



En attendant la réaction de la concurrence, le DAF XG+ est tout seul sur sa planète.

DAF XG+ 480

MAGISTRAL COUP DE POKER !

Le mois de juin 2021 restera dans les mémoires, quand DAF a lancé sa nouvelle gamme de camions lourds qui comprend trois modèles : XF, XG et XG+. Cette gamme a marqué les esprits car elle représente véritablement l'entrée dans une nouvelle ère du camion. Ni plus, ni moins.

Pierre-Yves Bernard - Photos : Erik Duckers

Est-on dans l'excès en disant cela ? Certainement pas, et le pari relevé par DAF peut être considéré comme un vrai coup de maître : DAF est le premier constructeur à mettre à profit la nouvelle réglementation européenne, qui permet de construire des cabines aux dimensions plus généreuses à condition que l'aérodynamisme soit amélioré. L'Europe précise ainsi que la diminution de la consommation doit atteindre les 10 %.

PLUS QU'UNE RÉVOLUTION

Conception de la cabine. Sur le XG+ qui nous occupe, cet allongement de 16 centimètres a défini de nouvelles lignes et permet une meilleure pénétration dans l'air. C'est tout profit pour la profondeur globale, qui

augmente de... 33 centimètres sur les modèles XG et XG+ ! C'est particulièrement visible lorsqu'on est à côté du véhicule. En option, les caméras peuvent remplacer les rétroviseurs latéraux classiques. Chez DAF, ce système porte le nom de DAF Digital Vision. Pour les rétroviseurs piéton et d'accotement, c'est une autre caméra, cette fois appelée DAF Corner View, qui fait son office. Tous ces points laissent logiquement augurer d'une consommation très réduite, ce qui reste l'enjeu principal pour les décideurs.

Le DAF XF était resté au top grâce à de très nombreuses revalorisations et malgré une structure datant de 1997. Son succès commercial ne s'est jamais démenti. Dans la nouvelle gamme, le XF est devenu le plus modeste des trois modèles, tout simplement car il ne profite que des 16 centimètres vers l'avant et pas des 33 centimètres à l'arrière. Malgré tout, avec un volume intérieur en augmentation, il fait mieux que son prédécesseur. Mais que dire alors du XG+ ?

Poste de conduite. L'accès à bord se fait via trois marches, et c'est un point qui est toujours apprécié des chauffeurs.

Quant au poste de conduite, dans l'état actuel des choses, il n'a pas de concurrent. Les 16 centimètres supplémentaires ont été suffisamment bien utilisés pour créer 'la' référence dans le monde des camions. Ce poste de conduite est en effet non seulement moderne mais il propose aussi une ergonomie de premier plan. La planche de bord est révolutionnaire dans ses dimensions, sans pour autant choquer les amateurs de la marque qui ont toujours apprécié la simplicité des commandes. La partie plane est plus vaste, il y a plus de rangements à différents endroits avec par exemple un nouveau tiroir coulissant sous le vide-poches en partie centrale. Et pour les habitués, pas de panique, la légendaire tablette est toujours bien présente ! Le nouveau volant reprend logiquement beaucoup de commandes, de part et d'autre. Les commandes de conduite sont regroupées à gauche. Autre nouveauté majeure qui plaira aux chauffeurs, un volant réglable à souhait inspiré de la référence à ce niveau, à savoir Scania.

Deux écrans de 12 (30,5 cm) et de 10 pouces (24,5 cm, en option) sont présents pour les informations globales (travail



La visibilité directe et indirecte est un des gros points forts du XG+.



Avec une couchette inférieure de 222 cm sur 80, le chauffeur est aussi gâté pendant ses pauses.



Ce poste de conduite va vite devenir une référence.

& divertissement). Face à vous, le nouvel écran principal mérite une attention particulière : exit les deux écrans circulaires avec un écran vertical entre les deux. Les infos du compte-tours restent bien à droite, mais se présentent sous la forme d'une courbe, tel un D majuscule. Ne cherchez plus non plus après les couleurs traditionnelles (vert, bleu et rouge), il n'y a plus que du bleu dans différentes teintes. Cet écran principal propose plusieurs modes d'affichage, le tout commandé au départ du volant. Cela permet par exemple sur des longues distances de privilégier un affichage très épuré avec uniquement la vitesse du véhicule visible. Ajoutez encore la visibilité, le confort et l'espace de vie disponible et le mot exceptionnel n'est pas usurpé.

Les nouvelles dimensions permettent à tous les chauffeurs de trouver une position idéale de conduite et les possibilités de recul du siège y sont pour beaucoup.

VISIBILITÉ AU TOP

Point crucial pour la sécurité, la visibilité est excellente grâce au pare-brise qui profite d'une ligne de ceinture plus basse et gagne du coup 33 % en surface. Cela permet d'atteindre une surface totale de 2,3 mètres. Mais cela ne s'arrête pas là, puisque la partie latérale voit sa surface augmenter elle aussi de 15 %. Ces valeurs sont incroyables mais peuvent encore être renforcées quand on choisit en option la vitre dans la porte côté

convoyeur. Et puisque le siège passager est de type 'cinéma' et donc repliable, la visibilité est vraiment au top.

Espace de vie. Les nouvelles cabines XG & XG+ proposent un volume jamais atteint : 12.5 m³ en version XG+ avec une hauteur intérieure de 2105 mm malgré la présence relative du tunnel moteur (5 cm). La profondeur supplémentaire profite logiquement aussi aux couchettes (222 cm de long et 80 cm de large) et aux espaces de rangements. Avec le système DAF Relax Bed, les couchettes peuvent recevoir différents réglages pour faire de sa cabine un véritable salon lors des moments d'arrêt.

Chaîne cinématique. A ce niveau, il n'y a pas de révolution. DAF maintient le cap avec ses atouts actuels, à savoir les moteurs Paccar MX11 et MX13, mais ces derniers reçoivent néanmoins bon nombre de nouveaux éléments pour optimiser la combustion et réduire la consommation. A noter que les valeurs de couple sont exploitables plus tôt, à savoir dès 900 tr/min. Les chauffeurs devront encore changer leurs habitudes de conduite !

Impressions de conduite. De façon étonnante, le démarrage se fait encore de façon classique avec une clé rétractable. Si votre premier réflexe est de régler ses rétroviseurs, oubliez cette (bonne) habitude puisque les caméras font le travail.

SIMPLICITÉ DES COMMANDES

Bon point pour la sécurité, certaines commandes sont volontairement neutralisées pendant la conduite. Le frein de parc se trouve directement à droite du volant et reste classique dans sa forme. Il n'est pas (encore)

électrique. Pour les commandes de boîte, il faut prendre de nouvelles habitudes puisque DAF s'est aligné (à raison) sur une majorité des concurrents en regroupant les commandes sur la manette (commodo) à droite du volant. C'est simple, efficace et cela génère un espace libre en plus sur la planche de bord.

Ce commodo est certes plus volumineux que chez d'autres concurrents, mais cela ne change rien à la simplicité d'utilisation quand on garde les mains sur son volant. Petit rappel : DAF a complètement abandonné les boîtes manuelles, une option qui ne représentait en effet plus que 3 % des ventes. Une fois en route, on se surprend à profiter d'un confort sonore exceptionnel. La cabine DAF était déjà considérée comme une des meilleures au niveau du confort de conduite, mais DAF a encore placé la barre plus haut.

Performances. C'est le point le plus attendu, et cela valait la peine d'attendre ! A la fin du test, le verdict à la pompe est sans appel : le DAF XG+ 480 réalise un score exceptionnel, jamais atteint sur notre parcours : 26,31 l/100 km et une vitesse de 83,60 km/h. C'est presque deux litres de moins que son prédécesseur XF 106 (qui avait réalisé 28,21 l/100 km) et plus d'un litre et demi de mieux que le meilleur des concurrents. Pas de doute, ces chiffres incroyables sont liés directement au coefficient de pénétration dans l'air.

Conclusion. Pari risqué ? Sans doute, mais DAF peut être fier du résultat. Que ce soit au niveau du confort, des performances ou de la consommation, ce XG+ est au top à tous les niveaux. Pour la concurrence, il est urgent de réagir !

Puisque DAF est pour l'instant le seul à avoir pris des risques, son XG+ est sans concurrence.



Que les chauffeurs se rassurent : la tablette escamotable est toujours là.

FICHE TECHNIQUE DAF XG+ 480

- **Cabine** : XG+
- **Moteur** : MX-13 / 6 cylindres
- **Puissance** : 355 kW (480 ch) / 1600 tr/min.
- **Couple maximum** : 2500 Nm / 900-1125 tr/min.
- **Transmission** : TraXon 12TX2210
- **Frein** : Disques / EBS
- **Empattement** : 4 000 mm
- **Rapport** : 2.21

COMPARATIF CONSOMMATION

- **XF105 Euro 5** : 33,74 l/100 km - 81,46 km/h
- **XF105 ATE** : 29,78 l/100 km - 80,16 km/h
- **XF106 Euro 6** : 28,21 l/100 km - 82,13 km/h
- **XG+ 2022** : 26,31 l/100 km - 83,60 km/h

BON À SAVOIR

- Pari tenu avec une consommation jamais atteinte
- Une cabine hors normes pour les chauffeurs
- En l'état actuel, aucune concurrence à ce niveau

Avec un pare-brise plus grand de 33 %, la visibilité est exceptionnelle.

L'aérodynamisme révolutionnaire de la cabine XG+ se traduit par des performances exceptionnelles, en particulier sur le plan de la consommation.

