

DAF CF85 460 FAD 8X4 460

# Besoin de défis

Début 2007, à peine un an après le lancement des nouvelles séries CF, des versions supplémentaires sont venues renforcer la gamme, et concernaient principalement le domaine du chantier. Une corde de plus à l'arc de cette gamme très polyvalente.

Le véhicule testé se présentait en configuration 8x4, dénommée FAD chez le constructeur. Hors des sentiers battus, l'équipement est donc en conséquence. Si on ne remarque pas que l'essieu avant a été relevé de 50 mm, on note par contre la tôle de protection du radiateur dont l'épaisseur est passée de 3 à 5 mm afin de garantir une résistance optimale aux chocs. Dans la même zone, un étrier de marchepied, escamotable et dissimulé sous le pare-chocs en acier, peut être abaissé et ainsi permettre au chauffeur de nettoyer son pare-brise. Une poignée supplémentaire, présente sur le dessus de la calandre lui permettant de se tenir de façon efficace.

Au niveau fonctionnel, un emmarchement latéral discret permet, en relais des poignées sur le toit, de surveiller rapidement le chargement du véhicule. Le chauffeur quittant son poste de conduite a donc un accès direct derrière sa cabine, en toute sécurité.

## Talentueux moteur MX

**Chaîne cinématique.** Le DAF CF, dans sa version 85, est animé par le moteur Paccar MX de 12.9 l de cylindrée. Classique 6 cylindres en ligne, il développe quatre puissances qui vont de 360 à 510 ch, en passant par 410 et 460 ch. Toutes sont atteintes sur une plage de 1500 à 1900 tr/min. Les valeurs de couple sont de respectivement 1775, 2000, 2300 et enfin 2500 Nm. Déjà disponible dès 1000 tr/min, ce couple reste permanent jusque 1400 tr/min. Inutile de dépasser ce régime puisqu'il n'y a plus rien à gagner.

La force disponible c'est une chose, les capacités de ralentissement et de freinage, surtout dans des chantiers ou des carrières, en sont une autre. Pour ce faire, le frein moteur, baptisé MX Engine Brake, développe non moins de 325 kW de retenue (442 ch) à 2100 tr/min. Un grand pas en avant qui fait oublier l'ancien DEB et ses pâles performances (316 ch 2400 tr/min).

Il est bien loin le temps où les boîtes automatisées étaient l'apanage des véhicules grands routiers. Ces dernières se sont en effet imposées dans des secteurs jusqu'alors peu concernés, comme ceux de la distribution ou du chantier / BTP. Au départ d'un système classique, en l'occurrence la version route, la boîte peut être basculée en mode chantier, et développer une programmation propre à ces nouvelles conditions de travail. Cela se traduit par des changements de vitesses plus rapides et des régimes moteurs plus élevés.

Ce changement de mode n'est pas contraignant vu qu'il s'opère d'une simple pression sur le bouton poussoir présent au tableau de bord, un témoin lumineux sur la console centrale indiquant au chauffeur que le mode 'off-road' est actif.

**Ergonomie et confort.** A travail particulier, matériel adapté. Pour accéder à bord, la première marche à gravir est logiquement flexible et suspendue, le but étant de résister aux chocs. Cette première marche trône à 420 mm du sol, tandis que la deuxième, solidaire du châssis, est située à 680 mm du sol. Le seuil d'emmarchement total se situe dès lors à plus de 1300 mm.



*Une console certes moins moderne que d'autres, mais dont la simplicité est souvent appréciée.*



A travail particulier,  
matériel particulier ...  
et adapté !

## FICHE TECHNIQUE

<b>Moteur</b>	
Type	PACCAR MX 340
Niveau Euro	EEV (Filtre à particules)
Configuration	6 cylindres en ligne
Injection	Unité de pompe électronique rampe double
Alésage x course	130 x 162 mm
Cylindrée	12900 cc
Taux de compression	16,4 à 1
Puissance maxi	462 ch
Régime moteur	1500 - 1900 tr/min
Couple maxi	2 300 Nm
Régime moteur	1000 - 1410 tr/min
<b>Embrayage</b>	
Type	Monodisque à sec
Caractéristiques	Assistance pneumatique & Servo à réglage automatique.
Diamètre	430 mm
<b>Boîte de vitesses</b>	
Type	ZF AS Tronic
Rapports	12
<b>Essieu AV</b>	
Type	2 x 186 N
Capacité	2 x 9000 kg
<b>Essieu AR</b>	
Type	trpzm HR1 355T
Réduction	4,49
Capacité	2 x 13000 kg
<b>Direction</b>	
Caractéristiques	TRW à circuit simple
Diamètre du volant	450 mm
<b>Suspension</b>	
Caractéristiques AV	Lames paraboliques
Caractéristiques AR	Lames paraboliques
<b>Freins</b>	
Caractéristiques	Disques toutes roues
Sécurité	EBS / ABS - ASR
Frein de stationnement	Pneumatique
Frein moteur	MX Engine Brake

Une fois à bord, pas de surprise quant à l'agencement intérieur déjà connu. On remarque évidemment la partie droite du tableau de bord, moins incurvée que sur les modèles XF, tandis que le commutateur de vitesses et le frein de parc sont idéalement présents sur celui-ci.

Impossible de se passer de la présence du tunnel moteur, d'une hauteur de 440 mm et qui, certes plat sur sa largeur, entrave néanmoins sérieusement les déplacements d'un côté à l'autre de la cabine. L'intérieur bénéficie en outre d'un revêtement spécial en vinyle au sol et sur les parois, permettant un nettoyage facile et durable.

En version CF, trois types de cabines sont possibles : Day Cab, Sleeper Cab et Space Cab. La Day Cab est la plus adaptée en version porteur, puisqu'il n'y a pas besoin de couchage. De toutes façons, ce serait au préjudice de la charge utile, et donc au détriment de la rentabilité. Cette version offre une hauteur intérieure de 1600 mm, pour un volume total des espaces de rangements de 130 l.

**Impressions de conduite.** Nous ne reviendrons pas ici sur la qualité et l'ergonomie du poste de conduite, très bonne, ni sur la qualité de fabrication. Il est vrai que l'apparence de la console centrale est un peu rétrograde en regard d'autres constructeurs, mais sa simplicité plaît toujours à beaucoup.

Sur un parcours routier, entre la Baraque Fraiture et la carrière de Heyd, la souplesse de la conduite ne trahit pas les particularités d'un 8x4, grâce entre autre au confort de conduite et à la bonne insonorisation. Mais le premier carrefour rappelle au chauffeur qu'il n'est pas au volant d'un tracteur 4x2, ne fut-ce que sur la plan du rayon de braquage ! Le rétroviseur angle mort est bien positionné (assez haut), et

la visibilité générale est donc bonne. Certes, le pare-soleil idéal serait d'un seul tenant, mais deux parties valent mieux que trois.

Très vite, un premier constat s'impose lorsque le camion roule sur sol stabilisé : les franchissements et autres obstacles ne requièrent au final pas le passage en mode chantier. Le régime normal (couple maximum) offre la puissance au véhicule, la vitesse (fonction de la puissance) n'étant pas ici nécessaire. De même, lors des descentes, parfois douces mais longues, ou courtes mais avec une déclivité de 14 %, le frein moteur propose déjà 220 kW (300 ch) à 1500 tr/min.

**Performances.** Depuis sa sortie, le moteur Paccar MX a eu maintes occasions de prouver ses excellentes performances, en témoignent encore celles réalisées au Test des 1000 Points à la fin de l'année 2008. Au-delà des nombreux tests réalisés sur route, l'occasion de se faire une opinion en terrain accidenté était forcément la bienvenue.

Suite à cette prise en mains, au contraire des tests routiers, un relevé de la consommation d'AdBlue et de carburant eut été sans intérêt malgré qu'il soit possible de maîtriser ce dernier point en chantier. Dès lors, un réservoir d'une capacité de 300 litres représente un bon compromis entre autonomie et tare totale maîtrisée.

**Conclusion.** Après un test en version tracteur routier, très concluant, c'est au tour d'une version moins commune de se présenter à nous. Au-delà de ce qui est déjà connu, ce sont à nouveau les performances du moteur MX qui sont mises en avant, et le moins que l'on puisse dire, c'est que ce dernier aime les défis !

Texte et photos :  
Pierre-Yves Bernard

## QUALITÉS ET DÉFAUTS

