

N 2800

DAF Trucks



Série N 2800: véhicules lourds à cabine classique pour les travaux les plus durs, où que ce soit dans le monde.

Partout dans le monde les remorqueurs de mer néerlandais effectuent les missions les plus difficiles. Sur tous les continents, des spécialistes néerlandais en travaux hydrauliques et routiers collaborent à la mise en place d'infrastructures pour les transports de marchandises. DAF Trucks, le constructeur néerlandais de véhicules utilitaires, lui aussi livre dans différents pays du monde un grand nombre de poids lourds destinés aux transports routiers dans les conditions les plus difficiles.

Etant donné que les problèmes de transport diffèrent d'un pays à l'autre, les véhicules doivent être étudiés en fonction des conditions spécifiques d'utilisation: climat, type de route ou de terrain, taux de chargement habituel etc. De plus ils doivent répondre aux souhaits des transporteurs.

Si pour les transports lourds européens à longue distance, c'est dans la plupart des cas le véhicule à cabine avancée super-confort qui a la faveur des utilisateurs, en revanche dans les régions généralement très poussiéreuses voire désertiques du Moyen-Orient ainsi que dans les pays africains à climat tropical et aux conditions de route très diversifiées, c'est souvent aux robustes véhicules à cabine classique pour utilisation mixte route/chantier que l'on fait appel pour résoudre les problèmes de transport.

Voilà pourquoi DAF Trucks a mis au point sa série N 2800. Conçue dès la planche à dessin pour des conditions de travail éprouvantes et soumise à un programme d'essais destiné à démontrer ses aptitudes dans des situations extrêmes. Le résultat est probant: les véhicules DAF N 2800 présentent les qualités de robustesse et d'endurance requises pour effectuer les travaux très lourds dans les conditions les plus difficiles.



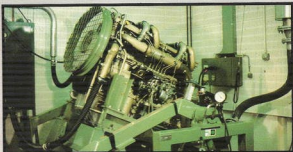
Programmes de tests intensifs pour une fiabilité extrême et une grande longévité

La force de traction élevée est obtenue également grâce à la démultiplication des ponts arrière. Les trois différentiels du train tandem – le différentiel inter-ponts et ceux des deux ponts – sont bloquables de façon à éviter toute perte de force de traction. Les ponts ont une démultiplication secondaire dans les moyeux. Cette technique permet de réduire l'encombrement des carters centraux – ce qui procure une bonne garde au sol – et de faire travailler les arbres de roues sous un couple moins élevé.

Les véhicules N 2800 ont été soumis à des programmes de tests intensifs en laboratoire et sur route. Les essais en laboratoire permettent de disposer en quelques semaines de résultats qu'il faudrait des années à obtenir en utilisation réelle. Ils sont complétés par toutes sortes de tests sur des prototypes, soumis à des conditions de simulation sur la piste d'essai de DAF Trucks et surtout mis à l'épreuve de la rude réalité.

Les photos ci-contre fournissent un aperçu des essais menés de pair en laboratoire et en situation réelle. Elles montrent notamment comment les moteurs sont testés sous différents angles d'inclinaison. Comment le châssis est mis à l'épreuve sur le banc de torture du laboratoire et les résultats obtenus vérifiés en utilisation réelle. Comment le cadre de châssis est soumis à la torsion. Comment la force de traction est testée et optimisée. Comment le véhicule entier et en particulier la cabine fait l'objet d'essais de vibration.

C'est ainsi que les techniciens de DAF Trucks mettent au point des véhicules utilitaires parfaitement adaptés aux conditions de travail qui les attendent et offrant de sérieuses garanties en ce qui concerne la rentabilité d'exploitation.



Moteurs en ligne fiables de 11,6 l pour des performances sur mesure

Les moteurs diesel qui équipent les châssis de la série N 2800 ont été étudiés et fabriqués par DAFT Trucks et ont prouvé leur fiabilité dans de nombreux autres véhicules. Leur implantation en avant de la cabine et l'adoption d'un capot basculant très loin vers l'avant rendent très facile l'accès à n'importe quel composant du moteur.

Il y a le choix entre le moteur DKA 1160 de 230 ch (169 kW) et la version suralimentée de cette série de moteurs, le DKS 1160, qui fournit une puissance maxi de 320 ch (235 kW). Les principales caractéristiques de ces moteurs sont:

- 6 cylindres en ligne
- chemises de cylindres sèches amovibles
- injection directe avec chambres de combustion toroidales
- faible régime maxi en charge
- refroidissement à eau par flux transversal procurant une température uniforme des cylindres
- échangeur de température huile-eau de grande capacité
- radiateur étudié pour des conditions tropicales
- prise d'aspiration d'air disposée derrière la cabine avec épurateur à cyclone.

Le moteur DKS est, en plus, pourvu de:

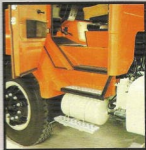
- turbo-compresseur et refroidisseur d'air d'admission pour une combustion encore meilleure et un rendement plus élevé

- dispositif de refroidissement des fonds de pistons

Un autre élément important de la ligne cinématique est la robuste boîte à 8 vitesses entièrement synchronisées avec boîte de relais, offrant un étagement serré. La commande en double H assure une grande facilité de conduite. La forte démultiplication de la 1ère vitesse (17,28:1) fournit une force de traction particulièrement élevée pour des conditions sévères.



Cabine étudiée pour un confort pratique et une grande sécurité



Routes du type tôle ondulée, pistes poussiéreuses, trajets parsemés d'ornières et de nids-de-poule, charges élevées. Voilà autant d'éléments qui soumettent à rude épreuve non seulement le châssis du véhicule mais aussi sa cabine avec ses occupants. La cabine à conduite classique de la série N 2800 est construite pour faire face à de telles conditions et offre en même temps un excellent niveau de confort et de sécurité.

■ Etant donné que le compartiment de conduite est situé en arrière de l'essieu avant – ce qui compte tenu des conditions de route favorise beaucoup le confort – l'accès à la cabine est particulièrement aisé grâce à deux larges marches à profil antidérapant situées très bas.

■ Un siège à réglages multiples permet au conducteur d'adopter la position de conduite la mieux appropriée, les passagers disposant d'une banquette à deux places.

■ Tous les instruments et organes de commande sont disposés logiquement.

■ Le grand pare-brise d'une seule pièce en verre feuilleté et les deux rétroviseurs de grande dimension permettent une excellente visibilité.

■ Une installation de chauffage/ventilation de grande capacité dotée d'une puissante soufflerie et de nombreuses bouches d'air aspire l'air extérieur par-dessus le capot moteur. Par ailleurs le toit est pourvu d'une double trappe d'aération.

■ La cabine à trois places repose sur le châssis en trois points, les mouvements à la partie arrière étant contrôlés par deux amortisseurs.

■ A l'avant du nez imposant de la cabine est monté un robuste pare-chocs pourvu d'une chape de traction et de solides œilletons de remorquage.

■ Deux phares sont encastrés dans le panneau frontal, au-dessus du pare-chocs.

