

NUMÉRO 1 2019

# DAF

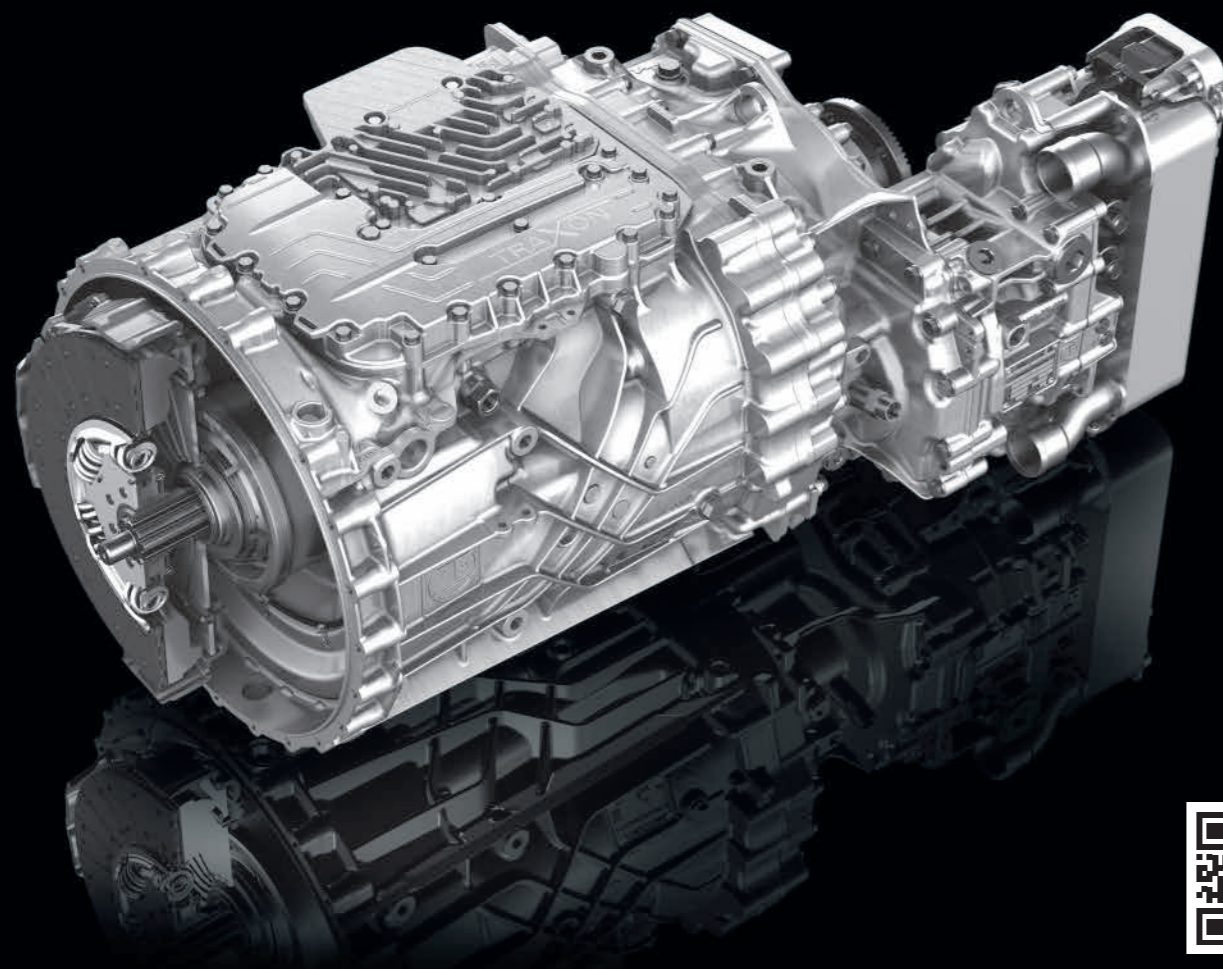
## IN ACTION



AFFICHER SES  
**COULEURS**

# TRAXON – LÉGER. PUISSANT. INTELLIGENT.

Avec le premier concept de boîte de vitesses modulaire au monde, les camions équipés de la boîte ZF-TraXon sont dès aujourd'hui efficaces et prêts pour l'avenir. Le design compact et robuste ainsi que l'efficacité de la transmission, la plus élevée de sa catégorie, font de la boîte TraXon la nouvelle norme en terme d'économie. TraXon optimise la gestion du moteur pour en tirer le meilleur rendement, le système PreVision GPS et la gestion des lois de passage aide à économiser du carburant. La conception légère de la boîte de vitesses augmente son efficacité. TraXon est la boîte de vitesses conçue pour des applications variées, allant du transport longue distance aux applications chantier. ZF-TraXon. Légère. Puissante. Intelligente. [www.zf.com/TraXon](http://www.zf.com/TraXon)



# DAF : DES SOLUTIONS SUR MESURE

**T**out va bien pour DAF. Tout va très bien. Grâce à nos camions performants, nos services à la pointe du secteur et notre réseau de distributeurs professionnels, nous sommes devenus la deuxième plus grande marque de camions en Europe. Nous sommes le leader du marché dans pas moins de huit pays européens, la plus grande marque d'importation en Allemagne et le numéro un incontesté en Europe pour les tracteurs.

Nous contentons-nous de cela ? Franchement, non. Nous avons pour ambition de poursuivre notre croissance. Non seulement dans le segment des tracteurs, mais également en matière de porteurs. Nous proposons une gamme complète de configurations essieu, de chaînes cinématiques performantes et de cabines tout confort. DAF propose les meilleurs camions pour toutes les applications, y compris pour la construction et les services de voirie, par exemple.

Dans le même temps, nous sommes conscients que le monde qui nous entoure évolue. Le climat et la qualité de l'air dans les villes sont des problèmes importants sur lesquels nous devons agir. C'est pourquoi nous mettons tout en œuvre pour développer de nouvelles technologies vertes, comme des camions entièrement électriques pour le transport en ville et des véhicules hybrides « zéro émission » dans les zones urbaines qui utilisent une technologie diesel propre et efficace dans les zones périurbaines. Les premières versions de ces camions

révolutionnaires sont désormais utilisées par un certain nombre de clients dans leur travail quotidien. Les données que nous recueillons serviront à définir les spécifications des modèles finaux produits pour garantir qu'ils soient parfaitement adaptés aux exigences du marché.

Quel que soit le secteur dans lequel vous travaillez, DAF offre toujours une solution de transport adaptée, efficace, propre et totalement fiable. Aujourd'hui et demain.



**Harry Wolters**  
Président de DAF Trucks N.V.

- 4 Lancement des essais sur le terrain des camions CF Electric et CF Hybrid
- 8 Du simple au double
- 14 Afficher ses couleurs
- 19 Articles promotionnels DAF
- 20 Nous avons choisi DAF First Choice
- 25 À chaque application son DAF
- 26 La nouvelle route de la soie unit les pays
- 30 Actualités



Alors que le malaxeur de béton tourne lentement, des bruits de cognements, de cliquetis et de claquements se font entendre.



Brian Weatherley compare le DAF 3300 à son dernier homologue du 21e siècle.

25

Avec un large choix de cabines, de châssis, de chaînes cinématiques et de configurations d'essieux, DAF dispose d'un camion adapté à chaque type de tâche.



La présentation des camions Innovation CF Electric et CF Hybrid de DAF a suscité beaucoup d'intérêt.



**La présentation des camions Innovation CF Electric et CF Hybrid de DAF a suscité beaucoup d'intérêt. Les premières versions de ces camions sont maintenant mises à l'épreuve dans des situations réelles avec nos principaux clients. « Nous mettons tout en œuvre pour développer de nouvelles technologies vertes », déclare Ron Borsboom, membre du Comité directeur et Directeur du Développement DAF. « Maintenant, les autorités publiques doivent suivre cette initiative et développer l'infrastructure adéquate. »**

**P**our l'ingénieur en chef de DAF, il est impératif de continuer à travailler intensivement pour développer des chaînes cinématiques électriques et hybrides. Il est clair que nous devons tous jouer notre rôle en matière de responsabilité sociale pour lutter contre les problèmes climatiques et de qualité de l'air dans les zones urbaines. « De plus, l'UE a fixé un objectif extrêmement ambitieux pour l'industrie des camions : **une réduction de 15 % des émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2025** et une réduction de 30 % à partir de 2030. Lorsque vous considérez les réalités de cette situation, les chaînes cinématiques électriques et hybrides sont tout simplement essentielles. Il est également intéressant de noter que l'UE offre aux constructeurs de camions des mesures incitatives pour s'assurer que les véhicules zéro émission représentent plus de 2 % de leur production totale. Les véhicules électriques alimentés par batterie sont vraiment **la seule option dans ce cas.** »

**DOSSIER COMMERCIAL**

Borsboom pense que l'absence d'arguments solides pour les camions alimentés par ces technologies à énergie renouvelable présente une difficulté supplémentaire. « Si les villes deviennent des zones interdites pour les camions diesel et que le gouvernement impose l'utilisation de chaînes cinématiques alternatives en conformité avec les exigences locales relatives à la qualité de l'air, investir dans un camion électrique est la seule option logique. Les arguments commerciaux ne reposent donc pas sur la faisabilité financière, mais simplement sur la nécessité de conduire un camion **qui est autorisé à circuler en ville.** Et, évidemment, les transporteurs répercuteront les frais supplémentaires sur leurs prix. Il ne s'agit pas d'un scénario déraisonnable. Après tout, la qualité de l'air et les émissions de CO<sub>2</sub> constituent un problème commun. »

**UN EXERCICE COMPLEXE**

Le camion DAF CF Electric a été conçu en étroite collaboration avec VDL Groep pour le transport de distribution jusqu'à 37 tonnes dans les zones urbaines. Le véhicule a une autonomie de 100 kilomètres, il convient donc au transport de gros volumes sur le marché de la distribution urbaine. Les batteries sont dotées d'une fonction de charge rapide permettant de les recharger jusqu'à 80 % de leur capacité en 30 minutes et de la recharger complètement **en seulement une heure et demie.**

**La qualité de l'air et le CO<sub>2</sub> constituent un défi commun**

Borsboom explique que la conception de ce camion entièrement électrique était un exercice assez complexe. « Il faut prendre en compte certaines réalités techniques pour parvenir à obtenir une traction électrique avec des charges et tonnages lourds et trouver la bonne solution n'est pas un mince exploit. Si la source d'énergie est une batterie, il existe des contraintes spécifiques en termes de volume, de coût et de poids, qui sont **les points faibles des batteries.** Par conséquent, les dimensions, la charge maximum



# LES ESSAIS SUR LE TERRAIN DES CAMIONS CF ELECTRIC ET CF HYBRID ONT COMMENCÉ



Le DAF CF Electric a été conçu en étroite collaboration avec VDL Groep pour des applications de distribution allant jusqu'à 37 tonnes dans les zones urbaines

pouvant être transportée et l'autonomie des camions électriques sont limitées. Toutefois, la bonne nouvelle est que les camions de distribution, comme ceux utilisés par les supermarchés, ont généralement un profil d'utilisation très prévisible et ils parcourent des distances limitées dans des zones relativement bien définies. Par conséquent, les camions de distribution sont moins affectés par les contraintes habituelles. Ces types de camions

doivent circuler régulièrement en ville, ils n'ont pas besoin d'une autonomie particulièrement importante et ils sont relativement faciles à charger en route, par exemple lors du chargement et du déchargement. »

**Une solution unique ne convient pas à tout le monde**

#### PREMIÈRE APPLICATION LOGISTIQUE

Selon la vision de DAF, les camions hybrides devraient constituer une solution réalisable pour les transporteurs qui ont besoin de flexibilité et d'autonomie et qui doivent également effectuer des livraisons dans les zones urbaines.

Borsboom explique : « Le contrôle virtuel pourrait être utilisé pour garantir que les camions fonctionnent entièrement électriquement dans les zones urbaines et passent en fonctionnement moteur diesel traditionnel, très efficace et propre pour le transport en dehors des villes. Dans l'état actuel des choses, le diesel est toujours la seule option pour le transport sur de longues distances. En fait,

grâce aux nouvelles générations de carburant, l'avenir du moteur diesel est prometteur, surtout si l'ensemble du processus, du « puits à la roue » est pris en compte.

#### POTENTIEL DU MARCHÉ

Le Directeur du Développement DAF ne souhaite pas sauter les étapes en ce qui concerne le CF Electric, le CF Hybrid et bientôt le LF Electric, en passant des « essais sur le terrain » à la « production en série ». « Cette décision dépend de divers facteurs : la législation, le développement de l'analyse de rentabilité et l'infrastructure de charge. N'oublions pas qu'actuellement, la seule infrastructure de ravitaillement publique à grande échelle en Europe est destinée aux combustibles fossiles plutôt qu'à la charge électrique. La capacité est également un facteur clé ; la capacité en kilowatts nécessaire pour fournir une bonne autonomie de conduite est nettement supérieure pour un camion que pour une voiture. Les autorités publiques doivent maintenant suivre cette initiative et développer l'infrastructure adéquate. Sinon, nous nous retrouverons dans une situation où nous disposerons de nombreux camions électriques ou hybrides avec une infrastructure de charge inadéquate. Dans ce cas, les exigences de l'UE relatives à la réduction de CO<sub>2</sub> ne pourront pas être respectées. » ■

**L'aérodynamique permet d'obtenir davantage de gains considérables en matière d'émissions**

**L'incitatif principal à investir dans un camion électrique est de pouvoir circuler en ville**



Par : Brian Weatherley

# DU SIMPLE AU DOUBLE

Brian Weatherley, journaliste spécialisé en camions au Royaume-Uni, compare un DAF 3300 classique à son dernier homologue du 21e siècle : le nouveau XF. La nostalgie est-elle ce qu'elle était auparavant ?





**T**out a commencé par un appel téléphonique. « Nous offrons aux journalistes la possibilité de conduire un DAF 3300 Space Cab classique en Écosse et de le comparer avec un nouveau XF 530 Super Space Cab. **Aimeriez-vous vous joindre à nous ?** ». J'ai un long passé avec DAF. Le tout premier camion que j'ai conduit, avant même d'avoir mon permis de conduire poids lourd, était un DAF 2500 sur une piste d'essai. Après deux tours, j'étais conquis. Puis, après avoir passé mon permis de conduire poids lourd en 1986, le premier « vrai » semi-remorque que j'ai essayé était un magnifique camion de démonstration DAF 2800 peint en noir. Dès le début, j'ai toujours pensé que DAF concevait des camions **conviviaux** et 30 ans plus tard, j'en suis toujours convaincu. J'étais donc ravi de revivre ces moments intenses du passé en conduisant un modèle 3300 classique avec son moteur ATI de 330 ch et son emblématique Space Cab, mais sa **gloire d'antan** serait-elle toujours présente ?

**Après deux tours, j'étais conquis**

« Une dernière chose », m'a-t-on dit au téléphone, « nous allons filmer une vidéo ce jour-là et nous voulons que vous la présentiez ! ». Que voulaient-ils que je leur dise ? « Parlez simplement de l'histoire du 3300, du nouveau XF et de

leurs points communs. » Les deux camions témoignent parfaitement de la volonté de DAF de concevoir ses camions en fonction des attentes des conducteurs et transporteurs. Je me suis donc prêté à l'exercice devant les deux tracteurs, avant de faire quelques commentaires sur la route dans le 3300.

Quelle est la différence entre un DAF 3300 et un nouveau XF ? En vérité, **ils sont totalement différents**, mais cela n'est pas surprenant. Le nouveau XF représente trois décennies d'amélioration constante des produits. C'est le meilleur XF de DAF. Écologique, silencieux, puissant, frugal, confortable, spacieux, serein... Il a toutes les qualités que devrait posséder un tracteur haut de gamme du 21<sup>e</sup> siècle. Mais n'avions-nous pas dit la même chose à propos du 3300 lorsqu'il s'est sorti en 1982, et deux ans plus tard lorsqu'Eindhoven a lancé son Space Cab et ses moteurs ATI révolutionnaires ?

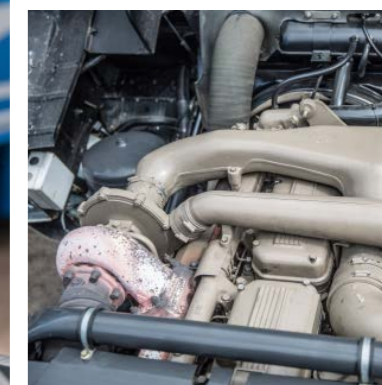
Le nouveau XF montre à quel point les choses ont évolué depuis 37 ans. Asseyez-vous dans une cabine Super Space Cab avec le pack de garniture de luxe « Exclusive Line » et vous serez séduit. Son tableau de bord ergonomique et la disposition des commandes garantissent une position parfaite de tous les éléments, tandis que le moteur MX-13 530 de DAF et la boîte automatique 12 vitesses TraXon garantissent une conduite sans effort

**En pratique, cela fonctionne plus ou moins bien**



**RESTAURATION D'UN CLASSIQUE**

L'ancien camion 3300 Space Cab s'est vu insuffler une nouvelle vie pendant neuf mois grâce au concessionnaires écossais Lothian DAF et David Philp Commercial, qui ont effectué tous les travaux sur la cabine et repeint le camion de manière exceptionnelle. Il a seulement 94 000 km au compteur et a l'air impeccable !





# Passez au niveau supérieur. Et réduisez votre consommation de carburant.



## La gamme FUELMAX. Roulez plus loin avec moins de carburant.

Jusqu'à 10% de diminution de la résistance au roulement\*. Grâce à la gamme FUELMAX, roulez plus loin et économisez du carburant.

\* Des tests comparatifs effectués par le Centre d'Innovation de Goodyear du Luxembourg (GICL) dans la dimension 315/70R22.5 montrent que les pneus FUELMAX S et FUELMAX D diminuent la résistance au roulement respectivement jusqu'à 6% et 10% par rapport aux pneus Goodyear Marathon LHS II+ et LHD II+.

**GOODYEAR**

MADE TO FEEL GOOD.



## DU SIMPLE AU DOUBLE

à 44 tonnes, même sur les routes de campagne écossaises les plus difficiles.

Oui, **mais qu'en est-il du 3300** ? Les deux camions ne sont pas sur le même pied d'égalité. Grimpez dans l'emblématique Space Cab et replongez-vous dans un monde où le confort du conducteur commençait à prendre une place importante lors de la conception des camions. Assis sur le siège à dossier bas, je me suis penché pour atteindre le dispositif de réglage de la colonne de direction, mais... **il n'y en avait pas !** À l'époque, les conducteurs devaient s'adapter au camion, et pas le contraire, comme c'est le cas aujourd'hui. Ils devaient vraiment étirer le bras pour pouvoir atteindre les curseurs de commande de chauffage et de ventilation se trouvant dans le tableau de bord sobre et plat. La ceinture de sécurité fixe sans enrouleur automatique rendait ce geste encore plus difficile ! Et pour ce qui est de l'ancien frein de stationnement sur la bosse du moteur : **ergonomie ? Quelle ergonomie ?**

### Ergonomie ? Quelle ergonomie ?

L'extrême sobriété du Space Cab est également surprenante. La cabine est très spacieuse mais à part quelques compartiments sur la cloison avant, il y a très peu d'espace de rangement et il n'y a aucun casier externe. Comparez cela au nouveau XF et vous comprendrez pourquoi DAF reste la norme pour une utilisation optimale de l'espace intérieur dans un tracteur haut de gamme.

Sur le 3300, le régulateur de vitesse s'actionne avec le pied droit et le « ralentissement secondaire » est un ralentisseur sur échappement actionné par le talon, fonctionnant avec un simple papillon dans le tuyau de descente. Pour qu'il fonctionne bien, le moteur 11,6 litres doit tourner au bon régime, qui est indiqué par la zone ombrée jaune du

compte-tours central. En pratique, cela fonctionne plus ou moins bien mais cela ne vaut pas le frein moteur MX !

De plus, je n'avais plus dû utiliser mon pied gauche dans un poids lourd depuis longtemps. Heureusement, la boîte Ecosplit à 16 vitesses du ZF est comparable à un vélo : **on n'oublie jamais comment s'en servir**. Toutefois, contrairement au système TraXon à deux pédales du nouveau XF, le changement de rapport dans le 3300 est strictement « manuel ». Après avoir passé deux heures à avancer et reculer le long levier, nous en avons ressenti les effets. On est bien loin du nouveau XF dont la conduite est beaucoup moins « physique » et consiste davantage à vérifier que le camion réagit correctement aux commandes. Résultat : une conduite plus calme et moins fatigante.

Une chose que vous ne pouvez pas manquer sur le 3300 : **le bruit**. Même lorsque son moteur MX-13 530 ch fonctionne à haute puissance, la cabine Super Space Cab du nouveau XF reste extrêmement silencieuse. Si vous appuyez à fond sur l'accélérateur du 3300, le moteur ATI émet de puissants grondements. On constate également une évolution au niveau de la direction qui était de qualité moyenne sur le 3300. La qualité de conduite est également améliorée, bien qu'un tracteur à suspension en acier légèrement chargé soit par nature « **énergique** ».

Après près de trois heures de conduite sur le 3300 Space Cab, avais-je encore la nostalgie du bon vieux temps ? Il est ironique de constater qu'en 1982, quand le 3300 est sorti, nous pensions que le secteur avait fait d'énormes progrès. **Est-ce toujours un camion convivial ?** Tout à fait, et il offre aussi beaucoup de plaisir notamment pour la conduite de loisir. La nostalgie a sans aucun doute sa place dans la production de camions. Mais si je devais choisir entre un 3300 et un nouveau XF, sans vouloir offenser personne, je choisirais le progrès à chaque fois ! ■



# AFFICHER SES COULEURS

**A** lors que le malaxeur à béton tourne lentement, des bruits de cognements, de cliquetis et de claquements se font entendre. Devant nos yeux, trois couleurs se succèdent à intervalles réguliers : le bleu, le gris et le noir. Ces couleurs apparaissent sur le tambour du malaxeur à béton en plus d'un rouge vif, une couleur qui se retrouve sur la cabine du CF Construction de DAF.

Le bruit du moteur augmente soudainement, en même temps que le régime moteur. Le tambour commence à tourner plus rapidement et les couleurs commencent à se fusionner. Le rouge est désormais la seule couleur reconnaissable. Un « **claquement** » se fait ensuite entendre, le béton sort du malaxeur et s'écoule dans une pompe mobile dotée d'une grande flèche. À partir de là, le béton est acheminé jusqu'au cinquième étage d'un bâtiment en construction sur le marché aux poissons de Kiel, en Allemagne. Au bout de quelques minutes, une quantité de 8,5 mètres cubes de béton a disparu dans le bâtiment. Le tambour recommence à tourner lentement et les trois couleurs, qui, avec le rouge créent l'identité de l'entreprise Thomas Beton, sont à nouveau reconnaissables. « Pour nous, **le rouge représente la passion** que tout notre personnel apporte à son travail pour créer des produits de grande qualité pour nos clients », explique B. Rainer Brings, directeur général de Thomas Beton en Allemagne. « Le rouge relie le bleu, le gris et le noir, et la position des couleurs a pour but de représenter le processus de malaxage. »

## À l'œuvre dès l'aube

Les premières lueurs de l'aube créent une atmosphère très spéciale au début de la journée de travail à l'usine dans la ville allemande de Kiel.



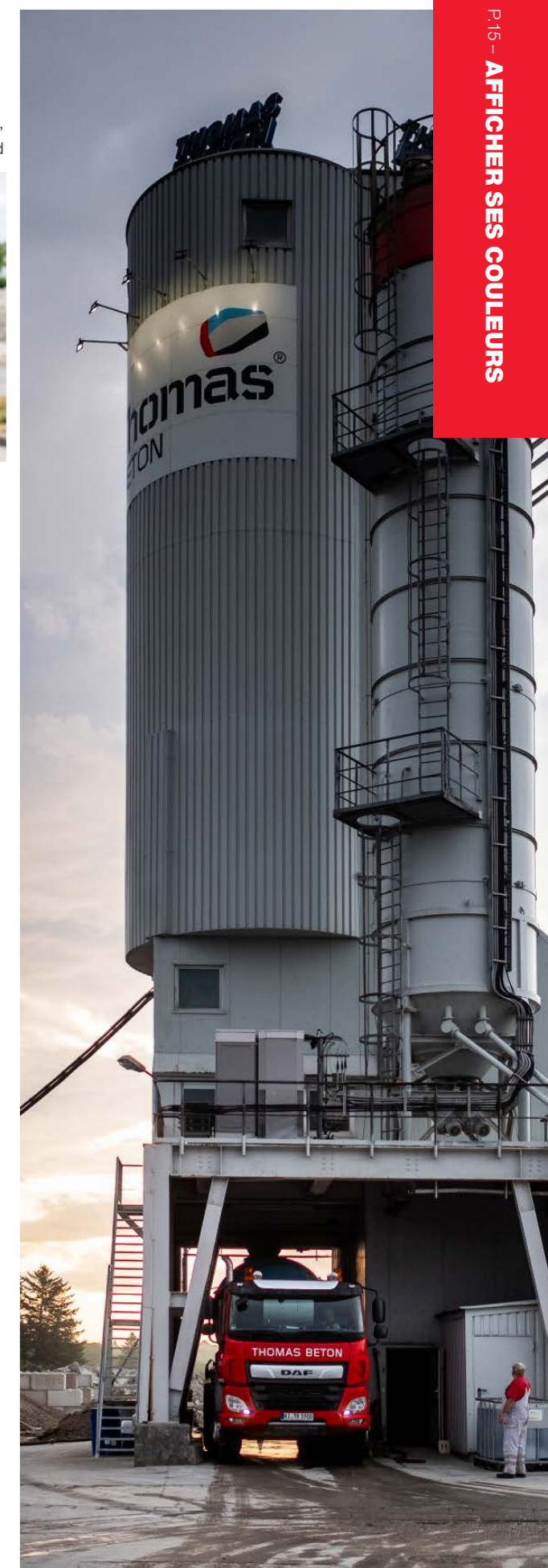
B. Rainer Brings,  
directeur général de Thomas Beton Deutschland



« Pour nous, le rouge représente la passion que tout notre personnel apporte à son travail pour créer d'excellents produits de grande qualité pour nos clients. »

Chez Thomas Beton, **le noir** représente les divers matériaux supplémentaires ajoutés aux produits. Les employés du service recherche et développement s'efforcent sans cesse de créer la formule parfaite pour chaque client, en utilisant un stock de 2 000 formules existantes comme base. Ils mettent constamment au point de nouveaux mélanges qui répondent aux caractéristiques spécifiques des bâtiments et aux besoins des clients. **Le gris** représente le produit final : le béton et les nombreux produits spéciaux que l'entreprise fabrique dans toutes les variantes imaginables. Le personnel de Thomas Beton peut donner des conseils personnalisés sur ces produits à ses clients.

Le **bleu** représente certaines propriétés très spéciales. Brings explique que le bleu ne représente pas uniquement la pureté et la clarté de l'eau. « Pour nous, le bleu représente également le développement durable. Cela commence par la composition de nos produits et s'étend aux véhicules faisant partie de notre flotte ». Lors de la production de ses formules de béton, l'entreprise garantit toujours un développement durable optimal. « Nous recherchons en permanence d'autres liants, notamment dans les usines de ciment. La production la plus élevée de CO<sub>2</sub> a lieu pendant la production de ciment », explique Brings. Afin d'opérer de la manière la plus neutre en **CO<sub>2</sub> possible**, Thomas Beton expérimente plusieurs techniques. Aux États-Unis, l'entreprise cherche à mélanger le CO<sub>2</sub> avec le béton afin de renforcer ce dernier. En outre, au cours de son cycle de vie, le béton réabsorbe de l'environnement environ 20 % du CO<sub>2</sub> émis pendant la production. L'entreprise recycle également ses anciens matériaux de construction. Des morceaux de béton peuvent être utilisés en tant que matériaux d'apport dans la production de béton neuf ou en tant que couche structurelle dans la construction de routes.





## → AFFICHER SES COULEURS

Le nouveau DAF CF Construction constitue un autre élément important de la stratégie visant à garantir un meilleur développement durable.

Ce véhicule DAF consomme près de dix litres de gasoil en moins dans les zones urbaines que les autres marques. Son poids plus faible est un facteur. « Nous pouvons transporter **8,5 mètres cubes de béton** à l'aide du camion DAF. Avec nos autres camions, ce chiffre ne se situe qu'entre six et huit mètres cubes », explique Dirk Nickelsen, gestionnaire de flotte chez Thomas Beton. Par conséquent, moins de déplacements sont nécessaires, ce qui a un effet positif sur le bilan de CO<sub>2</sub>.

Les nouveaux véhicules DAF aident également Thomas Beton à atteindre un autre de ses objectifs : le positionnement ergonomique des instruments et un environnement de travail confortable dans le véhicule pour une motivation accrue des employés. Thomas Weber est un employé qui aime utiliser le nouveau véhicule. « Je fais partie d'une grande équipe de 97 conducteurs professionnels et j'ai la chance de conduire un tout nouveau malaxeur à béton DAF confortable », déclare Weber. « **Il n'y a pas de secousses ni de craquements. Le camion DAF est incroyablement silencieux** », ajoute-t-il.

Il est difficile de croire que la décision de Thomas Beton de commencer à utiliser des véhicules DAF n'était qu'une coïncidence. « Il y a un an, le distributeur DAF nous a convaincus de tester un camion DAF. Nous sommes si agréablement surpris par le véhicule que nous sommes



« Nous pouvons transporter 8,5 mètres cubes de béton à l'aide du véhicule DAF. Avec nos autres camions, ce chiffre ne se situe qu'entre six et huit mètres cubes »

Dirk Nickelsen,  
gestionnaire de flotte



## EXEMPLES DE TRAVAUX

Une fois que le béton est acheminé au cinquième étage, le malaxeur est nettoyé et Thomas Weber le ramène à l'usine.

déjà en train de négocier l'acquisition d'un plus grand nombre de véhicules », explique Nickelsen. L'été dernier, l'entreprise a ajouté à sa flotte deux modèles DAF CF 410 FAD 8x4 Construction. Ces véhicules sont dotés d'un châssis DAF avec une cabine Day Cab et d'un moteur MX-11 de 410 ch.

La transmission automatique TraXon à 12 vitesses permet **un changement de vitesse en douceur**. « Si l'expression « c'est la première impression qui compte » est vraie, il est tout à fait possible que les camions DAF remplacent l'une des autres marques de notre flotte », explique le gestionnaire de flotte. La collaboration avec Putzmeister est également sur la bonne voie. Le carrossier est responsable du montage du tambour, avec les couleurs Thomas Beton sur le châssis.

Pour le Thomas Concrete Group AB, dont les activités sont en Suède, en Norvège, en Pologne et aux États-Unis, le développement durable est un objectif important. La société mère suédoise publie même un rapport sur le développement durable indiquant qu'elle fabrique des produits faibles en CO<sub>2</sub>. Cette stratégie s'applique également aux 26 usines Thomas Beton en Allemagne, situées dans les Länder de Schleswig-Holstein, de Hambourg et de Brême et Basse-Saxe. Le portefeuille de l'entreprise comprend la production et la vente de **bétons de haute qualité** pour tous les types d'entreprises du secteur du bâtiment et de la construction. L'entreprise offre des conseils et une assistance technique à ses clients. Elle fabrique et transporte également leur béton. Elle s'est fixé l'objectif d'être « **la meilleure entreprise du secteur** ». ■

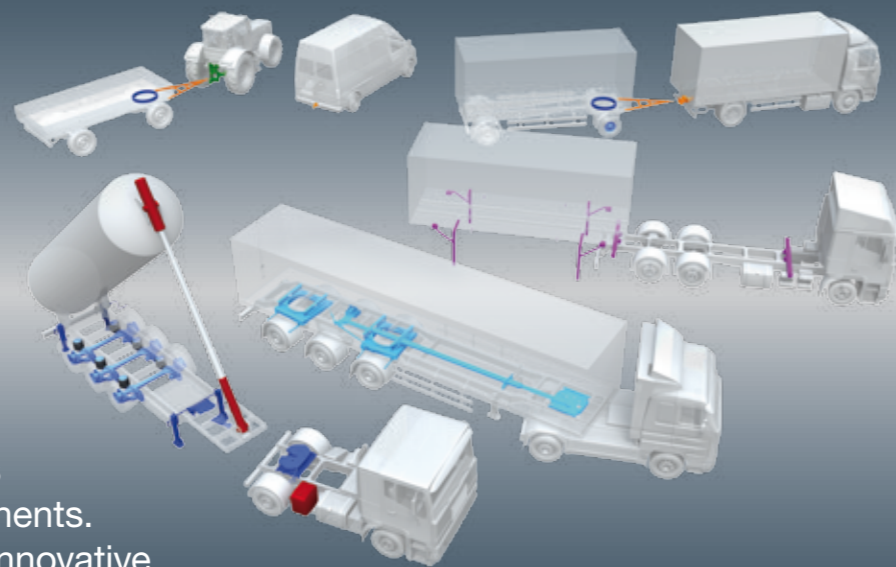


## COLLECTION DAF

PRATIQUE, ÉLÉGANTE ET DE TRÈS HAUTE QUALITÉ, TOUT COMME NOS CAMIONS

“On all roads across the globe:  
JOST keeps us rolling!”

## Trusting the market leader.



Truck and trailer manufacturers around the globe trust in JOST's comprehensive range of components. Customer-orientated solutions, innovative products and a worldwide supply of spare parts make JOST the number 1.

[www.jost-world.com](http://www.jost-world.com)



**T-SHIRTS**  
pour hommes et femmes



**SACS DE VOYAGE**  
40 litres et 60 litres



**PARAPLUIE**  
**COULEUR**  
**MÉTALLIQUE**

**MONTRE**  
**DAF**



**Casques**  
**DEVÉLO**



**PUZZLE HISTORIQUE**  
1 000 pièces

**PELUCHE XF**



**MAQUETTE XF**  
50:1

**Pour les hommes. Pour les femmes. Pour les enfants. Pour les amateurs de sport.**  
**Pour les entreprises. Pour une utilisation quotidienne : la collection DAF.**

Pratiques, élégants et de très haute qualité, tout comme nos camions : telles sont les marques de fabrique des articles de la collection DAF, spécialement conçus pour DAF. Avec de magnifiques vêtements pour hommes et femmes (des T-shirts aux vestes en passant par les chapeaux), des accessoires DAF uniques (des sacs et lunettes de soleil aux montres et porte-clés), une gamme de produits en cuir à la fois attrayants et résistants, sans oublier une collection pour enfants destinée à la nouvelle génération de conducteurs (vêtements, casquettes, peluches et articles pour bébés).

**PRÊT À COMMANDER ? RENDEZ-VOUS SUR [WWW.DAFSHOP.COM](http://WWW.DAFSHOP.COM) OU CONTACTEZ VOTRE REVENDEUR !**

**S**eules les personnes qui ont déjà conduit un camion savent ce que signifie être chauffeur poids-lourds. Ce métier peut être un enfer, avec de fortes contraintes de temps ou de trafic. Mais il peut s'agir aussi du meilleur travail au monde. Lorsque, par exemple, vous parcourez les paysages magnifiques du sud de l'Italie et que vous vous tenez au comptoir d'un café avec votre premier espresso, en regardant fièrement cette petite merveille sur roues devant vous. Vous remontez à bord de votre camion. La cabine est un endroit paisible qui vous élève

au-dessus de tout le reste. Dans le « sous-sol » de cette fantastique machine se trouve un moteur incroyablement silencieux et pourtant si puissant que votre cœur se met à battre plus vite si vous enfoncez complètement la pédale d'accélérateur. Le volant de direction est très agréable à manier. Le paysage qui défile devant le pare-brise pourrait être celui d'un film. Vous laissez libre cours à votre imagination sur 850 kilomètres jusqu'à la destination finale, puis vous passez la nuit dans le confortable lit derrière vous. Demain, une nouvelle aventure vous attend.

UNE NOUVELLE  
AVENTURE VOUS  
ATTEND

# Nous avons choisi DAF First Choice

C'est ce que nous a confié Blanka Kazdová, directrice commerciale de la société PolyTrans - transport a logistik s. r. o., basée à Prague. Les véhicules d'occasion provenant directement de la société PACCAR FINANCIAL CZ s.r.o. et ayant fait l'objet d'un contrôle technique s'inscrivent parfaitement dans la stratégie commerciale de cette entreprise de transport.

La société PolyTrans - transport a logistik s. r. o. a été créée en 2001 par un ressortissant turc résidant en Allemagne. Depuis lors, elle se consacre au transport de marchandises entre les Balkans (notamment la Turquie) et l'Europe de l'Ouest. Son parc se compose de 13 véhicules qui transportent principalement des textiles et des pièces de rechange pour véhicules.

Malgré le changement de propriétaire de l'entreprise il y a quelques années, son orientation et sa stratégie sont restées les mêmes. « Depuis le début, le propriétaire privilégie les véhicules d'occasion de haute qualité qui ont fait l'objet d'un contrôle technique », explique Blanka Kazdová, ajoutant : « C'était une décision tout à fait logique à l'époque, si vous regardez nos itinéraires de transport, qui traversent la Bulgarie, la Roumanie, les pays de l'ex-Yougoslavie ou la Turquie et d'autres pays de la péninsule des Balkans. La qualité des routes ne correspondait pas à celle que nous connaissions ici, et cela aurait été un risque d'utiliser des véhicules neufs. Nous avons simplement besoin de camions fiables, robustes et de haute qualité, et c'est également la raison pour laquelle nous avons choisi DAF à ce moment. Aujourd'hui, dix-huit ans plus tard, nous constatons que c'était la bonne approche. Et bien que la qualité des routes dans les Balkans s'améliore rapidement, nous nous en tiendrons à notre stratégie. Les camions DAF ont prouvé leur qualité dans des conditions difficiles et ce n'est pas seulement une question de robustesse et de fiabilité. Ils sont également très appréciés de nos conducteurs, qui passent de longues heures dans leur cabine. »

## L'EXCELLENTE EXPÉRIENCE DE PACCAR FINANCIAL

Cependant, ce n'est pas la seule raison qui explique que PolyTrans - transport a logistik s. r. o. garde cette même stratégie. « De la même manière que la qualité des infrastructures dans le sud-est de l'Europe s'est rapidement améliorée, le portefeuille de services de PACCAR FINANCIAL CZ s.r.o. s'est également étoffé et amélioré considérablement. Cette société est en charge des ventes de véhicules d'occasion en République tchèque et nous constatons des progrès dans tous les domaines, de la gamme de véhicules disponibles à leur état technique, en passant par les modalités de

financement. Nous avons désormais décidé de mettre à niveau notre parc et d'acheter cinq tracteurs DAF XF 460 FT Space Cab. Tous les véhicules sont inclus dans le programme DAF First Choice, ce qui signifie que leur état technique est vérifié et que leur garantie est prolongée d'un an. C'est très important à nos yeux. » Miloslav Beneš, représentant commercial de PACCAR FINANCIAL CZ s.r.o., ajoute que « DAF First Choice est devenu plutôt populaire auprès de nos clients. Ces véhicules ont fait l'objet d'un contrôle technique détaillé et sont une excellente alternative pour les clients qui n'ont pas l'intention d'acheter un camion neuf. Nous sommes ravis que PolyTrans - transport a logistik s.r.o. ait mis à niveau leur parc avec nos véhicules garantis et de haute qualité. »

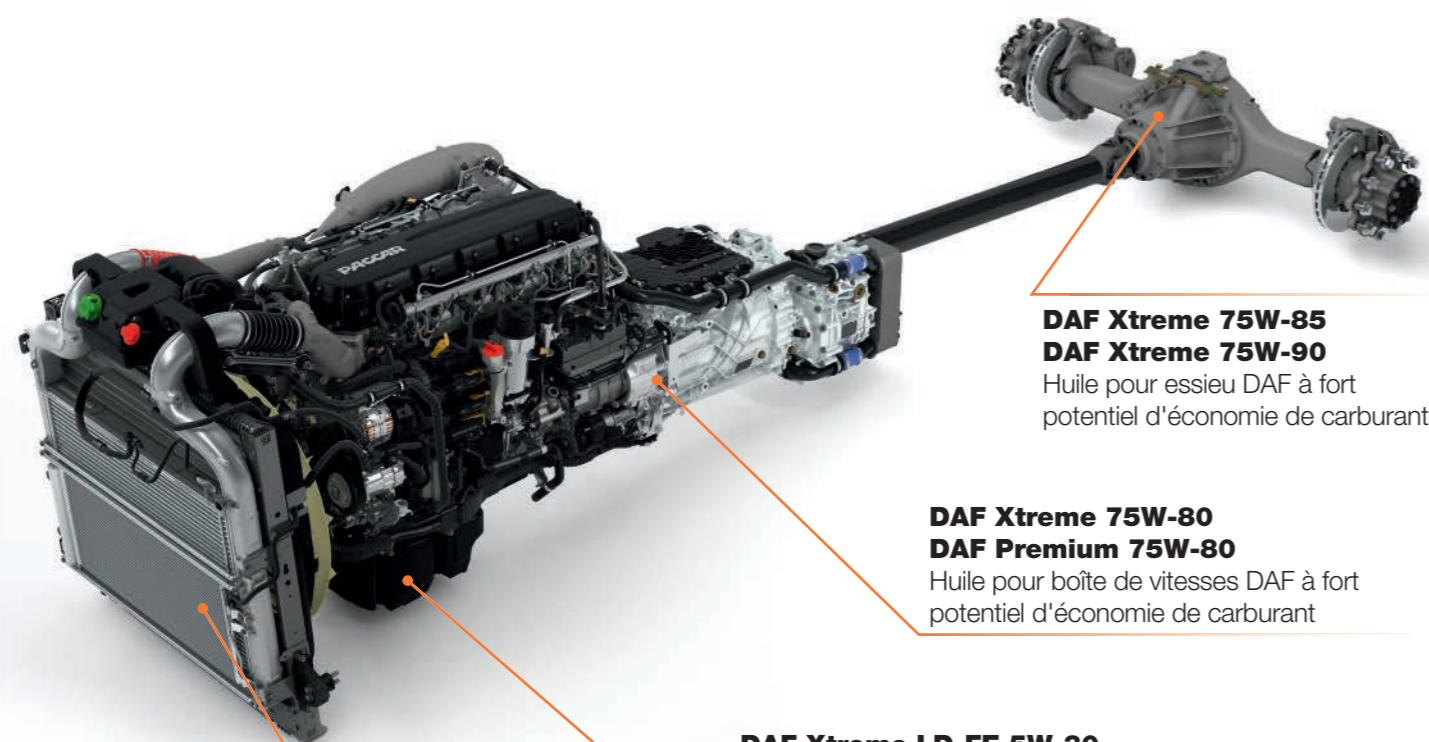


## LES VÉHICULES D'OCCASION SUSCITENT UN GRAND INTÉRÊT

Si vous pensez que l'achat et l'utilisation de véhicules d'occasion sont le signe des difficultés du transporteur, sachez que le contraire est également possible. Il s'agit d'un modèle économique très efficace et populaire, comme le montrent les quelque 800 camions d'occasion vendus chaque année, rien que sur le marché tchèque. Et si ce service a atteint le niveau qu'il mérite, c'est aussi grâce à PACCAR FINANCIAL CZ s.r.o. La société PolyTrans - transport a logistik s.r.o. est un des nombreux clients ont parié sur l'utilisation de véhicules d'occasions. Leurs dix-huit ans de succès sont la preuve qu'ils ont pris la bonne décision. ■

# 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'utilisateur 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 CO<sub>2</sub> et des intervalles de vidange étendus.



**DAF Xtreme 75W-85**  
**DAF Xtreme 75W-90**  
Huile pour essieu DAF à fort potentiel d'économie de carburant

**DAF Xtreme 75W-80**  
**DAF Premium 75W-80**  
Huile pour boîte de vitesses DAF à fort potentiel d'économie de carburant

**DAF Xtreme LD-FE 5W-30**  
**DAF Xtreme LD-FE 10W-30**  
**DAF Xtreme FE 10W-30**  
Huiles moteur DAF à fort potentiel d'économie de carburant

**DAF Xtreme Longlife Coolant**



## À CHAQUE APPLICATION SON DAF

**Chaque application de transport a ses propres exigences spécifiques. C'est pourquoi chaque DAF est unique. Conçu sur commande, avec un large choix de cabines, de châssis, de chaînes cinématiques et de configurations d'essieu.**

### DAF TRUCK CONFIGURATOR 3D

Grâce au configurateur 3D DAF Truck Configurator, les clients de DAF peuvent créer leur camion idéal en ligne avec un haut niveau de détail pour chaque application de transport spécifique. Il repose sur le principe « **ce que vous voyez est ce que vous obtenez** ». En d'autres termes, le camion que le client crée à l'écran est une représentation parfaite du camion qui sortira de la ligne de production. Il s'agit d'une fonctionnalité intéressante, mais elle n'est pas unique en elle-même. D'autres constructeurs de camions mettent également ce type de système à la disposition de leurs clients. Cependant, le configurateur

DAF présente une différence importante : les données du système sont récupérées électroniquement, directement à partir des fichiers source CAO d'origine, créés par le service de développement des produits de DAF. Cela signifie que les données sont **toujours correctes et parfaitement à jour**.

Le configurateur 3D DAF Truck Configurator améliore considérablement l'efficacité du processus de vente. Si le client est satisfait de la configuration de son camion, il peut envoyer le fichier directement au distributeur, qui peut ensuite l'ouvrir dans l'outil de vente TOPEC de DAF. Ceci permet de gagner beaucoup de temps.

Le configurateur 3D DAF Truck Configurator est également un outil important pour les carrossiers. La configuration souhaitée peut être envoyée directement au carrossier qui peut alors communiquer avec le client pour déterminer si la configuration correcte des composants a été sélectionnée, par exemple. Le carrossier peut ainsi discuter de la **configuration correcte avec le client** avant de commander le camion auprès de DAF. Cette étape est primordiale pour garantir une qualité et une efficacité optimales.



Par : Bert Roozendaal

# LA NOUVELLE UNIT LES PAYS ROUTE DE LA SOIE

**D**e plus en plus de marchandises sont transportées en train de la Chine vers l'Europe. Cette initiative a été lancée à la fin de l'année 2013 par le président chinois Xi Jinping, qui cherchait à promouvoir le commerce entre la Chine et le reste du monde avec un plan d'investissement **à la fois audacieux et coûteux**. Cette initiative visait à créer une infrastructure qui relierait 68 pays à la Chine. Aux Pays-Bas, entre trois et cinq trains arrivent désormais à Tilburg chaque semaine en provenance de Chengdu en Chine, avec une correspondance vers Rotterdam. Les trains circulent également de Chengdu à Nuremberg en Allemagne et Lodz en Pologne. Les trains couvrent une distance de plus de 11 000 kilomètres en 15 jours. Le trajet comprend deux escales techniques en raison des différentes largeurs de voie en Chine, en Russie et en Europe.

Trois à cinq trains par semaine, chacun chargé de 41 conteneurs, peuvent sembler être une petite goutte d'eau dans l'océan par rapport aux 21 000 conteneurs qu'un seul grand navire porte-conteneurs peut transporter jusqu'au port de Rotterdam en une seule fois, **mais c'est un début**. Plus important encore, les trains retournant vers la Chine sont chargés d'une quantité de plus en plus importante de marchandises, ce qui représente des opportunités commerciales pouvant être exploitées par les entreprises européennes.

De nombreuses personnes pensent que la Belt & Road Initiative (BRI) (Initiative Ceinture et Route) concerne uniquement les liaisons ferroviaires entre la Chine et l'Europe, mais le projet est en fait beaucoup plus détaillé que cela. La section « Belt » (ceinture) se compose des six couloirs commerciaux entre la Chine et le reste du monde. Les couloirs englobent l'Asie centrale, la mer Méditerranée, le Golfe persique, l'Asie du Sud-Est, l'Asie du Sud et les zones autour de l'océan Indien. La section « Road » (route) comprend deux routes maritimes : l'une vers l'Europe et l'Afrique et l'autre via l'océan Pacifique vers d'autres zones, ce qui peut prêter à confusion.

Les investissements de la Chine totalisent 900 milliards de dollars et sont utilisés pour financer la construction rapide de liaisons ferroviaires, mais aussi de routes, de ports et de réseaux de communication. Ces travaux de construction sont loin d'être limités à la Chine. **Les chinois se servent aussi de cette route pour leurs matières premières**. Ils préparent également des gazoducs pour le gaz naturel, par exemple le gazoduc entre l'Asie centrale et Xinjiang dans l'ouest de la Chine. L'initiative chinoise a été bien accueillie dans de nombreuses régions, en particulier en Afrique et en Asie du Sud-Est. Nous espérons que la nouvelle infrastructure apportera également des avantages locaux. En Europe, la Hongrie, la Grèce ainsi que la République tchèque et la Pologne ont réagi positivement à la liaison avec la Chine et à l'initiative BRI. En revanche, les autres pays d'Europe occidentale et la Commission européenne se montrent plus prudents. Quelles sont les intentions de la Chine ? Depuis le plan Marshall, aucun pays ne s'est intéressé de la sorte à l'économie de tant d'autres pays. Le plan Marshall a apporté beaucoup d'avantages à l'époque, mais il a également mis en lumière une réalité : **qui paie le bal mène la danse**.

Les Chinois n'aiment pas cette comparaison. Ils mettent en évidence les énormes avantages d'une augmentation du commerce entre les pays. Ils insistent sur l'idée d'une plus grande prospérité pour tous. Et l'histoire corrobore ces affirmations. Les routes de la soie traditionnelles ont sans aucun doute apporté non seulement de la richesse mais aussi des connaissances intellectuelles à tous les pays qu'elles traversaient. Cependant, l'Europe n'a pas acquis d'influence durable en Chine à cette époque et au cours des siècles qui ont suivi. Les Chinois sont restés volontiers à l'écart.

La situation a désormais changé et la Chine est devenue l'usine du monde, ce qui incommode les Américains. Ces derniers n'apprécient pas non plus la soif de connaissances de la Chine. L'Europe envie le désir d'expansion de la Chine. La Chine est active non seulement en Afrique et en Asie, mais également en Europe, où elle a une **participation de 10 % dans toutes les activités portuaires**. Elle est propriétaire des terminaux à conteneurs du port du Pirée où 10 % du volume de Rotterdam sont traités.

Il semble qu'aujourd'hui, les avantages prédominent. L'élection de Donald Trump en tant que président des États-Unis et le Brexit au Royaume-Uni ont entraîné un changement dans le paysage géoéconomique. De nombreuses entreprises européennes profitent de l'initiative BRI. Chaque train venant de Chine **doit y retourner**. Grâce à la liaison ferroviaire rapide et relativement peu coûteuse, les entreprises chargent les trains avec des produits de luxe qui prendraient trop de temps s'ils étaient transportés en bateau et qui sont trop chers pour être transportés en avion. La demande pour ces produits est croissante en Chine occidentale. Xi Jinping tente aussi de consolider le développement économique dans une partie du pays. La côte est en retard en raison de divers problèmes nationaux, notamment l'exode vers l'ouest et la surpopulation sur la côte est.



## LA NOUVELLE ROUTE DE LA SOIE UNIT LES PAYS

Lorsque le gouvernement chinois veut quelque chose, il l'obtient. L'industrie se développe rapidement dans des villes telles que Chengdu. Les fabricants d'électronique haut de gamme sont en train de s'y installer. Cela a pour effet d'améliorer le niveau de vie dans la région, ce qui encourage la demande de marchandises en provenance d'Europe. Voilà la base sur laquelle l'initiative BRI peut connaître du succès en Europe.

GVT, une entreprise de transport multimodal basée à Tilburg, est l'une des premières entreprises à avoir compris ce concept. Après avoir reçu la visite d'une délégation chinoise, l'un des employés de l'entreprise a relevé le défi et a fait un voyage improvisé à Chengdu. « Je voulais savoir si nous pouvions faire des affaires en expédiant des marchandises pour les Pays-Bas en train. **Nous avons tout organisé en seulement deux jours** », a déclaré Roland Verbraak, directeur général. « Dell, Hewlett Packard et Apple y sont basés et ont des bureaux dans la région, c'est pourquoi c'était une proposition intéressante pour eux. Les Chinois préfèrent travailler avec des partenaires privés à l'ouest. Au départ, nous avons négocié l'intégralité du contrat avec les autorités locales en Chine, comme le maire de Chengdu. La ville compte 17 millions d'habitants, soit presque autant de personnes que toute la population des Pays-Bas. Nous avons également négocié avec le vice-gouverneur de la province du Sichuan ; en Chine, les décisions commerciales sont prises au plus haut niveau. »

**进口货物** 汽车整车、红酒、肉类  
**Import Goods**  
Finished automobiles, red wine, and meats



站到站 Station-to-Station	在途时效 En Route Schedule	出口班次 Schedule for Export	进口班次 Schedule for Import
成都—波兰罗兹/库特诺 Chengdu – Łódź/ Kutno, Poland	11天 11 days	每周一/二/四/六 Monday/Tuesday/Thursday/Saturday	每周三/五 Wednesday/Friday
成都—德国纽伦堡 Chengdu – Nuremberg, Germany	14-15天 14-15 days	每周五 Friday	每周六 Saturday
成都—荷兰蒂尔堡 Chengdu – Tilburg, Netherlands	14-15天 14-15 days	每周三 Wednesday	每周四 Thursday
成都—阿拉木图 Chengdu – Alma-Ata	5天 5 days	每周二/五 Tuesday /Friday	

### 国外线路 Outbound Routes

站点 Station	辐射地区 Region	距离 ( km ) Distance (km)
波兰 罗兹/库特诺 Łódź/ Kutno, Poland	奥地利、斯洛伐克等东欧国家 Austria, Slovakia, and other countries in Eastern Europe	
德国 纽伦堡 Nuremberg, Germany	汉堡 Hamburg	600km
	米兰 Milan	613km
	慕尼黑 Munich	170km
荷兰 蒂尔堡 Tilburg, Netherlands	杜伊斯堡 Duisburg	136km
	鹿特丹 Rotterdam	82km

### 国内线路 Domestic Routes

国内通过与昆明、南宁、上海、厦门、深圳、宁波、武汉、义乌等地政府和相关部门的紧密合作，开通往返成都的国内班列。  
Domestic trains travel from and to Chengdu thanks to close cooperation with the governments and competent departments of Kunming, Nanning, Shanghai, Xiamen, Shenzhen, Ningbo, Wuhan, and Yiwu, etc.

**出口货物**  
汽车零配件、电子产品  
服装产品、家电产品  
**Export Goods**  
Automobile parts, clothing trade products, household appliances, and electronic products

Roland Verbraak de GVT a fait un voyage improvisé à Chengdu et a établi une liaison ferroviaire entre Chengdu et Tilburg.

Les trains GVT Transport & Logistics allant vers l'ouest sont totalement pleins. **»Nous sommes à 70 % de notre capacité** sur le voyage de retour à Chengdu, et nous utilisons de plus en plus des solutions de groupage », explique Verbraak. « La Russie pose problème à cause du boycott de l'UE. Nous pouvons transporter de la viande depuis l'Amérique du Sud par train, mais pas depuis l'Europe, ou uniquement de la poitrine de porc. Mais nous exportons également des machines, des voitures de luxe, des produits d'hydroculture, du vin, de la bière et des bulbes de fleurs par cette voie. »

de 1,30 euro/km. Je ne comprends pas vraiment pourquoi cela coûte si cher car la Chine n'a pas de réglementation sur les temps de conduite et les salaires sont moins élevés. »

C'est pourquoi GVT prévoit de mettre en place ses propres activités de transport en Chine en mai, sous la forme d'une entreprise à capital entièrement étranger. « Nous pensons que l'embauche de collaborateurs chinois formés aux Pays-Bas pourrait faire la différence. Cette initiative en elle-même est révolutionnaire et il reste à voir si notre expertise en matière de transport peut être appliquée en Chine. »

Il s'agit d'un projet qui passionne GVT, qui a ouvert le pavillon néerlandais de Chengdu en octobre dernier. « Nous travaillons au nom des fabricants européens pour déterminer si un produit peut être importé en Chine, nous nous assurons que tous les documents sont en ordre et que l'étiquetage est correct. Nous présentons ensuite le produit dans ce qu'on pourrait appeler un échange continu. Les clients chinois passent ensuite des commandes. Nous nous occupons à nouveau de la logistique, ce qui nous permet **de nous assurer que les trains allant vers l'est sont pleins**. Les avantages commerciaux sont mutuels, comme c'était le cas avec les comptoirs coloniaux il y a des siècles. » ■



« La Russie pose problème à cause du boycott de l'UE. Nous pouvons transporter de la viande depuis l'Amérique du Sud par train, mais pas depuis l'Europe, ou uniquement de la poitrine de porc. Mais nous exportons également des machines, des voitures de luxe, des produits d'hydroculture, du vin, de la bière et des bulbes de fleurs par cette voie. »

GVT est un peu un pionnier de l'initiative BRI aux Pays-Bas, grâce à la tarification avantageuse des transports en train. « Le fret aérien coûte quatre fois plus cher et peut malgré tout prendre sept jours en raison d'une insuffisance de capacité. Le transport en train n'est pas beaucoup plus lent si l'on prend cette considération en compte. Il est également important de noter que le fret maritime **n'est pas nécessairement moins cher**. Le train arrive souvent en tête pour le fret d'ici à Chengdu. Ceci est dû au fait qu'il faut considérer le type de transport qui sera utilisé à l'arrivée. Si la marchandise arrive par bateau, elle doit encore être acheminée sur 2 000 km jusqu'à Chengdu. Cela présente un problème, car les coûts de transport en Chine sont très élevés à raison





L'entreprise allemande Hegelmann Transporte Group ajoute 540 véhicules DAF XF 480 Super Space Cab à sa flotte.

## 540 DAF XF POUR HEGELMANN TRANSPORTE GROUP

L'entreprise de transport international Hegelmann Transporte Group ajoute 540 véhicules DAF XF 480 Super Space Cab à sa flotte. Les tracteurs seront fournis à l'entreprise sud-allemande tout au long des années 2019 et 2020. Hegelmann Transporte est spécialisé dans les expéditions juste à temps pour l'industrie automobile, l'industrie lourde et l'industrie alimentaire. Les 4 000 employés, 2 000 camions et 2 000 remorques de Hegelmann opèrent dans une zone allant du sud du Portugal à la frontière chinoise.

### Une disponibilité maximale, un retour sur investissement très élevé

« Pour le succès de notre stratégie de croissance internationale, nous avons besoin d'un temps de disponibilité maximal et d'un rendement par kilomètre le plus élevé possible. DAF comprend mieux ce concept que tout autre constructeur. Leur objectif est notre rentabilité », explique Siegfried Hegelmann, l'un des deux propriétaires de cette entreprise familiale. « Cela fait de DAF notre partenaire idéal. »

### Les chauffeurs plébiscitent les camions DAF

Hegelmann possède déjà plus de 100 camions de la dernière génération du XF. Les conducteurs apprécient le confort et l'espace dans la cabine, ainsi que les excellentes caractéristiques de conduite inhérentes à ce modèle haut de gamme DAF. « En raison d'une pénurie considérable de conducteurs professionnels, cela joue également un rôle important dans notre décision de choisir à nouveau le DAF XF », explique Siegfried Hegelmann.



## DRIVER CHALLENGE 2019

Cette année, DAF recherche le meilleur conducteur de camion en Europe. Les conducteurs de véhicules DAF et d'autres marques de 28 pays sont invités à prendre part au DAF Driver Challenge 2019.

Les meilleurs conducteurs de chaque pays seront invités à s'affronter au Luxembourg les 28 et 29 septembre afin de remporter le titre convoité d'« International Driver Champion 2019 ».



Un bon conducteur conduit son camion pour une performance maximale. Il sait tirer le meilleur parti de chaque goutte de carburant et transporter la cargaison de la manière la plus sûre et efficace possible. Il connaît les réglementations en vigueur et s'adapte facilement à différentes situations. En d'autres termes, un bon conducteur est un véritable artisan.

Pour en savoir plus, rendez-vous sur le site : [drivers.daf.com](http://drivers.daf.com)



## DAF ÉLARGIT SA GAMME DE PRODUITS DESTINÉS AU SECTEUR DE LA CONSTRUCTION

Afin de fournir aux transporteurs du secteur de la construction des véhicules spécialement conçus pour leurs besoins, DAF Trucks étend sa gamme afin d'y ajouter de nouvelles configurations, notamment un porteur 8x4 à train tandem moteur et essieu fou arrière directeur.

La nouvelle version FAW, basée sur le CF et le XF, a un PTC technique de 37 tonnes et, grâce à l'essieu fou directeur, elle peut être manœuvrée avec une grande précision. Le rayon de braquage est d'environ 15,6 mètres, ce qui fait du 8x4 FAW un outil idéal pour transporter des charges lourdes ou de grande taille sur des chantiers de construction où l'espace est relativement limité. Le nouveau châssis se prête parfaitement aux bennes, aux malaxeurs, aux carrosseries avec grue de chargement arrière ou aux ensembles grue de chargement avec système de levage à crochet.

### Facilité d'installation de la carrosserie de série

Pour faciliter au maximum le travail du carrossier, DAF propose une gamme de modules de fixations de carrosserie (BAM) au départ d'usine. Cela permet au carrossier d'installer la superstructure rapidement et efficacement. Le FAW sera disponible plus tard cette année.

## 25 ANNÉES AVEC TRP

La gamme Truck and Trailer Parts (TRP) de PACCAR Parts fête un quart de siècle de succès. La gamme TRP s'est élargie pour devenir la gamme de pièces universelles la plus professionnelle et la plus performante du marché, pour toutes les marques de camions et de remorques. La stratégie « One Stop Shop » permet aux transporteurs de trouver toutes les pièces dont ils ont besoin pour l'ensemble de leur flotte à un seul endroit.

En 1994, la gamme de produits se composait de 300 références destinées uniquement à la réparation et l'entretien des remorques. Aujourd'hui, le programme TRP de PACCAR Parts compte plus de 80 000 références réparties dans 20 groupes de produits. Cette gamme est disponible auprès des 1 100 distributeurs DAF en Europe, qui proposent également des services d'entretien.

En 2013, PACCAR Parts a introduit le magasin TRP, une boutique vendant la gamme complète TRP. Les pièces sont ainsi plus facilement accessibles aux clients qui effectuent eux-mêmes des réparations, aux ateliers et aux propriétaires de véhicules plus anciens. Il existe désormais 170 magasins TRP dans le monde entier et ce chiffre ne cesse de croître.



## UN CAMION QUI GARDE LA FORME

Suite à une recherche internationale, DAF a retrouvé son plus vieux camion encore en service commercial, et il est utilisé presque quotidiennement. Il s'agit d'un A1600 incroyablement dynamique appartenant à Frits et Nicky Hoefnagels, qui l'utilisent pour transporter un manège forain plein de nostalgie partout aux Pays-Bas. « Oui, bien sûr, nous l'utilisons comme n'importe quel autre camion », explique Frits. « N'est-ce pas là tout l'intérêt d'un camion DAF ? »

Un appel sur les réseaux sociaux a suscité une avalanche de conseils, de suggestions et d'indications visant à identifier les prétendants au titre. Les réponses sont venues du monde entier, mais le camion le plus ancien a été retrouvé pour ainsi dire dans le jardin situé derrière l'usine de DAF à Eindhoven, dans le village de Bakel pour être plus précis.

« En plus d'un 2800 datant de 1975 et d'un 1600 de 1971, nous possédons deux A1600. L'un de nos DAF à « des yeux de grenouille » (ces camions sont connus pour leur apparence similaire à une grenouille) date de 1968 et l'autre de 1969. Et nous n'y allons pas mollo avec eux », déclare Hoefnagels en riant. « Nous sommes honorés de posséder et de conduire le plus vieux camion DAF encore en service commercial : un A1600 datant de 1968 ! »

## PREMIER CAMION DAF ASSEMBLÉ EN AUSTRALIE

Andrew Hadjikakou, directeur général de PACCAR Australie, a officiellement présenté le premier véhicule tracteur DAF CF85 produit localement, à leur client Cahill Transport. La présentation s'est déroulée sur le site de fabrication de renommée mondiale de PACCAR Australie, situé à Bayswater dans le Victoriatic. C'est là qu'Andrew Hadjikakou a fièrement remis les clés aux directeurs de Cahill Transport, Michael et Daniel Cahill.

Ce tracteur CF85 510 ch est le premier véhicule DAF à être produit en Australie. On l'a affecté sur des créneaux de fabrication qui avaient été occupés exclusivement par les camions Kenworth pendant les 47 années précédentes. La décision de produire localement le DAF CF85 permettra à l'avenir à PACCAR Australie d'offrir aux clients DAF des possibilités de personnalisation plus poussées, et des économies de coûts accrues rendues possibles par l'approvisionnement local en pièces.





**DAF CF** PURE EXCELLENCE

# Porteurs DAF

Nos Clients témoignent : La Meilleure Charge Utile,  
La Meilleure Consommation de sa catégorie,  
La Meilleure Adaptabilité à sa Mission



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

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

**DAF**