

NUMERO 2-2019

DAF

IN ACTION



UN INCROYABLE SUCCÈS

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

Bien freiner. Mieux conduire. Intarder !

Désormais encore plus puissant ! Le nouveau DAX XF et CF doté du ZF-Intarder le plus puissant de tous les temps : 15 % de puissance de freinage en plus. Entièrement intégré dans la gestion des freins et parfaitement adapté au premier concept de boîte de vitesses modulaire au monde, ZF-TraXon, le ZF-Intarder vient compléter le système de chaîne cinématique des nouveaux modèles de DAF. Le frein hydrodynamique ZF-Intarder permet un freinage sans fading ni usure des freins et soulage les freins de service jusqu'à 90 %, tout en diminuant les coûts de maintenance pendant toute la durée de vie du véhicule. L'environnement profite également de la réduction de la poussière de freinage et des émissions de bruit. zf.com/Intarder



see. think. act.



LES CHIFFRES

Il s'agit non seulement d'une source d'informations importante qui vous est bénéfique, mais également d'une source de divertissement, d'anecdotes en tous genres. Dans cette édition de DAF in Action, vous trouverez des chiffres sur chaque page. Par exemple, saviez-vous combien de camions nous avons construits dans notre usine d'Eindhoven ? Combien de kilomètres un DAF peut-il parcourir ? Combien de DAF circulent avec le régulateur de vitesse adaptatif, qui augmente le confort et la sécurité ? Quel est le poids maximal d'un camion au Brésil ? Combien de kilomètres le réseau routier Brésilien compte-t-il ? Combien de chauffeurs ont participé à notre European Driver Challenge ? Ou encore : combien de passagers le navire de croisière Nieuw Statendam peut-il transporter ? Combien d'œufs, de kilos de viande et de poisson consomment-ils tous les jours ? Combien de camions (DAF, bien évidemment) sont nécessaires pour approvisionner ce majestueux navire Holland America Line ?

Tous ces chiffres, et bien d'autres encore, sont les fils conducteurs de cette édition de DAF in Action. Certains sont juste amusants à connaître, d'autres sont particulièrement intéressants. Quoi qu'il en soit, ils sont tous impressionnants. Et, mis bout à bout, ils témoignent du pouvoir de DAF : une marque de camions de qualité, haute

technologie, internationale avec des clients fidèles, des chauffeurs fiers et des employés fantastiques. Cela peut sembler prétentieux, mais parfois il faut se fier aux chiffres...

Bonne lecture !



Harry Wolters
President, DAF Trucks N.V.

- 4** Naviguer à travers lui
- 8** Deux allers-retours vers la lune
- 10** Accrocheur
- 15** Plus de confort et de sécurité grâce à l'ACC
- 18** DAF au Brésil
- 20** Challenge conducteur
- 22** Approvisionner les navires de croisière
- 28** Bertschi : Témoignage
- 30** Actualités



Williams Shipping sait comment réussir dans un marché concurrentiel.



Le transport routier est encore une activité aventureuse au Brésil.



Plus de 250 000 conducteurs DAF savent déjà que le régulateur de vitesse (ACC) rend la vie plus facile et plus sûre



Quel est l'effet de la couleur d'un camion sur la perception du public ?

UN INCROYABLE SUCCÈS



Lorsque vous pensez « transport lourd », Williams Shipping n'est probablement pas le premier nom qui vous vient à l'esprit. Cependant, malgré ses origines dans le secteur maritime, le transport sur route en général et les charges surdimensionnées en particulier sont au cœur des activités de cette entreprise.

Peu d'entreprises de transport lourd peuvent se vanter d'avoir 125 ans d'expérience, et encore moins peuvent prétendre être dirigées par la même famille depuis aussi longtemps. Cependant, Williams Shipping, basée à Millbrook, à Southampton, est une entreprise étonnamment diversifiée et robuste, qui sait comment réussir sur un marché concurrentiel. Sa résilience repose en partie sur l'exploitation de quatre secteurs clés : les services maritimes, la logistique, la location et la vente de conteneurs, et la distribution de lubrifiants marins.

Tout a commencé par le domaine maritime en 1894, lorsque George Williams, âgé de 30 ans, a créé sa propre entreprise, en faisant l'acquisition d'une pinasse (un petit bateau ouvert servant aux équipages à quitter les navires à la rame) de la Royal Navy, qu'il a transformée en une petite barge à voile capable de transporter des cargaisons de 20 tonnes.

Aujourd'hui, l'exploitation des services maritimes de l'entreprise est plus complexe, se centrant sur l'affrètement (elle dispose d'une flotte

de plus de 26 navires et barges marins), la location de grues et de services portuaires, et la fourniture d'assistance aux lignes de navigation, aux terminaux pétroliers, aux transitaires, aux agents de navires, aux ingénieurs civils et au secteur de l'énergie.

« L'exploitation maritime est présente depuis le premier jour », confirme Jonathan Williams, directeur général de la logistique au sein de l'entreprise, fils du président actuel Eric, et l'un des membres de la cinquième génération de la famille à être impliqué dans l'entreprise.

NAVIGUER DANS DE NOUVELLES EAUX

Toutes les autres activités de Williams Shipping découlent de ses services maritimes, en commençant par la distribution de lubrifiants marins. Colin Williams, directeur de Williams Shipping et l'oncle de Jonathan, déclare que cette activité a commencé au début des années 1950, lorsque l'entreprise a remporté un contrat de fourniture de stocks de navires aux pétroliers amarrés à Southampton.

« Ces charges comprenaient souvent de l'huile de lubrification marine et, finalement, Esso a commencé à mettre ses propres stocks de secours dans notre entrepôt », explique-t-il. « Peu après, ils nous ont demandé de gérer leur entrepôt. Nous l'avons donc repris et c'est ainsi que cette activité a démarré. »



« À cette époque, Esso disposait de deux raffineries : l'une à Fawley, près de Southampton, et l'autre à Milford Haven, au sud du Pays de Galles. Pour des raisons opérationnelles, les pétroliers en route vers Fawley étaient souvent détournés vers le sud du Pays de Galles », poursuit-il. « Quand c'était le cas, cela signifiait que les stocks pour les navires se trouvaient dans notre entrepôt de Southampton, à 200 miles de l'endroit où ils étaient utiles ! Williams Shipping a donc investi dans un nouveau camion et les voyages entre les deux raffineries sont devenus réguliers. »

« De plus, on nous a demandé de distribuer des lubrifiants marins par la route, initialement vers des ports locaux tels que Portsmouth, Poole et Portland, puis plus loin vers Falmouth à l'ouest ou de l'autre côté de la Tamise à l'est. »

« Inévitablement, d'autres opportunités de transport général se sont présentées », ajoute Colin. « Mon frère Eric a rejoint l'entreprise à la fin des années 1960 et s'est vraiment intéressé au développement des activités de transport. Nous avons commencé à travailler pour une entreprise de Fawley, Monsanto Chemicals, en déplaçant du polyéthylène basse densité, un sous-produit du processus de raffinage à cette époque. Nous avons établi une relation avec eux et ils ont commencé à nous proposer du travail directement. Très vite, nous avions une flotte d'environ 12 camions, à leurs couleurs, distribuant ces granulés de polyéthylène basse densité dans tout le Royaume-Uni. Nous avons rapidement commencé à travailler pour d'autres entreprises et c'est devenu le pilier de notre activité de transport. »

L'activité de transport a rencontré un frein lorsque Monsanto a annoncé en 1982 qu'elle fermait l'usine de Fawley, et l'exploitation des camions a été réduite. Cependant, ça n'a pas duré longtemps.

« Au cours des années 1980, nous avons adopté une vision optimiste et avons commencé à rechercher d'autres clients, que nous avons réussi à trouver. Ensuite, au fur et à mesure que l'activité s'est développée, nous avons commencé à accepter des charges hors gabarit, lourdes et difficiles », explique Colin. « Nous nous sommes rendu compte que l'activité générale de transport routier était incroyablement serrée sur les marges, mais nous avons constaté que les



**Nous n'avons
jamais fait comme
les autres**





UN INCROYABLE SUCCÈS

marges que nous pouvions obtenir en faisant l'acquisition de remorques capables de transporter des charges hors gabarit étaient bien plus élevées. Nous avons donc décidé de nous démarquer. »

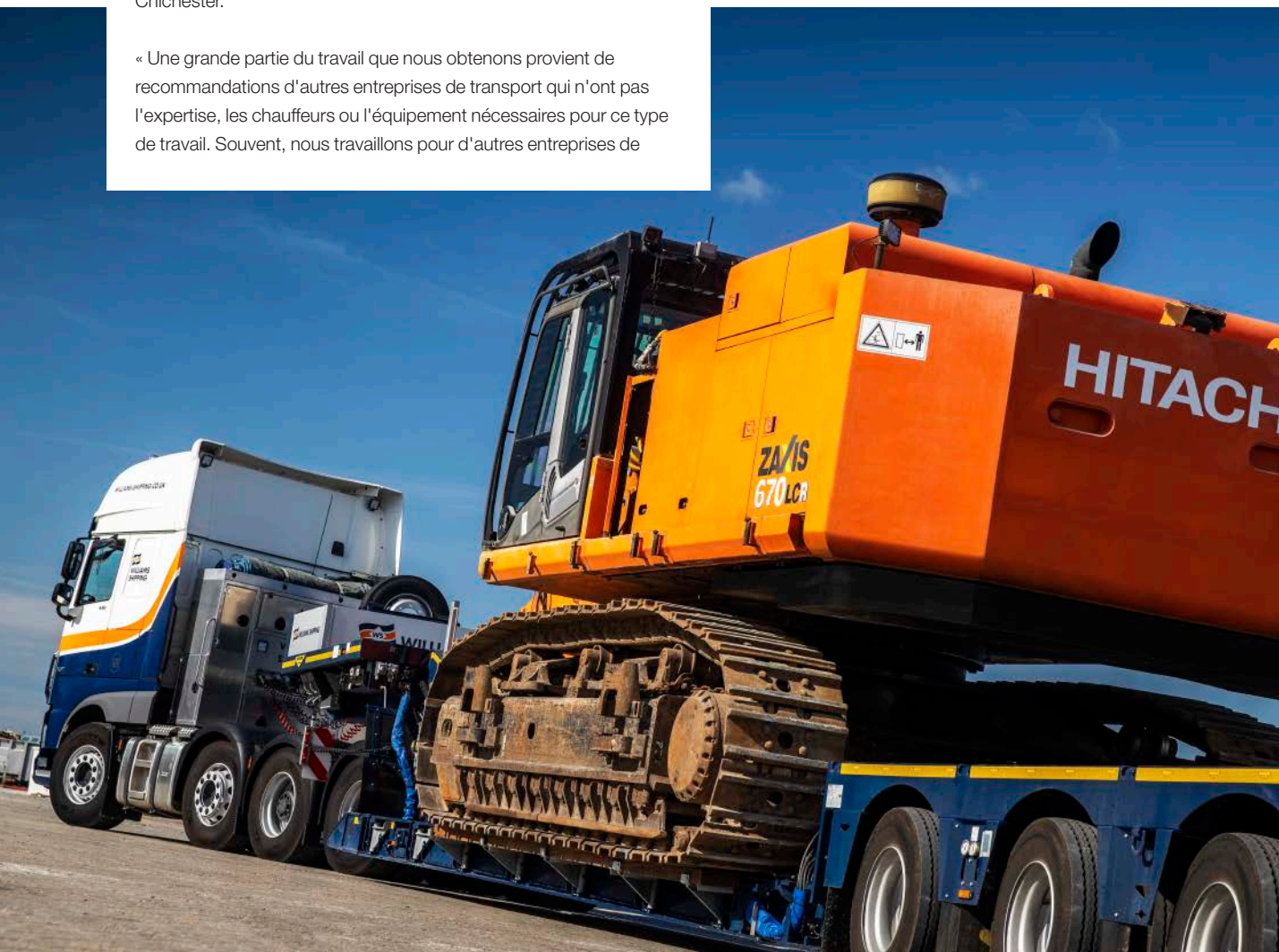
La mise en place de la division logistique, qui couvre aujourd'hui les transports généraux, lourds, nationaux et internationaux, ainsi que les déplacements de projets, la location de remorques spécialisées et les services de stockage, nous a menés à créer l'activité de conteneurs, explique Colin. « En 1993, nous avons reçu un appel d'un client du secteur des transports routiers demandant où trouver des conteneurs de 20 et 40 pieds. Mon frère Eric a proposé d'en trouver, et cette activité s'est développée à partir de là », explique-t-il. Aujourd'hui, travaillant sous le nom de Willbox, cette division possède plus de 3 000 conteneurs en location, ainsi qu'une activité de vente de conteneurs saine.

L'exploitation de transport lourd de Williams Shipping se concentre naturellement sur les charges liées à la marine, mais elle s'est également étendue à d'autres domaines et comprend des travaux importants pour les secteurs du pétrole, du gaz, de l'autoroute et de l'énergie, entre autres. Le matin de notre entretien avec l'entreprise, par exemple, ils déplaçaient une pale d'éolienne de 30 m de long, en route pour l'île de Wight. D'autres contrats récents incluent le passage de deux passerelles de quai de 38 m de long d'un poste d'arrimage à un autre sur le port de Southampton, et le déplacement d'un pont de 30 m de long récemment construit de Southampton à Chichester.

« Une grande partie du travail que nous obtenons provient de recommandations d'autres entreprises de transport qui n'ont pas l'expertise, les chauffeurs ou l'équipement nécessaires pour ce type de travail. Souvent, nous travaillons pour d'autres entreprises de



Le plus récent ajout à la flotte de transport lourd est un 8x4 qui peut traiter 150 tonnes.



transport qui possèdent des flottes bien plus importantes que la nôtre, mais pas les équipements spécialisés », explique Colin.

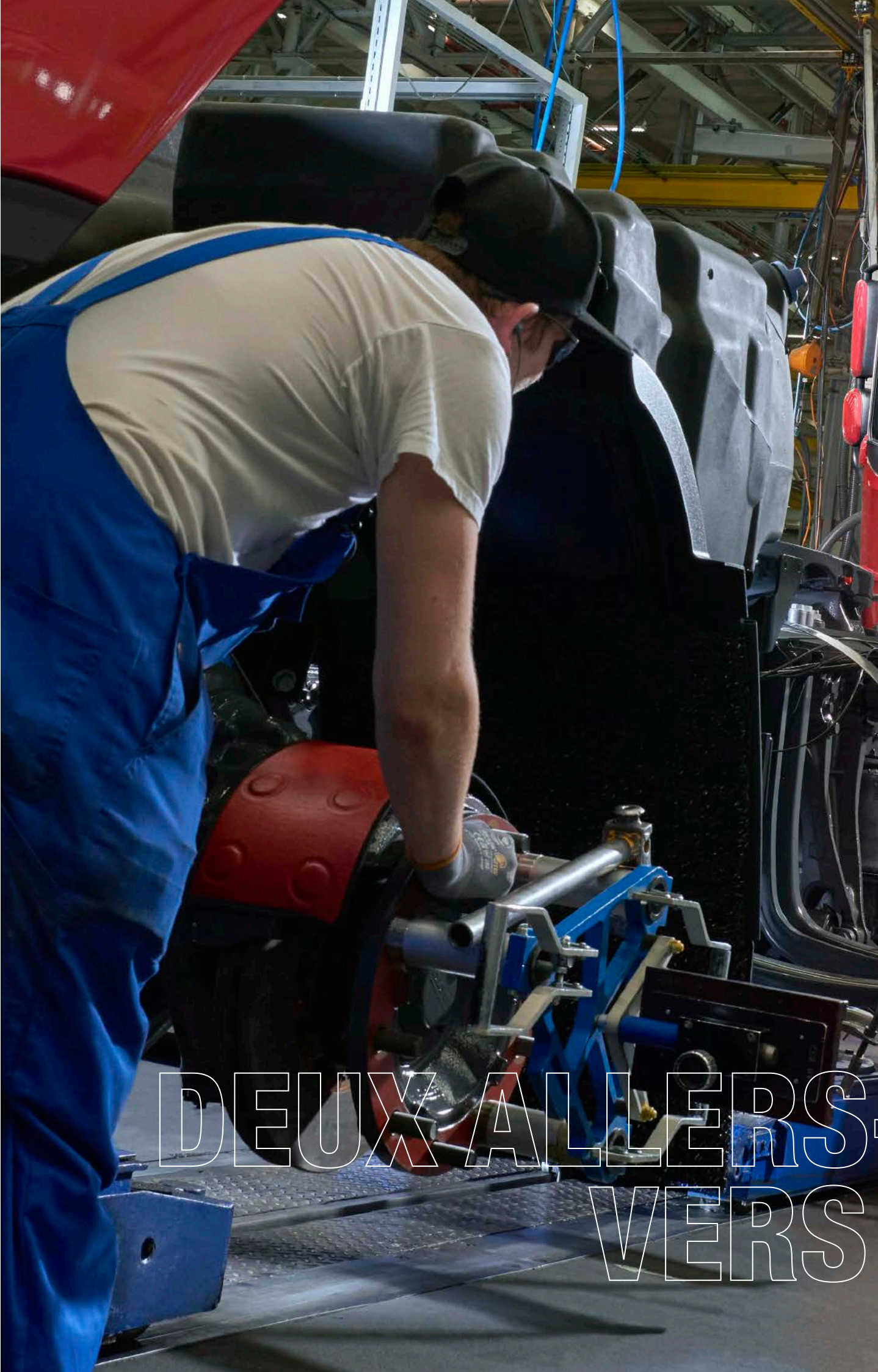
PARC DE FRET

Près de 50 % des activités de transport routier de l'entreprise découlent de l'activité de transport spécialisé, qui a été particulièrement stimulée par l'ouverture il y a quelques années d'un nouveau parc de fret à Millbrook. « Cela a vraiment transformé l'activité de transport », explique Jonathan. « Nous récupérons les éléments hors gabarit des transitaires, soulevons ces éléments, récupérons les racks plats [racks de 40 pieds de long utilisés dans l'industrie du transport pour les charges anormales] des quais, posons la cargaison sur le rack plat, utilisons notre équipe d'arrimeurs pour l'arrimer, puis nous soulevons les racks plats chargés et nous les livrons sur le quai pour qu'ils soient chargés sur les navires. Le parc de fret s'intègre parfaitement à notre activité. Il associe le stockage, le transport spécialisé et l'expertise marine dont nous disposons. Tout s'imbrique parfaitement. »


Williams Shipping semble s'accommoder de tout. Ses quatre divisions connaissant toujours une croissance organique, sa base de clients fidèles sur le long terme, sa gamme croissante de services interdépendants et une volonté palpable d'investir dans des kits de transport spécialisés pour prendre en charge ses diverses activités, font que cette entreprise semble prête pour 125 années supplémentaires. ■

Souvent, nous travaillons pour d'autres entreprises de transport qui possèdent des flottes bien plus importantes que la nôtre.



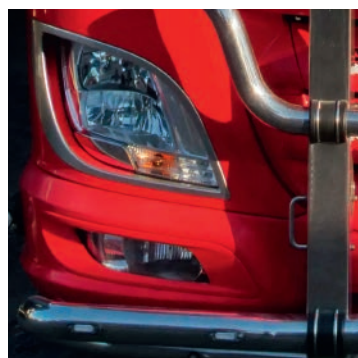


DEUX ALLERS-
RETOURS
VERS LA LUNE

A photograph of a red DAF truck on an assembly line. A worker in blue overalls and a cap is working on the engine area. The truck has a silver grille with the 'DAF' logo. A white label with the number 'L7106-004' is visible on the windshield. In the background, another white truck is being assembled, and other workers are visible. The scene is set in a large industrial factory.

Vendredi après-midi, vers 15:00. À la fin de la chaîne de montage de l'usine DAF Trucks à Eindhoven, les ouvriers du service de jour ont déjà un œil sur l'horloge. Encore 30 minutes et leur journée sera terminée. Un week-end bien mérité les attend après une journée de travail au cours de laquelle ils ont assemblé 100 nouveaux DAF, tous différents et construits selon les souhaits spécifiques du client. L'assemblage de ce XF a commencé 12 heures plus tôt avec l'alignement de deux longerons. Il suffit maintenant de monter le réservoir de carburant et les roues avant d'ajouter les liquides requis et d'effectuer un contrôle final sur la route. Le DAF est alors prêt à partir pour un voyage qui lui fera parcourir au moins 1,6 million de kilomètres, soit l'équivalent de deux allers-retours vers la Lune... ■

RETOURS
LA LUNE



ACCROCHEUR

Les camions façonnent l'image publique des sociétés de transport. Quel effet la couleur d'un camion a-t-elle sur la perception du public ? Il est temps de consulter les experts.

Les chauffeurs semblent avoir une préférence pour le gris argenté, le noir et le blanc. Au cours des dix dernières années, plus des trois quarts des voitures neuves ont été vendues dans ces couleurs, selon une étude réalisée par le magazine automobile allemand Auto Motor und sport en début d'année. Le gris argenté sérieux, le noir puissant et le blanc abordable doivent leur image de haute qualité en partie au téléphone portable au célèbre logo en forme de pomme. Cependant, la couleur qui occupait la première place auparavant, le bleu, **fait son retour**. Il y a 20 ans, une part de marché de 25 % faisait du bleu la couleur de voiture la plus populaire parmi les acheteurs, avant la progression subséquente des teintes moins prononcées. En 2017, cependant, le bleu avait suffisamment récupéré pour représenter 10 % du marché. La couleur semble associée à la sympathie et à l'amabilité, ainsi qu'à la suggestion de lieux éloignés et de paysages vallonnés. Une couleur idéale pour un camion ? Oui, mais ce n'est pas le seul candidat.

Le rouge est un symbole d'amour, d'énergie et de chaleur. Cependant, il s'agit également d'une couleur utilisée comme signe d'avertissement et qui indique un danger. Cette norme est devenue presque une norme mondiale grâce à l'utilisation du rouge pour avertir les automobilistes de s'arrêter aux feux de circulation. « La couleur verte, à l'inverse, vous indique que tout va bien et que vous pouvez continuer », explique Christoph Witzel, psychologue de l'Université de Giessen, en Allemagne, qui étudie la perception de la couleur. Le vert, qui est aujourd'hui considéré comme une couleur respectueuse de l'environnement et saine,

était auparavant associé à l'empoisonnement et à la maladie, tandis que le jaune est généralement perçu comme une couleur joyeuse. Le bleu n'est pas seulement une couleur « froide », mais il est également fortement lié à la créativité. « Les logos d'entreprise bleus transpirent la fiabilité et la compétence », explique Christoph Witzel.

Une femme vêtue de vêtements rouges est plus séduisante pour les hommes qu'une femme vêtue de bleu. L'application de la même logique à la structure imposante d'un camion peut sembler un peu décalée ici, mais un camion rouge est souvent associé à l'idée d'activité. **C'est donc sans surprise** que le rouge est la couleur la plus populaire parmi les constructeurs de voitures de sport. « Les hommes, en particulier, associent cette couleur à l'agressivité et à la domination, aussi bien en eux-mêmes que chez les autres », explique Christoph Witzel. Les footballeurs portant des couleurs rouges sont plus respectés par leurs adversaires et ont plus de chances de remporter le match. Et lorsque le rouge est associé au noir, la couleur de la mort, l'effet peut être encore plus fort. Beaucoup de choses peuvent être expliquées par analogie du football mais, plus important encore, l'élégance et l'air de compétence sont des vertus aujourd'hui très appréciées sur nos voies publiques.

La culture joue également un rôle majeur dans la façon dont nous ressentons les couleurs. Une certaine couleur peut avoir **une signification complètement différente** dans un autre pays. Christoph Witzel a mené une étude internationale de ce phénomène, dont les résultats ont montré que dans les pays industriels, le bleu est la couleur préférée la plus populaire.



« Dans les pays industriels, le bleu est la couleur préférée la plus populaire »

Christoph Witzel, psychologue



Un aspect seulement esthétique ?

Non, la société de transport Glomb pense que sa teinte violet vif est également un moyen de dissuasion contre les voleurs.



ACCROCHEUR

De leur côté, les tribus indigènes de Papouasie-Nouvelle-Guinée ont une préférence pour les nuances de jaune et de rouge. La couleur rouge a une aura positive dans le monde entier. Elle est associée à la joie et au bonheur en Chine, un pays où elle a également acquis une importance politique plus importante au 20e siècle, et pas seulement en Chine. Une exception à la règle est la place rouge de Moscou, où le rouge est uniquement associé à la beauté. En fait, il n'y avait qu'un seul mot pour « rouge » et « beau » en russe. Il en va de même pour les opérateurs de transport, dont les couleurs de flotte sont rarement, voire jamais, utilisées pour faire une déclaration politique.

Le monde coloré que nous avons créé en dehors de la nature est un phénomène relativement récent car les couleurs vives étaient autrefois coûteuses à fabriquer et ne pouvaient être acquises que par la royauté et l'Église. Par exemple, la couleur très majestueuse du cramoyssi provenait d'escargots qui vivaient en mer Méditerranée et il fallait 10 000 individus pour obtenir **un gramme de peinture**. Le bleu était fabriqué à partir de la précieuse lazurite minérale. Tout a changé avec l'essor de l'industrie chimique et aujourd'hui, vous pouvez choisir la couleur de votre choix pour votre voiture. Aux débuts de l'industrie automobile, la peinture pour voitures était à base d'huile et était appliquée avec une technique de brossage basée sur celle utilisée pour les calèches. Le noir, le marron foncé et le vert foncé étaient très populaires. Les couleurs vives étaient difficiles à fabriquer et très onéreuses. L'invention de la peinture synthétique a représenté **un énorme pas en avant** et les voitures ont commencé à devenir plus colorées (orange vif, bleu océan, etc.) à partir des années 1950.

Les couleurs ne changent pas uniquement en raison de l'angle et de l'intensité de la lumière, elles suivent également la mode. Au cours des décennies qui ont suivi les années 1970, les couleurs de voitures plus sombres sont devenues plus populaires, mais de nombreux opérateurs de transport ont décidé de conserver leurs couleurs



d'origine au lieu de suivre la tendance. La flotte d'un opérateur est un facteur constant important qui transmet son propre message à propos de l'entreprise. L'un des messages les plus populaires est la fiabilité. « Nos camions sont toujours de la même couleur que celle que mon père a choisie en 1945 », déclare Manfred Welz, responsable de l'entreprise Welz, à Bruchsal, en Allemagne. « C'est notre marque de fabrique et cela nous rend immédiatement reconnaissables », explique-t-il. Georg Wuttke est du même avis : « Les couleurs verte et rouge que nous avons héritées de l'entreprise Henschel dans les années 1970 véhiculent le sentiment de fiabilité que nous voulons que nos clients ressentent », explique-t-il. Le seul changement que nous avons apporté est

d'ajouter un peu de « Elfenbein » ou ivoire, la couleur utilisée par les taxis allemands.

La combinaison de couleurs saisissante fait désormais partie de l'identité de l'entreprise. Cependant, cela ne se passe pas toujours aussi facilement.

Les chauffeurs de la société de transport Glomb Container, à Bremerhaven, ont souvent eu des difficultés à repérer leurs camions en stationnement. Il fallait évidemment qu'ils se démarquent d'avantage et une couche de magenta finit par faire l'affaire. En fait, la couleur agit même comme un moyen de dissuasion contre les voleurs, ce qui n'aurait pas été obtenu avec la couleur rouge. Il est parfois utile d'afficher ses vraies couleurs. ■



Le psychologue Christoph Witzel étudie l'effet des couleurs sur les personnes en laboratoire à l'Université de Giessen en Allemagne.





Wuttke-Trans associe sa couleur verte à la vigueur et au mouvement.

Et ce n'est pas la seule société de transport à penser de cette manière ; le vert devient de plus en plus populaire.



Avec ses différentes nuances de bleu, l'opérateur de transport Welz, à Bruchsal, en Allemagne, souhaite donner une impression de compétence et de fiabilité.



KMAX GEN-2. Excellent kilométrage et traction améliorée*.

Bienvenue dans la nouvelle Génération.



Le succès de votre activité repose sur l'efficacité. Vous avez besoin d'un pneumatique premium offrant un potentiel kilométrique élevé sur toutes les routes en transport régional. C'est l'atout que la gamme KMAX de Goodyear vous apporte. Car nous ne cessons jamais d'innover, nous avons créé le nouveau **KMAX GEN-2** - un pneumatique avec une traction améliorée* sur toute les routes, par toutes conditions météorologiques, durant toute sa durée de vie. Découvrez les innovations de la nouvelle génération KMAX GEN-2 sur truck.goodyear.eu

*Traction améliorée par rapport au prédécesseur du KMAX GEN-2
- basé sur des tests internes

GOODYEAR

CONFORT ET SÉCURITÉ ACCRUS GRÂCE À L'ACC

Plus de 250 000 chauffeurs de DAF savent déjà que le régulateur de vitesse adaptatif (ACC) rend la vie plus simple et plus sûre, car il est monté de série sur presque tous les modèles DAF en Europe depuis 2015.

Pour la plupart des autres marques de camions, le système fonctionne uniquement en combinaison avec un ralentisseur. « Avec DAF, cependant, l'ACC fonctionne très bien en association avec le ralentisseur sur échappement, notre MX Engine Brake et les freins de roue », explique Raoul Wijnands, chef de projet test. Le MX Engine Brake de DAF en est l'une des raisons. « Le MX est l'un des freins moteur les plus puissants du marché et il peut fournir des performances optimales sur une large gamme de régimes. Il s'agit d'un avantage majeur lorsqu'il est utilisé en association avec l'ACC, car les chauffeurs n'ont pas tous de ralentisseur à disposition. Notre objectif est de rendre la sécurité optimale pour autant de chauffeurs que possible et de leur offrir plus qu'un confort maximum. Lorsqu'il est utilisé correctement, l'ACC est un mécanisme de sécurité très efficace. Il peut éviter le type de danger qui se présente souvent lorsque le frein de secours AEBS est déployé. »

Depuis 2015, la loi exige que presque tous les nouveaux camions soient équipés d'un système de freinage d'urgence automatique (AEBS). Le radar du camion balaie en permanence la route pour détecter les situations

« UN QUART DE MILLION DE DAF SONT ÉQUIPÉS DE L'ACC »



« L'ACC offre à la fois un confort et une sécurité supplémentaires »

dangereuses. Si, pour quelque raison que ce soit, le chauffeur n'intervient pas suffisamment à temps ou ne freine pas assez fort, l'AEBS prend le relais. « Le système de freinage d'urgence exerce toujours la puissance de freinage maximale possible sur les roues », explique Raoul Wijnands. « Mais si cela amène le camion à un arrêt complet à temps ou non, cela dépend en grande partie de facteurs externes, tels que l'état de la route. Il va sans dire que vous ne pouvez pas freiner aussi efficacement sur une route glissante ou usée que sur une nouvelle couche d'asphalte. La meilleure façon d'utiliser l'AEBS est donc de vous assurer que vous n'avez pas besoin de l'activer du tout. »

C'est précisément là que l'ACC peut être une aide précieuse pour le chauffeur. « Au départ, le régulateur de vitesse adaptatif a été introduit comme un moyen d'augmenter le niveau de confort des chauffeurs, avec l'avantage supplémentaire d'améliorer la sécurité. Il s'agissait en fait d'une amélioration du régulateur de vitesse normal, avec lequel le chauffeur devait finalement appuyer sur les freins lorsqu'il s'approchait d'un autre véhicule. Désormais, l'ACC fait le travail pour vous, mais pas seulement. Notre ACC est tellement efficace qu'il mérite également l'appellation de système de sécurité. Aujourd'hui, plus d'un quart de million de nos camions sont équipés de l'ACC. »

L'ACC permet au chauffeur de définir une distance fixe de 30 à 80 mètres entre son camion et le véhicule qui le précède. « Le camion ne se contente pas de rouler en suivant le régulateur de vitesse, il surveille également activement sa distance avec le véhicule qui précède. Si le véhicule qui précède commence à ralentir, l'ACC ajuste la distance de manière presque imperceptible. Lorsque le véhicule qui précède accélère, la distance entre les deux véhicules augmente, mais s'il ralentit soudainement, l'ACC réagit immédiatement, d'abord en relâchant l'accélérateur, puis en activant le ralentisseur sur échappement. Si cela ne suffit pas, l'ACC active le MX Engine Brake et les freins de roue selon les

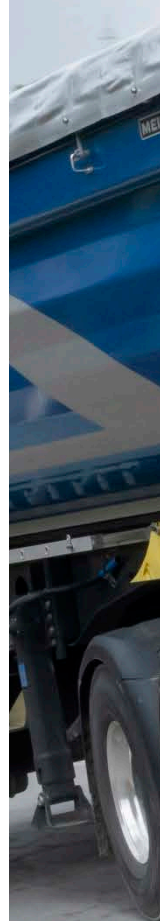


besoins. Cela se produit en cas de décélération jusqu'à 2 m/s², ce qui est un taux considérable. Ce n'est que lorsque cela ne semble pas suffisant et que le chauffeur n'intervient pas à temps que l'AEBS prend le relais. Il désactive l'ACC et arrête le camion en cas d'urgence, si nécessaire. De cette manière, l'ACC complète parfaitement l'AEBS, car dans la plupart des cas, il élimine le besoin d'activer l'AEBS. Et cela permet de réduire encore davantage le risque d'accident. »

Néanmoins, il y a encore beaucoup de confusion concernant l'ACC. De nombreux chauffeurs pensent qu'ils sont tenus de l'utiliser, car ils risquent de rencontrer des problèmes avec la loi ou la compagnie d'assurance s'ils sont impliqués dans un accident. Cela n'est pas vrai : l'utilisation de l'ACC n'est pas requise par la loi. Toutefois, la situation n'est pas si claire en ce qui concerne l'AEBS. Il existe au moins un cas en Allemagne où un juge a jugé coupable un chauffeur qui avait causé un accident mortel, après avoir découvert qu'il avait volontairement désactivé le système AEBS du camion.

Les chauffeurs sont bien conscients que lorsqu'une voiture change de voie devant eux, le camion applique souvent automatiquement les freins même s'il n'y a pas de signe évident de danger. En fin de compte, c'est le chauffeur qui est en charge du camion et il doit toujours rester vigilant en cas de danger, même avec l'ACC. Le chauffeur a toujours la possibilité d'appuyer légèrement sur l'accélérateur pour neutraliser l'ACC si et quand cela est nécessaire.

L'ACC contribue de manière importante au confort et à la sécurité du chauffeur, ce qui explique la décision de DAF d'installer le système de série sur la majorité de ses modèles LF, CF et XF en Europe. ■





Plus de

250.000

chauffeurs de DAF savent déjà que
l'ACC rend la vie plus facile et plus sûre

DAF AU BRÉSIL

« S'il résiste ici,
il résistera n'importe où »

A bien des égards, le Brésil est un pays rempli d'extrêmes : avec une surface de 8,5 millions de kilomètres carrés et 208 millions d'habitants, il s'agit du cinquième plus grand pays au monde. Le climat varie d'une température agréable à des conditions très chaudes et humides. Selon Google Maps, il faut 71 heures pour se rendre de Boa Vista, au nord du pays, à Porto Alegre, au sud, à une distance de 5 259 kilomètres. C'est presque aussi loin que le trajet de Tromsø, au nord de la Norvège, à Gibraltar, jusqu'au sud de l'Espagne, avec une grande différence : un chauffeur européen a besoin de « seulement » 55 heures, et non 71, pour couvrir cette distance, principalement en raison de l'excellente infrastructure et des routes presque parfaitement lisses. Au Brésil, ils ont encore beaucoup de chemin à parcourir : actuellement, seulement 5,5 % des 1,7 million de kilomètres de route du pays sont pavés. En d'autres termes, le transport routier est toujours une activité très aventureuse au Brésil.

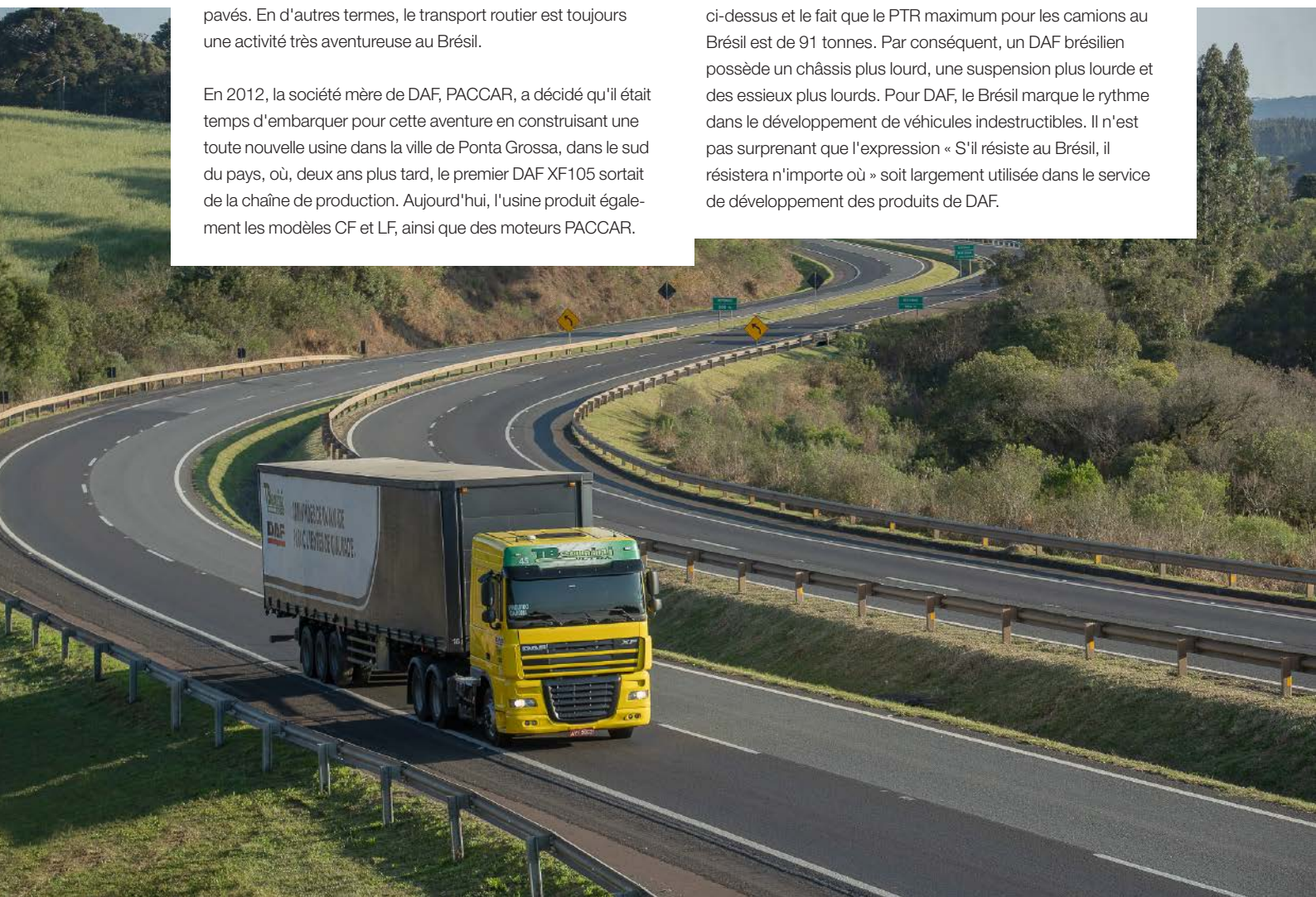
En 2012, la société mère de DAF, PACCAR, a décidé qu'il était temps d'embarquer pour cette aventure en construisant une toute nouvelle usine dans la ville de Ponta Grossa, dans le sud du pays, où, deux ans plus tard, le premier DAF XF105 sortait de la chaîne de production. Aujourd'hui, l'usine produit également les modèles CF et LF, ainsi que des moteurs PACCAR.

PATIENCE

Trouver sa place sur le marché brésilien extrêmement concurrentiel (sur lequel tous les constructeurs de camions européens sont présents) nécessite de la persévérance, beaucoup de persévérance. Cependant, au Brésil, DAF est là pour rester. Les distributeurs investissent massivement dans le réseau de distributeurs (la politique de DAF consiste à travailler avec des entrepreneurs locaux) et DAF a déjà été élue trois ans de suite comme la marque de camions la plus populaire au Brésil.

RÉSISTANT

Il existe quelques différences importantes entre un DAF produit dans l'usine brésilienne et un DAF « européen », ce qui est tout à fait logique, étant donné les conditions de circulation décrites ci-dessus et le fait que le PTR maximum pour les camions au Brésil est de 91 tonnes. Par conséquent, un DAF brésilien possède un châssis plus lourd, une suspension plus lourde et des essieux plus lourds. Pour DAF, le Brésil marque le rythme dans le développement de véhicules indestructibles. Il n'est pas surprenant que l'expression « S'il résiste au Brésil, il résistera n'importe où » soit largement utilisée dans le service de développement des produits de DAF.



PRÉVENTIF UNIQUEMENT

Daniel Begnini, directeur de « Transportes Begnini », maîtrise parfaitement le sujet et est fier d'être le propriétaire du tout premier XF105 vendu au Brésil. Cinq ans plus tard, le camion a accumulé 1 000 000 kilomètres, mais semble toujours aussi neuf. « Il n'a pas eu un jour d'arrêt imprévu depuis toutes ces années », explique son propriétaire très satisfait, qui possède désormais plus de 30 DAF dans sa flotte de 90 camions. « Nous n'avons dû effectuer que l'entretien préventif recommandé et remplacer certaines pièces usées de temps en temps. Pendant la période de garantie, nous avons utilisé uniquement des pièces de rechange d'origine. Depuis, nous sommes passés aux pièces universelles du programme TRP de PACCAR, qui sont tout aussi bonnes en termes de qualité. » Les camions de Daniel Begnini transportent une large gamme de marchandises à travers le Brésil : des marchandises en vrac, comme de l'alimentation pour le bétail, en passant par des vaches et de l'acier. « Comme mes collègues dans le secteur des transports routiers, les mauvaises routes du pays, les pentes raides et les conditions extrêmes constituent les plus grands défis auxquels nous sommes confrontés tous les jours », explique-t-il. « Notre décision en 2014 de passer à DAF s'est avérée sage. La marque est devenue un élément permanent de ma flotte et le restera à l'avenir. » ■



LOURD, PLUS LOURD, LE PLUS LOURD

La canne à sucre est l'un des produits agricoles les plus importants au Brésil, et la récolte annuelle de canne à sucre s'élève à environ 600 millions de tonnes, une quantité impressionnante. Même avec un PTR de 91 tonnes, soit deux fois le poids autorisé en Europe, les camions doivent faire huit millions d'allers-retours chaque année pour transporter toute cette canne à sucre d'un point A à un point B. Un autre secteur immense au Brésil est l'industrie du bois. Le Brésil compte sept millions d'hectares de plantations d'arbres et le transport s'effectue principalement sur des routes en mauvais état et non

pavées. Les camions doivent littéralement se frayer un chemin dans la forêt pour récolter leurs charges de bois, ce qui en fait l'une des applications les plus difficiles. Pour répondre aux besoins de ces segments de marché extrêmes, DAF a développé un camion spécial avec un châssis à trois essieux (« FTT » en langage DAF), ainsi qu'un châssis et une suspension renforcés, pour un PTR tout-terrain de 125 tonnes. À titre de comparaison : en Europe, le poids standard est de 44 tonnes. Les camions sont disponibles avec une cabine CF ou XF.



SUR LA ROUTE AVEC PETER JACOBS, GAGNANT DU DAF DRIVER CHALLENGE 2019

Dès le plus jeune âge, Peter Jacobs (32 ans) a développé une passion pour les camions et pour DAF. « Mon père dispose toujours d'une grue de 38 ans montée sur un camion équipé d'un moteur DAF », déclare le champion du DAF Driver Challenge 2019. « Du haut de mes cinq ans, j'étais complètement fasciné. » Son amour pour DAF est évidemment très profond, car Peter n'a jamais participé à une compétition similaire pour d'autres camions auparavant et n'a pas l'intention de le faire.

Cette année, le chauffeur belge, Peter Jacobs, a remporté le prix DAF Driver Challenge Champion 2019 lors de la finale internationale sur le circuit de test Goodyear à Luxembourg. Il a battu 18 autres candidats venant de toute l'Europe pour décrocher le titre. Le meilleur chauffeur européen de DAF travaille pour Alders Transport à Pelt, en Belgique, où il conduit un DAF XF 450 FTG associé à un inloader Faymonville. Une semaine après avoir remporté le titre, nous l'avons rejoint sur la route.

Peter est en déplacement depuis 3 h du matin et a déjà effectué un trajet ce lundi matin lorsque je monte à bord de son camion à huit heures. À 5 h, il a quitté sa ville, Oudsbergen, dans le Limbourg, pour se rendre à Haren, près de Bruxelles, pour livrer sa cargaison de 21 tonnes de dalles de béton. Sur le chemin du retour, il s'arrête chez Prefaco, Neeroeteren, pour déposer la remorque vide, puis se dirige vers Altaan, à Dilsen-Stokkem, pour récupérer sa cargaison suivante pour Haren.

ECOSCORE

Derrière le volant, Peter dégage un air calme, confirmé par son « Ecoscore », l'affichage sur le tableau de bord du XF qui surveille les performances du chauffeur. Aujourd'hui, il affiche un score de 91 % et une consommation moyenne de carburant de 29,1 litres, ce qui est très économe pour une combinaison à six essieux pesant 19 tonnes sans charge. « Le taux de consommation standard pour cette combinaison est de 32 litres », me dit Peter. « Je conduis généralement entre 85 et 86 km/h environ pour économiser du carburant, sauf sur les zones d'auto-route où les camions ne sont pas autorisés à dépasser. Dans ce cas, je conduis un peu plus vite pour éviter que le trafic ne s'accumule derrière moi. J'aime laisser le régulateur de vitesse DAF faire son travail. »

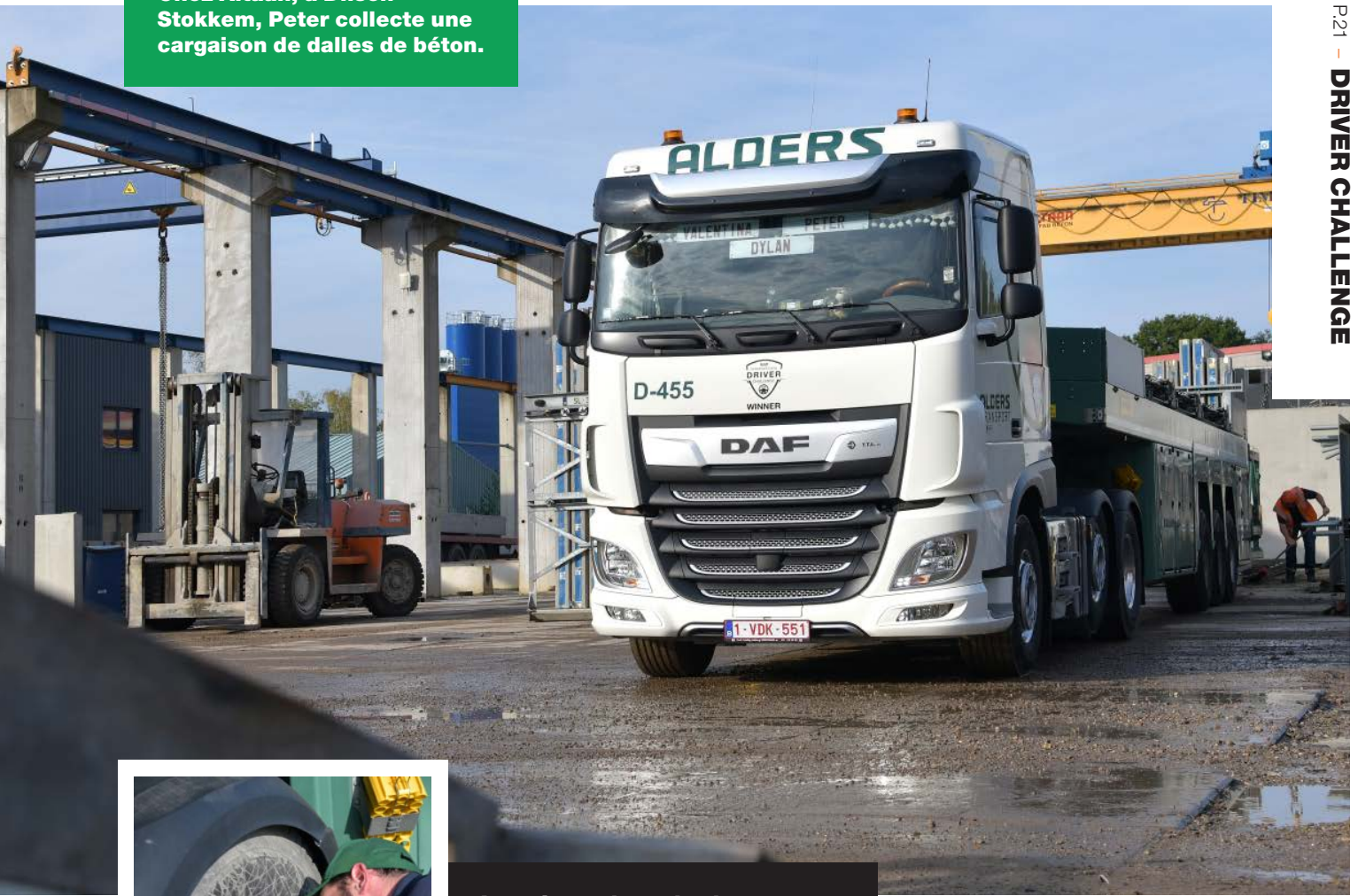
Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Conduire avec Peter est une expérience confortable et vous voyez qu'il a pleinement le contrôle. Il laisse le camion ralentir dès qu'il voit les feux devenir rouges ou à l'approche d'un rond-point. En bref, il est le type de chauffeur dont rêve toute société de transport. Peter aime conduire sur les routes relativement calmes de la province belge de Limbourg, mais ne renonce jamais au défi de se rendre au cœur d'une ville très fréquentée comme Bruxelles.

Le champion du DAF Driver Challenge 2019 est fier de son camion. Les réservoirs et les jantes sont propres et étincelants. Ils reçoivent toujours un coup de chiffon chaque fois que Peter s'arrête. Son amour pour DAF est né à un jeune âge et ne l'a jamais quitté. « J'ai également conduit d'autres camions », dit-il. « Mais rien ne vaut un DAF pour moi. C'est un camion formidable qui a tout ce dont un chauffeur pourrait avoir besoin. La cabine est spacieuse et dispose d'un espace de rangement important. La seule chose qui me manque dans mon camion est un deuxième lit sur lequel je pourrais jeter une veste humide, par exemple, mais notre société a fait le choix délibéré de camions à un lit pour maintenir le faible poids. »

DOUBLE REMORQUE

Peter est très satisfait du DAF Driver Challenge, à la fois de la compétition belge et de la finale internationale. La victoire a été un bonus supplémentaire, dit-il, et il ne s'y attendait pas vraiment. « Il y avait beaucoup de manœuvres très difficiles avec tous les types de véhicules, comme une double remorque, un tracteur 6x4 avec benne à 2 essieux et un DAF FAW 8x4. Des véhicules que je ne conduis habituellement pas. » Quel est donc le secret pour être un bon chauffeur ? « Vous devez vous engager dans votre travail et savoir exactement ce qu'il exige », explique Peter. « Vous devez connaître votre véhicule, à l'intérieur comme à l'extérieur, et prendre en compte les autres usagers de la route en conduisant. J'ai toujours adoré conduire. En fait, on peut dire que j'ai fait de ma passion et de mon passe-temps mon métier. » ■

Chez Altaan, à Dilsen-Stokkem, Peter collecte une cargaison de dalles de béton.



Les réservoirs et les jantes sont propres et étincelants. Ils reçoivent toujours un coup de chiffon chaque fois que Peter s'arrête.



Peter recevant le premier prix à Luxembourg, des mains d'Harry Wolters, président de DAF Trucks N.V.

LES CLIENTS NE DOIVENT JAMAIS MANQUER DE QUOI QUE CE SOIT. JAMAIS !







« LES CLIENTS NE DOIVENT JAMAIS MANQUER DE QUOI QUE CE SOIT. JAMAIS ! »

Chef cuisinier Ashley Duff (à gauche) et son second, Ding

Vous êtes-vous déjà demandé quelle quantité de nourriture nécessitait un grand navire de croisière chaque jour ? Ou comment il se réapprovisionne et prépare tout ? Nous avons jeté un œil dans les coulisses pendant le réapprovisionnement du Nieuw Statendam, l'un des principaux navires de la Holland America Line (HAL).

7 h 45, dimanche matin, terminal des passagers du port d'Amsterdam. La célèbre silhouette d'Amsterdam Noord est remplacée ce matin par un mur en acier brillant. Le Nieuw Statendam, l'un des navires de croisière les plus modernes de la classe « Pinnacle » de la HAL, a jeté l'ancre dans le port. Le majestueux navire (long de 297 mètres et haut de 12

étages) domine les eaux de l'IJ.

Les passagers prennent leur petit-déjeuner dans l'un des grands restaurants du pont 9.

Les clients venus du monde entier se baladent parmi les nombreux buffets variés où ils

peuvent choisir entre des délices culinaires préparés ou commander directement auprès du personnel. Pour certains, il s'agit du dernier jour de leur croisière et ils débarqueront bientôt. D'autres vont profiter d'une journée de visite à Amsterdam et de quelques jours supplémentaires à bord. Une vague de nouveaux passagers est également attendue dans l'après-midi.

Tous ces globe-trotters ont une chose en commun : ils s'attendent à recevoir des plats encore meilleurs que ce que l'on peut trouver dans un restaurant cinq étoiles. Et ils ne seront pas déçus. Dans la galerie centrale, dans les profondeurs du navire, le chef Ashley Duff et son second, Ding, sont occupés à donner des ordres à leur équipe. Ils savent non seulement combien de clients ils devront nourrir avant le prochain réapprovisionnement prévu, mais également quels sont les régimes alimentaires individuels de leurs invités, y compris ceux basés sur des restrictions religieuses. En théorie, ils doivent pouvoir prendre en charge 2 650 régimes différents.

« Tous les aliments sont livrés frais. Nous ne stockons que très peu de quantité dans le congélateur, que nous conservons en cas d'urgence », explique le chef cuisinier avec une certaine fierté. « Ce navire est un hôtel flottant où les aliments sont transformés en une cuisine culturelle. Les repas sont l'une des caractéristiques les plus importantes de l'ensemble de la croisière. Les clients ne doivent jamais manquer de quoi que ce soit. Jamais ! Ding et moi cuisinons avec une équipe de 145 cuisiniers 24 h/24, car nous fournissons également un service d'étage à bord ». Le Nieuw Statendam possède bien sûr plusieurs cuisines. L'une des cuisines est entièrement dédiée aux légumes, l'une à la préparation de la viande, et une autre s'occupe uniquement des poissons. Le navire dispose même de sa propre boulangerie où ils préparent du pain frais, ou encore des croissants, un processus très exigeant en termes de main-d'œuvre.

À l'extérieur, sur le quai, les rangées de palettes et de bacs roulants remplis de provisions continuent de croître. Le personnel de sécurité vérifie l'absence d'explosifs et de

CE NAVIRE EST UN HÔTEL FLOTTANT OÙ LES ALIMENTS SONT TRANSFORMÉS EN UNE CUISINE CULTURELLE.



drogues. Et des camions attendent encore d'être déchargés. Les règles de chargement sont simples : chaque fois qu'un navire entre au port, il s'attend à ce que tous les stocks soient prêts au même moment. La durée exacte pendant laquelle un chauffeur de camion attendra avant de décharger dépend de la cargaison et de la baie de chargement spécifique sur le navire, dont la responsabilité revient au maître de chargement, qui, à son tour, dépend du responsable de l'approvisionnement du navire, Pieter van Andel. Son travail est d'autant plus difficile que certaines cargaisons sont étiquetées en kilogrammes et en litres, et d'autres en onces et en pintes. L'on s'attendrait également à ce que la cargaison du navire soit fermement arrimée. Au milieu des allées et venues des porte-palettes, Pieter explique pourquoi ce n'est pas le cas : « Le navire est si grand qu'il bouge très peu en mer. Et nous évitons toujours le mauvais temps. Après tout, quel plaisir y a-t-il à peiner au milieu d'une tempête avec 2 500 âmes à bord ? »

QUEL PLAISIR Y A-T-IL À PEINER AU MILIEU D'UNE TEMPÊTE AVEC 2 500 ÂMES À BORD ?

Chaque jour, les clients consomment jusqu'à 8 000 œufs, 900 kg de viande et 400 kg de poisson et coquillages. Des milliers de kilos d'oranges, de poires, de fruits exotiques et de bananes attendent toujours le chargement sur le quai. Ananas, melons, la liste est infinie : tout est frais et attend de monter à bord. Sans oublier les milliers de kilos de légumes qu'Ashley Duff et son équipe utilisent. Et les 800 kilos de farine nécessaires non seulement pour le pain, mais également pour les gâteaux, les pâtisseries et bien plus encore. La liste se poursuit : pâtes, riz, pommes de terre ; gallons de vin, bière, Coca-Cola et jus de fruits ; les meilleurs champagnes et whiskeys.

Audrey de Vette, directrice de HZ Logistics



À PROPOS DE H.Z. LOGISTICS

H.Z. Logistics est une entreprise de logistique qui propose des services complets de transport routier international et intermodal dans plusieurs pays. H.Z. dispose également d'une unité distincte pour les services de transport spéciaux et est l'un des principaux acteurs de l'approvisionnement de navires.

350 camions

principalement DAF

455 unités

tractées

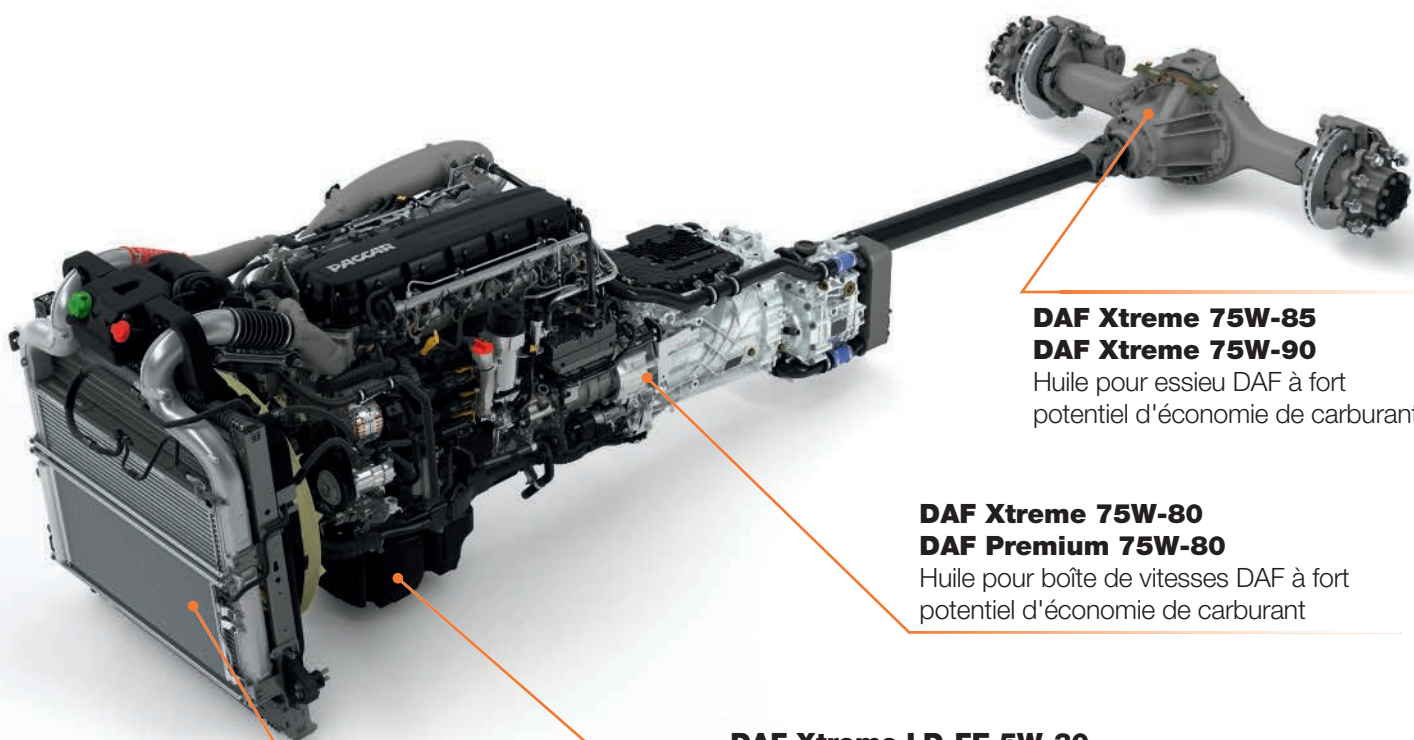
900 personnes

Siège social aux Pays-Bas

Quatre sites en Europe : Angleterre, Roumanie, Pologne et Autriche

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 CO₂ 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



« Ce que vous voyez ici est en fait la fin d'une gigantesque chaîne logistique », explique Audrey de Vette, propriétaire et directrice, avec son frère, de l'entreprise de transport néerlandaise H.Z. Logistics à De Lier. L'entreprise s'occupe de toutes les exigences en matière de transport maritime européen pour HAL. « Le meilleur de la logistique hollandaise, et nous en sommes fiers : un transporteur néerlandais qui s'occupe de tous les besoins d'une société maritime néerlandaise. Et, qui plus est, avec des camions néerlandais, car la plupart de notre flotte provient de DAF. » H.Z. garantit que tout ce dont un navire de croisière HAL a besoin en termes de produits alimentaires et d'hôtellerie est prêt et attend sur le quai au moment où le navire arrive. « C'est beaucoup plus compliqué que d'approvisionner un supermarché, par exemple. C'est une question d'exactitude et de diversité, et il n'y a absolument pas de marge d'erreur », explique Audrey. « Il s'agit de savoir précisément ce que HAL exige en termes d'approvisionnement. Nous devons nous assurer que les marchandises sont livrées au bon port, exactement au bon moment. Le processus implique de nombreux documents douaniers et le scellage des camions. Il y a donc beaucoup de documents. » La plupart des marchandises proviennent d'Europe. « Mais nous gérons également des produits venant des États-Unis », explique Audrey. « Ces marchandises arrivent dans des conteneurs que nous devons ensuite récupérer et livrer. » H.Z. travaille en collaboration avec le cabinet logistique Frigo à Breda à cet effet. « Les fournisseurs envoient la majorité de leurs marchandises à Frigo, où elles sont combinées en charges que nous pouvons récupérer pour le transport. Cela dit, la responsabilité des marchandises nous incombe, car nous devons nous assurer que chaque fournisseur livre exactement ce qui a été commandé. Nous récupérons nous-mêmes certains produits provenant de Hambourg et d'Italie. »

Pour H.Z., il s'agit d'un travail saisonnier qui s'étend de mars à octobre. Après quoi, les navires de croisière partent pour des endroits plus ensoleillés. Cela ne rend cependant pas le travail moins compliqué. « Par exemple, nous ne savons jamais exactement quelle capacité de chargement nous devons réserver. Tout ce que nous savons vraiment, c'est à quels ports et quand nous devons livrer. Et comme le dit le chef Duff : les clients ne doivent jamais manquer de quoi que ce soit. Jamais ! » ■



**CHAQUE PALETTE EST
CONTRÔLÉE POUR LA
DROGUE ET LES EXPLOSIFS**



GRÂCE À DAF, NOUS FOURNISSONS UNE LOGISTIQUE PERSONNALISÉE FIABLE ET SÛRE À DES COÛTS AUSSI BAS QUE POSSIBLE



« UNE LOGISTIQUE FIABLE À MOINDRE COÛT ».

Jan Arnet, PDG du groupe Bertschi AG

« LORS DE LA PLANIFICATION, JE SAIS QUE JE PEUX COMPTER SUR LES CAMIONS. »



Jan-Hendrik Bork,
planificateur chez Bertschi

« LES CAMIONS DAF SONT LÉGERS. »



Ueli Bruder,
responsable du département technique

« J'ADORE DAF ET JE NE VOUDRAIS PAS CONDUIRE AUTRE CHOSE. »



Berthold Winkler,
chauffeur



Bertschi AG, basée en Suisse, transporte des produits chimiques spéciaux dans le monde entier par la route, l'eau et le rail. Des véhicules légers et fiables sont indispensables pour le transport de conteneurs et de marchandises en vrac. Avec DAF, Bertschi a trouvé le partenaire idéal. Depuis de nombreuses années, la majorité des véhicules de la flotte de Bertschi, soit plus de 1 100, ont été des camions DAF.

Avec 1 100 camions, 1 400 remorques et châssis porte-conteneurs, et plus de 35 000 conteneurs pour le transport intermodal, Bertschi AG est un acteur majeur dans le domaine du transport de conteneurs et de vrac. Jan Arnet, PDG du groupe Bertschi AG : « Nos clients attendent une logistique sûre et fiable adaptée à leurs besoins, au coût le plus bas possible. Et c'est ce que nous leur offrons en leur proposant la solution de transport adaptée. Nous privilégions le rail pour les très longues distances, en utilisant des camions vers et depuis les terminaux ferroviaires. »

« Dans notre secteur, la fiabilité des livraisons est d'une importance capitale », déclare Jan-Hendrik Bork, planificateur chez Bertschi, responsable du transport de produits chimiques spéciaux. « Je n'ai eu que des expériences positives avec DAF : nous pouvons compter sur les camions. Un tel niveau de certitude est un avantage majeur lors de la planification du transport. »

Ueli Bruder est responsable du département technique de Bertschi dans la ville suisse de Dürrenäsch : « Un faible poids du véhicule est une condition préalable au transport des conteneurs, car tout tourne autour de la charge utile. La fiabilité des camions est également cruciale. Nos camions DAF répondent à ces conditions et nous avons

trouvé un partenaire extrêmement fiable chez DAF. Nous commandons des camions DAF pour répondre à la spécification européenne ADR, puis nous les adaptions au pays où ils seront utilisés dans nos propres ateliers. »

Une faible consommation signifie non seulement une réduction des coûts, mais également une réduction des émissions de CO₂, qui s'intègre parfaitement à la philosophie de Bertschi AG. Ueli Bruder : « DAF a mis en œuvre un grand nombre de solutions innovantes pour réduire la consommation de carburant, qui se sont avérées très bénéfiques dans la pratique. En choisissant la solution de transport la plus appropriée, nous réduisons les émissions de CO₂ d'environ 200 000 tonnes par an. Pour le transport routier, nos camions DAF Euro 6 offrent d'énormes avantages en termes de consommation de carburant et d'émissions de CO₂. »

Les camions DAF sont non seulement populaires auprès de la direction, mais ils ont également été très bien reçus par les chauffeurs. Berthold Winkler, chauffeur : « Le DAF est extrêmement confortable, surtout avec la cabine à suspension pneumatique. Il est également agréable et silencieux. Le camion fonctionne très facilement et sereinement, et je trouve que la maniabilité est excellente. J'adore ce DAF CF et je ne voudrais pas conduire autre chose. » ■



DAF TRUCKS OUVRE UNE NOUVELLE CONCESSION À PARIS

DAF Trucks a ouvert une nouvelle concession à la pointe de la technologie au nord de Paris. Le nouveau site DAF Trucks Paris, situé à Louvres, est stratégiquement situé à proximité des plus grands centres logistiques et des principaux itinéraires de transport nationaux et internationaux : la majeure partie des transports nationaux et internationaux nord-sud depuis la Scandinavie et le Benelux traverse cette région.

« La nouvelle concession DAF Trucks Paris Nord représente une expansion majeure de notre réseau de distributeurs professionnels en France », déclare Richard Zink, membre du Conseil d'administration de DAF Trucks et responsable du marketing et des ventes. « Le site est stratégiquement situé au nord de la ville et offre un excellent service non seulement aux clients DAF de la région parisienne, mais également à tous les transporteurs qui passent par la ville sur leurs itinéraires internationaux. L'ouverture de DAF Trucks Paris Nord est importante pour améliorer encore le succès de DAF en France. »



CAMIONS DAF FIRST CHOICE D'OCCASION COUVERTS PAR UNE GARANTIE COMPLÈTE

Chaque véhicule d'occasion First Choice de DAF Trucks ayant moins de quatre ans est désormais fourni avec une garantie constructeur complète de série, sans limite de kilométrage.

DAF First Choice est l'indicateur de qualité sous lequel DAF propose des camions presque neufs. Ces camions DAF ont moins de cinq ans, n'affichent pas plus de 600 000 kilomètres au compteur, semblent neufs et ont également un historique d'entretien entièrement documenté. De plus, ces camions First Choice ont passé plus de 200 contrôles afin de garantir leur état technique optimal et leur fiabilité maximale, ce qui garantit un temps de fonctionnement optimal.

Les camions DAF First Choice de moins de quatre ans bénéficient désormais d'une garantie constructeur complète de 12 mois de série, qui couvre également toutes les options d'usine. Les camions First Choice âgés de quatre à cinq ans sont fournis avec une garantie de 12 mois sur la chaîne cinématique.



LE DAF CF REMPORTE LE TITRE DE « CAMION DE CONSTRUCTION DE L'ANNÉE » LE DAF LF COURONNÉ « CAMION LÉGER DE L'ANNÉE » EN RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

La série LF de DAF Trucks a été couronnée « Meilleur camion léger de l'année » en République tchèque. Les opérateurs et chauffeurs ont élu le DAF LF comme leur camion de distribution préféré grâce à « son excellent design, sa visibilité, et ses coûts d'exploitation extrêmement faibles ». En outre, le DAF CF Construction a été récompensé comme le « Meilleur camion de construction de l'année » pour « sa robustesse, ses charges utiles élevées et ses faibles coûts d'exploitation ».



Les TOP CZECH TRANSPORT 2019 Awards sont une initiative du magazine TRANSPORT a LOGISTIKA CZ et des trois associations de transport tchèques ČESMAD Bohemia, Svaz Spedice a Logistiky ČR et Česká Logistická Asociace. Michal Štengl, rédacteur en chef du magazine TRANSPORT a LOGISTIKA et président du jury, a déclaré : « DAF a convaincu ses clients qu'il fabrique les meilleurs tracteurs du marché. Avec les séries LF et CF Construction, il prouve également sa position de leader dans d'autres segments. »

100 000E NOUVEAU DAF CF ET XF

DAF Trucks à Eindhoven a récemment vu le 100 000e camion CF et XF nouvelle génération quitter sa chaîne de production. C'est la première fois dans l'histoire de l'entreprise que le 100 000e modèle d'une série est atteint aussi rapidement. Le 100 000e véhicule a été livré de manière festive à Groep Gheys à Mol, en Belgique. « Nous avons une longue histoire avec DAF Trucks », a déclaré Luc Gheys, copropriétaire, « Le premier camion que mon père a commencé à utiliser au milieu des années soixante était un car DAF converti en camion de déménagement. » Les premiers véhicules CF et XF de la génération actuelle sont en production depuis juillet 2017. Depuis, pas moins de 100 000 unités ont été produites chez DAF Trucks à Eindhoven et à Leyland Trucks en Grande-Bretagne.



LE DAF CF ELECTRIC INNOVANT REMPORTE LE GREEN TRUCK AWARD

Le DAF CF Electric a reçu le prix Green Truck Logistics Solution 2019. À la veille du salon Transport Logistic de Munich, en Allemagne, les principaux magazines commerciaux VerkehrsRundschau et TRUCKER ont également salué Contargo, le réseau logistique de conteneurs hinterland, qui a permis aux premiers DAF CF Electric d'être opérationnels en Allemagne. Ces véhicules d'essai sur le terrain entièrement électriques collectent et livrent des conteneurs au port intérieur de Duisburg, en Allemagne. Le « Green Truck Logistics Solution Award » est une récompense prestigieuse pour le déploiement de technologies prometteuses pour une logistique durable et innovante dans toute l'Europe.



Les deux camions DAF entièrement électriques de la filiale Contargo de Rhenus font partie d'un essai complet sur le terrain de plusieurs camions en Europe et des premiers CF Electric mis en service en Allemagne. Le DAF CF Electric est un tracteur 4x2 100 % électrique développé pour des opérations allant jusqu'à 37 tonnes dans des zones urbaines où les remorques à simple ou double essieu sont la norme. Le véhicule est basé sur le DAF CF, avec un entraînement entièrement électrique utilisant la technologie E-Power de VDL. Au cœur de son groupe motopropulseur intelligent se trouve un moteur électrique de 210 kW alimenté par des batteries lithium-ion d'une capacité totale actuelle de 170 kWh. Le CF Electric dispose d'une autonomie allant jusqu'à 100 kilomètres, en fonction du poids de sa cargaison, ce qui le rend idéal pour un transport sans émission de gros volumes dans les zones urbaines. Les batteries disposent d'une fonction de charge rapide de 30 minutes, tandis qu'une charge complète ne prend qu'une heure et demie.

DAF CF PURE EXCELLENCE

Hautes performances Charge utile élevée



Le New DAF CF FAD 8x4 atteint le plus haut niveau d'excellence dans le secteur de la Construction et du BTP. La chaîne cinématique a été renforcée pour faire face aux terrains les plus difficiles. Grâce à un poids mort bas et à de nombreuses variantes de châssis, il permet d'accroître la Charge Utile et de s'adapter aux pires conditions de travail. Avec une efficacité énergétique inégalée sur le marché il réduit les coûts d'exploitation. Enfin, comme tous les véhicules DAF, le New DAF CF FAD offre un confort inégalé pour le conducteur et une grande facilité de carrossage.