

NOUVEAU DAF XF ET DAF XF105-460 ATE

Patience récompensée

Le nouveau DAF XF a gardé le meilleur de son prédécesseur et a amélioré le reste.



Alors que le nouveau DAF XF sera livrable dès le printemps 2013 en version Euro 6, les actuels DAF XF105 se sont offerts une cure d'économie de carburant en version ATe. Le client aura le choix en 2013.

« C'est vraiment un beau camion » est la phrase la plus entendue autour du nouveau DAF XF, tant au salon IAA que lors de notre prise en mains. Au-delà des considérations purement esthétiques (mais c'est vrai qu'il est beau...), la montée à bord met en confiance. Le chauffeur trouve rapidement ses nouvelles marques, puisque l'environnement intérieur n'a pas radicalement changé.

Plus de raffinement

D'emblée, on remarque le nouveau siège, apportant encore plus de confort au chauffeur. Le nouveau volant reprend les fonctions de son prédécesseur, mais avec plus de goût et de raffinement. Les diffé-

rents boutons présents de part et d'autre de la planche de bord sont à présent du style 'berline haut de gamme' comme chez quasi tous les concurrents.

Pour résumer la partie statique, on peut sans hésiter dire ceci : la simplicité, véritable marque de fabrique de DAF et très appréciée des chauffeurs, est toujours bien là. Tous les points positifs déjà connus (espaces de rangement à portée de mains, tablette légendaire...) ont été repris, mais avec des compléments : une petite poubelle bien pratique, des portegobelets ou encore des espaces dédiés aux (bien trop nombreuses) cartes de crédit qui font le quotidien des chauffeurs.

Les dimensions de la cabine ne

changent pas par rapport à l'actuel XF105, et c'est tant mieux puisque l'espace intérieur était l'un des points les plus appréciés des chauffeurs. Autre point fort conservé : le module central qui reste un modèle d'ergonomie.

Vient ensuite le moment de démarrer et de découvrir les nouvelles motorisations Euro 6. Premier coup d'œil dans les rétroviseurs pour un réglage bien nécessaire, et on apprécie tout de suite les vitres latérales à présent d'une seul tenant. Enfin ! C'est une excellente chose pour la visibilité et pour la sécurité, d'autant plus que les rétroviseurs sont mieux positionnés et leurs montants plus fins. L'angle mort est donc réduit, et c'est tout bénéfique pour la sécurité.

Souplesse et silence de fonctionnement

Une fois en mouvement et même si le revêtement routier est parfait,

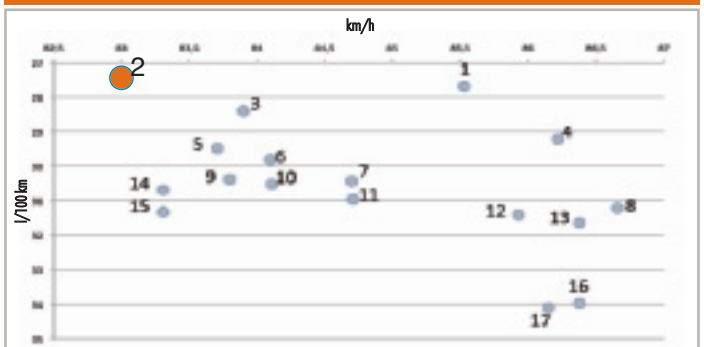
on perçoit tout de suite une amélioration au niveau souplesse, insonorisation et confort en général. Il faudra toutefois attendre un revêtement un peu moins lisse pour juger le nouvel essieu arrière et le concept de suspension Stabilink. Dès les premiers kilomètres, voilà les premiers points attribués par le tout nouvel ordinateur de bord. DAF possède à présent lui aussi un outil digne de ce nom : le DPA (pour Driver Performance Assistant). Moderne, intuitif, facile d'utilisation (beaucoup de symboles au lieu de textes), il apprécie la façon de conduire du chauffeur selon différents critères (anticipation, freinage, ...) et lui attribue une cotation. Même si quelques questions subsistent quant aux critères définis, cela reste un très bon point. Toujours au chapitre des bonnes nouvelles, ajoutons encore que le système EcoRoll fait lui aussi son apparition sur le nouvel XF. Si le

Le DAF XF105 ATe a battu le record absolu de consommation sur notre parcours de test.

(photo Erik Duckers)



COMPARAISON AVEC LA CONCURRENCE



| | Vitesse moyenne km/h | Consommation l/100 km | Eco-quotient |
|---|-------------------------|--------------------------|--------------|
| 1 Mercedes Actros 1845 LS Euro 6 BigSpace | 85,53 | 27,68 | 3,09 |
| 2 DAF XF105 460 Ate | 83,01 | 27,47 | 3,022 |
| 3 Volvo FM11 430 | 83,9 | 28,4 | 2,954 |
| 4 Volvo FH 500 | 86,22 | 29,22 | 2,951 |
| 5 Iveco Ecostralis 440S46 EEV | 83,71 | 29,49 | 2,839 |
| 6 Volvo FM11 410 | 84,1 | 29,81 | 2,821 |
| 7 Scania R440 XPI Topline | 84,7 | 30,43 | 2,783 |
| 8 Mercedes Actros LS 1848 | 86,66 | 31,21 | 2,777 |
| 9 MAN TGX 440 EfficientLine | 83,8 | 30,38 | 2,758 |
| 10 DAF XF105 460 FAN | 84,11 | 30,52 | 2,756 |
| 11 Scania R500 Ecolution | 84,71 | 30,96 | 2,736 |
| 12 Mercedes Axor LS 1843 | 85,93 | 31,41 | 2,736 |
| 13 DAF XF105 510 FAN | 86,38 | 31,65 | 2,729 |
| 14 Scania R480 Topline Euro 6 | 83,31 | 30,69 | 2,715 |
| 15 Scania G400 Ecolution | 83,31 | 31,33 | 2,659 |
| 16 MAN TGX 680 | 86,38 | 33,97 | 2,543 |
| 17 Scania R620 Topline | 86,15 | 34,1 | 2,526 |

principe n'est pas nouveau, il renforce les moyens destinés à limiter la consommation de carburant. Gros bémol cependant, et sans doute parce que ce sont des véhicules de pré-série, le système ne fonctionne pas sans une activation du Cruise Control. On comprend aisément que l'on invite les chauffeurs à utiliser au maximum le Cruise Control pour réduire la consommation, mais ce n'est pas une science exacte, notamment sur les petits et moyens trajets, hors des grands réseaux. On imagine cependant que DAF ne tardera pas à coupler le Cruise Control au GPS, comme d'autres marques l'ont déjà fait avec succès. Mais de manière générale, chaque nouveauté pallie désormais un défaut, une incompréhension, une méconnaissance ou encore une mauvaise habitude du chauffeur.

Nous n'avons évidemment pas encore pu tester le nouveau DAF XF

sur notre parcours d'essai. La première impression laissée par les moteurs Euro 6 est toutefois positive, puisque la plage d'utilisation du couple maxi semble un peu plus large : elle s'étend jusqu'à 1425 t/min, contre 1400 à 1410 auparavant. En matière de consommation, nous devons nous contenter pour l'instant de la promesse faite par DAF de maintenir la consommation au niveau des actuelles versions ATe du XF105 (avec une diminution de la consommation d'AdBlue en prime).

Le lancement de cette gamme ATe fin 2011 a permis à DAF de proposer à son tour un véhicule 'optimisé', que nous avons pu tester et étalonner par rapport à un modèle similaire (puissance, norme Euro, cabine). Au bout des quatre étapes et des 750 km de notre parcours, le verdict final est tout simplement incroyable : les valeurs de référence obtenues avec un XF105 classique



Le nouveau tableau de bord est beaucoup plus lisible que l'ancien, et la qualité perçue des commandes est en progrès.



Grâce à des rétroviseurs aux montants plus fins, la visibilité d'angle est fortement améliorée.

RÉSULTATS CHIFFRÉS

| | DAF XF105-460 SC | | | DAF XF105-460 SC ATe | | |
|--------------|-------------------------|----------------|--------------|-------------------------|----------------|--------------|
| | Consommation (l/100 km) | Vitesse (km/h) | Eco-quotient | Consommation (l/100 km) | Vitesse (km/h) | Eco-quotient |
| Étape 1 | 25,75 | 85,44 | | 23,9 | 84,76 | |
| Étape 2 | 28,07 | 84,89 | | 26,06 | 83,65 | |
| Étape 3 | 34,46 | 84,5 | | 30,07 | 83,33 | |
| Étape 4 | 33,74 | 81,46 | | 29,78 | 80,16 | |
| Total | 30,52 | 84,11 | 2,76 | 27,47 | 83,01 | 3,02 |

sont tout simplement améliorées de 10 %.

Consommation record

Le DAF XF105 ATe enregistre d'ailleurs le meilleur résultat enregistré à ce jour au niveau des tests : 27,47 l/100 pour une vitesse moyenne de 83,01 km/h, contre 30,52 l/100 km et 84,11 km/h de moyenne. Le détail des étapes montre en outre que le gain augmente avec la difficulté du parcours.

Le DAF XF105 ATe est limité à 85 km/h. Cette limitation a ses détracteurs, mais nous ne constatons qu'une différence de 1 km/h sur 750 km. Les sceptiques devront bien admettre que ce malheureux km/h de moins ne représente pas grand-chose eu égard aux nombreux obstacles que l'on peut rencontrer en route. Pourquoi un si faible impact ? Tout simplement parce qu'une puissance de 460 ch ne permet pas de maintenir le 85, a fortiori le 90, lorsque le relief devient très prononcé.

Les arguments de l'ATe sont donc brillants, sans compter que le résultat pourrait encore être meilleur si le véhicule était équipé de la fonction EcoRoll ou encore d'un Cruise Control combiné au GPS.

Le seul domaine où l'ATe aura fait un peu moins bien que le modèle classique est l'AdBlue : 1,37 l de moyenne au 100 km, ce qui donne un ratio de 4,99 % en regard de la consommation de carburant (3,64 % pour le XF105 classique). D'où viennent ces excellents résultats, à part la limitation de vitesse ? D'une combinaison de facteurs :

- l'aérodynamisme de la cabine est très soigné, avec les déflecteurs latéraux, le spoiler de toit et les jupes latérales,
- les pneus à faible résistance au roulement sont de taille 315/70, ce qui diminue la hauteur générale et réduit encore l'impact du vent,
- exit la roue de secours ou encore la visière du pare-soleil qui génère une légère surconsommation.

- le rapport de pont choisi est de 2.69:1, soit un juste milieu,
- le moteur PACCAR MX génère moins de frottements avec de nouveaux pistons et segments de pistons,
- les protections sur le turbocompresseur mais aussi sur le collecteur d'échappement,
- une boîte automatisée AS Tronic à 12 rapports, qui ne supporte aucun passage en mode manuel au-delà de 30 km/h,
- le moteur se coupe automatiquement après 5 minutes de ralenti,
- pas de ralentisseur, mais bien le seul frein moteur MX Engine Brake pour gagner encore en capacité de charge.

Euro 6 = Euro 5 ATe ?

Reste à voir si le nouvel XF tiendra son ambitieuse promesse d'égaliser cette performance. Outre un supplément d'image, de confort et de silence (mais tout a un prix...), il avance tout de même quelques atouts objectifs pour comprimer sa consommation : une cabine plus

aérodynamique, un nouvel essieu arrière, un système de refroidissement qui sollicite moins souvent le ventilateur, la fonction EcoRoll de série, de nouveaux rapports de boîtes de vitesse et l'assistant à la conduite DPA.

Celui-ci sera idéalement utilisé dans le cadre d'une formation à l'éco-conduite. L'EcoRoll, en particulier, est une fonction qui nécessite un minimum de formation. Mais elle est typique de l'évolution de tous les camions modernes : le nouveau DAF XF réduit les écarts de performances entre les meilleurs et les moins bons chauffeurs. Un simple exemple le prouve : la pédale de frein est désormais suspendue. Dans la pratique, cela ne changera les habitudes que pour les chauffeurs qui positionnaient mal leur pied gauche auparavant. C'est heureusement une harmonisation vers le haut, mais que restera-t-il bientôt au très bon chauffeur ?

Pierre-Yves Bernard