

DAF XF 460 SPACE CAB

Fidèle à lui-même

Plébiscité par de nombreux chauffeurs, le DAF XF a connu diverses évolutions dont la dernière en date, dans la foulée du passage à l'Euro 6.

Il est bon de se souvenir que la structure cabine du XF date... de 1996. Depuis, jamais de révolution, mais plusieurs évolutions visuelles qui cachaient pourtant à chaque fois de réelles nouveautés au cœur de la chaîne cinématique. Le passage à l'Euro 6 s'inscrit dans cette logique.

Le nouveau look du XF se traduit au travers des phares, des pare-chocs et de la calandre. Un rapide tour complet du véhicule indique néanmoins à l'œil, averti ou pas, que l'on retrouve les lignes de la cabine précédente. Un petit arrêt à l'arrière de la cabine côté chauffeur permet de découvrir le nouveau système

qui permet d'ajuster le déflecteur de toit. Un exemple en la matière à citer à chaque occasion puisqu'il est non seulement simple et d'autant plus efficace que c'est la première fois que le réglage s'effectue au départ du sol. Comment se fait-il que personne n'y ait pensé avant ?

Habitabilité éprouvée

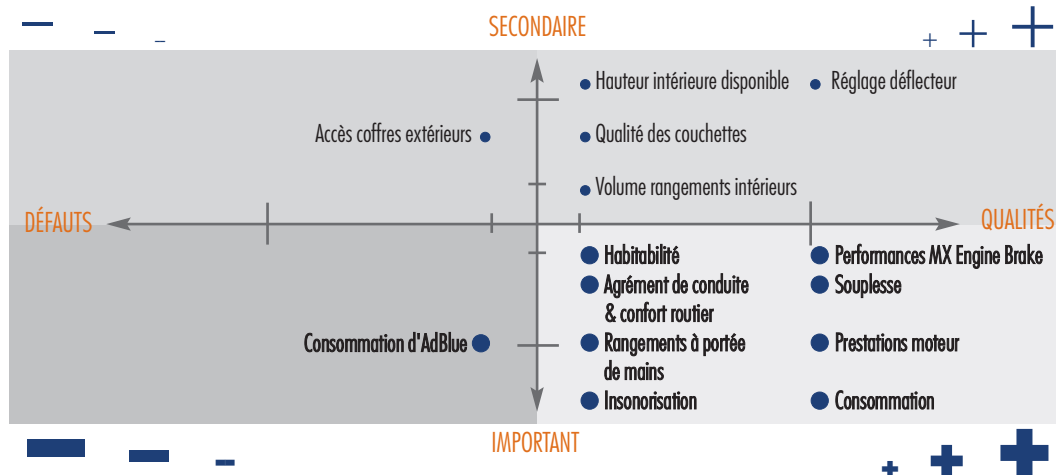
Cabine. Si le seuil d'embarquement s'est élevé de quelques cm pour se situer à 1480 mm, l'accès au poste de conduite se fait toujours via trois marches dont les deux supérieures sont masquées par la porte. Les chauffeurs (et leurs chaussures) apprécient...



Nous avons testé la version Space Cab, sans doute la plus représentative de la gamme XF. Cette dernière propose une hauteur intérieure utile de 1735 mm, hauteur qui passe même à 1885 mm devant les sièges compte tenu de la présence du tunnel moteur. Présence relative (150 mm). Officiellement, ce tunnel moteur doit maintenir propre l'espace de vie du chauffeur, et l'argument est défendable en effet.

A peine à bord, un tour d'horizon périphérique rassurera rapidement les amateurs de la marque puisque l'environnement intérieur n'a pas

QUALITÉS ET DÉFAUTS



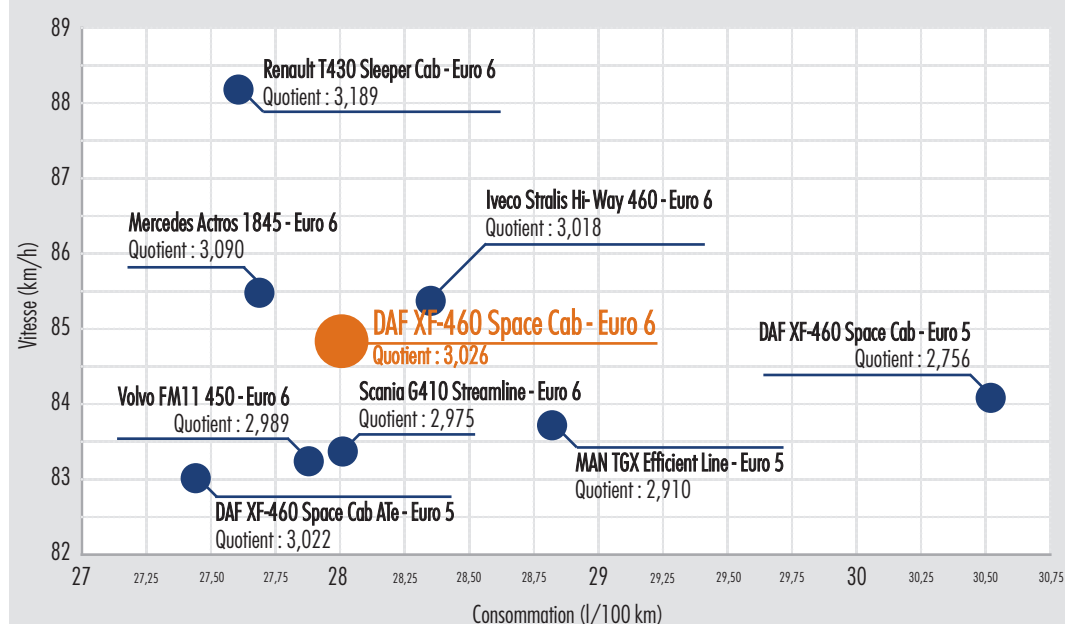
Le DAF XF a su conserver sa simplicité d'utilisation tout en se mettant au goût du jour.



BILAN CHIFFRÉ

		Topographie	Vitesse moyenne	Consom. moyenne	Quotient
			km/h	l/100 km	(résult. eco)
Barchon - Malmedy	40,7 km	Autoroute avec légères côtes	84,28	24,56	3,43
Malmedy - Houffalize	57,6 km	Routes nationales avec relief	87,27	27,03	3,22
Houffalize - Namur	133,6 km	Autoroute avec fortes côtes	85,11	31,85	2,67
Namur - Barchon	64,8 km	Autoroute avec légères côtes	82,13	28,21	2,91
TOTAL	296,7 km		28,01	84,76	0,33
Temps		Beau & sec : Min 15° / Max 19,5°			
Note		Test effectué le 02 octobre 2014			

RÉSULTATS DES TESTS PRÉCÉDENTS



LA CABINE EN SEPT POINTS



Le vitrage latéral d'un seul tenant apporte de la sécurité en plus.



La planche de bord est devenue moderne ... mais en restant simple !



Night Lock : de quoi passer une nuit tranquille.



Plus jamais sans son coach !

radicalement changé. D'emblée, on remarque le nouveau siège, apportant son lot de nouveautés (chauffage, ventilation) qui en augmentent le confort. Le nouveau volant, qui reprend logiquement, mais avec plus de raffinement les différentes fonctions de son prédécesseur : citons notamment celle qui permet de programmer la vitesse en descente, un système simple, mais rudement efficace.

Les différents boutons présents de part et d'autre de la nouvelle planche de bord arborent à présent un style 'berline haut de gamme', tout en restant simples à utiliser.

de crédit qui font le quotidien des chauffeurs.

Au-dessus de la console centrale, les grands espaces alimentent généreusement le volume total de la cabine qui flirte avec les 900 litres. A l'extérieur, les coffres latéraux sont certes de grande capacité, mais leur ouverture n'est pas assez généreuse pour les objets plus volumineux.

Un repos de qualité

Le repos du chauffeur revêt une grande importance aux yeux du constructeur, ce n'est pas nouveau. DAF ne transige donc pas avec ce

Jusque là, la cabine du XF ne nous a pas encore réservé de surprise. Mais les choses changent dès que l'on met le contact. Un nouvel écran de bord ! Quelques kilomètres suffisent à oublier la précédente version, à peine bicolore et dont la manipulation passait par un gros bouton situé à droite sous le frein de parc. A présent, l'écran est moderne, très coloré et intuitif. Grâce aux nombreux symboles en lieu et place des textes, il reste aussi toujours facile d'utilisation.

Cet écran cache aussi un nouveau coach virtuel, baptisé DPA (DAF Personal Assistant). Quel bond en avant ! Le DPA apprécie la façon de conduire du chauffeur selon différents critères (anticipation, qualité du freinage, ...) et lui attribue une cotation. A l'instar des autres systèmes, il s'agit d'un système ludique qui permet vraiment de jouer le jeu de la conduite économique.

Un dernier coup d'œil dans les rétros, et une nouvelle satisfaction se présente : les vitres latérales sont à présent d'un seul tenant. C'est une excellente chose pour la visibilité et donc pour la sécurité, d'autant plus que les rétroviseurs ont été intelligemment repositionnés.

Puissances raisonnables

Motorisation. Chez DAF, le passage à l'Euro 6 s'est fait en douceur, puisque le constructeur pouvait compter sur un bloc éprouvé depuis quelques années aux USA. Le XF est donc propulsé par le Paccar MX de 12,9 l de cylindrée. Il est de conception classique, à savoir un six cylindres en ligne avec 4 soupapes par cylindre.

Contrairement à d'autres constructeurs, DAF est resté aux mêmes puissances disponibles : 410 ch (2000 Nm), 460 ch (2300 Nm - véhicule testé) et enfin 510 ch (2500 Nm). Rien au-dessus ? DAF estime sans doute que la place réservée sur le marché aux grandes puissances n'en vaut pas la peine. Depuis peu, le XF peut aussi être motorisé via un bloc de 11 litres de 400 et 440 ch, qui lui confère un gain de charge utile de 180 kg tout de même.

Freinage. Le MX Engine Brake, apparu en 2005 sur le XF105, avait rapidement séduit ses utilisateurs avec (enfin) des arguments solides : une retenue de 272 ch à 1500 tr/min pour une puissance maximale de 435 ch à 2100 tr/min. Inutile de se rappeler l'ancien système (DEB) qui était plus connu pour son bruit que pour son efficacité (316 ch à 2400 tr/min).

Un nouveau pas a été franchi et le MX Engine Brake génère à présent une puissance de retenue de 490 ch au régime de 2100 tr/min, dont 326 ch sont déjà disponibles au régime de 1500 tr/min. La collaboration avec ZF permet d'offrir en option un ralentisseur d'une retenue de 500 kW (680 ch).

Performances. Après avoir testé tous les autres concurrents, nous étions impatients de mettre le XF-460 à l'épreuve. Précision importante, le système permettant de combiner le Cruise Control avec des données topographiques GPS n'était pas encore disponible. C'est donc en mode 100 % 'humain' que nous pouvons comparer ce XF-460

« Certains chauffeurs se demandent même pourquoi une toute nouvelle cabine serait nécessaire... »

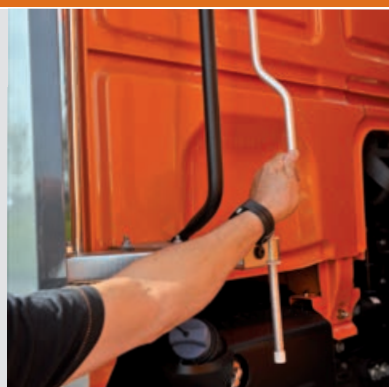
La commande du frein de parc et celle du commutateur de vitesses n'ont quant à elles pas changé de place. Le pare-soleil coulissant d'un seul tenant (idéal quand le soleil vient de droite) fait partie des petits plus qui agrémentent à la vie à bord. Dans le même ordre d'idées, les rangements à portée de mains, prennent place principalement au milieu de la console centrale. Ils sont munis d'un tapis antidérapant, de la célèbre tablette escamotable et comportent un vide-poches profond placé juste au-dessus du tunnel moteur. En complément, une petite poubelle bien pratique est présente à l'arrière droit du siège chauffeur, tandis que le large cendrier cède la place à des porte-gobelets et de petits espaces discrets dédiés aux (parfois trop) nombreuses cartes

point : pas de dilemme entre le grand lit confortable ou l'espace modulaire derrière le chauffeur. Regardez les dimensions de la couchette du bas (2200 x 810 x 15 mm) et même de celle du haut (2050 x 700 x 10 mm)... en précisant que les matelas sont d'un seul tenant. L'accès au lit supérieur se fait via une échelle munie d'échelons plats et donc confortables pour la plante des pieds. La couchette du haut peut être relevée via un ingénieux système baptisé Easy Lift. Cette poignée est également pratique pour sécher un essuie ou un vêtement. Enfin, rappelons l'exclusivité du système de protection contre les intrusions nocturnes : le DAF Night Lock, qui permet au chauffeur de ne pas devoir bricoler une sangle entre les deux portes avant de dormir.



La calandre a logiquement été aménagée pour répondre aux normes Euro 6.

Les rangements à portée de mains ne manquent pas.



Régler son déflecteur ? Simple et sans danger.

au XF-460 Euro 5 et à sa version ATe EEV, dont les cabines étaient identiques.

Notre véhicule d'essai était équipé d'une boîte automatisée ZF, du mode EcoRoll et de la fonction 'Fast Shift' qui permet de passer du rapport supérieur vers le 11ème quasiment sans délai. Par contre, contrairement au modèle ATe, dont il reprend évidemment pas mal de critères destinés à diminuer la consommation, le véhicule n'était pas bridé à 85 km/h.

Le moteur MX-13 développe un couple de 2300 Nm disponible de 1000 à 1425 tr/min. Ce point coïncide au début de la plage de puissance maximale, disponible jusqu'à 1900 tr/min. Avec un rapport de 2,53, le régime est de 1160 tr/min à 85 km/h.

De retour au point de départ après les quatre étapes classiques de notre test, la pompe indique un très bon résultat final de 28,01 l de moyenne. C'est 2,5 litres de moins que la version Euro 5. Par rapport au modèle ATe, le XF-460 Euro 6 s'incline par contre d'un demi-litre aux 100 km, mais avec une vitesse moyenne supérieure.

C'est dans les trois premières étapes que le XF Euro 6 a concédé le plus, mais il s'est imposé dans la dernière, pourtant la plus compliquée au niveau relief.

La vitesse moyenne est très bonne (84,76 km/h), supérieure à celle des deux confrères (84,11 km/h pour l'Euro 5 et 83,01 km/h pour l'ATe, limité à 85 km/h).

En matière de consommation d'AdBlue, avec un total de 9 litres (soit 1,22 l / 100 km et un ratio de 4,36 % en regard de la consumma-

tion de carburant), on se situe à mi-chemin entre le modèle ATe (10,1 l / 1,37 / 4,99 %) et l'Euro 5 qui était le meilleur sur ce point : 8,2 l / 1,11 / 3,64 %). Pas de quoi être négatif donc.

Silence, on roule

Impressions de conduite. Une fois en mouvement, les deux qualités routières habituelles du DAF sont vite perceptibles : souplesse et confort. Même sur un revêtement routier presque parfait, on perçoit une amélioration de ces deux points, grâce aux nouvelles suspensions et au nouveau châssis d'une part, mais aussi à une insonorisation en progrès. Le silence de fonctionnement du nouveau moteur y contribue fortement même si le capitonnage supplémentaire ajouté y est pour beaucoup. La visibilité accrue grâce aux vitres latérales et au remplacement des rétroviseurs est un autre point à remarquer.

Conclusion. Fidèle à ses racines, force tranquille, réputation assurée, en phase avec son temps... autant de phrases qui définissent bien le nouveau DAF XF. S'il peut se targuer d'être un best-seller au niveau européen, ce n'est pas vraiment un hasard. Tous en conservant une simplicité d'usage de bon aloi, les concepteurs ont eu le bon goût de remettre la cabine à flot au regard de ses concurrents. Et certains chauffeurs se demandent même pourquoi une toute nouvelle cabine serait nécessaire...

Texte : Pierre-Yves Bernard
Photos : Erik Duckers

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR		ESSIEU AV	
Type	Paccar MX-13	Type	103 N
Niveau Euro	Euro 6	Angle de rotation	49°
Configuration	6 cylindres en ligne	Capacité	7500 kg
Injection	Directe / Rampe Commune	ESSIEU AR	
Alésage x course	130 x 162 mm	Type	DAF SR 1344
Cylindrée	12 900 cc	Réduction	2,53
Taux de compression	17,5 : 1	Capacité	13 000 kg
Puissance maxi	340 kW / 462 ch	DIRECTION	
Régime moteur	1425 / 1750 tr/min	Caractéristiques	Boîtier TRW / Assistance hydraulique
Couple maxi	2300 Nm	Diamètre du volant	450 mm
Régime moteur	1000 / 1425 tr/min	SUSPENSION	
ELECTRICITÉ		Caractéristiques AV	Lames paraboliques
Tension de service	24 V	Caractéristiques AR	Pneumatique / 4 coussins
Batterie	2 x 12 v / 225 Ah	FREINS	
Alternateur	80 A	Caractéristiques	Disques toutes roues
Démarrreur	6,2 kW	Sécurité	EBS/HSA/ACC/ABS/ASR/FCW
EMBRAYAGE		Frein de stationnement	Pneumatique
Type	Monodisque à sec	Frein moteur	MX Engine Brake / ZF Intarder 500 kW
Caractéristiques	Commande électropneumatique	ROUES ET PNEUS	
Diamètre	430 mm	Dimensions jantes	Alcoa R 22,5
BOÎTE DE VITESSES		Dimensions pneus	Michelin / 315/70 R 22,5
Type	AS Tronic 12AS2330 DD	CABINE	
Rapports	12 + 2	Type	Space Cab
Réduction 1 ^{er} rapport	15,86	Suspension	Mécanique 4 points
Réduction rapport supérieur	1,00	Siège chauffeur	Confort/Super Air/chauffant /ventilé
Réduction marche AR	14,68	Principaux équipements	Finition Alu, vitres électriques, toit ouvrant électrique, rétroviseurs électriques et chauffants, ...

DIMENSIONS ET MASSES

Poids en ordre de marche	7600 kg	Largeur utile	2245 mm
MMA	44 000 kg	Hauteur utile	1735/1885 mm
Longueur HT	5990 mm	Emmarchement	400/360/360/360 mm
Empattement	3600 mm	Couche du bas	2200/810/15
Largeur HT	2499 mm	Couche du haut	2000/700/10
Hauteur HT	3550/4000 mm	Rangements	9001