



DAF XDC ET XFC

UNE LACUNE EST COMBLÉE

Après les lancements successifs des gammes XF, XG et XG+, puis de la gamme intermédiaire XD, DAF continue sur sa lancée avec une nouvelle gamme complète de camions conçus pour la construction et plus largement pour les applications lourdes.

Pierre-Yves Bernard

Certains diront qu'il était temps et... ce n'est pas faux. Mais cela valait la peine d'attendre car le constructeur s'est inspiré des gammes supérieures pour proposer au chauffeur les mêmes qualités, même en situations difficiles. La gamme s'articule autour de porteurs et de tracteurs prévus pour des applications lourdes tous domaines confondus, avec une dénomination claire : XDC et XFC.

ENFIN UN LOOK DE 'DUR'

Extérieurement, on sent tout de suite que le quotidien de ces camions sera fait d'activités spéciales. La nouvelle calandre noire surplombe un pare-chocs en acier dont la couleur de série est le 'gris lave' et qui est

composé de trois pièces séparées, dans l'idée de limiter les coûts de réparation et de rechange. Ajoutons encore la plaque de protection de radiateur en acier et deux feux antibrouillard à LED, bien protégés car profondément encastrés dans le pare-chocs. Selon les cas, un marchepied pivotant robuste est également prévu en option. Autres points qui renforcent l'idée de robustesse, la garde au sol proche des 40 centimètres et un angle d'attaque de 25 degrés.

Au-delà des classiques 6x4 ou 8x4 (XD / XF / XG / XG+), apparaissent de nouvelles configurations en XDC et XFC : une 4 essieux avec train simple ou encore pour la première fois une 4x2 développée pour les applications nécessitant une conduite tout-terrain régulière et un effort de traction supplémentaire dans des conditions difficiles. L'essieu avant est de 8 ou 9 tonnes et l'arrière de 13 tonnes avec suspension pneumatique et freins à disque.

Confort. L'accessibilité à la cabine des véhicules spéciaux est parfois chaotique. DAF a

donc veillé à proposer des marchepieds bien positionnés. A bord, le volant est réglable sur différents axes et peut être placé en position verticale lorsque le véhicule est en stationnement. Le siège reçoit aussi de nombreux réglages et les chauffeurs apprécieront l'espace de rangement disponible.

Le tableau de bord est inspiré des grands frères avec notamment des combinés d'instruments entièrement numériques et une ergonomie de premier plan basée sur l'idée que les fonctions liées à la conduite sont commandées au volant et avec des manettes sur la colonne de direction. Pour les fonctions secondaires, ce sont des d'interrupteurs physiques placés à portée de main sur la planche de bord qui assurent le travail.

Le client a le choix entre la cabine courte (Day Cab), la version couchette avec ou sans pavillon surélevé (High Sleeper Cab ou Sleeper Cab). C'est donc le grand retour d'une cabine courte sur le XF, mais on apprécie qu'elle offre désormais un espace intérieur étendu.



Il existe de nombreuses options pour donner au chauffeur une visibilité optimale.

C'est le grand retour d'une cabine courte sur le XF... mais avec plus d'espace.



Le marchepied escamotable est en option.

Sur le plan de la sécurité, la nouvelle gamme 'construction' de DAF conserve les atouts des nouveaux XF et XG : un grand pare-brise, de grandes vitres latérales avec des ceintures de caisse très basses, la vitre de portière en option qui s'associe bien au siège passager rabattable. Dans certains cas, la visibilité directe peut être optimisée avec des vitres latérales et arrière supplémentaires disponibles en option. Les systèmes de vision numérique DAF Corner View et DAF City Turn Assist sont également de la partie.

PXP, LA GRANDE NOUVEAUTÉ

Le moins que l'on puisse dire, c'est que la météo pluvieuse qui a présidé aux essais presse a mis en valeur les capacités de franchissement, mais surtout de dégagement des modèles testés. Nous avons en particulier apprécié la grande nouveauté (en option) qu'est la traction avant hydraulique commutable PXP. Ce système développé en collaboration avec Paul Nutzfahrzeuge a l'avantage de n'être activé que lorsque le terrain l'exige.

Cela représente une économie sérieuse par rapport à une transmission intégrale qui génère des coûts d'entretien et une consommation de carburant en hausse.

Techniquement, le moyeu de chaque roue de l'essieu avant est équipé d'un moteur hydraulique qui génère un couple d'au moins 6 Nm à une pression maximale de 435 bars. Ces moteurs sont entraînés par une pompe hydraulique montée directement sur la prise de force du moteur, ce qui économise du poids et de l'espace sur le châssis.

Destiné aux XDC et XFC en version 4x2, ainsi qu'aux versions 4x2 sur route des modèles XD et XF, ce système robuste et facile d'entretien s'active via un interrupteur sur le tableau de bord. Disponible dans les quatre premiers

rapports de marche avant et les premier et deuxième rapports de marche arrière, il peut s'activer de façon automatique dès que les roues motrices patinent. Plus le patinage à l'arrière est important, plus la traction fournie par les roues avant est élevée.

Autres fonctions, les 'Rock-Free' et 'ASR-Off'. Ces dernières permettent de se déplacer sur des terrains glissants et extraire plus facilement le véhicule d'une mauvaise situation.

MOTORISATIONS

La nouvelle gamme est animée par les moteurs Paccar MX-11 et MX-13 qui offrent des puissances comprises entre 300 et 530 ch. La transmission est toujours assurée par la boîte de vitesses automatisée TraXon, mais elle peut à présent être dotée sur demande d'un logiciel tout-terrain. Les changements de vitesses sont effectués extrêmement rapidement et à des régimes moteurs élevés, ce qui permet de préserver la vitesse sur les terrains lourds ou vallonnés.

BON À SAVOIR

- XDC et XFC : enfin une vraie gamme dédiée !
- Confort et ergonomie en héritage des XF XG XG+
- Nouvelles fonctions en situations délicates