

DAF in action

Magazine de DAF Trucks N.V.

numéro 1, 2006

*La nouvelle série CF :
Le meilleur s'améliore encore*



*La nouvelle
série LF:
Conçu pour
la livraison*

*ATS Garrone:
Les XF ont
le pied marin*



*Avec un encart spécial :
Tout sur la technologie SCR DAF*



DAF

A PACCAR COMPANY

Le meilleur
one stop shop

TRP
Truck & Trailer Parts



Un programme exhaustif
comportant plus de 50.000 pièces
pour les véhicules industriels et
les (semi-)remorques
de toutes les marques.

**Toutes les pièces pour
le véhicule industriel,
la semi-remorque et l'atelier!**

Qualité et service excellents et prix attractifs.

Garantie Internationale DAF complète sur toutes les pièces.

Disponible auprès de chaque Distributeur DAF en Europe.

www.daf.com/trp

DAF in action

- 4 DAF
- 6 Nouvelles de DAF
- 12 Prêt pour un nouveau succès
- 15 Visbeen Transport Group :
« Rester le chef d'orchestre »
- 15 MDI: Système de gestion des
stocks pour une disponibilité
des pièces de rechange
optimale
- 16 A chaque application son DAF
- 19 DAF révolutionne
la technologie CAN
- 20 ATS Garrone: Les XF ont
le pied de marin
- 23 Moteurs diesel ultrapropres
pour bus
- 23 DAF lance la construction
d'un laboratoire de pointe
pour ses essais de moteurs
- 25 PACCAR World
- 26 Le péage allemand (MAUT)
vient d'avoir un an

La valeur ajoutée comme thème principal

Après le lancement réussi, début janvier, du tout nouveau modèle DAF XF105 avec le nouveau PACCAR MX de 12,9 litres, DAF lancera en mai prochain la production des nouveaux LF et CF. Lors de leur développement, nous avons compté sur les nombreux points forts qui ont contribué à l'excellente réputation des LF et CF. Par exemple, le faible poids propre pour un chargement maximal, le confort optimal du chauffeur, un coût minimal par kilomètre, ainsi qu'une fiabilité et une durabilité à toute épreuve. Sur cette base solide, notre équipe a poursuivi le développement avec enthousiasme pour offrir encore plus de valeur ajoutée aux transporteurs et à leurs chauffeurs. Depuis des années, cette valeur ajoutée a toujours été le thème principal de nos programmes de développement. Pas de tour de passe-passe technique, pas d'innovation pour l'innovation, mais un renouvellement pour offrir toujours davantage de valeur ajoutée à nos clients.

Le look des LF et CF a été modifié de manière subtile. Ils sont devenus plus élégants, sans pour autant dépareiller les autres véhicules de la flotte, et ce pour le plus grand plaisir des clients. Pour l'intérieur, notre objectif a été de suivre la norme que nous avons introduite pour le XF105. La finition et le choix de matériaux donnent un résultat qui ne déparera pas la plupart des luxueuses voitures. La configuration du châssis est optimisée afin de libérer autant d'espace que possible pour des stabilisateurs, des pompes ou des machines frigorifiques, sans oublier un réservoir de carburant d'une capacité maximale.

De plus, avec l'introduction de la norme Euro 4 qui entrera en vigueur cette année dans l'UE, DAF a également renouvelé l'ensemble du programme moteurs. Les nouveaux XF et CF disposeront d'une toute nouvelle génération de moteurs PACCAR : le nouveau MX de 12,9 litres et le nouveau PR de 9,2 litres, totalement livrables en versions Euro 4 et Euro 5. Développés et produits par DAF. La gamme LF reçoit quant à elle de nouveaux moteurs à 4 et 6 cylindres dont la plus grande cylindrée augmentera considérablement la puissance et le couple. Tout un programme moteurs absolument formidable. Développé pièce par pièce pour une plus grande durée de vie, une fiabilité maximale, de hautes performances, une faible consommation de carburant et des gaz d'échappement plus propres. Sans oublier que pour DAF, il va de soi de choisir la plus récente technologie SCR en termes d'émissions ; actuellement, la voie la plus sûre et la plus économique vers un avenir plus propre.

La technologie SCR de DAF va même encore plus loin, car son introduction coïncide avec celle d'une nouvelle gamme de moteurs PACCAR d'avant-garde dans une gamme de camions les plus évolués du marché. Développés pour répondre à ce que les clients exigent le plus de leurs véhicules : faible coût d'exploitation, rendement maximal par kilomètre, confort optimal pour le chauffeur et fiabilité et durabilité à toute épreuve. C'est ce que nous appelons chez DAF « driven by quality ».

Colophon

DAF in Action est une publication
de DAF Trucks N.V.
Rédaction: Département Corporate
Communications
Boîte postale 90065, 5600 PT Eindhoven,
Pays-Bas
www.daf.com

Graphisme et impression: GPB bv, Leiderdorp

Ron Borsboom
Directeur du développement des produits
DAF Trucks N.V.



Plus de CV pour une conduite plus économique

Les services de transport Leggett's en Angleterre ont récemment renouvelé leur flotte avec dix-huit nouveaux DAF : douze tracteurs CF85 et six XF95. Les camions sont dotés de trois essieux, dont un essieu poussé directeur, pour un PTAC maximal de 44 tonnes ; ils sont tous équipés d'une boîte de vitesses DAF AS Tronic automatisée.

La consommation des DAF est très avantageuse », déclare Barry Hynard de Leggett's. « À mon avis, un camion équipé d'une boîte de vitesses automatisée est plus économique, même si son moteur est plus lourd. Pour nos nouveaux DAF, nous avons choisi la version à 480 CV et les chiffres de consommation nous donnent raison. Grâce à ces puissants moteurs, nous obtenons une meilleure productivité, car ils permettent des vitesses moyennes plus élevées et des temps de parcours réduits. » Les DAF sont soumis à rude épreuve : la journée, ils livrent diverses marchandises, comme du sucre, lors d'une tournée de 250 kilomètres autour du siège de Leggett's. La nuit une deuxième équipe de chauffeurs prend le relais et conduit des conteneurs entre Felixtowe et le terminal de Leggett's à Woolpit.

Hoyer choisit DAF

Hoyer Pays-Bas, l'une de plus importantes filiales du groupe allemand Hoyer, avec ses quelques 335 employés et un parc d'environ 125 véhicules tracteurs, a récemment mis en service le premier de ses trente nouveaux DAF en commande : un CF85.430 avec cabine Space Cab et transmission AS Tronic automatisée.

Le groupe allemand Hoyer est spécialisé dans le transport et le stockage de liquides et de produits secs en vrac. L'entreprise est implantée dans 87 pays et occupe quelques 3.900 employés. Hoyer dispose d'une

capacité de transport à hauteur de 12.000 conteneurs, 2.800 remorques citernes, près de 2.300 camions en sa possession (4.000 si l'on compte ses sous-traitants) et plus de 8.500 conteneurs pour produits en vrac.

Dans ce secteur d'activité, le rapport entre les coûts et le poids est un facteur essentiel de rendement. Dans le choix d'un nouveau camion, le poids à vide joue donc un rôle important. C'est pourquoi les CF85, qui se distinguent par une faible tare, sont équipés d'un réservoir de carburant et de jantes en aluminium.

La moitié des nouveaux CF de Hoyer sera équipée d'un lourd essieu avant de 9 tonnes. Attelés à une remorque à trois essieux, ces camions pourront donc tracter un PTAC de 50 tonnes.



Les clés du premier CF ont été remises par Marc Blom de DAF Trucks N.V. Elles ont été réceptionnées par le chauffeur Joop Dahlhaus ainsi que par Johan Korteweg, administrateur délégué de Hoyer Pays-Bas.



Stuart Heys (à gauche), administrateur délégué de Leyland Trucks, remet les clés du 250 000^e camion produit dans les usines Leyland à George Rookley de Calor Gas.

Le 250.000^e camion sort de l'usine Leyland

Depuis son ouverture en 1980, l'usine Leyland dans le Lancashire a produit 250 000 camions. Ce 250 000^e camion est un LF, commandé par Calor Gas. Après le montage d'un réservoir et la mise en place de son lettrage, le camion (un des quinze véhicules en commande) est récemment rentré en usine pour être livré au client lors d'une cérémonie officielle.

Stuart Heys, administrateur délégué de Leyland Trucks a remis les clés à George Rookley de Calor Gas. « 2005 a été l'année la plus productive de nos 25 ans d'existence », déclare Stuart Heys. « Nous avons assemblé plus de 17 000 camions, depuis les LF45 de 7,5 tonnes jusqu'aux lourds tracteurs DAF CF85 à trois essieux. Atteindre ce jalon d'un quart de million de camions représente une performance extraordinaire qui prouve que Leyland est une usine d'assemblage de premier ordre. »

Exigences sévères

Lors de la remise des clés, George Rookley de Calor Gas déclara : « Chez Calor Gas les exigences en matière de qualité sont très sévères, en particulier pour nos camions citernes. L'usine d'assemblage Leyland jouit d'une réputation bien méritée en tant que référence de l'industrie du camion. Ce camion en est l'exemple parfait. »

Deux XF95 spéciaux pour Dick Vijn Transport

Un peu plus de 25 mètres de long, PTR de 60 tonnes

Dick Vijn Transport BV, société établie à Zwaagdijk aux Pays-Bas, a récemment réceptionné deux XF95 spéciaux. Les clés ont été remises par Ron Bonsen, directeur de DAF Pays-Bas à Peter Appel, directeur de Dick Vijn Transport. Cette entreprise est spécialisée dans le transport conditionné.

Les nouveaux véhicules de Vijn ont une longueur totale de 25,25 mètres pour un poids total roulant (PTR) maximal de 60 tonnes. Les deux nouveaux véhicules DAF FAN XF95.430 sont équipés d'un essieu directeur pour faciliter les manœuvres et seront introduits dans les essais de longs véhicules lourds (LVL) qui se déroulent actuellement aux Pays-Bas. Ces essais à grande échelle menés par les autorités néerlandaises doivent apporter une meilleure compréhension des avantages économiques et écologiques de ces longs véhicules lourds.

Un essai antérieur à plus petite échelle a déjà montré que l'introduction à grande échelle des LVL (« Ecocombi ») aux Pays-Bas diminuerait le nombre total parcours de 10 %, le kilométrage de 14 % et les émissions de CO2 de 8 %. À propos de l'introduction des LVL. Les véhicules Ecocombi présentent encore plusieurs avantages sur le plan de la sécurité routière (moins de trafic), de la gestion industrielle, de la problématique des files et de l'efficacité du transport.



Nirvauto inaugure son nouveau centre de services à Murcia

Joaquín Bascañana, échevin des travaux publics, des transports et du logement de la commune de Murcia, ainsi que Juan Morales, bourgmestre de Totana, ont récemment inauguré l'ouverture du nouveau centre Nirvauto Murcia à Totana.

Par la mise en service de ce nouveau centre de transport, situé tout près de l'autoroute, Nirvauto renforce sa position dans cette importante et florissante région. L'entreprise met à la disposition des transporteurs des installations bien équipées leur offrant des services de haute qualité autant à la vente qu'à l'après-vente.

Ce nouveau centre couvre une surface de 2 500 m², dont 1 700 m² sont occupés par l'atelier et le magasin de pièces de rechange. L'espace restant est consacré à la salle d'exposition et aux bureaux. « Ce splendide centre fait figure d'exemple pour tous les revendeurs de camions », déclare José P. Vieira, directeur de DAF Espagne.

Outre Murcia, Nirvauto représente également DAF à Valence (où est situé le siège du groupe), Barcelone, Alicante en Albacete. Nirvauto vend au total plus de 1 000 camions par an.



Après le XF105, DAF présente les nouveaux LF et CF Prêt pour un nouveau succès

Suite au démarrage en janvier 2006 de la production du nouveau XF105, DAF va entamer en mai la production industrielle des séries LF et CF améliorées. Celles-ci se caractérisent par leurs moteurs de pointe PACCAR avec technologie DAF SCR pour Euro 4 et 5, une configuration de châssis optimisée, un tout nouvel intérieur et un look plus moderne. Les modèles LF et CF ont dès lors toutes les chances de remporter un grand succès.



DAF SCR Technology
for a bright future

La nouvelle série LF Conçu pour la livraison

Elu 'Camion de l'année' en 2002, la série DAF LF a été, dès le début, un modèle de réussite. Avec sa cabine moderne et spacieuse, son faible poids mort pour offrir la meilleure charge utile dans sa catégorie, un faible rayon de braquage pour une manœuvrabilité maximum, un accès cabine aisé et des caractéristiques de conduite semblables à celles d'une voiture particulière, le DAF LF est un partenaire idéal pour la distribution tant urbaine que régionale. Des moteurs plus puissants, une boîte automatisée AS-Tronic en option, un subtil restyling extérieur et design intérieur remodelé rendent le nouveau LF encore plus attractif que son glorieux prédécesseur. La nouvelle série LF est conçue pour la livraison.



Le tableau de bord du nouveau LF rappelle celui du fleuron de la gamme DAF, le XF105. Le nouveau volant intègre, en option, diverses commandes et un airbag.

La commande de contrôle de l'AS-Tronic est placée sur la console près du siège chauffeur.



Le nouveau design extérieur donne un aspect plus robuste au nouveau LF. Les nouvelles calandres supérieure et inférieure avec une baguette en aluminium pour marquer la conformité à la norme Euro 4, les grands rétroviseurs pour une meilleure visibilité et les nouveaux antibrouillards et longues portées donnent au LF une apparence moderne sans démoder immédiatement les modèles précédents.

Intérieur accueillant

Dès l'ouverture de la porte, vous ressentez la qualité et la finition de l'intérieur du nouveau LF. En fait, tout rappelle l'excellence de l'intérieur d'une berline haut de gamme. Le choix des couleurs et des matériaux donne à la cabine du LF une atmosphère chaleureuse. Le nouveau tableau de bord avec son instrumentation moderne, le volant multifonctions avec airbag en option, son ergonomie aboutie soulignent la volonté de développer un environnement de travail agréable pour les chauffeurs du nouveau LF. Les rangements situés au dessus du pare-brise intègrent le tachygraphe qui devient plus accessible.

Nouveaux moteurs

Les nouveaux moteurs PACCAR, 4 et 6 cylindres, voient leur cylindrée augmentée pour offrir une puissance et un couple jusqu'à 20% supérieurs. Pour tous ces moteurs, on notera que les performances et le couple maxi sont disponibles sur une large plage de régime, ce qui induit une grande flexibilité et moins de changements de rapports. L'ensemble des améliorations de ces moteurs permet une baisse de 4% de la consommation de carburant. Le moteur 4 cylindres PACCAR FR de 4,5 litres est disponible en versions 140, 160 et 180 ch avec des couples respectifs de 550, 600 et 700 Nm.



Nouveaux moteurs 4 cylindres de 4,5l et 6 cylindres de 6,7l. délivrant de 140 à 280 ch. Les intervalles d'entretien passent de à 35.000 et 55.000 Km pour des coûts d'exploitation plus bas.

Nouveau design extérieur : Nouvelles calandres supérieure et inférieure avec une baguette en aluminium pour marquer la conformité à la norme Euro 4, grands rétroviseurs pour une meilleure visibilité et nouveaux antibrouillards et longues portées avec optique en Lexan.

Le moteur 6 cylindres PACCAR GR de 6,7 litres est disponible en versions 220, 250 et 280 ch avec des couples impressionnants de 850, 950 et 1.020 Nm.

Tous ces moteurs PACCAR FR et GR satisfont aux normes Euro 4 sans avoir besoin de filtre à particules, grâce à l'injection common rail haute pression et à la technologie SCR.

Boîte automatisée AS-Tronic

Nouveauté sur la série LF : l'option boîte automatisée sur l'ensemble des modèles. La commande de contrôle de la boîte est située sur la console près du siège chauffeur. La série LF peut aussi être équipée de la boîte automatique Allison pour les usages spéciaux.



Le châssis est totalement plat et donc facile à carrosser. La large palette des variantes disponibles permet une grande adaptabilité pour toutes les applications.

La nouvelle série CF

Le meilleur s'améliore encore

La série DAF CF a acquis une grande réputation auprès des transporteurs et des chauffeurs. Avec son robuste design extérieur, sa cabine spacieuse, confortable et aisément accessible, la série DAF CF excelle par son comportement routier, sa fiabilité et son rendement remarquables ; c'est un vainqueur sur tous ces points. Comment donc perfectionner encore une telle gamme de véhicules tout en abaissant ses coûts d'exploitation ? C'était le défi des ingénieurs et des stylistes DAF. Avec la nouvelle série CF, ils ont encore réussi à améliorer le meilleur.



Les subtils changements extérieurs permettent de ne pas démoder les CF actuels en parc. Les nouveaux rétroviseurs (couleur cabine en option), les anti-brouillards et longues portées combinés ainsi que la baguette en aluminium sur la calandre inférieure (marque distinctive de la conformité à la norme Euro 4 ou Euro 5) donnent au nouveau DAF CF une apparence encore plus moderne.



Une prédisposition pour un téléphone portable avec commande intégrée au volant est optionnelle. La commande de contrôle de la boîte AS-Tronic est maintenant plus accessible en étant située sur la colonne de direction.

Intérieur accueillant

Les changements sont plus prononcés à l'intérieur de la spacieuse cabine. À l'instar du XF105, la cabine du nouveau CF offre une atmosphère vraiment chaleureuse avec de nouvelles matières, de nouvelles couleurs, un nouveau tableau de bord, un volant multifonctions intégrant l'airbag (en option) et une ergonomie aboutie. 3 emplacements DIN sur la planche de bord permettent d'intégrer un large écran pour un système de vidéo caméra ou de gestion de flottes tout en laissant l'espace pour une installation audio parfaitement à portée de main du chauffeur. La commande de contrôle de la boîte automatisée AS-Tronic est maintenant située sur la colonne de direction, facilitant ainsi le déplacement à l'intérieur de la cabine. Enfin la grande couchette est pourvue d'un épais et élégant matelas d'entretien facile.

Nouveaux moteurs

La nouvelle série CF est dotée d'une gamme complète de nouveaux moteurs permettant une baisse de 4% de carburant. Le CF65 est équipé du nouveau moteur de

6 cylindres PACCAR GR de 6,7 l. disponible de 220 à 280 ch avec des couples de 850 à 1.020 Nm. Grâce à son injection common rail haute pression et à la technologie SCR de post traitement des gaz d'échappement, ce nouveau moteur PACCAR GR satisfait aux normes Euro 4.

Le CF75 est équipé du nouveau moteur de 6 cylindres PACCAR PR de 9,2 l. disponible en 250, 310 et 280 ch avec des couples respectifs de 1050, 1.275 et 1.450 Nm. Grâce à son système d'injection SMART et à la technologie SCR de post traitement des gaz d'échappement, le nouveau moteur PACCAR PR satisfait aux normes Euro 4 et Euro 5.

Le CF85 est équipé du tout nouveau moteur de 6 cylindres PACCAR MX de 12,9 l. monté sur le XF105, disponible en 360, 410, 460 et 510 ch avec des couples allant de 1.775 à 2.500 Nm. Grâce à son système d'injection SMART et à la technologie SCR de post traitement des gaz d'échappement, le nouveau moteur PACCAR MX satisfait aux normes Euro 4 et Euro 5.



3 familles de moteurs avec différents niveaux de performance mais tous conçus avec la même philosophie : offrir les plus hauts standards de rendement, de fiabilité et de durabilité pour l'exploitant, tout en une confortable réserve de puissance pour le chauffeur.

Nouveau moteur 6 cylindres PACCAR PR de 9,2 litres compact et performant pour le CF75. Il délivre une puissance jusqu'à 360 ch et 1.450 Nm de couple. Comme le nouveau moteur MX, il est conçu, développé et fabriqué par DAF Trucks.



Le châssis est totalement plat et donc facile à carrosser. La large palette des variantes disponibles permet une grande adaptabilité pour toutes les applications.



Visbeen Transport Group, Pays-Bas

« Rester le chef d'orchestre »

Le Westland aux Pays-Bas. Cette région s'étend de l'ouest de Rotterdam au sud de La Haye. C'est le pays des serres, de la culture des légumes et des fruits. Chaque jour, d'innombrables chargements de pommes, de poivrons, de tomates, de concombres, de fruits et de légumes exotiques sont transportés. Entre autres par Visbeen Transport Group (VTG), propriétaire de deux entreprises de transport et partenaire de Coolboxx et de DailyFresh, prestataires de services logistiques qui, à court terme, vont également se déployer en direction du Sud de l'Europe.

Comme tant d'autres entreprises de transport, Visbeen a commencé avec un seul camion pour acheminer des produits locaux vers les marchés. En l'occurrence, il s'agissait de produits horticoles. Depuis la Ford T au milieu des années 20, leur spécialisation dans les légumes, les fruits, les fleurs et les plantes n'a cessé de se développer. Aujourd'hui, la flotte de l'entreprise se compose d'environ 125 tracteurs et de 200 remorques. De plus, chaque jour quelques 200 remorques de location sont en service chez Visbeen et près de 100 charters sillonnent les routes.

DailyFresh

VTG chapeaute les entreprises de transport Visbeen, Intveen (une ancienne filiale) et DailyFresh dont Visbeen détient un tiers des actions. « Une entreprise unique en son genre », assure le directeur général, Adrie Visbeen. « Surtout parce qu'il s'agit d'une coopération entre trois entreprises de transport : outre Visbeen, il s'agit Post-Kogeko



DailyFresh est une coopération entre trois entreprises : outre Visbeen, il s'agit du transporteur Post-Kogeko et de Norfolk Line. Trois spécialistes des transports qui regroupent des fruits, des légumes, et des fleurs et les acheminent vers l'Europe centrale et l'Europe de l'Est, la Grande-Bretagne et l'Irlande. » Par an, 350 000 groupages de palettes sont traités, soit 11 000 chargements pleins. De nouvelles filiales européennes comme celle de Dunkerque vont permettre de multiplier ces volumes.



et de Norfolk Line. Trois spécialistes des transports qui regroupent des fruits, des légumes, et des fleurs et qui les acheminent vers la Grande Bretagne, l'Irlande, l'Allemagne et l'Europe de l'Est. »

Dans les dix à vingt-quatre heures, quatre à cinq cents adresses à travers l'ensemble de la Grande-Bretagne et de l'Irlande sont

Bien entendu, Visbeen utilise la technologie la plus moderne, dont un système de suivi et de traçabilité. Tous les véhicules en sont équipés. Il est ainsi possible de connaître la localisation exacte et la température précise du chargement, et les clients peuvent en être informés 24 heures sur 24.

approvisionnées depuis les Pays-Bas. « Par an, nous traitons 350 000 groupages de palettes et nous transportons 11 000 chargements pleins », poursuit Visbeen. « VTG assure environ la moitié de ces transports et les autres partenaires se chargent du reste. De plus, comme nous devons tous traverser la Manche, la participation de Norfolk Line constitue aussi un atout fantastique. Cet armateur fait partie de l'organisation Maersk. Les transporteurs utilisent le savoir-faire de l'armateur et vice-versa. Chez DailyFresh, le client peut expédier des marchandises trois fois par jour et peut encore passer une commande jusqu'à trois heures avant le départ, au besoin, par palette. Et nous livrons directement chez les clients. Étant donné notre énorme succès, nous avons ouvert une réplique de cette entreprise dans le nord de la France pour mieux nous concentrer sur les marchandises du Sud de l'Europe et de l'Afrique du Nord. »

Coolboxx

Des oranges en provenance d'Espagne sont livrées dans le nord de la France pour une distribution ultérieure. « Mais pour ce faire, le véhicule industriel ne constitue plus le moyen de transport par excellence », assure Visbeen. « Dans le cas d'oranges, il est question de transport de vrac. Pour cela, nous disposons de Coolboxx, un nouveau phénomène au sein du transport pan-européen sous température contrôlée. Le Coolboxx est lui aussi le résultat d'une coopération, à savoir des transporteurs Post-Kogeko et Visbeen et de l'armateur Geest North Sea Line (participation de Samskip). Pour permettre la croissance malgré la congestion routière toujours plus forte, il convient d'adopter des solutions intermodales. Coolboxx est synonyme de conteneurs multimodaux de 45 pieds pouvant accueillir 33 palettes, soit la capacité d'une remorque, et avec la particularité que le groupe frigorifique du conteneur est alimenté par un alternateur de 380 volts entraîné par le moteur du camion. Avec le Coolboxx, dans les prochaines 5 années, nous espérons opérer en Europe avec total de 800 à 900 conteneurs. »

Élargir les horizons

Adrie Visbeen est connu pour sa vision sur le secteur des transports, à l'échelon national



MDI: Système de gestion des stocks pour une disponibilité des pièces de rechange optimale

Il y a quelques années, PACCAR Parts et DAF After Sales ont lancé le développement du système informatique MDI (Managed Dealer Inventory). Ce système de gestion des stocks d'avant-garde permet aux concessionnaires DAF de gérer efficacement leur stock de pièces de rechange. Les avantages sont nombreux. Non seulement pour le concessionnaire, mais surtout pour ses clients. Depuis lors, quelques 300 concessionnaires du réseau DAF ont déjà été connectés au système et l'extension progresse rapidement.

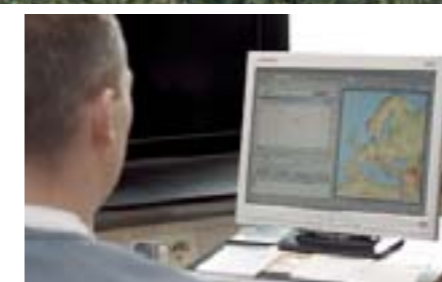
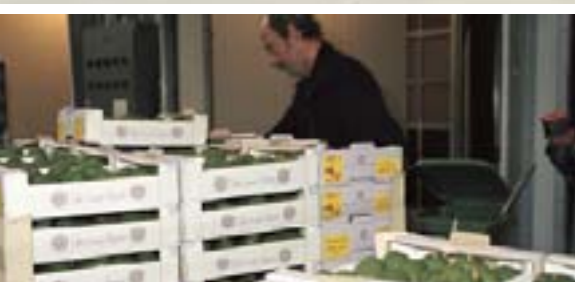
Le but du MDI est d'améliorer davantage le service à la clientèle en augmentant sans cesse le nombre de pièces de rechange disponibles. Grâce au MDI, le concessionnaire DAF reçoit quotidiennement et automatiquement une suggestion de commande pour réapprovisionner son stock. Les quantités suggérées dépendent bien entendu du stock existant et des ventes. Le concessionnaire peut ensuite convertir ces suggestions en commande. Il peut également les adapter en fonction de ses besoins spécifiques. Le système MDI comporte encore bien d'autres fonctions. Le concessionnaire DAF peut notamment rechercher, à l'aide du « Localiseur de pièces », l'endroit où certaines pièces rares sont encore disponibles dans le réseau des distributeurs. Lorsqu'une telle pièce se trouve dans le magasin d'un collègue, le concessionnaire et son client peuvent gagner pas mal de temps.

Analystes

Au siège DAF situé à Eindhoven, neuf analystes ont chacun 40 concessionnaires sous leur houlette. Leur rôle consiste à faire des suggestions de commande en fonction de différents paramètres (comme la rotation du stock de pièces) et assistent les concessionnaires dans l'amélioration de leur gestion de stock. Ils les libèrent ainsi d'un tas de soucis, ce qui leur laisse plus de temps à consacrer à leurs clients. Ce n'est cependant pas le seul avantage : grâce au MDI, le concessionnaire peut à tout moment connaître l'état actuel de son stock de pièces. En conclusion, il ne doit presque jamais dire « non » au client et le nombre de commandes urgentes diminue parfois de 50 %. Finalement, c'est le client final qui récolte les fruits du système MDI de DAF.

Opérationnel chez 300 concessionnaires

En Europe, le système MDI est déjà opérationnel auprès de 300 concessionnaires. Le système est déjà utilisé dans pratiquement l'ensemble du réseau DAF aux Pays-Bas, en Belgique et en Grande-Bretagne. Le nombre de points connectés au MDI augmente sans cesse en France, en Espagne, en Allemagne, en Autriche, en Italie et en Israël, tout comme en Roumanie, en Turquie, en Grèce et dans les pays baltes.



DAF représente 75 pour cent du parc de véhicules Visbeen. » « Cette collaboration n'est pas prête de s'arrêter. »

Adrie Visbeen, directeur général de Visbeen Holding : « Les Pays-Bas resteront notre base. Toutefois, comme les Pays-Bas deviennent lentement mais sûrement trop chers et techniquement financiers, nous allons devoir faire appel à d'autres pays. Nous devons toutefois veiller à rester chef d'orchestre. »

et international. Au sujet du récent élargissement de l'Union Européenne, ses vœux sont exclusivement positifs : « S'il y a une menace, il y a aussi des opportunités », dit-il résolument. « Pour être concret, de nombreux nouveaux états-membres sont en bord de mer : la Lituanie, l'Estonie, la Lettonie et la Pologne. Nous y voyons d'excellentes opportunités pour le Coolboxx. Nous avons très certainement l'intention d'élargir notre horizon en direction des nouveaux pays membres. Une chose est certaine : nous allons toujours faire appel aux transporteurs nationaux. En effet, chacun parle dans sa propre langue. Mais, nous allons bien entendu faire en sorte de rester le chef d'orchestre. Nos activités resteront toujours basées aux Pays-Bas, bien que je puisse parfaitement imaginer que nous stationnions des véhicules immatriculés aux Pays-Bas dans d'autres pays d'Europe et que ces véhicules soient conduits par des chauffeurs étrangers. Aujourd'hui, ce type de problème est beaucoup plus facile à régler que par le passé. »

Restriction du temps de travail

Visbeen est sans aucun doute fier de l'image des transporteurs néerlandais sur le marché européen. Du matériel moderne et des chauffeurs qualifiés sont devenus les cartes de visite des Pays-Bas, pays du transport. « Le niveau de nos chauffeurs est excellent », poursuit Visbeen. « Mais, je me fais tout de même du souci pour l'avenir. Les jeunes chauffeurs notamment ne veulent plus

s'éloigner trop longtemps de chez eux. Les chauffeurs plus anciens ont grandi avec ce phénomène, mais la jeune génération veut plus de loisirs. C'est aussi pour cette raison que nous allons devoir nous tourner vers d'autres pays. Auparavant, nous avions notre propre bureau en Russie. Ce pays compte d'excellents chauffeurs ; malheureusement, leur connaissance des langues constituait un problème. À l'heure actuelle, nous avons 35 chauffeurs anglais en service, à notre entière satisfaction. Et puisque nous parlons de bons chauffeurs : nous nous battons pour ce secteur. Nous faisons tout pour les garder à notre service et pour les embaucher. Mais bientôt, ils ne pourront plus travailler. Récemment, j'ai fait en une journée l'aller-retour sur Munich avec ma voiture : 1 700 kilomètres en un jour et cela n'a posé de problème à personne. Par contre, les temps de conduite et de travail des chauffeurs sont de plus en plus restreints. Et le tachymètre numérique ne va pas améliorer les choses. »

La catastrophe majeure

À l'heure actuelle, l'infrastructure constitue la catastrophe majeure pour le secteur des transports, estime Visbeen. « Cela coûte énormément d'argent. En ce qui me concerne, la plus grande bétise en matière d'investissements est la Betuwelijn (ligne de chemins de fer qui relie Rotterdam à la région allemande de la Ruhr, réd.) qui est actuellement en cours de construction. Ils ont oublié une seule chose : l'asphalter pour que des

camions puissent y circuler. Les Pays-Bas ont pratiquement terminé de poser la voie, mais il est maintenant question d'une débâcle financière. À mon avis, tout ce qu'il reste à faire, c'est asphalté cette ligne et y faire circuler de longs véhicules lourds. (Les Pays-Bas procèdent actuellement à des essais de longs véhicules lourds d'une longueur totale de 25,25 mètres et d'un poids total roulant de 60 tonnes au maximum, réd.). Un excellent atout par ailleurs, mais dans les pays environnants ces véhicules ne sont pas encore autorisés. De plus, pour nous l'ensemble tracteur semi-remorque et remorque présenterait la flexibilité optimale. Si vous attellez cinq ou six remorques à un tracteur pour en faire un véritable train routier, pour le camion cela ne présente aucun problème. Ce n'est qu'alors que vous faites véritablement un pas en avant. »

En parlant de pas en avant... C'est peut-être au tour de l'Union Européenne d'en faire un. « Comment peut-on parler d'unité en Europe ? », s'exclame Visbeen. « Pour ce qui est du poids total roulant, l'unité fait encore défaut. Entre 40, 50 et 60 tonnes, les différences sont grandes. Sans parler de toutes ces taxes distinctes, comme le Maut en Allemagne. De nombreux pays ont chacun leur propre système. C'est une véritable plaie pour le secteur des transports. Partout, vous trouvez des dispositions différentes. En cas de remplacement de pare-brise d'un poids lourd, il vous faut compter une journée entière

pour transférer tous les autocollants sur le nouveau. »

Une relation particulière avec DAF

Depuis plus de cinquante ans, Visbeen entretient une relation particulière avec DAF. « Cette relation ne cessera jamais », affirme Visbeen. « Les véhicules DAF représentent 75 pour cent de notre parc, et les chauffeurs en sont contents. Même les mordus de Scania sont à présent fous des DAF. Et que voulez-vous : à deux dans un XF Super Space Cab, c'est comme si vous rouliez dans un hôtel. » « Notre relation avec DAF est également très forte parce que, depuis plus de quarante ans déjà, nous testons leurs nouvelles techniques et technologies sur le terrain, dans le cadre d'essais de terrain, comme nous les appelons. Depuis quelques années, plusieurs de nos véhicules sont équipés de la technologie DeNOx, l'une de celles qui mènent à l'Euro 5. Pour satisfaire aux exigences d'émissions, l'additif AdBlue est mélangé aux gaz d'échappement afin de décomposer les oxydes d'azote. À cet effet, les véhicules sont équipés d'un réservoir d'AdBlue de 70 litres qui permettent de parcourir quelques cinq mille kilomètres. Les premiers résultats sont satisfaisants et nous décelons des avantages sur le plan du coût total en carburant. Les marques qui ont opté pour la recirculation des gaz d'échappement doivent encore m'apporter la preuve qu'elles font aussi bien. »



Chaque DAF est unique, conçu pour un maximum d'efficacité

À chaque application son DAF

Pour transporter quarante tonnes dans le col du Brenner, livrer des boissons dans les rues étroites de Paris ou rouler dans des ornières avec un lourd chargement, vous trouverez toujours le DAF qui convient, qu'il s'agisse d'un tracteur ou d'une remorque.

Pour sélectionner un véhicule parfaitement adapté à une utilisation particulière, les conseillers professionnels de DAF utilisent le système TOPEC. Sur la base d'un certain nombre de paramètres, ce système informatique évolué permet de définir la solution de transport optimale. Pour obtenir un haut rendement de transport, il est nécessaire de choisir tout d'abord un véhicule qui répond dans les moindres détails aux besoins spécifiques et aux souhaits du client.

Ce rendement est essentiel pour tout transporteur. Outre des conseils avisés lors de l'achat et un service après vente hors du commun, DAF offre une très large gamme de produits. Parmi

celles-ci, citons des tracteurs et des remorques, des véhicules à deux, trois ou quatre essieux, à simple ou double transmission pour les applications lourdes. Avec essieu directeur poussé pour une charge utile maximale supérieure et une tenue de route optimale et avec essieu directeur suiveur pour une charge utile maximale supérieure et un braquage optimal. Avec un essieu fou simple ou double ou un essieu poussé directeur de 4,4 tonnes bien étudié avec roues de 17,5" pour éviter la surcharge de l'essieu moteur.

Chaque application de transport a ses propres exigences, c'est pourquoi chaque DAF est unique, construit à la demande du client pour un rendement de transport optimal.



BELGIQUE

La société belge Transport Van Egdome est spécialisée dans le transport et le lavage lourd. « En principe, nous sommes en mesure de tout transporter jusqu'à 320 tonnes », déclare le directeur Paul Van Egdome. Ce tracteur 8x4 FTM XF95.530 (train tandem à deux ponts moteurs et essieu poussé directeur) est notamment utilisé pour le transport de longues poutres de 44 m destinées à la ligne TGV entre Liège et Aix-la-Chapelle. Chaque poutre pèse environ 220 tonnes.



GRÈCE

Dans les mines de bauxite de Sterea Hellas en Grèce, ces trois bennes basculantes FAD CF85 8x4 sont loin d'être inconnues. Les chauffeurs Efthimios Kastritis, Elias Kagkalos et Georgios Kontonikos transportent quotidiennement des tonnes de bauxite (minerais d'aluminium) dans des conditions très rudes. « J'ai déjà conduit plusieurs marques de camions, mais je préfère les DAF, confie Efthimios Kastritis, en raison de leur très grande fiabilité et de leur faible consommation de carburant. »



SUÈDE

La société Börjes Tankcenter à Seda en Suède est spécialisée depuis quarante ans dans le transport de carburants. En 2005, la société a fait l'acquisition de ses quatre premiers DAF. Il s'agit du type FAN XF95.480 avec essieu suiveur directeur. Cet essieu assure non seulement une charge importante de 17 tonnes, mais aussi une très grande facilité de manœuvre. Détail non négligeable lorsqu'il s'agit de conduire sur les petites rues en pente raide de Suède.

ROYAUME-UNI

Le nouveau FAX CF85.430 à quatre essieux (deux essieux avant directeurs et un essieu suiveur directeur) de la société C.R. Hansard Limited, implantée au Gloucestershire en Grande-Bretagne, s'occupe du transport et de l'installation sur chantier de lourdes machines ou autres objets de grande taille, tels que des conteneurs ou des bâtiments préfabriqués. Hansard Limited a des clients dans les secteurs du bâtiment, de la pétrochimie et de la construction. Pour exécuter les travaux de manière efficace et en toute sécurité, le CF85 est équipé d'un grand nombre d'appareils auxiliaires tels que trois caméras, une grue télécommandée (d'une portée maximale de 23,5 mètres), de béquilles également télécommandées et d'une plateforme hydraulique escamotable. La marque DAF a été choisie pour l'excellente manœuvrabilité et la grande stabilité de son châssis à quatre essieux. Stephen Hansard : « Le DAF allie la capacité de chargement d'un quatre essieux et la manœuvrabilité d'un trois essieux. »

GRÈCE

Le FAN LF55 de Christos Tsimidopoulos est surtout utilisé pour le transport et la livraison de marbre dans la région d'Athènes. Son LF est équipé d'une grue et dispose d'un essieu suiveur directeur, qui facilite les manœuvres et autorise un faible rayon de braquage.





ROYAUME-UNI

Il y a 118 ans, l'entreprise familiale Tom Moorhouse & Son démarrait ses activités de transport avec huit chevaux et des chariots. Située dans le Yorkshire en Grande-Bretagne, cette entreprise a récemment mis en service douze XF de 430 chevaux chacun. Les XF à trois essieux avec essieu poussé relevable (FTG) sont équipés d'une boîte de vitesse AS Tronic automatisée. « Avec cette boîte de vitesses, le chauffeur peut mieux se concentrer dans l'intense trafic d'aujourd'hui. Elle permet aussi de réduire la fatigue et d'augmenter la sécurité », déclare la co-proprétaire Josie Galloway. « Bien que nous possédons ces camions depuis peu, nous obtenons déjà de très bons résultats de consommation. Avec douze camions qui roulent chacun quelques 100 000 km par an, cela permet de maintenir nos frais aussi bas que possible. »



PAYS-BAS

Ce véhicule DAF FAS XF95.530 appartient au groupe De Groot, importante entreprise internationale d'import-export de fruits et légumes aux Pays-Bas. Cette impressionnante combinaison a été utilisée dans les essais néerlandais de longs véhicules lourds engageant des véhicules attelés d'une longueur maximale de 25,25 mètres et d'un PTR de 60 tonnes. L'introduction à grande échelle de ce concept de transport vise à diminuer le nombre de kilomètres parcourus et, par voie de conséquence, à réduire les émissions de substances nocives. Étant donné que l'utilisation de longs véhicules lourds conduit à moins de trafic, ces véhicules offrent également des avantages sur le plan de la sécurité routière, de la gestion industrielle, de la problématique des files et de l'efficacité du transport. Le véhicule DAF à deux essieux fous a une longueur de 8,20 mètres. Le véhicule attelé a une longueur de 13,60 mètres. L'ensemble permet de transporter 52 europalettes.



PAYS-BAS

« L'Europe est notre résidence et le service est notre mot d'ordre ». Telle est la devise de l'entreprise néerlandaise de dépannage Hendriks, qui a récemment ajouté un DAF FAG CF85.480 très particulier à sa flotte. Cette société est spécialisée dans le dépannage et le transport de véhicules en tous genres (et donc aussi très lourds), aussi bien à l'intérieur du pays qu'à l'étranger. Le nouveau véhicule de dépannage est un DAF FAG CF85.480 à suspension pneumatique avec essieu avant relevable et dont le châssis a une longueur de 5,90 mètres. Le camion est également équipé d'un bras de levage escamotable d'une capacité de 23 tonnes et d'un treuil de 25 tonnes. Hendriks a opté pour des camions DAF car le châssis requis pour la superstructure était livré en standard d'usine et qu'il ne nécessitait aucune adaptation, ce qui lui a permis de réaliser d'importantes économies sur la superstructure et l'aménagement.



SUISSE

Chez Ammann en Suisse, le faible poids propre et la capacité de chargement élevée ont été des critères déterminants dans le choix du DAF FTP CF85. Le concept FTP de DAF utilise un essieu avant léger relevable de 4,4 tonnes avec roues de 17,5". Par rapport à un essieu relevable conventionnel, le poids est différent, mais cela permet une charge supplémentaire de 4,4 tonnes. Ce concept offre la possibilité d'éviter une surcharge de l'essieu arrière, principalement dans le cas d'une remorque partiellement chargée ou dont la charge n'est pas répartie uniformément, ce qui arrive souvent dans le transport de pierres.

La communication entre le châssis et la superstructure simplifiée à l'extrême

DAF révolutionne la technologie CAN

Au cours des dernières années, la transmission numérique des signaux des bus CAN et l'utilisation d'une seule et même connexion pour envoyer des informations aux divers systèmes du véhicule ont permis de réduire considérablement le nombre de câbles et de connexions électriques nécessaires sur les camions. Aujourd'hui, DAF fait encore évoluer la technologie de bus CAN en produisant un « Body Builder CAN » (CAN constructeur de carrosserie) qui limite le nombre de connexions électriques entre le châssis et la superstructure à seulement six. Ce nouveau concept offre de réels avantages sur le plan de l'entretien et de la disponibilité des véhicules.

Tandis que les bus CAN actuels regroupent toutes les connexions électriques et électroniques du moteur, de la cabine, de la suspension pneumatique et des systèmes de freinage ABS et EBS, le « Body Builder CAN » permet de restreindre le nombre de branchements électriques entre le châssis et la superstructure. Cette innovation offre de nombreux avantages : la réduction du nombre de câbles et de connexions limite les risques d'apparition d'erreurs. En outre, ce nouveau bus CAN peut être interrogé à l'aide de l'outil de diagnostic DAVIE XD de DAF. Ainsi, tous les concessionnaires DAF peuvent détecter les éventuelles défaillances électriques de la superstructure, un avantage primordial pour les clients en termes d'entretien et de disponibilité du véhicule.

Une superstructure très complexe

Le DAF CF85 FAD (8x4), utilisé par la société de service de voirie Munster Drain Cleaning de Cork, en Irlande, illustre parfaitement les capacités du « Body Builder CAN ». Ce véhicule est en effet équipé d'une superstructure extrêmement complexe, conçue par la société spécialisée en remorques et bennes pour véhicules industriels Kroll Fahrzeugbau-Umwelttechnik GmbH de Wezel, en Allemagne. Les eaux usées sont filtrées dans le réservoir de 20 000 litres du camion, où elles sont préparées à être utilisées pour les opérations de lavage, de rinçage et de nettoyage haute pression. Les flexibles utilisés pour verser les eaux usées dans le réservoir pèsent 400 kg et sont commandés hydrauliquement. Les pompes de compression (250 bars) situées à l'avant et à l'arrière des buses de pulvérisation pour le nettoyage haute pression des routes (150-200 bars) sont fixées à l'avant du véhicule. Outre le démarrage du moteur et de la prise de force, de nombreuses fonctions de la



Le DAF CF85 FAD (8x4), utilisé par la société de service de voirie Munster Drain Cleaning de Cork, en Irlande, illustre parfaitement les capacités du « Body Builder CAN ». Ce véhicule est en effet équipé d'une superstructure extrêmement complexe, conçue par la société spécialisée en remorques et bennes pour véhicules industriels Kroll Fahrzeugbau-Umwelttechnik GmbH de Wezel, en Allemagne.

superstructure peuvent être commandées depuis la cabine.

Un logiciel personnalisé

Le « CAN Extension Box » (boîtier d'extension CAN), programmé individuellement pour chaque superstructure, permet d'ajouter jusqu'à onze interrupteurs de commande des fonctions de la superstructure dans

la cabine d'un camion DAF. Et inversement, quatre interrupteurs supplémentaires peuvent être installés sur la superstructure pour commander les fonctions du véhicule, par exemple activer les feux de détresse ou les gyrophares. En outre, il est également possible de démarrer et d'arrêter le moteur, d'activer et de désactiver la prise de force, ainsi que de réguler le régime moteur pour l'utilisation de la prise de force depuis la superstructure. L'opérateur a également la possibilité de consulter l'écran de la superstructure pour se renseigner sur la température, la pression de l'huile, le régime du moteur du camion, etc.

Le « Body Builder CAN » est disponible sur tous les modèles CF et XF.

ATS Garrone

Les XF ont le pied marin

Spécialiste français et européen du transport de bateaux, ATS Garrone a choisi des XF95 pour réaliser ses convois exceptionnels. Une prestation de haut de gamme, comme celle qui a permis d'amener depuis les chantiers de la Méditerranée jusqu'à Paris un catamaran géant, exposé sur le salon nautique en décembre dernier.

Par: Melanie Robert



La semi-remorque est munie d'une table élévatrice hydraulique. Elle est totalement autonome pour assurer le chargement et le déchargement du bateau, sans qu'il soit nécessaire d'immobiliser le tracteur pendant ce temps.



Arrivée à Paris, de nuit, pour une installation dans la foulée au parc des expositions de la porte de Versailles.

Pendant les deux jours et demi de préparation avant le départ du convoi, le bateau est entièrement démonté, l'acastillage séparé de la coque ou bien enveloppé de mousse. La coque elle-même est enveloppée dans un film plastique thermorétractable, selon un procédé exclusif de Garrone.



Préparer, emballer, charger, transporter, livrer et installer tous types de bateaux de plaisance, en France et en Europe. C'est la spécialité des Marins de la Route, enseigne commerciale de la société ATS Garrone, fondée et développée depuis 1982 par son actuel directeur technique Pierre Garrone. Plus qu'un transporteur, il s'agit d'un véritable logisticien de la mer, qui réalise aujourd'hui 70% de son chiffre d'affaires annuel de 1,6 millions d'euros sur le secteur du nautisme. En France, ATS Garrone est la entreprise capable de transporter et de stocker aussi bien de petits bateaux comme les zodiacs, que des voiliers géants, voire des yachts. C'est ainsi qu'elle a organisé le transfert, par convoi exceptionnel, d'un catamaran de la société Outremer depuis la grande Motte, près de Montpellier, jusqu'au salon nautique de Paris, puis sur le Boat Show de Düsseldorf (voir reportage photos).

Semis surbaissées et tables élévatrices

"Nous disposons de deux semi-remorques surbaissées, avec essieux directeurs et plateau extensible qui nous permettent de transporter tout type de bateau jusqu'à 25 m de long et 32 tonnes de poids. Sur le châssis de ces véhicules, une ou deux tables élévatrices hydrauliques peuvent être fixées pour arrimer le chargement. Elles permettent de lever la charge jusqu'à trois mètres de hauteur ou de l'incliner jusqu'à un maximum de 50° par rapport à l'horizontale. Ce matériel



offre deux avantages. D'une part, il rend la semi-remorque totalement autonome pour les opérations de chargement et de déchargement et cela évite d'immobiliser un tracteur. D'autre part, ces tables permettent d'ajuster la position du bateau pendant le transport, pour faciliter le passage dans des zones étroites. Elles peuvent aussi être installées sur une sorte de chariot, que j'ai conçu moi-même et qui se déplace dans la longueur du châssis de la semi-remorque. Cela nous permet de transporter des pièces de grande longueur, comme des mâts de 50 mètres que l'on peut ainsi orienter dans les trois dimensions pour passer des courbes difficiles, comme celles des ronds points", indique Pierre Garrone

Le choix de l'automatisme

Pour tracter ces semi-remorques exceptionnelles, Garrone vient de choisir trois DAF XF95 480 en version Extra-Force, avec boîte automatisée et ralentisseur hydraulique. Un matériel qui s'est imposé non seulement pour sa facilité de conduite et sa souplesse mais aussi, et surtout pour les économies de carburant et d'embrayage qu'il permet

Dans les passages les plus étroits, le conducteur peut incliner le bateau, grâce à la table élévatrice qui s'élève jusqu'à trois mètres et s'incline d'un maximum de 50 degrés.

La boîte automatisée AS Tronic 2 et le ralentisseur qui composent le pack Extra Force du XF95 permettent de piloter en douceur

Tracteur compris, l'ensemble routier qui emmène ce catamaran représente un investissement d'environ 280.000 euros.



Un des trois DAF XF95 480 Extra Force que vient d'acheter Garrone tracte la semi-remorque. De La Grande Motte à Paris, 750 km seront parcourus en 5 jours.

Pierre Garrone, fondateur et directeur technique de la société ATS Garrone. Basée à Martigues, près de Marseille, l'entreprise vient de créer une agence en Normandie pour mieux servir ses clients du nautisme.



de réaliser. Ce sont aussi des véhicules qui portent bien l'image de savoir-faire haut de gamme de l'entreprise. Si Garrone s'est imposé sur le secteur très concurrentiel du transport de bateaux, c'est en sachant recourir à des techniques d'avant-garde, sans sacrifier pour autant à la qualité de service. "Quand vous transportez le catamaran qui sera exposé par un chantier naval sur un salon nautique, vous emmenez avec vous toute l'image de marque de votre client; vous n'avez pas le droit à l'erreur. La marchandise doit être livrée en temps et en heure et dans un état impeccable", insiste Pierre Garrone selon qui la différence se fait aussi sur ses concurrents grâce à une technique exclusive: "pour abriter les coques des salissures, nous les emballons dans un film plastique thermo-rétractable. C'est un procédé que j'ai appris de mes clients américains, importateurs en Europe de bateaux à moteurs. Je l'ai adaptée pour des coques de grand gabarit. Et c'est aussi grâce à elle que je vient d'emporter auprès d'Eurocopter un marché de transport d'hélicoptères."

Des hélicoptères et des sculptures

Pour ce dernier client, outre l'emballage, c'est aussi la traçabilité qui importe. Et Garrone garantit le suivi de la marchandise grâce à un système de positionnement par satellite. L'aéronautique, la chaudronnerie, mais aussi le transport d'oeuvres d'art monumentales et celui de conteneurs permettent à l'entreprise de diversifier son activité et d'optimiser la gestion de sa flotte. Mais le nautisme reste prioritaire; Et c'est pour mieux asseoir sa position sur ce secteur qu'ATS Garrone vient de s'installer en Normandie, à Saint-Maclou. "Nous avons repris en location le terrain et les locaux d'un confrère. Cela nous permet de disposer d'une base, à proximité du Havre, où arrivent les bateaux de mes clients importateurs américains en Europe. Nous sommes aussi installés au bord de la nationale 175, qui est l'itinéraire de tous les convois exceptionnels reliant le Havre au sud de la France." Pierre Garrone envisage ainsi de passer dès 2006 le cap des deux millions d'euros de chiffre d'affaires.

Ultra moderne et très respectueux de l'environnement DAF lance la construction d'un laboratoire de pointe pour ses essais de moteurs

Fin 2007, DAF Trucks N.V. mettra en service un tout nouveau laboratoire d'essais de moteurs. Le nouveau complexe sera outillé de manière ultramoderne et une vingtaine de cellules serviront aux essais de moteurs d'une puissance maximale d'au moins 800 CV. Le bâtiment de ces nouvelles installations souligne la position de DAF en tant que Centre d'excellence en développement de moteurs au sein de PACCAR.

Avec une production annuelle de plus de 40 000 moteurs, DAF Trucks N.V. fait partie des plus grands constructeurs européens de moteurs diesel pour camions et autobus. Pour satisfaire aux exigences toujours plus sévères en matière d'émissions et pour rester à la pointe du progrès dans le domaine de la fiabilité, de la durabilité et de la consommation de carburant, le développement des moteurs occupe une place de premier plan dans l'entreprise.

Sept jours sur sept

Le nouveau laboratoire d'essais de moteurs est actuellement en construction sur le terrain de DAF Trucks à Eindhoven. Il comprendra vingt cellules d'essais, en plus des installations actuelles de DAF. Dans ce nouveau complexe, un certain nombre de cellules seront aménagées pour les essais d'endurance, où les moteurs tournent 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, à une température ambiante de 50 °C. Des essais à froid (à des températures de -20 °C) et la série complète de mesures de bruit, de puissance et d'émissions sera réalisée dans le nouveau laboratoire selon l'état le plus avancé de la technique. Le laboratoire permet en outre de tester les moteurs dans des conditions de température et de pression variables afin de simuler des différences d'altitude.

Moteurs diesel ultrapropres pour bus

Au début de l'année prochaine ou aussi rapidement que la technique le permet, DAF prévoit de lancer sur le marché ses moteurs EEV pour autobus. Les émissions de gaz d'échappement de ces moteurs sont encore plus faibles que celles imposées par la sévère norme Euro 5, qui entrera seulement en vigueur en 2009. Grâce à la technologie DAF SCR alliée à un filtre à suie passif, les émissions de particules solides ou de poussières fines sont réduites dans une très importante proportion, à tel point que les émissions de ces moteurs sont inférieures à celles des moteurs à gaz.

La version EEV du nouveau moteur PACCAR PR de 9,2 litres développé DAF fait appel à la technologie DAF SCR associée à un filtre à suie passif. Le taux d'émission de ce moteur atteint à peine 0,015 g/kWh de particules solides, soit 50 % de moins que la norme Euro 5 et 25 % de moins que la norme EEV (Enhanced Environmentally friendly Vehicles). Jusqu'à présent, un tel taux ne pouvait être obtenu que grâce à des moteurs à gaz. En plus d'une émission de particules solides inférieure à celle des moteurs à gaz, le moteur diesel DAF EEV offre encore bien d'autres avantages, comme un haut rendement, une fiabilité et une durabilité remarquables, ainsi que des frais d'exploitation considérablement plus faibles que les autres carburants alternatifs tels que le gaz.



Un grand respect de l'environnement

Lors de la conception des nouvelles installations d'essais, les technologies les plus avancées n'ont pas été les seules au centre des préoccupations, l'environnement a également retenu toute l'attention. Dans les cellules d'essai, les freins à eau habituellement utilisés dans l'industrie du camion ont été remplacés par des unités de freinage électriques. Lors des essais, ces unités absorberont l'énergie des moteurs pour simuler les conditions normales et la convertiront en énergie électrique. Au total, ces unités de freinage permettront de produire 20 % des besoins en électricité de DAF Eindhoven.

À la lumière de ces excellents résultats, Ron Borsboom, membre du conseil d'administration de DAF Trucks et responsable du développement des produits a déclaré: « Les pouvoirs publics doivent envisager des réglementations de stimulation pour que les entreprises de transport puissent remplacer rapidement leurs anciens bus Euro 0, Euro 1 et Euro 2 par des véhicules Euro 5 et EEV plus propres. Cela permettrait de mieux respecter l'environnement. »



Il vous faudra de l' AdBlue dans votre nouveau camion!

Air1® vous propose tout ce dont vous avez besoin en AdBlue, avec une livraison sous 48h en Europe:



Solutions en vrac

Nous installons tanks et systèmes de distribution dans les dépôts de nos clients



Conteneurs de 1.000 L

Un système innovant de conteneur et pompe, pour le stockage dans votre propre dépôt



Bidons de 10 L

Un bidon vous permet de parcourir 600km supplémentaires, suffisamment pour atteindre la prochaine station



United Kingdom
For more information,
please call:
Tel. +44 700 4 ADBLUE
Tel. +44 1384 276 444

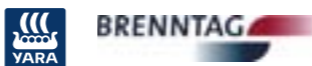
Nederland & België
Voor meer informatie kunt u
contact opnemen met:
Tel. NL: +31 35 588 9251
Tel. B: +32 56 78 82 67

Espana/Portugal
Para más información pueden
llamar a los siguientes numeros
de contacto:
Tel. E : +34 91 665 30 00
Tel. P : +351 21 924 88 00

Italia
Per ulteriori informazioni contattate:
Tel. +39 0775 774862
Tel. +39 02 48333.641

France/Belgique/Luxembourg
Pour advantage d'informations,
vous pouvez nous joindre:
Tel. F: +33 472 221 604
Tel. B: +32 56 78 82 67

Deutschland/Schweiz/Österreich
Für mehr Informationen rufen Sie
uns einfach an:
Tel. D: +49 180 5010 250
Tel. CH: +41 44 3609020
Tel. AT: +43 1 599 95 0



AdBlue® produit par Yara
et distribué par Brenntag

En route pour un air plus pur!



« Prix du président récompensant les innovations dans le domaine des procédés de production »

Durante il meeting dell'alta dirigenza di PACCAR tenutosi a Seattle a marzo, il presidente Tom Plimpton ha insignito DAF Trucks del "Premio del presidente per l'innovazione della produzione". Questo importante riconoscimento viene conferito alla divisione PACCAR che si distingue per l'innovazione della sua fabbrica di motori.

Au cours des quatre dernières années, l'usine de moteurs DAF a en effet été complètement rénovée et compte désormais parmi les plus élaborées de sa catégorie dans l'industrie des poids lourds. L'intégralité du processus de production est aujourd'hui conforme aux normes les plus élevées en termes de qualité, d'efficacité et de conditions de travail, alors que sa capacité de production a également été accrue de manière spectaculaire.

La production de moteurs s'est poursuivie pendant toute la durée des travaux de construction et de rénovation. Année après année, les records de production sont battus. « Quelle formidable réussite ! », s'est exclamé Jos Smetsers au cours de la cérémonie spécialement organisée pour tous les employés de l'usine de moteurs DAF de Eindhoven. « Nous devons cette réussite non seulement aux ingénieurs production, aux ingénieurs fabrication, à nos collègues des services de l'énergie, ainsi qu'à tous ceux des autres services avec lesquels ils collaborent, mais également grâce au personnel d'atelier qui a dû continuer à travailler, malgré des conditions de travail parfois difficiles. Ce trophée est une preuve évidente du potentiel d'innovation de DAF et plus particulièrement de ses salariés. »

Ferrara Bros. fait confiance à des malaxeurs de béton Kenworth T800

Pour la construction d'un troisième tunnel sous l'eau, la ville de New York a fait exclusivement appel au fournisseur de béton Ferrara Bros. Pour cette tâche, l'entreprise utilise des camions Kenworth T800.



Depuis le début de février, Ferrara produit et livre chaque jour de 300 à 1 000 mètres cubes de béton spécial. Ces livraisons auront lieu pendant une période de deux ans et demi. L'entreprise, dont le

PACCAR WORLD

siège est situé à Flushing, New York, livrera au total 130 000 mètres cubes de béton, soit quelques 10 000 chargements de camion. Dans sa flotte de malaxeurs de béton, Ferrara dispose de douze Kenworth T800, équipés chacun d'un moteur Cummins de 350 CV, d'une boîte de vitesses Allison à six rapports et de quatre essieux, dont un relevable. « En collaboration avec le revendeur, nous avons recherché comment alléger les camions autant que possible », déclare Bob Gartman de Ferrara. « C'est pourquoi ils sont équipés de seulement trois batteries au lieu de quatre, et que les réservoirs de carburant sont de taille réduite ; de même, nous avons retiré les sièges passagers. Nous pouvons donc travailler avec de plus grandes cuves à béton et transporter ainsi un demi-mètre cube en plus que la plupart de nos concurrents. » « Nous avons acquis les Kenworth pour leur robustesse et leur fiabilité », poursuit Gartman. « Un flux de béton constant est de la plus haute importance pour ce type de projet, nous ne pouvons donc pas nous permettre le moindre arrêt imprévu. Dans notre métier, le maintien de coûts d'exploitation peu élevé a beaucoup plus d'importance que le prix d'acquisition. Grâce aux frais d'entretien peu élevés, les frais d'exploitation des Kenworth T800 sont plus faibles. De plus, leur valeur résiduelle sera plus élevée. »



PACCAR reçoit la « National Medal of Technology »

Lors d'une cérémonie à la Maison blanche le 13 février de cette année, le président George W. Bush a décerné la « National Medal of Technology » à PACCAR. Cette médaille, instaurée en 1980 par le Congrès américain, est la plus haute distinction des États-Unis dans le domaine de l'innovation. C'est une reconnaissance de la contribution que les entreprises innovantes apportent aux progrès économiques et technologiques de la nation.

PACCAR a reçu cette distinction pour son rôle de leader dans le développement de véhicules aérodynamiques à faible poids propre. Ils ont contribué à une diminution considérable de la consommation de carburant et à une augmentation de la productivité du transport routier. « Au nom des 22 000 employés de PACCAR, nous sommes très honorés d'être la 21e entreprise depuis 1980 à pouvoir bénéficier de cette prestigieuse distinction », déclara Mark C. Pigott, président directeur général. « PACCAR existe depuis 101 ans. La « National Medal of Technology » est un merveilleux tremplin permettant d'accélérer le lancement de la production des produits PACCAR en aérodynamique, ainsi que les programmes de développement des hybrides et le système d'avant-garde Clean Power pour la gestion de l'énergie et le respect de l'environnement. »



Visit: www.air1.info

Air1® is a registered trademark of Yara International ASA. Produced by Yara. Distributor in Europe is Brenntag. AdBlue® is a registered trademark of the Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) To learn more about Air1® - visit www.air1.info



Le péage allemand (MAUT) vient d'avoir un an

Par: Bert Roozendaal

En un an, le péage des poids lourds en Allemagne a rapporté 2,86 milliards d'euros à l'État. Après une mise en route malheureuse, les postes de péage ont été ouverts sans problème en janvier 2005. Toll-Collect continue à compter sur le système de perception considéré comme le plus évolué d'Europe. L'aspect le plus positif étant que la taxe MAUT est en grande partie acceptée par les transporteurs routiers européens.



Selon le BAG, les chauffeurs placent trop souvent des objets autour du capteur pour pare-brise, ce qui provoque des pannes.

À l'avenir, l'OBU 2 permettra également de régler l'appareil au moyen d'un GSM.

Un an après l'introduction du péage, cela ne signifie pas pour autant que la critique a cessé. Récemment encore, une chaîne télévisée allemande a fait circuler, sur 2 800 kilomètres d'auto-route, cinq camions portant une grande inscription « Ich bin ein Mautpreller » (Je suis un fraudeur MAUT), sans payer et sans être arrêté. Le BAG allemand (instance chargée du contrôle du trafic routier) reconnaît qu'il travaille par échantillonnage, mais fait remarquer que 17,2 millions de véhicules ont été néanmoins contrôlés, soit 10 % du total, alors qu'un échantillonnage de 2 à 3 pour cent est habituellement admis comme échantillonnage valable. L'action de la chaîne s'apparente donc bien plus à un coup de chance qu'à une bonne raison. L'agitation à propos du fait que les chauffeurs de l'ancien bloc de l'Est reçoivent moins de contraventions que leurs collègues de l'Europe de l'Ouest n'est pas liée au péage. Dans le système

pénal allemand, il est à présent bien établi que la hauteur des amendes est fixée selon les revenus. La justice allemande s'honore donc du fait qu'elle applique la loi sans faire de distinction entre les personnes.

Infailible à 99,6 pour cent

Depuis le 1er janvier tous les boîtiers MAUT doivent être réévalués suivant l'OBU 2, et ce, pour une meilleure sécurité de conduite et une plus grande souplesse. Il reste cependant quelques problèmes. Selon une enquête de l'union des employeurs du transport routier des Pays-Bas (TLN), 43 pour cent des personnes interrogées se plaignent de pannes. Pas tellement lors de l'installation, mais plutôt sur la route. L'indication soudaine d'une zone sans péage ou d'une absence de signal GPS est le dérangement le plus fréquemment mentionné. TLN trouve cela décevant. Selon un porte-parole : « Il nous avait toujours été promis que ce type de problème serait résolu avec l'introduction de l'OBU 2. » De son côté, Toll-Collect s'en tient toujours à ses statistiques : « Dans 99,6 pour cent des cas, l'appareil fonctionne sans erreur et ce taux est beaucoup plus élevé que l'obligation contractuelle minimale de 95 pour cent, » déclare l'informaticienne de presse Claudia Steen. Un taux d'erreur de 0,4 pour cent est en effet un peu. Néanmoins, sur 23 milliards de kilomètres, ce pourcentage représente une portion

non négligeable d'erreurs, sans compter les contraventions qui vont avec.

Expansion sans problème

En 2006, Toll-Collect prévoit une expansion sans problème de son système. Selon le TLN, la plupart des transporteurs européens ont heureusement pu répercuter la majeure partie des frais de péage à l'entreprise de transbordement. En outre, le gouvernement allemand a heureusement promis aux transporteurs du pays de compenser leurs frais à hauteur de 600 millions d'euros. Le gouvernement engrangera cet argent par une augmentation du péage qui passera de 12,4 à 15 centimes par kilomètre. Berlin voulait compenser partiellement cette augmentation en diminuant les accises sur le diesel, pour que les transporteurs étrangers en bénéficient également. Mais ils évitent autant que possible de faire le plein en Allemagne. Ce plan a entre-temps été rejeté par Bruxelles. L'Allemagne maintient toutefois l'augmentation du péage et la sépare désormais de la compensation promise, en attribuant officiellement l'augmentation du péage à une autre fin et en rassemblant les 600 millions d'une autre manière.

Départ sur les chapeaux de roue

Il s'agit avant tout de politique. Tout comme le souhait de Bruxelles d'obtenir en 2012 un système universel de péage routier dans toute l'Europe. Dans ce domaine, le consortium allemand a démarré sur les chapeaux de roue. Car son système, aussi compliqué qu'il soit, fonctionne déjà. Prêt à cliquer aux postes de péage de toute l'Europe.

DuPont CoatingSolutions

DuPont bénéficie d'une longue expérience en matière de véhicules de transport routier, en particulier en ce qui concerne les technologies de mise en peinture pour la production et la réparation.

DuPont est en effet le leader dans ce secteur depuis plusieurs décennies, développant des solutions qui répondent parfaitement aux exigences de hautes performances et de durabilité de l'industrie, tout en respectant l'environnement.

Les solutions qui intègrent la technologie DuPont brevetée, telles que DuPont™ Imron®, permettent d'obtenir la même qualité de couche de finition sur les composants en métal et en plastique.

La gamme DuPont™ Imron® propose également ces solutions en après-vente.

Elles garantissent une parfaite correspondance des couleurs, à tout moment, partout dans le monde.

DuPont CoatingSolutions possède un atout majeur : son appartenance à une grande entreprise, qui bénéficie d'une expertise technique inégalée, de ressources de recherche et développement considérables et d'une longue expérience de conseil sur les nouveaux projets.

Son réseau de service mondial lui permet de satisfaire à tous les besoins, où qu'ils se présentent. S'appuyant sur tous ces points forts, Paccar fait confiance à DuPont CoatingSolutions pour appliquer une peinture de qualité supérieure sur ses véhicules DAF, Leyland, Kenworth et Peterbilt.

Que vous produisiez des camions ou que vous les répariez, DuPont a la solution qu'il vous faut. Faites confiance à DuPont CoatingSolutions pour vous ouvrir de nouvelles perspectives.

Antoon Spinostraat 6
B-2800 Mechelen, Belgique
Tel.: +32 15 44 19 13
CoatingSolutions@bel.dupont.com

L'ovale DuPont, The Miracles of Science®, DuPont™ et Imron® sont des marques commerciales ou des marques déposées de DuPont et de ses



DAF XF105

Etablissant de nouvelles références en matière de qualité, d'efficacité, d'ergonomie et de performances, le nouveau DAF XF105 a été la star du salon des véhicules commerciaux RAI 2005. Doté d'un tout nouveau moteur intégré à un châssis au design remodelé, d'un intérieur flambant neuf et très confortable, ainsi que d'un design extérieur revisité, le nouveau modèle haut de gamme de DAF est le gage d'une qualité irréprochable, en tout point. La peinture de série utilisée en usine est fournie par DuPont CoatingSolutions, partenaire de DAF depuis plus de dix ans, et correspond parfaitement aux niveaux de qualité et de durabilité du XF105. La même peinture est disponible en après-vente, dans la gamme DuPont™ Imron®, pour toute couleur officielle DAF, ainsi que pour toute peinture personnalisée.



The miracles of science™

DAF et PACCAR Financial: dédié au transport

Investir dans des véhicules industriels est une décision commerciale coûteuse et complexe. Vous faites des choix qui vont directement influencer votre activité. PACCAR Financial peut vous aider à prendre les meilleures décisions financières pour votre entreprise.

