

DAF CF85.460 SC EURO 5

# Une valeur sûre

Dans la foulée de son aîné le XF105, présenté en grandes pompes fin 2005 à domicile au RAI, les gammes CF et LF ont également été remises au goût du jour début 2006. Certes le CF, au contraire de ses deux frères, n'a jusqu'à ce jour jamais été récompensé par un titre tel celui du 'Truck of the Year'. Ceci ne l'empêche pourtant pas de posséder de nombreuses qualités, dont le moindre n'est certes pas son poids à vide.

*Comme ses concurrents,  
le CF se décline en trois versions de cabines.*



**Chaîne cinématique.** Les différentes versions du CF forment une gamme complète, avec des motorisations allant de 250 à 510 ch. Trois modèles sont ainsi représentés : le CF65, équipé du moteur Paccar GR de 6,7 l, avec en sortie 220, 250 et 280 ch. Ensuite, le CF75, et son Paccar PR qui passe à 9,2 l et qui propose 250, 310 et 360 ch. Enfin, communément au XF, le CF85 reçoit le Paccar MX de 12,9 l, et ses puissances de 410, 460 et 510 ch, mais aussi la version de 360 ch du moteur PR, afin de faire le lien avec les modèles précédents.

Ces quatre puissances sont atteintes à 1500 tr/min tandis que les valeurs de couples (1775, 2000, 2300, 2500 Nm) sont disponibles sur une plage de 1000 à 1410 tr/min. Le moteur Paccar MX, qui a été entièrement développé et produit chez DAF Trucks à Eindhoven, est un six cylindres en ligne, de 4 soupapes par cylindre. Bénéficiant des dernières technologies, il est plus léger et possède

30% de composants en moins. Sur le plan économique, la première révision générale est ambitieusement annoncée après 1,6 millions de km.

Le frein moteur, désormais baptisé MX Engine Brake, peut enfin, mais à juste titre, être considéré comme vraiment efficace. Les prestations actuelles sont déjà de 272 ch à 1500 tr/min pour une retenue maximale de 435 ch à 2100 tr/min. Ceci tranche nettement avec l'ancien DEB qui se contentait de 316 ch à 2400 tr/min. Le choix d'un ralentisseur supplémentaire reste évidemment possible (Intarder). Au niveau de la transmission, si le CF peut recevoir des boîtes manuelles à 8, 9 ou 16 rapports, c'est de façon plus commune la boîte automatisée As-Tronic de la deuxième génération (fournie par ZF) qui est de plus en plus de mise.

### Une esthétique uniforme

**Aspect extérieur.** On entend souvent dire qu'au-delà des dimensions, tous les DAF se ressemblent.

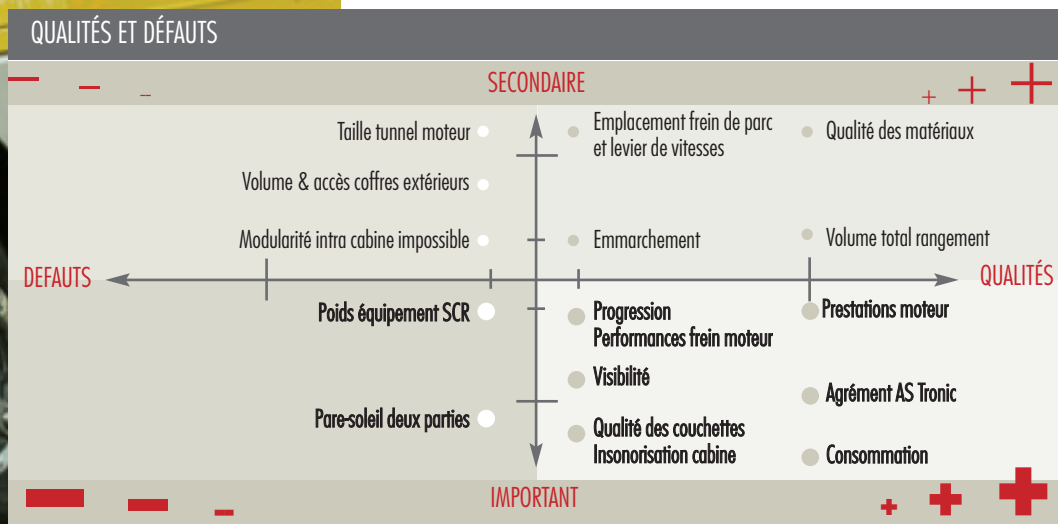
C'est un peu vrai, et les stylistes de DAF appliquent régulièrement à une gamme une recette développée pour une autre. Il en va ainsi d'une évolution récente qui donne un réel cachet au modèle CF : les phares longue portée insérés dans le pavillon supérieur de la cabine, copiés sur le modèle XF. Pratiques à l'usage, ils ont l'avantage du look mais aussi, en se fondant dans la carrosserie, d'éviter la surconsommation liée aux équipements additionnels classiques.

**Ergonomie et confort.** Comme ses concurrents, le CF se décline en trois versions de cabines : courte, couchette ou couchette cabine surélevée (Space Cab), cette dernière étant clairement dédiée au travail sur de longues distances. L'agencement intérieur du CF est quasi identique à celui du XF, à la différence du tunnel moteur. Réduit de 330 à 150 mm dans le XF, il reste de 440 mm dans le CF. C'est toujours trop haut certes, mais néanmoins dans la norme des autres véhicules de ce type.

D'ailleurs, avec une hauteur intérieure maximale de 2230 mm devant les sièges, 1790 mm restent donc disponibles au milieu de la cabine, ce qui est souvent suffisant. A titre de comparaison, les chiffres sont de 1885 / 1735 mm dans le XF Space Cab et de 2255 / 2105 mm en version Super Space Cab. La largeur (hors tout et intérieure) est un autre facteur intéressant à confronter : 2490 / 2245 mm dans le XF, et 2260 / 2110 pour le CF.

L'accès au poste de conduite se fait via deux marches, pour une hauteur totale d'embranchement de 1185 mm, contre 1475 mm pour le XF. A l'intérieur, on découvre des tons de gris / sable qui évolueront malgré tout dès 2009. Le volant à quatre branches larges abrite dans sa partie supérieure bon nombre de fonctions rapidement accessibles.

La planche de bord, dont la partie droite est moins incurvée que dans le XF, accueille désormais le frein de parc et le commutateur de vitesses. Dans les parages, le gros



**BILAN CHIFFRÉ**

	Topographie	Vitesse moyenne km/h	Consom. moyenne l/100 km	Quotient (résult. eco)	
Barchon - La Sentinelle	174,9 km	Autoroute avec légères côtes	88,20	25,65	3 440
La Sentinelle - Reims	196,3 km	Autoroute avec légères côtes	87,00	28,53	3 050
Reims - Berchem	205,7 km	Autoroute avec fortes côtes	85,20	32,53	2 620
Berchem - Barchon	172,6 km	Autoroute avec fortes côtes	85,20	31,73	2 690
<b>TOTAL</b>	<b>749,5 km</b>		<b>86,40</b>	<b>29,65</b>	<b>2 910</b>
Temps :	Beau & sec : Min 13° - Max 24°				
Note :	Test le 15 juillet 2008				



LA CABINE EN SEPT POINTS



L'air de famille avec les autres modèles ne se discute pas.



Les longues portées insérées dans le toit sont jolies, utiles et sans surconsommation.



Plus de 900 l de volume de rangement, de quoi satisfaire les chauffeurs longue distance.



Deux couchettes de qualité, un des points forts du CF.

bouton de l'ordinateur de bord est quant à lui toujours présent. Bien que les six fonctions déjà activables à partir du volant soient pertinentes, on regrette que celles de l'ordinateur n'y trouvent pas place. Le système actuel, malgré la bonne lisibilité, n'est pas des meilleurs.

**Un volume de rangement incroyable**

Dans le CF, les rangements à portée de mains sont bien suffisants et prennent place principalement au milieu de la console centrale, au travers d'un espace muni d'un tapis anti-dérapant et d'un vide-poches profond juste au-dessus du tunnel moteur. Quand on parle du volume total, en ce compris les armoires frontales au-dessus du pare-brise ou encore les possibilités sous la couchette, on croit rêver puisque celui-ci est de plus de 900 litres en version Space Cab! (130 l en cabine courte et 380 l en cabine couchette).

Le CF n'a à ce sujet de leçon à recevoir de personne, même si le seul bémol concerne les coffres extérieurs. Certes, ils ont le mérite d'exister et de pouvoir accueillir malgré tout quelques objets sales (gants, sangles,...), mais ils restent très limités. La taille de la porte extérieure laisse pourtant espérer un potentiel plus grand... jusqu'au moment où elle est ouverte : l'entrée est en entonnoir et donc réduite.

DAF n'a pas transigé au chapitre du repos du chauffeur. Ici, le dilemme entre un grand lit confortable ou un espace derrière le chauffeur qui offre des possibilités d'aménagements divers et de modularité n'est

pas d'actualité. Les dimensions de la couchette inférieure sont de 2020 x 730 x 120 mm. En option, un matelas Xtra Comfort, épais de 150 mm garantira un repos de grande qualité à son utilisateur. La couchette du haut n'a d'ailleurs rien à lui envier : 2050 x 700 x 120 / 150 mm. A noter que les matelas sont d'un seul tenant.

**Performances intéressantes**

**Performances et consommation.**

Pour lancer ce chapitre, rappelons nous l'évolution chiffrée liée à l'avènement du moteur Paccar MX. Ainsi, si d'une part la puissance du CF85.460 est de 20 ch inférieure à son prédécesseur (480), d'autre part (et c'est sans doute le plus important) le couple est quant à lui supérieur de 200 Nm (2300 / 2100). Les chiffres obtenus au bout du test sont les suivants : 29,65 l/100 km pour une moyenne horaire de 86,40 km/h. Le grand frère XF105, également en version 460 ch, avait consommé quasi un litre de plus (30,52 l), même si la quatrième étape avait été chaotique à cause de travaux autoroutiers.

Le poids total du tracteur joue ici évidemment son rôle. Avec le XF, les travaux avaient aussi eu raison de la vitesse moyenne, avec 84,11 km/h. Enfin, une dernière comparaison avec un moteur Euro 3 est possible, en l'occurrence le XF95.430 : 31,52 l et une vitesse de 88,25 km/h... sans travaux.

Si on analyse plus en profondeur les résultats intermédiaires, on constate à nouveau que le DAF est réellement fait pour travailler. Les chiffres des étapes plus faciles sont d'ailleurs moins bons que chez les

concurrents. Par contre, quand le relief augmente les contraintes, les chiffres sont meilleurs.

Nous avons noté les résultats suivants pour la consommation d'AdBlue : consommation totale de 9,10 l, ce qui donne 1,23 l / 100 km et 4 % par rapport au volume de carburant. Le XF avait à ce niveau fait un peu mieux : 8,2 l, ce qui donnait 1,11 l pour 100 km et un ratio de 3,64 %. Des chiffres plus proches de ceux annoncés en Euro 4 qu'en Euro 5.

**Impressions de conduite.**

Après un accès aisé à bord, le chauffeur habitué de la marque retrouve l'environnement des autres membres de la famille DAF. Sans critique, la planche de bord est agréable dans son ensemble, ergonomique et à l'image du reste, profite d'une très bonne qualité de fabrication et de finition.

En route, les qualités telles que l'insonorisation, le confort ou encore la bonne visibilité, ravissent le chauffeur. Au contraire, le pare-soleil fait de deux pièces n'est pas idéal et il est regrettable qu'il ne soit pas d'un seul tenant comme sur le XF.

La présence du tunnel moteur est logique dans cette gamme mais toute diminution de sa hauteur serait la bienvenue et renforcerait ainsi la hauteur intérieure pourtant déjà intéressante. Un détail qui le devient de moins en moins est la lecture de la jauge d'AdBlue. En effet, vu les gros soucis qui attendent ceux qui négligeront de faire le plein d'AdBlue, mieux vaut s'en tracasser via l'écran qui lui est dédié. Quant aux niveaux de pres-

sion des circuits, ceux-ci sont désormais repris dans un même cadran, le niveau indiqué étant le plus bas des deux.

**Un produit ZF à maturité**

Le comportement routier est sain et le confort a bien profité de la version II de la boîte As-Tronic. Au-delà du passage plus rapide des rapports, c'est sans nul doute la souplesse et la douceur qui peuvent être mises en avant. Cela se traduit par exemple de façon flagrante lors d'un démarrage au carrefour, où l'on apprécie que la cabine ne fasse plus de petits bonds en avant. Le relais du commutateur est une manette positionnée à droite du volant. Elle permet une aide proactive, que ce soit pour monter ou descendre de rapport(s), ou de verrouiller momentanément la boîte (via le bouton à son extrémité) pour éviter des changements intempestifs de vitesses.

Enfin, le frein moteur MX Engine Brake est à présent dans la norme des autres avec des prestations de retenue en nette hausse. Par comparaison, l'ancien DEB n'était vraiment pas à la hauteur. L'activation peut se faire via la même manette que celle en relais du commutateur de vitesses ou via une pédale présente à l'avant du pied gauche. Avec la simplicité de la manette, on en oublie d'ailleurs vite la pédale et le mieux pour les descentes est d'utiliser le bouton de programmation au volant, et de laisser faire la technique.

Texte : Pierre-Yves Bernard

Photos : Eric Duckers



Tel le pare soleil latéral, le CF est doté d'équipements parfois réservés aux plus grands.

Les coffres extérieurs existent mais sont vraiment limités en volume.



Le poste de conduite est très agréable et seul le tunnel moteur peut sembler trop présent.

### RÉSULTATS DES TESTS PRÉCÉDENTS

	VITESSE KM/H	CONSOM. L/100 KM	QUOTIENT (RÉS. ECO)
RENAULT PREMIUM 450	82,30	28,90	2 847
VOLVO FH 480	82,79	29,90	2 768
DAF XF105 460	84,11	30,52	2 756
MERCEDES ACTROS 1848	86,27	28,37	3 066
IVECO STRALIS AS <sup>3</sup> 450	82,78	29,12	2 843
SCANIA R480 HIGHLINE	85,33	29,34	2 908
MAN TGA 430 XXL	83,11	30,59	2 716

### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

<b>MOTEUR</b>		<b>ESSIEU AR</b>	
Type	PACCAR MX 340	Type	SR 1347
Niveau Euro	Euro 5	Réduction	2,69
Configuration	6 cylindres en ligne	Capacité	13000 kg
Injection	Unité de pompe électronique-rampe double	<b>DIRECTION</b>	
Alésage x couple	130 x 162 mm	Caractéristiques	TRW à circuit simple
Cylindrée	12900 cc	Diamètre du volant	450 mm
Taux de compression	16,4 à 1	<b>SUSPENSION</b>	
Puissance maxi	462 ch	Caractéristiques AV	Lames paraboliques
Régime moteur	1500-1900 tr/min	Caractéristiques AR	Pneumatique
Couple maxi	2 300 Nm	<b>FREINS</b>	
Régime moteur	1000-1410 tr/min	Caractéristiques	Disques toutes roues
<b>ELECTRICITÉ</b>		Sécurité	EBS / ABS - ASR
Tension de service	24 V	Frein de station.	Pneumatique
Batterie	2 x 175 Ah	Frein moteur	MX Engine Brake
Alternateur	80 A	<b>ROUES ET PNEUS</b>	
Démarreur	6,2 kW	Dimensions jantes	R22.5
<b>EMBAYAGE</b>		Dimensions pneus	295/80R22,5
Type	Monodisque à sec	<b>CABINE</b>	
Caractéristiques	Assistance pneumatique & Servo à réglage automatique	Type	Space Cab
Diamètre	430 mm	Suspension	Mécanique
<b>BOÎTE DE VITESSES</b>		Siège chauffeur	Luxury Air
Type	ZF AS Tronic	Principaux équipem.	Double couchette, siège luxe, coffres de rangement sous couchette et au-dessus du pare-brise, frigo sous le lit, verrouillage centralisé, toit électrique relevable et coulissant, rétros électriques avec dégivrage, lampes de lecture, chauffage cabine, climatisation, ...
Rapports	12		
Réduction 1 <sup>er</sup> rapport	15,86		
Réduction rap. sup.	1,00		
Réduction marche AR	Direct Drive : 14,68 : 1		
<b>ESSIEU AV</b>			
Type	152 N		
Angle de rotation	49°		
Capacité	7500 kg		

### DIMENSIONS ET MASSES

Poids en ordre de marche	7176	Largeur utile	2110
MMA	44000	Hauteur utile	1790/2230
Longueur HT	2200	Emmarchement	410/400/375
Empattement	3600/3800	Couchette du bas	2020x730x150/120
Largeur HT	2450	Couchette du haut	2050x700x120
Hauteur HT	3620	Rangements	900 l

### LES CONCURRENTS

	VOLVO FM Globetrotter Euro 5	SCANIA R440 Highline Euro 5	MERCEDES L 1846 Euro 5	RENAULT Premium 450 Euro 5	IVECO Stralis AS450 Euro 5	MAN TGS 440 XL Euro 5
Type de moteur	6 cyl. en Ligne	6 cyl. en Ligne	V6	6 cyl. en Ligne	6 cyl. en Ligne	6 cyl. en ligne
Cylindrée	cc	12 780	12 700	11 950	10 800	10 300
Puissance	ch	440	440	456	450	440
	tr/min	1400-1800	1900	1800	1900	1500-2100
Couple	Nm	2200	2300	2200	2140	2100
	tr/min	1050-1400	1000-1300	1080	1100-1400	1100-1500
						1000-1400