

DAF XF / XG / XG+

Le début d'une nouvelle ère



Dans le monde du camion, la date du 9 juin 2021 restera dans les mémoires. Ce jour-là, DAF n'a pas seulement lancé ses nouveaux poids lourds, il a aussi ouvert la porte vers une nouvelle génération de camions. En attendant que la concurrence réagisse, DAF a pris la main, et c'est tout profit pour le chauffeur.

Les DAF XF et XG représenteront le plus gros des ventes.

Il a fallu sept ans à DAF pour développer cette nouvelle gamme lourde, mais il a fallu attendre l'été 2020 pour que le feu passe définitivement au vert. DAF est ainsi le premier constructeur à présenter une cabine (un peu) allongée, tout en étant parfaitement conforme à la nouvelle directive sur les poids et dimensions maximales des poids lourds. Il suffit de se poster à côté du véhicule pour se rendre compte de ces nouvelles dimensions.

DE L'ESPACE À GOGO

Dans les trois modèles, l'accès à la cabine se fait via trois marches, ce qui sera apprécié des chauffeurs.

D'habitude, lorsque l'on monte dans un nouveau véhicule, on a tendance à repérer les nouveautés une par une. Ici, dès que l'on s'est assis, c'est l'ensemble du poste de conduite qui interpelle. Dans l'état actuel des choses, aucune comparaison n'est possible. DAF est un vrai pionnier avec cet outil exceptionnel à beaucoup de points de vue.

Le pare-brise profite d'une ligne de ceinture plus basse et a pris de l'ampleur : + 33 %, soit une surface totale de 2,3 m³. Mais la surface des vitres latérales augmente elle aussi de 15 %. Ces valeurs incroyables peuvent encore augmenter si on choisit (en op-

tion) la vitre dans la porte côté convoyeur et le siège passager rabattable. Mais ce ne sont pas que des chiffres : la visibilité panoramique est réellement impressionnante.

Le XF est le plus modeste des trois nouveaux modèles. Malgré tout, son volume global intérieur est meilleur que son prédécesseur. Son plancher est abaissé de 75 mm et son tunnel moteur de 17 cm laisse une hauteur libre de 1900 / 2075 mm. Les cabines XG (ex Space Cab) et XG+ (ex Super Space Cab) proposent quant à elles un volume qui culmine à 12,5 m³ et une hauteur intérieure de



En attendant que la concurrence réagisse, DAF est seul dans son océan bleu.

Le nouveau poste de conduite est la nouvelle référence.

2105 mm dans la XG+ (soit 14 % de plus que l'actuelle Super Space Cab). Le plancher n'est pas plat, mais le tunnel moteur est tout relatif (50 mm). Le surcroît de profondeur profite aussi aux couchettes et aux espaces de rangement. Les trois modèles ont une couchette inférieure qui fait 222 cm de long, mais seuls les XG et XG+ bénéficient d'un matelas de 80 cm de large (65/75 cm sur le XF). Avec l'option DAF Relax Bed, ces couchettes peuvent se transformer en véritable salon lors des moments d'arrêt.

POSTE DE CONDUITE RÉFÉRENCE

Les nouvelles dimensions permettent aussi à chaque chauffeur de trouver sa bonne place. Le nouveau volant reprend les commandes de conduite à gauche et les commandes des auxiliaires à droite. Autre nouveauté qui sera vraiment appréciée par les chauffeurs : DAF s'est aligné sur Scania et a rendu son volant réglable à souhait et totalement relevable.

Avec 16 cm de bonus, la planche de bord est révolutionnaire dans ses dimensions sans pour autant choquer les amateurs de la marque tant les commandes restent simples. La partie plane du tableau de bord est plus vaste, il

y a plus de rangements avec par exemple un nouveau tiroir coulissant sous le vide-poches en partie centrale. Mais que les habitués se rassurent : la légendaire tablette est toujours bien présente ! D'une taille de 12 pouces, le nouvel écran est 100 % numérique. Exit les deux cadrans circulaires avec

un écran vertical entre les deux. Les infos du compte-tours restent bien à droite, mais se présentent sous la forme d'un D majuscule. Cet écran est en outre configurable au départ du volant et on peut, par exemple sur longues distances, privilégier un affichage très épuré avec uniquement la vi-

AU-DELÀ DES 16,5 M

DAF est le premier constructeur à profiter de la nouvelle réglementation européenne, entrée en vigueur en septembre 2020. Rien ne prescrit de combien la cabine peut être allongée, tant que le véhicule peut réaliser les mêmes manœuvres (et notamment les mêmes rayons de braquage) que les camions actuels.

CHAÎNE CINÉMATIQUE

Les moteurs Paccar MX11 et MX13 conservent les mêmes niveaux de puissance mais leur couple maxi gagne entre 50 et 100 Nm dès 900 t/min. Ce résultat est dû à un nouveau turbo, à une nouvelle culasse et à un nouveau bloc-cylindres qui supportent une pression d'injection plus élevée.

Quant à la boîte automatisée TraXon, elle évolue aussi avec une sélection automatique du meilleur rapport de démarrage et des fonctions prédictives améliorées. Le passage à la nouvelle génération signifie par contre l'abandon définitif de la boîte manuelle.

Moteurs

- **Puissances MX-11** : 367 / 408 / 449 ch
- **Couple MX-11** : 1950 / 2150 / 2350 Nm
- **Puissances MX-13** : 428 / 483 / 530 ch
- **Couples MX-13** : 2300 / 2500 / 2700 Nm



L'espace de repos, avec l'option DAF Relax Bed et le siège pivotant, est très bien conçu.

tesse. Simple caprice ? Pour l'avoir essayé, c'est au contraire assez confortable. Un autre écran de 10 pouces est disponible en option et reprend les infos de divertissement et de navigation. Bon point pour la sécurité, certaines commandes sont volontairement neutralisées pendant la conduite.

UN COUPLE MAXI À 900 TR/MIN

Le démarrage se fait de façon classique avec une clé rétractable. Le frein de parc prend place directement à droite du volant et n'est pas (encore) électrique. Pour les commandes de boîte, il faut prendre de nouvelles habitudes : DAF s'est aligné sur la majorité des concurrents en les regroupant sur la manette à

PAS PLUS LOURD

Avec un châssis et une cabine allongés, on pouvait craindre une certaine perte de charge utile. Selon DAF, il n'en est (presque) rien : le nouveau XF gagne même 172 kg par rapport au XF actuel (6912 kg dans sa version 4x2 la plus courante). Le XG serait au même poids qu'un actuel XF Space Cab et 42 kg plus léger qu'un Super Space Cab et seul le XG+ serait un peu plus lourd qu'un Super Space Cab de la génération actuelle.

droite du volant. Cela génère de l'espace en plus sur la planche de bord. Si cette manette est plus volumineuse que chez d'autres concurrents, cela ne change rien à sa simplicité d'utilisation avec les mains sur le volant.

DAF a mis à profit les 16 centimètres gagnés à l'avant pour encore améliorer le confort et réduire le niveau sonore intérieur. Certes, les routes espagnoles sont nettement meilleures que les nôtres, mais nous avons éprouvé un réel plaisir de conduite.

Les caméras DAF Digital Vision remplacent les rétroviseurs classiques avec un écran de chaque côté. Exit aussi le pare-soleil, et (parfois) les rétroviseurs piéton et d'accotement, remplacés par une autre caméra baptisée DAF Corner View et qui s'accompagne d'un deuxième écran à droite. Ces écrans sont bien positionnés et offrent une très bonne qualité d'image sans demander le moindre réglage.

DAF a même affiné le système : les caméras peuvent non seulement être repliées électroniquement depuis le poste de conduite, mais elles sont aussi hydrophobes. Pour les sceptiques, il est encore possible de choisir les rétroviseurs classiques, redessinés pour une visibilité accrue.



A noter l'excellente qualité d'image obtenue sur les écrans qui relaient les caméras de rétrovision.

Sur un parcours vallonné, nous avons pu vérifier que le couple maxi est réellement disponible au régime bas de 900 tr/min. On note aussi que la puissance de retenue du frein moteur est désormais disponible bien plus tôt. Ce n'est pas facile à percevoir sur autoroute avec un tracteur à vitesse constante, mais nous avons aussi conduit des porteurs hors des grands axes pour vérifier ce point précis et... nous avons été convaincus.

Grâce aussi à un meilleur coefficient de pénétration dans l'air et à un nouvel essieu arrière, DAF promet une réduction de la consommation de 10 %. Impossible à vérifier lors de courts galops d'essai sans points de comparaison, mais nous attendons avec impatience le nouveau DAF sur notre propre parcours de test. Les résultats seront certainement meilleurs, mais de combien ?

En conclusion, il va falloir revoir son vocabulaire. Tout ce que l'on qualifiait autrefois de 'révolution' n'était qu'une simple évolution. C'est DAF qui nous fait entrer dans une nouvelle ère, sans concurrent actuellement.

 PIERRE-YVES BERNARD