space Cab XF440 DAF pour ses trajets quotidiens aux Pays-Bas. Pour lui, cela signifie revenir à la marque avec laquelle il avait plus ou moins débuté. « Mon père conduisait un camion DAF 2600 et je l'ai souvent accompagné. Depuis, j'ai conduit des camions de différents constructeurs, mais j'ai finalement été séduit par le charme de la nouvelle génération XF. J'ai tout de suite aimé son apparence. D'un point de vue technique, il est également sûr. Lorsque j'ai acheté ce véhicule, mon père a été le

premier à me l'avoir dit. Nous partageons cette passion pour les camions DAF ».

ASPECT ESTHÉTIQUE L'aspect esthétique est aussi un élément important pour Klaas. « Aussi performant et confortable que soit le camion, il doit avoir de l'allure », affirme-t-il. Dans le cas de Klaas, il semble que les designers chez DAF ont visé juste : il est ravi de son véhicule. Son camion DAF affiche une conception particulièrement efficace : « Je voulais que cela reste discret, étant donné que le camion est déjà bien voyant. Toutes les modifications

nécessaires ont été réalisées mais le décor accentue vraiment ses lignes d'origines. Elles sont épurées et sobres, et les couleurs lui permettent de se démarquer. Quand je suis sur la route, j'entends de nombreux commentaires positifs. » Klaas a choisi d'intégrer des fenêtres de toit DAF et des éclairages supplémentaires dans le pare-soleil. Un déflecteur supplémentaire est monté sous le pare-chocs avant. Le châssis a été fixé avec des boîtes à outils réglables et un toit fermé. Un solide pare-chocs arrière a aussi été ajouté. « C'est la petite touche finale », affirme fièrement Klaas.





Après des résultats impressionnants réalisés par le secteur des poids lourds en termes de réduction des émissions d'oxydes d'azote et de particules, mais aussi de consommation de carburant, l'objectif est tourné aujourd'hui plus que jamais sur une plus grande réduction des émissions de CO₂. Étant donné que cela est directement lié à la consommation de carburant (l'un des critères d'achat clés dans le secteur du transport), il est donc naturel que le secteur des poids lourds poursuive ses efforts dans la réduction des émissions de CO₂. « Afin de prendre davantage de mesures à l'avenir, il est important que Bruxelles finalise les réglementations en matière de dimensions et de poids des camions en Europe. »

vant que l'ingénieur en chef de DAF ne dévoile les technologies que son service est en train de développer et de tester pour réduire davantage les émissions de CO₂ à l'avenir, il évoque les objectifs extraordinaires déjà atteints par le secteur des poids lourds. « Au cours de la dernière décennie. la consommation de carburant moyenne et donc les émissions de CO₂ d'un camion parcourant des longues distances ont été réduites de 14 % », déclare Ron Borsboom. « En même temps, la norme sur les émissions Euro 6 stricte a été respectée et les émissions d'oxydes d'azote et de particules sont désormais environ 95 % inférieures au niveau d'il y a 20 ans par exemple. C'est impressionnant!»

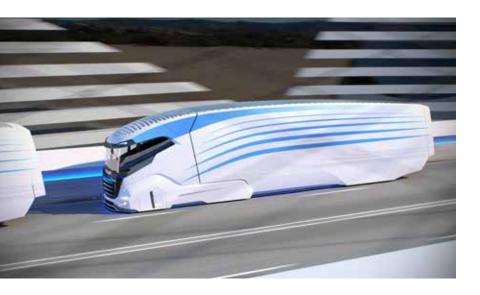
LE CAMION COMME MACHINE DE HAUTE TECHNOLOGIE Notamment en raison des

exigences strictes en matière d'émissions, les camions modernes sont devenus des machines à la pointe de la technologie. « Pour réaliser ces progrès extraordinaires dans le domaine des émissions, tous les camions modernes sont équipés d'une technologie standard innovante des moteurs, ainsi que des technologies tout aussi novatrices pour le post-traitement des gaz d'échappement. Tout en optimisant l'aérodynamique, le poids et la friction ont été réduits dans de nombreux endroits et des systèmes intelligents ont été introduits pour aider le chauffeur à atteindre la consommation de carburant et les émissions de CO₂ les plus basses possibles. Parmi les exemples, on compte l'unique assistant aux performances du

chauffeur sur le tableau de bord de tous les camions DAF ainsi que le régulateur de vitesse contrôlé par GPS et les technologies de transmission qui anticipent quelques kilomètres avant. Dernier point et non des moindres, nous sommes également en train d'établir des normes en termes de fiabilité et de durabilité! »

RESPONSABLES POUR LES
GÉNÉRATIONS FUTURES Ron Borsboom

est fier de voir que « ses » camions DAF sont applaudis largement pour leur rendement énergétique. Le retour des clients est excellent et de nouveaux records sont en train d'être établis dans des tests de la presse indépendante réalisés en Europe. « Nous continuons de développer des opportunités de réduction des émissions de CO2 et d'économies de carburant supplémentaires pour maintenir notre avantage en termes de coût et notre leadership en matière d'environnement », poursuit le directeur du produit de DAF. « C'est pourquoi nous continuons à investir dans la réduction des pertes internes relatives aux moteurs. L'obtention d'une plus grande puissance grâce à de plus petits déplacements (« réduction ») et l'application de nouvelles courbes de couple pour conduire à un régime plus bas (« abaissement du régime moteur ») offrent là des possibilités intéressantes. Nous travaillons également sur une optimisation plus importante de la friction interne et de la combustion. Nous développons des nouvelles technologies prometteuses, telles que la récupération de la chaleur perdue des gaz d'échappement. >



« NOUS CONTINUONS
DE DÉVELOPPER DES
OPPORTUNITÉS DE
RÉDUCTION DES ÉMISSIONS
DE CO₂ ET D'ÉCONOMIES
DE CARBURANT
SUPPLÉMENTAIRES
POUR MAINTENIR NOTRE
AVANTAGE EN TERMES
DE COÛTS ET NOTRE
LEADERSHIP EN MATIÈRE
D'ENVIRONNEMENT »

Le Parlement européen a voté en faveur d'une nouvelle réglementation relative aux dimensions et au poids des véhicules. Cela permettra de disposer de combinaisons de camion plus longues, d'une meilleure aérodynamique et de meilleurs champs de vision.

Par ailleurs, nous explorons d'autres opportunités pour réutiliser l'énergie de freinage (freinage par récupération) et nous observons l'électrification des composants. Nous constatons que des grandes opportunités existent pour une conduite « prévisible », « connectée » et « collaborative » afin d'optimiser les performances du camion. »

CIRCULATION DES CAMIONS EN
PELOTON: UNE OPTION SÉRIEUSEMENT
ENVISAGÉE DAF a prouvé son leadership
technologique dans ce domaine lors du

European Truck Platooning Challenge organisé par le ministère néerlandais des infrastructures et de l'environnement plus tôt cette année. L'objectif de ce Challenge était d'obtenir l'autorisation de chaque gouvernement de tester à grande échelle à travers l'Europe différentes combinaisons de camions connectés sans fil. En utilisant le WiFi, le radar et des caméras, les camions se suivant dans le peloton accélèrent, freinent - et bientôt orienteront leur trajectoire - automatiquement. « Grâce à une connexion WiFi-P ultra

sophistiquée, les deux camions EcoTwin



Grâce à l'Innovation Truck,

DAF explore une technologie
hybride ainsi que l'électrification
des composants du groupe
motopropulseur et de la direction.
Combiné à une aérodynamique
améliorée, cela pourrait entraîner
une réduction de 20 % de la
consommation de carburant et
donc des émissions de CO₂.



DAF participant au Challenge ont pu conduire à une distance de seulement 0,8 seconde l'un de l'autre », a déclaré Ron Borsboom. « Cela représente un avantage aérodynamique. En temps voulu, des économies de carburant jusqu'à 10 % et autant de réductions des émissions de CO2 seront possibles. Parallèlement, l'optimisation du trafic et de la sécurité routière est considérée comme un avantage non négligeable. Bien entendu, d'autres développements sont nécessaires avant d'introduire la « circulation des camions en pelotons » comme nouvelle technologie sur le marché. Cela ne se fera certainement pas avant 2020. Il reste encore beaucoup à faire sur le terrain de la législation, de la responsabilité et de l'acceptation, tandis qu'une fiabilité de 100 % en toute situation doit être garantie. Les politiques doivent désormais ouvrir la voie afin que nous puissions tester cette technologie sur des routes publiques et accroître notre expérience. »

APPROCHE INTÉGRÉE Ron Borsboom est certain que le secteur des poids lourds est en bonne voie pour ses objectifs de 2020 d'atteindre une réduction de 20 % des émissions de CO₂ par tonne/kilomètre, en comparaison à l'année 2005. « Des possibilités existent pour aller plus loin dans les initiatives d'avenir », expliquet-il. « À condition que toutes les parties

intéressées travaillent main dans la main en exploitant une approche intégrée ». Si nous voulons réellement faire plus que simplement récupérer le pourcentage final du camion, le secteur de la remorque et les carrossiers doivent alors eux aussi jouer un rôle. Nous devons également explorer l'utilisation d'autres carburants et processus logistiques ainsi que d'une infrastructure performante. Nous devons réunir nos forces si nous voulons voir une parfaite optimisation de la réduction de CO₂ sur les routes d'Europe. »

LÉGISLATION EUROPÉENNE « Des mesures supplémentaires ont été prises, avec la nouvelle législation relative à la masse et aux dimensions approuvée par le Parlement européen. Une aérodynamique optimisée entraîne la réduction des émissions de CO₂ », ajoute M. Borsboom. « Il s'agit également d'une opportunité pour améliorer le champ de vision du chauffeur. Un espace supplémentaire peut être dégagé pour les futures technologies d'amélioration du rendement énergétique, comme démontré dans l'Innovation truck (le camion de l'innovation). Une fois la législation entrée en vigueur, le secteur pourra investir dans des solutions qui rendent possible une plus grande réduction des émissions de CO₂, accompagnée d'une sécurité optimisée. Nous sommes impatients de voir ces législations finales. »

20 % DE CAPACITÉ EN PLUS

Le TelliSys est un prototype de combinaison semi-remorque qui offre une position très basse de la sellette d'attelage afin d'atteindre un volume de cargaison 20 % supérieur. Par conséquent, une diminution considérable de la consommation de carburant et des émissions de CO2 par tonne/kilomètre peut être réalisée dans le transport intermodal. Le but de TelliSys est de rendre possible le transport de conteneurs avec une hauteur interne de 3 mètres. Dans ces conteneurs, trois bennes doseuses peuvent être empilées, pour atteindre des capacités de chargement jusqu'à 100 m3. La hauteur très basse de la sellette d'attelage à seulement 85 cm a été rendue possible grâce à l'abaissement du châssis derrière le moteur et à l'utilisation d'une suspension de roue très compacte combinée à des roues de 22,5" sur l'essieu moteur.



PARCOURS D'OBSTACLES POUR LES ÉCOCOMBIS

La vie n'est pas facile pour les camions longs en Europe. Seul un petit nombre de pays a autorisé les combinaisons de 25 mètres de long sur leurs routes. Cela n'a rien à voir avec le fait que ces camions sont très sûrs, qu'ils ne prennent pas de part au marché du transport ferroviaire de marchandises et qu'ils réduisent également les émissions.

on, répondent les opposants en Allemagne. Les camions longs constituent un danger sur les routes et sont mauvais pour l'environnement. Appelés Eurocombi, Gigaliner, Écocombis ou méga-camions (selon les points de vue politiques), ils sont trop gros, trop bruyants et dangereux pour dépasser d'autres véhicules. Ils endommagent le revêtement routier et sont une source de problèmes sur les petites routes. Pire encore, ils sont responsables de la réduction du transport de marchandises par voie ferroviaire au profit des camions, ce qui entraîne ensuite une augmentation de la pollution.

SÉCURITÉ ET PROPRETÉ La réalité est toutefois différente. Les camions XXL sont sûrs et peuvent manœuvrer discrètement dans le trafic. Ces faits ont par ailleurs été étayés par le premier rapport intermédiaire d'un test allemand avec des Écocombis en 2014. L'institut fédéral allemand des recherches routières (Bundesanstalt für Straßenwesen ou BASt) démontre explicitement dans son rapport que le test pratique s'est déroulé sans aucun problème et qu'aucun problème lié à la série de remorques n'a été détecté. Les conséquences négatives redoutées pour le transport ferroviaire ne se sont pas









concrétisées par ailleurs. Ce dernier point n'est pas surprenant, étant donné que les Écocombis sont en fait principalement utilisés pour le transport de marchandises, telles que des matériaux d'isolation, des pièces automobiles ou du mobilier. Aucune marchandise de ce type n'est généralement transportée par voie ferroviaire.

PLUS D'ESSIEUX, PLUS DE FREINS L'étude scientifique réalisée par l'institut BASt démontre également que les Écocombis allemands ne constituent pas une charge supplémentaire pour les infrastructures. Le PTC des Écocombis (un maximum de 44 tonnes en Allemagne, comme pour les camions traditionnels) est en fait réparti sur plusieurs essieux, ce qui allège en réalité la charge sur le revêtement routier. De plus, plus d'essieux signifie plus de freins et donc une plus grande sécurité. Le problème reste toutefois le stationnement. Les places de stationnement aux arrêts pour les camions et le long des autoroutes sont souvent trop étroites pour les Écocombis. Au vu du nombre croissant de combinaisons de camions longs, une solution devra être proposée rapidement pour ce problème, de même que pour les bandes d'arrêt d'urgence dans les tunnels, qui sont rarement adaptées aux Écocombis.

70 % Le gouvernement allemand a commencé à effectuer des tests dans ce domaine avec les Écocombis en janvier 2012. 59 transporteurs allemands et un total de 149 véhicules ont participé à ce test. 14 des 16 États allemands ont rendu un total de 11 600 km de route accessibles pour ce test. Environ 70 % de ces routes sont des autoroutes, ce qui équivaut à la moitié du réseau autoroutier allemand rendu accessible aux Écocombis. D'autres routes seront ajoutées prochainement.

OUVRIR LA VOIE En 1996, la directive européenne 96/53/EC a ouvert la voie aux Écocombis. Cette directive permet de conduire des camions longs sur des routes prédéfinies et des routes avec une autorisation spéciale. Cela avait pour but de promouvoir une plus grande efficacité du transport routier. Le monde du transport a rapidement réagi et, ensemble avec le secteur des poids lourds, ils ont développé plusieurs concepts pour accroître le volume de cargaison (jusqu'à 57 % pour certains) ou le transport d'un plus grand nombre d'Europalettes (56 au lieu de 34).

MAXIMUM DE 44 TONNES Le test allemand a utilisé différentes configurations de camions, en modifiant les combinaisons de tracteur et remorque avec une remorque allant

jusqu'à 17,80 mètres de long et des tracteurs avec des semi-remorques ou encore des remorques à essieu centraux et des tracteurs avec deux semi-remorques, reliés par un porteur. Le tout avec une longueur maximale de 25,25 mètres. Le PTC autorisé en Allemagne est de 44 tonnes, soit l'équivalent pour un camion traditionnel de 16,50 ou de 18,75 mètres de long. En Finlande et en Suède, les camions longs parcourent les routes déjà depuis les années 70. Le Danemark et les Pays-Bas ont aussi dépassé la phase de test depuis bien longtemps. Les Écocombis de plus de 25 mètres de long et pouvant avoir un PTC jusqu'à 60 tonnes sont désormais monnaie courante dans ces pays. Aux Pays-Bas, on en compte près de 1 500 sur les routes. Les Suédois ont même annoncé une augmentation de la limite de PTC à au moins 74 tonnes.

UN BESOIN Le secteur du transport allemand est aujourd'hui d'accord avec le fait que les Écocombis sont un réel besoin. Ces longs camions devraient donc être légalement autorisés. Après tout, le calcul est simple : deux Écocombis peuvent transporter le même volume que trois combinaisons standard. En outre, les résultats du test sur le terrain sont presque entièrement positifs. Sans oublier les émissions : les Écocombis émettent jusqu'à un quart de CO2 en moins par tonne transportée. Cela n'est pas seulement bénéfique pour l'environnement, il s'agit également d'un avantage financier : car moins de CO₂ signifie moins de carburant.

TRANSFRONTALIER II est fort probable que l'Écocombi soit légalisé en Allemagne dans un futur proche. Le ministre des transports allemand Alexander Dobrindt en est un ardent défenseur. Le politicien bavarois a récemment exprimé son soutien pour accorder un statut légal aux Écocombis et pour rendre les déplacements transfrontaliers possibles. Il attend encore le rapport de test final dont la publication est attendue pour l'automne. Mais la directive européenne pour le transport transfrontalier avec des Écocombis prendra un peu plus de temps. C'est pour cette raison que le ministre allemand étudie la possibilité d'accords bilatéraux avec les pays voisins.

UN OBJECTIF AMBITIEUX Le secteur du transport encourage vivement les Écocombis à être utilisés en Europe tout comme le transport transfrontalier. Cela est dû au fait que les Écocombis font leurs preuves sur les longs trajets. Cela s'applique également aux avantages environnementaux : l'UE a établi un objectif ambitieux de réduction des gaz à effet de serre de 30 % d'ici 2030. Un large déploiement des Écocombis peut participer activement à la réalisation de cet objectif.









ANKER KRAN-UND ARBEITSBÜHNENVERMIETUNG GMBH:



i un camion ou un bus se retrouve sur le bas-côté dans le nord de l'Allemagne, les « poids lourds » arrivent sur place en un rien de temps.

Il y a deux ans, Anker Kran- und Arbeitsbühnenvermietung ont acheté deux grues mobiles CF DAF presque identiques pour aider à remettre les véhicules bloqués sur la route. Mais bien sûr, elles ne sont pas utilisées uniquement pour ce type de tâches.

8X4 Les véhicules 8x4 avec une cabine couchette dispose d'une configuration de grue avec une portée de 35,20 mètres et une capacité de levage de 40 tonnes. Pour ce type de grue, le poids à vide de la base du véhicule ne peut pas dépasser onze tonnes. C'est la seule façon de conserver le poids de la grue mobile à moins de 33 tonnes. De cette manière, elle dispose d'une autorisation spéciale permettant au véhicule d'être utilisé à tout moment, n'importe où sur le territoire allemand.

D'UN MOMENT À L'AUTRE « Nos clients ont souvent besoin d'une grue à la dernière minute », déclare le directeur Jens Anker. « C'est pour cette raison que nous avons besoin de véhicules qui peuvent être disponibles immédiatement, sans nécessiter de formalités administratives pour les autorisations ou sans se soucier des heures autorisées. Pour cette raison, nous avons choisi le châssis DAF. De nombreux concurrents ont des châssis de 8x4 qui sont trop lourds pour pouvoir être montés avec une grue qui ne dépasse pas les 33 tonnes ».

ÉCONOMIQUE Les quatre essieux CF rouge brillant de M. Anker sont pourvus d'un moteur MX-11 PACCAR avec 320 kW/435 HP et d'une boîte de vitesses automatisée. Deux essieux avant de neuf tonnes et un essieu tandem de 26 tonnes à l'arrière offrent toute la stabilité nécessaire. Des jantes en aluminium et un réservoir diesel relativement petit de 340 litres ont été choisis afin de réduire davantage le PTC. Ce véhicule est par ailleurs équipé d'un moteur séparé avec une cylindrée de quatre litres. La pompe hydraulique est ainsi alimentée et peut donc être utilisée pour la grue et les patins rétractables.

Le directeur Jens Anker explique:
« Nos clients ont souvent besoin d'une
grue à la dernière minute, c'est pour
cette raison que nous avons besoin de
véhicules qui peuvent être disponibles
immédiatement. »

« UN SUCCÈS IMMENSE » Les deux toutes nouvelles grues mobiles CF DAF ont depuis cumulé 20 000 kilomètres au compteur et la grue a connu plus de 1 400 heures de travail. La consommation de carburant moyenne tourne autour de 46,5 litres pour 100 kilomètres. « Excellent pour un véhicule principalement utilisé dans la circulation urbaine et régionale », ajoute Jens Anker. Pendant toute cette période, il n'y a eu absolument aucune visite non planifiée à l'atelier. « L'ensemble du véhicule est un immense succès », ajoute l'opérateur de grue Gerald Kuhn. « La CF est fiable, elle fonctionne à merveille, elle peut être manœuvrée en toute légèreté et avec précision et elle consomme relativement peu de carburant. » ■



Les véhicules CF 8x4 équipés d'une cabine couchette présentent une configuration de grue avec une portée de 35,20 mètres et une capacité de levage de 40 tonnes.



La société Anker a été créée en 1841 et a débuté une activité de fonderie à Königsberg dans ce qui était alors la Prusse-Orientale. En 1953, les descendants ont ouvert une concession Ford à Lüneburg, créé une société de bus et construit leur première nacelle élévatrice sur un châssis Ford, Jens Anker appartient à la cinquième génération et est à la tête de l'activité telle qu'elle est aujourd'hui. Une activité qui loue des nacelles élévatrices depuis 1976 et des grues mobiles depuis 1994. Pour prendre en charge des grues mobiles à usage intensif, la société Anker dispose également de deux tracteurs DAF: un XF et un CF, tous deux combinés à une remorque plateau. Les grues Anker ne sont pas seulement utilisées pour le sauvetage de véhicules. Elles servent également à la construction de logements et de salles, à la construction de centrales solaires et à l'installation de machinerie lourde. Lorsqu'une nouvelle horloge devait être installée sur l'église Nikolai de Lüneberg, l'utilisation d'une grue Anker a permis d'atteindre le clocher de l'église pour placer ce colosse de 2,64 tonnes à son emplacement très exact.

L'incertitude des conditions de route en hiver et même les réglementations plus strictes relatives aux pneus d'hiver signifient que bien choisir ses pneus est crucial. De mauvais pneus ne risquent pas seulement de bloquer un camion au milieu d'une tempête de neige soudaine, ils peuvent aussi entraîner une amende et l'arrêt du véhicule par la police. Les conséquences sont d'autant plus graves si les marchandises ne sont pas livrées. Pour éviter cela, des pneus adaptés doivent être montés sur tout camion pouvant se retrouver dans ce type de situation. Dans l'idéal, ces pneus doivent répondre aux qualités de performances du plus récent pictogramme 3PMSF (3-Peak-Mountain-Snowflake, 3 sommets et flocon de neige) qui confirment que les pneus d'hiver du camion sont adaptés et très performants.



GOODYEAR PNEUS D'HIVER POUR CAMIONS ULTRA GRIP MAX FAIRE AVANCER LES CAMIONS

e pneu ULTRA GRIP MAX de Goodyear est l'une des dernières séries de pneus d'hiver destinée aux camions et DAF est le premier constructeur à les proposer en option de première monte. Lancée l'année dernière, cette gamme est conçue pour répondre aux exigences les plus rigoureuses en termes de performances hivernales et pour fournir une excellente adhérence durant tout l'hiver, même lorsque les pneus s'usent. « Nous sommes ravis que DAF ait choisi de proposer des pneus ULTRA GRIP MAX Goodyear comme équipement d'origine », déclare Peter Platje, directeur des ventes d'équipements d'origine Goodyear Dunlop Europe, Moyen-Orient et Afrique. « La mobilité est un facteur clé pour les véhicules utilitaires, particulièrement en hiver. Grâce à notre gamme de pneus d'hiver ULTRA GRIP MAX, les clients peuvent avoir leurs nouveaux camions DAF livrés avec nos meilleurs pneus pour les conditions hivernales : cela est particulièrement vrai pour les pays des régions nordiques, pour la Russie, l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse mais aussi pour d'autres. Face à un nombre croissant de pays européens souhaitant utiliser des pneus d'hiver pour des véhicules utilitaires, l'installation de ces

pneus garantit non seulement des performances extraordinaires sur les routes en hiver, mais elle garantit également sa conformité aux législations en vigueur. »

La gamme ULTRA GRIP MAX Goodyear comprend le pneu de direction ULTRA GRIP MAX S, le pneu pour roues motrices ULTRA GRIP MAX D et le pneu de remorque ULTRA GRIP MAX T. Les pneus ULTRA GRIP MAX présentent les deux symboles 3PMSF (3-Peak-Mountain-Snowflake, 3 sommets et flocon de neige) et M+S (Mud and Snow, boue et neige) qui offre une grande mobilité en hiver. Ils offrent également jusqu'à 40 % d'adhérence en plus lorsqu'ils sont usés et jusqu'à 15 % de kilométrage en plus par rapport aux précédents pneus d'hiver Goodyear. Même lorsqu'ils sont usés à 50 %, les pneus de roues motrices restent conformes au marquage 3PMSF. Grâce à cette capacité unique, la nouvelle gamme de pneus d'hiver Goodyear remplit ses fonctions pour permettre aux camions de continuer à rouler et rassure les chauffeurs autant que les opérateurs de flotte. Les technologies IntelliMax Block et IntelliMax Edge sont la clé de ces performances extraordinaires. Ces outils contribuent à offrir une adhérence



optimale tout au long de la durée de vie des pneus. Le pneu de direction ULTRA GRIP MAX S présente une adhérence sur la neige 5 % supérieure avec les mêmes performances de kilométrage que les pneus précédents ULTRA GRIP WTS. Arrivé à usure, il offre encore une adhérence de 30 % supérieure à son prédécesseur. L'adhérence sur la neige du pneu pour roues motrices ULTRA GRIP MAX D est 40 % supérieure à 50 % d'usure de la bande de roulement* par rapport au précédent ULTRA GRIP WTD. Le pneu de remorque ULTRA GRIP MAX a été développé pour des conditions hivernales difficiles et est lui aussi pourvu du marquage 3PMSF et des symboles M+S.

Jusqu'à fin 2012, la seule définition d'un pneu d'hiver pour camion était M+S. L'Union européenne a ensuite introduit un nouveau symbole pour les pneus d'hiver pour camion : le 3PMSF. Seuls les pneus répondant aux exigences de performances rigoureuses sur la neige peuvent arborer ce symbole.

Quelle est la différence entre M+S et 3PMSF ? M+S est un pneu qui présente une meilleure adhérence sur la neige qu'un pneu régulier. Il n'y a pas de test normalisé pour cela. Autrement, les pneus 3PMSF doivent passer un test ISO strict. Ce test compare l'adhérence d'un pneu de référence à celui d'un pneu de test sur une route couverte de neige compact et durcie et les définit ensuite en tant que « pneus neige conçus pour être utilisés dans des conditions de neige extrêmes ». Les pneus 3PMSF sont clairement mieux adaptés à des conditions hivernales extrêmes.

La livraison des camions DAF équipés des pneus ULTRA GRIP MAX Goodyear commence en octobre 2016. Ce moment correspond au début de l'hiver en Europe. L'obligation d'utiliser des pneus d'hiver dans plusieurs pays commence en novembre, en particulier pour l'Europe centrale et même plus tôt dans certaines régions de Norvège.

Goodyear a identifié au moins 28 pays européens pour lesquels des réglementations en matière de pneus d'hiver existent. M+S est encore largement accepté pour la définition des pneus d'hiver, mais bien souvent d'autres exigences sont requises : par exemple, la profondeur minimum des sculptures. Toutefois, certains pays se réfèrent désormais aux pneus 3PMSF. Les opérateurs de flotte doivent contrôler les réglementations pour chaque pays dans lesquels ils opèrent, mais également dans les pays qui n'ont pas de réglementation relativement aux conditions de neige.

Les nouveaux pneus Goodyear ULTRA GRIP MAX ne sont pas destinés qu'aux routes glacées et enneigées. Les pneus d'hiver pour camions sont conçus pour offrir de bonnes performances dans toutes les conditions hivernales et pour offrir de hauts niveaux d'adhérence aussi bien sur les sols humides que secs. En hiver, les opérateurs de flotte ont généralement une priorité : continuer à faire rouler leurs camions. Et c'est exactement ce que font les pneus pour camions ULTRA GRIP MAX de Goodyear : ils offrent une excellente mobilité en hiver et permettent aux camions de continuer à rouler.

^{*} Les résultats réels peuvent varier selon, mais sans s'y limiter, les conditions météorologiques et routières, la taille des pneus, la pression des pneus et l'entretien du véhicule.

DAF joue un petit rôle mais toutefois important dans l'histoire du constructeur de bus néerlandais VDL Bus & Coach. Car en 1993, l'ancien DAF Bus a intégré la société qui se développait rapidement VDL Groep. Dans les années qui ont suivi, VDL a continué à acquérir d'autres marques de bus aux Pays-Bas et en Belgique. Cellesci font désormais partie de VDL Bus & Coach et leurs produits sont vendus sous la marque VDL. Les produits phares sont les bus de ville, les autocars, les châssis de bus et les minibus. VDL Bus & Coach est aujourd'hui l'un des plus grands constructeurs de bus et d'autocars en Europe.

VDL BUS & COACH: LE SUCCES NÉERLANDAIS SUR LE MARCHÉ ALLEMAND

e constructeur est un client clé de DAF Components, le fabriquant indépendant de moteurs pour bus avec la croissance la plus rapide en Europe. « Tous nos autocars Futura sont équipés des moteurs Euro 6 PACCAR conçus et fabriqués par DAF », explique Rémi Henkemans, directeur général de VDL Bus & Coach. « Ils contribuent considérablement au succès de nos autocars ». M. Henkemans n'hésite pas à préciser : « Nous nous concentrons à 100 % sur le développement et la production de bus et d'autocars. Nous pouvons proposer un assemblage parfait des composants sans avoir à faire aucun compromis. Les composants que nous de nos produits. Les moteurs PACCAR MX sont solides, fiables et économiques.

Et ce n'est pas tout : le vaste réseau de distributeurs DAF joue également un rôle dans notre choix des moteurs PACCAR.
Cela signifie également que nos clients peuvent toujours appeler le service d'assistance international de DAF (International Truck Service). Un car peut atteindre 100 000 kilomètres au compteur en un an et un car effectuant de longs trajets atteindra facilement 300 000 km par an. La fiabilité et le rendement énergétique sont donc essentiels. »

est très flatteur mais le succès de VDL Bus & Coach ne se résume surement pas qu'aux moteurs ? « Non, bien entendu, beaucoup d'autres facteurs sont à prendre en compte », confirme M. Henkemans. « Tout d'abord, prenons la construction légère de nos produits. Cette construction ne permet pas seulement de réduire la consommation de carburant, elle permet



notamment de transporter plus de mentionner la qualité de nos produits : ceux-ci sont fiables et très esthétiques. Tous ces éléments sont importants. Mais ce n'est pas tout : VDL Bus & Coach est réputé pour être une entreprise très réactive. La compétition avec d'autres marques est difficile. En d'autres termes, il nous faut être souples et offrir des solutions plus personnalisées, c'est-àdire être plus proche du client. La culture de notre société est souvent similaire à celle de nos clients qui sont eux-mêmes souvent des entreprises familiales, avec des chaînes de communication courtes, tout comme nous. Nos clients se sentent ici chez eux et c'est là un atout que nous souhaitons préserver. »

CLIENTS Le marché clé de VDL Bus & Coach est l'Europe de l'ouest, avec les Pays-Bas et la Belgique comme marchés d'origine. Le groupe poursuit également sa croissance dans d'autres pays, comme en Allemagne. « Nous sommes la plus grande marque d'importation là-bas dans le secteur des autocars », déclare M. Henkemans. « Nous avons une longue histoire dans cette région avec l'ancienne marque BOVA, qui fait maintenant partie de VDL Bus & Coach. En Allemagne, nous disposons d'une part de marché de 6 %

dans le secteur des autocars. » Selon M. Henkemans, le secteur des autocars pose de nombreux défis : « Les marges sont faibles et la compétition avec le secteur ferroviaire et aérien continue de croître toujours plus. Un coût total de détention faible est donc essentiel à notre société de bus. C'est aussi l'un de nos points forts. »

CONFORT, SÉCURITÉ ET SOINS Même s'il est vrai que la compétition avec les secteurs ferroviaire et aérien augmente, ce phénomène est contrebalancé par un autre. Étrangement, il s'agit du vieillissement de la population.

M. Henkemans : « Les personnes âgées ne souhaitent ni faire la queue aux aéroports ou sur les quais, ni être assis.

ne souhaitent ni faire la queue aux aéroports ou sur les quais, ni être assis inconfortablement sur des sièges d'avion. Non, ils veulent bénéficier du confort, de la sécurité et que l'on s'occupe d'eux. Le car est donc la meilleure solution pour répondre à ces besoins. La forte appréciation des passagers pour nos véhicules en fonction de l'aspect esthétique et du confort est également un avantage concurrentiel de premier ordre pour nous. »

UNE COMBINAISON UNIQUE VDL Bus & Coach construit près de 800 autocars et autocars à double étage par an. La plupart sont construits dans l'usine ultra moderne de Valkenswaard, à moins de vingt kilomètres d'Eindhoven, d'où proviennent

BUS & COACH

VDL Groep est un groupe international qui se concentre sur le développement, la production et la vente de bus, de produits semi-finis et finis et de l'assemblage des véhicules de transport de passagers. Il s'agit d'un groupe d'entreprises flexibles et indépendantes qui ont chacune leur spécificité. La force de VDL Groep repose sur la collaboration entre ces sociétés. Depuis sa création en 1953, cette entreprise familiale s'est développée en une entreprise de 87 sociétés réparties dans 19 pays et comptant plus de 11 000 employés.

les moteurs PACCAR des usines DAF.
« Cela permet de raccourcir les voies de
communication et de faciliter
considérablement la collaboration »,
affirme M. Henkemans. « DAF et VDL
représentent un partenariat régional
unique ».



800 AUTOCARS ET AUTOCARS À DOUBLE ÉTAGE PAR AN

DHT Group est un transporteur de marchandises en vrac d'Allemagne du nord qui collabore efficacement avec DAF depuis plus d'un quart de siècle. L'entreprise remplace aujourd'hui petit à petit ses véhicules par les nouveaux camions Euro 6 XF équipés des moteurs MX-13 PACCAR avec 375 kW/510 ch.

DHT GROUP: UNE COMBINAISON NORDIQUE





oute personne souhaitant livrer des produits en vrac est invité à contacter DHT Group à Poppendorf, près de Rostock dans le nord de l'Allemagne. L'entreprise de logistique sur les bords de la mer Baltique se spécialise dans le transport de marchandises en vrac telles que le malt, les fertilisants, les aliments pour animaux et les grains. Le transport des marchandises diverses sur palettes dans certains cas ou dans de « grands sacs » constitue la deuxième activité de l'entreprise. DHT propose également des services de transport pour l'industrie chimique avec des remorques réservoirs équipées de silos spéciaux sur des châssis bennes.

90 % La flotte de véhicules de cette célèbre entreprise, créée en 1990, se compose exclusivement de tracteurs et 90 % d'entre eux sont badgés DAF sur la calandre. Il y a deux ans, l'entreprise familiale a commencé à renouveler sa flotte de véhicules et a acheté 37 nouveaux tracteurs Euro 6 XF DAF d'un coup. En 2015, DHT a remplacé encore dix autres de ses camions afin que sa flotte soit conforme aux dernières directives en matière d'émissions le plus tôt possible.

150e En avril de cette année, DAF a remis en main le 150e camion DAF au bout de

26 ans d'histoire commune avec DHT. Ce camion Super Space Cab XF est équipé de la gamme complète des options pour une sécurité optimale : régulateur de vitesse prédictif, régulateur de vitesse adaptatif, avertissement de collision avant et assistant de détection de sortie de voie (LDWA). « Les performances et l'environnement sont notre priorité », déclare le membre du conseil d'administration Steffen Rennecke. « C'est la raison pour laquelle, il y a deux ans, nous avons commencé à investir dans une flotte Euro 6 moderne. Le distributeur DAF a été d'une aide extraordinaire dans cette entreprise, ce qui nous a permis de tester à l'avance le nouveau XF. »

TRÈS BIEN « Le camion XF DAF est un excellent produit qui est très économique en carburant et très fiable », affirme avec enthousiasme M. Rennecke. Pour garantir aux chauffeurs un environnement de travail sécurisé et confortable, DHT a opté pour le plus puissant moteur (375 kW/510 HP) ainsi que pour la cabine la plus spacieuse (Super Space Cab). Au cours de ses quatre premiers mois, le camion anniversaire affichait déjà 43 000 kilomètres au compteur, avec une consommation moyenne de 27,8 litres de carburant pour 100 kilomètres. M. Rennecke est plus que ravi de ces chiffres. « Ces chiffres placent le nouveau

XF510 à pied d'égalité avec son prédécesseur Euro 5 avec 460 HP », ajoute-il avec satisfaction. « Toujours plus performant : sur des routes plus difficiles et avec des charges plus lourdes (ce qui est fréquent dans le transport de marchandises en vrac) l'Euro 6 de DAF consomme en réalité deux à trois litres de moins que son prédécesseur. »

PLUS ENCORE C'est pourquoi le PDG de DHT souhaite investir de façon plus importante dans les camions à partir de la classe des 500 HP à l'avenir : cinq autres camions XF DAF équipés de moteurs MX-13 PACCAR ont depuis été commandés et rejoindront la flotte DHT très prochainement. Aujourd'hui, DHT ne possède aucun camion de plus de deux ans. Ils sont remplacés après cinq maximum. Les temps d'arrêt imprévus sont minimisés grâce aux contrats de réparations et d'entretien DAF MultiSupport. Pour des services planifiés, les camions DHT vont chez le distributeur DAF, qui offre également une formation pour les chauffeurs afin de les aider à utiliser leur XF de manière optimale et économique. « Nous avons mis la barre haut pour nos fournisseurs et notre distributeur DAF est entièrement à la hauteur », affirme M. Rennecke. « Ils nous connaissent et connaissent nos attentes. »

VOTRE RENTABILITÉ NOTRE OBJECTIF





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 REDUITS



RENDEMENT AU KILOMÈTRE ACCRU



EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE
RÉDUITE



DRIVEN BY QUALITY

