

DAF CF85.510 EURO 4 FAT

Puissance et retenue

Dans la foulée du renouvellement complet de la gamme DAF, les modèles LF et CF affichent désormais une seule et même identité parallèle au XF105. Certes, comme pour ce dernier, les changements extérieurs sont limités, y compris à l'intérieur de la cabine. C'est donc au cœur de la chaîne cinématique que les changements majeurs prennent place.

Si la famille CF se décline en trois versions, CF65, CF75 et CF85, il en va de même pour la cylindrée des blocs moteurs. De 6.7 l pour le CF65 (220, 250 et 280 ch) à 9.2 l pour le CF75 (250, 310 et 360 ch), on passe ensuite au haut de gamme avec le CF85.

Paccar MX

En effet, celui-ci bénéficie logiquement du nouveau moteur Paccar MX de 12,9 l de cylindrée, développé en propre par le constructeur et qui anime aussi le XF105. Comme pour ce dernier, quatre puissances sont proposées en Euro 4 ou Euro 5 (via le système SCR) et s'échelonnent de 360 à 510 ch avec deux intermédiaires à 410 et 460 ch. Les valeurs de couple sont de respectivement 1775, 2000, 2300 et 2500 Nm sur une plage de 1000 à 1410 tr/min. Seule la version du top à 560 ch n'est pas de la partie, tandis que c'est le contraire pour celle à 360 ch.

De gros efforts ont été apportés au développement du nouveau frein moteur (MX Engine Brake) et les résultats sont là : une puissance de retenue qui atteint déjà 200 kW à 1500 tr/min pour une valeur maximale de 325 kW à 2100 tr/min (442 ch !). Exit donc l'ancien DEB

qui n'apportait pas grand-chose (232 kW / 316 ch à 2400 tr/min). Outre l'ABS, des freins à disques à l'avant et des freins à tambours à l'arrière complètent le rayon sécurité. Enfin, signalons que le véhicule était présenté avec une boîte manuelle à huit rapports, avec dédoublement.

Ergonomie et confort. Propices à un travail journalier, deux marches suffisent pour accéder à bord. La première se situe à 410 mm du sol pour une valeur totale d'embarquement arrêtée à 1.185 mm. A titre de comparaison, ce chiffre passe à 1.475 mm pour le XF105. Les fréquentes montées et descentes trouvent ici un argument de poids au niveau facilité et surtout sécurité.

Une fois à bord, l'air de famille est immédiatement perceptible, surtout dans les tons de coloris et la planche de bord. Quasi conforme à celle du XF, celle-ci présente néanmoins une partie droite moins incurvée vers le chauffeur. Le nouveau volant possède des commandes intégrées tandis que le frein de parc et le commutateur de vitesses en version automatique prennent place sur la planche de bord.

Le tunnel moteur est bel et bien présent et affiche une hauteur



Une puissance peut-être superflue, mais un frein moteur supérieurement puissant caractérisent ce CF85.

de 440 mm. Plat sur sa largeur, il entrave cependant sérieusement les déplacements d'un côté à l'autre de la cabine. Les espaces de rangement à portée de mains sont suffisants et prennent place principalement au milieu de la console centrale, malgré le fait que le bac frigo, devra quant à lui être déposé au milieu de la cabine, ce qui génèrera des risques si on tente une ouverture pendant la conduite.

Trois types de cabines sont disponibles : Day Cab, Sleeper Cab et enfin Space Cab plus volumineuse. La hauteur intérieure flirte avec les extrêmes puisque elle passe de 1,60 m pour les deux premières versions à 2,23 m en Space Cab ! Un troisième siège peut évidemment être ajouté. Le volume total en version cabine courte est de 130 l, passant à 380 en Sleeper Cab et à 900 l dans la Space Cab.

Impression de conduite. En route donc pour une centaine de kilomètres dans la région de la Baraque de Fraiture. Quelques kilomètres suffisent pour apprécier le confort d'une version porteur et remorque, malgré des dimensions intérieures plus réduites. Mais cette cabine est destinée à un contexte journalier. Les autres points forts de la marque sont bel et bien présents et confèrent au chauffeur un agrément de conduite intéressant. Les meilleurs exemples sont la bonne visibilité, l'ergonomie du poste de conduite, la bonne insonorisation ou encore la qualité générale de finition.

Performances. Avec un poids total au sol très proche des 40 t et un moteur développant 510 ch, il ne devait logiquement pas y avoir de problème de performances. Sur la route, ce postulat se vérifie rapidement et on peut même, sans se



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

Type	Paccar MX 375 kW
Niveau Euro	Euro 4 SCR
Configuration	6 cylindres en ligne
Injection	Unité de pompage électronique
Alésage x couple	130 x 162 mm
Cylindrée	12900 cc
Taux de compression	16,5 : 1
Puissance maxi	510 ch
Régime moteur	1900 tr/min
Couple maxi	2500 Nm
Régime moteur	1000 - 1410 tr/min

BÔTE DE VITESSES

Type	ZF 16S2520
Rapports	16
Réduction 1er rapport	13,8
Réduction rapport supérieur	0,84

ESSIEU AV

Type	156 N
Capacité	7,5 t

ESSIEU AR

Type	HR 1355T
Capacité	2 x 10,5 t

SUSPENSION

Caractéristiques AV	Lames paraboliques
Caractéristiques AR	Air

FREINS

Caractéristiques	Avant : disques / arrière : tambours
Sécurité	ABS
Frein de stationnement	Pneumatique
Frein moteur	MX Engine Brake

ROUES ET PNEUS

Dimensions jantes	R22.5
Dimensions pneus	315/80

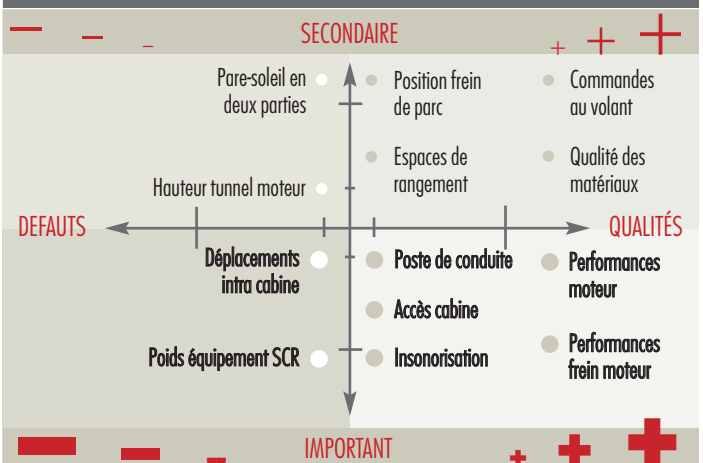
CABINE

Type	Day Cab
Suspension	Mécanique 4 ressorts

DIMENSIONS ET MASSES

Poids en ordre de marche	kg	14200	Largeur utile	mm	2260
MMA	kg	40 000	Hauteur utile	mm	1600
Longueur HT	mm	1770	Emmarchement	mm	1185
Empattement	mm	5000	Couchette du bas	mm	Sans Objet
Largeur HT	mm	2490	Couchette du haut	mm	Sans Objet
Hauteur HT	mm	2685	Rangements	l	130

QUALITES ET DEFAULTS



faire l'avocat du diable, parler de luxe de puissance. Certes, disposer de 510 ch permet de garder une vitesse de croisière élevée, mais une version moins puissante ferait l'affaire aussi !

La première partie du parcours étant composée de longues et parfois fortes descentes, cela tombait à pic pour mettre à l'épreuve le nouveau frein moteur. Impossible de ne pas en apprécier la force de retenue tellement il impressionne. Reste au chauffeur à veiller au régime moteur idéal et à anticiper dans la circulation et la sécurité sera au premier plan.

Dans la deuxième partie, les fortes côtes permettent de profiter de la puissance et du couple. Il apparaît ainsi rapidement que l'homme doit rester humble vis-à-vis de la technologie des boîtes automatiques et que plus jamais il ne pourra concurrencer leur rapidité et leur souplesse. De même, on se passe

vite des demi-vitesses qui sont source de consommation inutile. Un bel exemple est la célèbre côte de la Baraque Fraiture, qui sera franchie à une vitesse de 41 à 44 km/h. A son entame, à quoi bon jouer alors que le passage de vitesses entières convient parfaitement ?

Notons enfin que le réservoir à carburant avait une capacité de 390 litres, ce qui représente un bon compromis entre l'autonomie nécessaire pour une journée de travail et le poids mort.

Conclusion. Profitant pleinement du renouvellement de la gamme et en particulier du nouveau moteur et du frein moteur, le CF prend place dans un segment où un faible poids mort est nécessaire, sans pour autant porter préjudice au cadre de travail agréable.

Pierre-Yves Bernard