

Prise en mains gamme DAF XD

Autre gamme, même réussite



Après avoir marqué les esprits avec le lancement des XF, XG et XG+, il paraissait logique que la gamme moyenne soit la suivante à faire peau neuve chez DAF. Le moins que l'on puisse dire, c'est que c'est à nouveau une réussite, en atteste le titre de Camion de l'Année 2023.

C'est surtout en ville que le DAF XD se distingue, grâce à une excellente visibilité périphérique.

Cabines. Dans l'état actuel des choses, aucune comparaison n'est possible : DAF est le seul à présenter une cabine de distribution allongée de 160 mm. Trois cabines sont proposées : la Day Cab (cabine de jour), la Sleeper Cab (version couchette) ou encore cette dernière en version haute (Sleeper High Cab). Si le XD ressemble à ses grands frères XF et XG, il recèle néanmoins de réelles modifications qui bénéficient à la sécurité et au confort du chauffeur.

DES CENTIMÈTRES QUI FONT LA DIFFÉRENCE

Par rapport à celle du XF, la cabine du XD est positionnée 170 mm plus bas. Selon la taille des pneus, deux ou trois marches

d'accès sont à graver pour s'installer à bord. Pour répondre à la demande des chauffeurs et s'aligner sur une certaine concurrence, la Day Cab est désormais plus profonde de 150 mm. C'est tout profit pour le chauffeur qui en mesure tout de suite les avantages : meilleure position de conduite grâce à une plus grande amplitude de réglage du siège, plus de confort en cas de troisième siège, ou encore un espace de rangement supplémentaire à l'arrière. Une fois installé, le chauffeur découvre la nouvelle planche de bord, identique à celle des XF et XG, mais aussi une réduction significative du tunnel moteur. Cela autorise même la présence d'un frigo de taille respectable.

Sécurité. Au-delà du confort, la sécurité est le maître-mot de ce nouveau XD. C'est encore plus vrai en milieu urbain. La visibilité globale a clairement eu la priorité lors du développement de la cabine. Le pare-brise profite d'une ligne de ceinture plus basse et d'une planche de bord positionnée plus bas pour gagner nettement en superficie. Par ailleurs, le choix d'une vitre de custode dans la portière côté passager devient logique et se combine parfaitement avec le siège de type 'cinéma' qui se replie. DAF fait même d'une pierre deux coups puisque la têtère du siège passager se replie complètement pour former une petite table.

UN POSTE DE CONDUITE DE RÉFÉRENCE

Tout comme les grands routiers, la gamme XD laisse le client choisir entre des caméras (DAF Vision System) ou des rétroviseurs classiques. Le rétroviseur 'piéton' peut aussi céder sa place à une caméra supplémentaire (DAF Corner View). Au final, plus rien n'échappe au chauffeur. Même si cela peut contrarier certains chauffeurs, il suffit de les essayer pour se rendre compte que l'on a ensuite du mal de rouler à nouveau avec des rétroviseurs classiques !

Le nouveau poste de conduite se veut moderne et conçu autour de trois piliers : l'ergonomie, le confort et l'espace de vie. Le nouveau volant reprend beaucoup de commandes, classées en deux catégories : à gauche les commandes liées à la conduite et à droite celles destinées au divertissement. Il n'y a donc plus de commandes dans la partie basse du volant à droite. En outre, le volant est à présent réglable à souhait et totalement relevable. L'opération se fait via un bouton au sol pour permettre



La vitre de custode et le siège passager 'cinéma' suppriment une bonne partie de l'angle mort.

un réglage avec ses deux mains. A droite du volant, le nouveau commodo permet, comme chez bon nombre de concurrents, de changer les modes, de passer en manuel, de changer de rapport et d'utiliser le frein moteur / ralentisseur.

La partie plane du tableau de bord est plus vaste. Les infos du compte-tours restent sur l'écran de droite, mais elles se présentent désormais sous la forme

Le DAF XD amène dans la distribution des atouts qui étaient réservés aux grands routiers.

CHAÎNE CINÉMATIQUE

La gamme XD se contente du moteur 11 litres décliné en cinq puissances. Il a reçu quelques améliorations au niveau de la combustion, des circuits d'air (turbo), de la réduction des pertes 'parasites' ou encore du système de retraitement des gaz d'échappement. On note une modeste augmentation des valeurs de couple, mais on retiendra surtout que le couple maxi est disponible dès 900 tr/min. Ce régime bas s'applique aussi aux performances du frein moteur.

- XD 300 : 220 kW/299 ch / 1450 Nm à 900 tr/min
- XD 330 : 251 kW/341 ch / 1650 Nm à 900 tr/min
- XD 370 : 270 kW/367 ch / 1950 Nm à 900 tr/min
- XD 410 : 300 kW/408 ch / 2150 Nm à 900 tr/min
- XD 450 : 330 kW/449 ch / 2350 Nm à 900 tr/min

La boîte de vitesses est bien évidemment la Traxon de dernière génération. Ici aussi la base reste identique, mais avec des paramètres modifiés pour plus de rapidité, de confort et d'efficacité.



Une planche de bord identique aux XF et XG.

BON À SAVOIR

- Une visibilité quasi parfaite, gage de sécurité.
- Un poste de conduite digne des grands routiers.
- XDC : un véhicule dédié aux applications lourdes.

d'une courbe. Cet écran de droite peut être paramétré avec deux designs et trois niveaux d'informations.

L'allongement de la cabine profite aussi aux espaces de rangement. On note par exemple de nouveaux espaces intégrés à différents endroits avec par exemple un nouveau tiroir coulissant sous le vide-poches en partie centrale. Que les habitués se rassurent, la légendaire tablette est toujours bien présente ! On apprécie aussi le pare-soleil d'un seul tenant qui évite des mouvements dangereux en cas d'utilisation, à plus forte raison avec un tunnel moteur.

Au rayon des détails qui comptent, notons que le bouton qui active le mode 'silence' (moins de 72 dB) a changé de look, que le frein de parc est classique ou devenir électrique (en option) et que la ceinture de sécurité qui est désormais rouge. Dans une Sleeper (High) Cab, le chauffeur amené à passer la nuit dans son camion trouvera son compte, que ce soit au niveau de la qualité du couchage ou des armoires pour ranger ses affaires.

A noter aussi que le système Night Lock a évolué vers deux boutons de (dé)verrouillage, placés côte à côte dans la porte.

Impressions de conduite. Le démarrage se fait encore de façon classique avec une clé rétractable. Silencieux, le XD possède d'autres qualités comme la souplesse, la maniabilité et le confort global, très appréciable en ville ou dans les endroits délicats comme les petits villages. En effet, la suspension de cabine est nouvelle avec un nouveau design pour les amortisseurs. La suspension arrière est aussi nouvelle.

Les parcours d'essai proposés par DAF nous ont gâtés : une succession de ronds-points, de carrefours, de changements de direction, ou encore de passages très étroits entre d'autres véhicules garés des deux côtés... ces conditions urbaines réalistes, nous les avons affrontées avec d'une part les rétroviseurs traditionnels et d'autre part avec un système complet de caméras. Le constat est sans appel : d'une part les nouveaux rétroviseurs apportent plus de sécurité

en élargissant notre champ de vision, mais surtout, avec le système de caméras, il est presque impossible de se faire piéger !

Conclusion. Avec les modèles XF et XG, DAF nous a fait entrer dans une nouvelle ère. Cela continue avec cette gamme XD qui reçoit bon nombre d'arguments (trop) souvent réservés aux véhicules grands routiers. Tout profit pour le chauffeur car le métier de la distribution est devenu compliqué, et le manque de chauffeurs y est aussi une triste réalité.

✍ PIERRE-YVES BERNARD

**Avec le XD,
DAF nous a fait
entrer dans
une nouvelle ère.**



Avec un tunnel moteur moins proéminent, DAF a pu placer un frigo de taille respectable dans la cabine.