

ГОЛЛАНДСКИЙ НАТЮРМОРТ

Знакомимся с флагманскими седельными тягачами DAF XF105 сразу двух поколений. Автомобили с двигателями уровня Евро-5 уже давно поставляются в Россию, а грузовики 2013 модельного года только пробивают себе дорогу на российский рынок. Однако и те, и другие должны быть интересны нашим перевозчикам

У голландской компании DAF Trucks с 2011 года работает представительство в России, но по продажам новых грузовиков оно пока в лидеры не вышло. Под большим вопросом, тем более сейчас, и строительство в РФ автосборочного завода, так что тяжелые грузовики DAF CF и DAF XF делают только в голландском городе Эйндховен.

Из всех моделей DAF в России лучше всего продаются DAF CF85 – как бюджетные седельные тягачи, так и шасси для установки надстроек строительного назначения. Флагманская модель DAF XF105 продается не очень хорошо, но то, что машина уважаема российскими перевозчиками, подтверждают более чем успешные продажи подержанных тягачей. На дорогах России очень много флагманских DAF, завезенных из Европы: начиная с 20-летних DAF 95 и заканчивая четырех-пятилетними DAF XF105. Между тем у себя, в Голландии, а также в Бельгии DAF Trucks очень популярен и держит около трети рынка грузовиков полной массой от 6 тонн. В других странах Западной Европы в различных сегментах рынка транспортных средств DAF имеет свою стабильную долю. В 2013 году доля компании DAF в Евросоюзе, в сегменте автомобилей грузоподъемностью свыше 16 тонн, составила 16,2 процента.

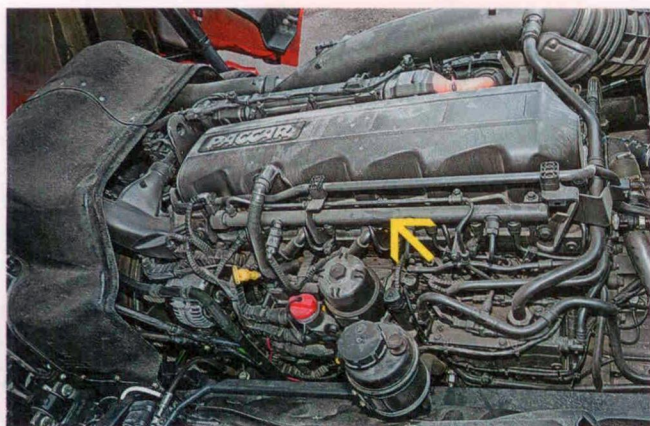
Во многом такому успеху «Автомобильная фабрика ван Дорнов» (так можно «расшифровать» название DAF) обязана тому, что это уже давно не семейный бизнес, а одно из подразделений американской корпорации Paccar. Ныне в состав этого концерна входят такие известные производители грузовиков, как английские Foden и Leyland Truck, американские Kenworth Truck Company с мексиканским и австралийским филиалами, Peterbilt Motors Company. Каждый из этих брендов – сам по себе легенда.

Был период, когда в РФ поставлялись одновременно XF95 и XF105, но в 2007 году состоялась последняя отгрузка в Россию автомобилей серии XF95 в исполнении Евро-3. Им на смену пришел тягач DAF XF105 Евро-5, который стал «Грузовиком 2007 года в Европе». Эти машины у нас продаются и сейчас. Грузовики XF105 Евро-6 второго поколения, выпускаемые с 2013 года, пока в Россию не поставляются. Есть, быть может, несколько машин, которые завезены дилерами в страну для демонстрации их потенциальным покупателям. Во всяком случае, один из таких DAF XF105 510 FT 4x2 нам и показали в Солнечногорске, в техцентре DAF. У различных моделей грузовиков DAF нет имен собственных, как, допустим, у Mercedes, IVECO или Renault Trucks. Есть свой

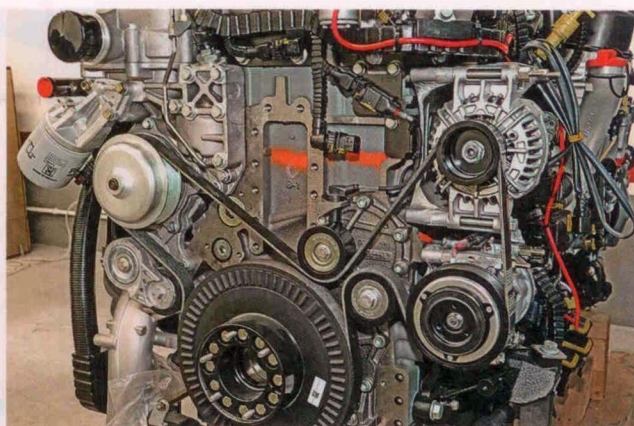




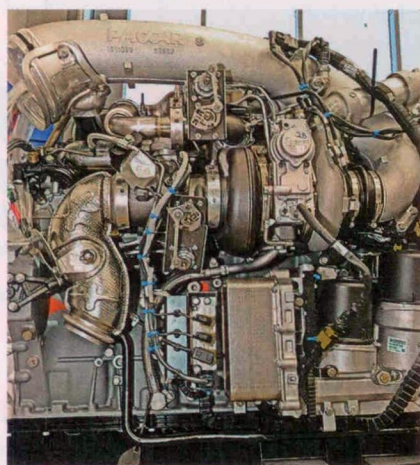
НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ
зам. главного редактора



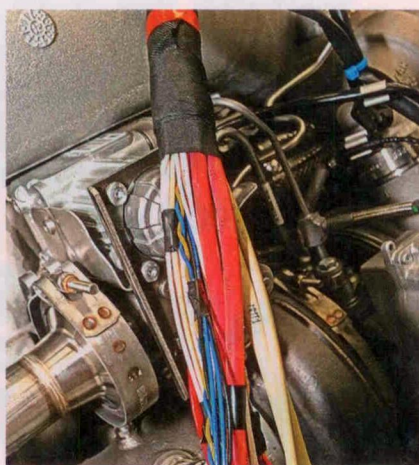
У мотора PACCAR MX13 топливная аппаратура Common Rail – толстая труба-рампа сразу же бросается в глаза



Поликлиновый ремень «накручен» по семи шкивам и роликам. Привод насоса ГУР – шестеренчатый



С введением новых норм токсичности турбины становятся еще сложнее



Электропроводка разноцветная, маркирована и уложена в герметичные пучки



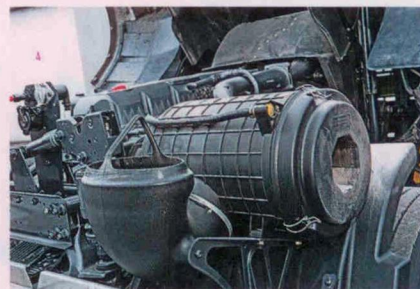
Топливный фильтр-отстойник с насосом и электроподогревом

буквенный код, куда и забиты все возможные модели и модификации. К примеру, тягач DAF 4x2 обозначается как «FTE», где «F» – кабина над двигателем, хотя тяжелые «капотные» грузовики DAF не делает уже с середины 70-х годов. Буква «T» – от английского слова tractor, то есть «тягач», «E» – колесная формула 4x2.

Двигатель

Хотя на клапанных крышках современных двигателей тяжелых грузовиков DAF написано PACCAR, компания DAF Trucks выпускает их сама, на своем моторном заводе в Эйндовене. Дизели уровня Евро-5 – это моторы Paccar серии MX. Их устанавливают и на флагманские DAF XF105, и на бюджетные многоцелевые грузовики DAF CF85. Рабочий объем PACCAR MX составляет 12,9 литра, размерность 130x162 миллиметра. Моторы обозначаются по настройкам мощности

в кВт: MX265 – 360 л.с. и 1775 Н.м; MX300 – 408 л.с. и 2000 Н.м; MX340 – 462 л.с. и 2300 Н.м; MX375 – 510 л.с. и 2500 Н.м. Эти двигатели выпускают фактически с 2005 года – тогда это были дизели уровня Евро-3. Здесь применен блок из высокопрочного чугуна со сменными мокрыми гильзами, удобными в ремонте. Те, кто помнит прежние моторы DAF серии XE, объемом 12,6 литра, увидят, что коленвал кованый стальной с шейками увеличенного диаметра, и есть общий корпус коренных крышек – «рама». Все это увеличивает жесткость блока и всего мотора. Головка блока тоже чугунная, с четырьмя клапанами на цилиндр, сделана в единой отливке, распредвал находится в блоке, приводные шестерни ГРМ расположены со стороны маховика. На отдельных модификациях двигателя возможно применение двухступенчатого турбокомпрессора, который увеличивает



Вариант расположения воздушного фильтра – за правым брызговиком



К полу кабины закреплена капсульная шумоизоляция из слоистого полимера

крутящий момент на малых оборотах. Многие узлы объединены по функциональному признаку – так старались уменьшить количество деталей: головка блока и впускной коллектор размещены в одной отливке. Водомасляный теплообменник, его термостат и основной корпус масляного фильтра – тоже общий узел. Топливная система так же, как на серии XE, выполнена с электронноуправляемыми мини-ТНВД, но быстродействующими электромагнитными клапанами оснащены и форсунки. Для кулачкового вала насосов нашлось место в блоке цилиндров. Название этой топливной системы – SMART, ее максимальное давление распыла при Евро-5 – 2000 бар. Интересное применение электроники в топливной аппаратуре нашлось у двигателей DAF – выключение мотора после 5 минут работы на холостом ходу. Это уменьшает бесполезный расход топлива, вынуждает водителя пользоваться на стоянках экономичной автономкой.

Однако надо знать, что поколение моторов PACCAR MX Евро-5 и новые моторы Евро-6 PACCAR MX13, а также PACCAR MX11 – совершенно разные двигатели. У PACCAR MX13 и PACCAR MX11 применена топливная аппаратура Common Rail с еще более высоким давлением распыла – до 2500 бар. Причем здесь стоят два ТНВД, соединенные последовательно и встроенные в блок цилиндров. И это одно из самых заметных отличий. Мотор PACCAR MX13 остался прежнего объема 12,9 литра и прежней размерности. Настроек мощности три: 300 кВт/410 л.с. и 2000 Н.м; 340 кВт/460 л.с. и 2300 Н.м; 375 кВт/510 л.с. и 2500 Н.м. Двигатели PACCAR MX11 совершенно новые, их объем 10,8 литра, размерность 123x152 мм. Настроек мощности пять: PACCAR MX11-210 мощностью 210 кВт/290 л.с. при 1700 об/мин и моментом 1200 Н.м при 1000-1700 об/мин; PACCAR MX11-240 330 л.с. при 1650 об/мин/1400 Н.м при 1000-1650 об/мин; PACCAR MX11-271 370 л.с. при 1650 об/мин 1600 Н.м при 1000-1650 об/мин; PACCAR MX11-291 400 л.с. при 1450-1700 об/мин/1900 Н.м при 1000-1450 об/мин; PACCAR MX11-320 435 л.с. при 1450-1700 об/мин/2100 Н.м 1000-1450 об/мин;

Эти моторы, особенно с настройками 400 и 435 л.с., могут быть очень интересны российским перевозчикам на

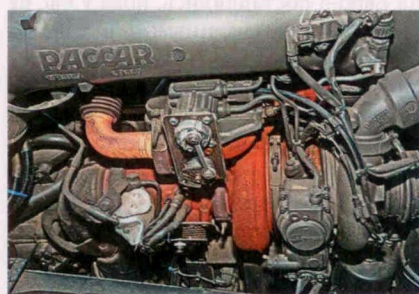
DAF XF105 и DAF CF85. Дизель должен быть относительно недорогой, дешевле PACCAR MX13, и при этом вполне достаточной мощности. В России есть положительный опыт эксплуатации аналогичных двигателей: у MAN – D20, у Volvo/Renault – D11/dXi11, у IVECO – Cursor10. По заявлениям специалистов DAF, мотор PACCAR MX-11 сам по себе обладает низким уровнем шума, а его еще и оснастили дополнительной шумоснижающей функцией Silent. Осенью 2014 года на выставке в Ганновере был представлен новый DAF CF Silent в таком исполнении. На панели приборов имеется кнопка «Silent», которая управляет особой настройкой двигателя. Устанавливается алгоритм работы двигателя, ограничивающий крутящий момент и частоту вращения коленчатого вала двигателя. Кроме того, передачи переключаются при более низких оборотах мотора – он работает втяг.

В сравнении с PACCAR MX у новых дизелей «с цифрами», PACCAR MX13 и PACCAR MX11, по-разному выполнен механизм ГРМ. У 13-литрового один распредвал, а у PACCAR MX11 – два распредвала, установленных в головке блока. Здесь штанг нет – рокеры с роликами работают прямо по кулачкам валов. При том что конструктивно эти моторы во многом схожи друг с другом, у них есть и отличия. У PACCAR MX13 клапанная крышка из алюминия, а масляный поддон картера из пластмассы – для снижения веса, со специальным гофрированием стенок для снижения шума, а у PACCAR MX11 поддон и крышка, обе композитные. У PACCAR MX11 применен экономичный двухступенчатый водяной насос с электромагнитной муфтой.

Одним из достоинств еще двигателя PACCAR MX являлся компрессионный моторный тормоз с гидравлическим управлением, встроенный в механизм привода коромысел клапанов. Такой тормоз обозначают DEB – DAF Engine Brake или MX Engine Brake. Он развивает тормозное усилие от 200 кВт при 1500 об/мин до 325 кВт при 2100 об/мин и дополняет тормоз-замедлитель, заслонку на выхлопе, развивающую на тех же режимах еще от 50 до 150 кВт. Тем самым обеспечивается эффективное подтормаживание на спусках, сберегаются тормозные накладки.

Технические характеристики

Модель	DAF XF105.510 Евро-6	DAF XF105.460 Евро-5
Длина/ширина/высота (необходимо уточнять)	6110x2500x3900	6110x2500x3900
База, мм	3800	3800
Высота седла, (загр./незагр.), мм	н/д	н/д
Собствен. масса, кг	около 7200	около 7200
Полная масса, кг	от 18 000 до 20 000	от 18 000 до 20 000
Полная масса автопоезда, кг	до 44 000	до 44 000
Нагрузка на ССУ, кг	до 12 500	до 12 500
Нагрузка на оси (передн./задн.), тн	8,0/до13,0	7,5/до13,0
Макс. скорость, км/ч (с огран.)	89	89
Двигатель/рабочий объем, л	PACCAR MX13 Евро-6/12,9	PACCAR MX Евро-5/12,9
Мощность, л. с. при об/мин	510 при 1425-1750	460 при 1500-1900
Крутящий момент, Н.м при об/мин	2500 при 1000-1425	2300 при 1000-1410
Коробка передач	механическая, автоматизированная, 16-ступенчатая, ZF AsTronic 16AS2630	механическая, автоматизированная, 12-ступенчатая, ZF AsTronic 12AS2230
Сцепление	однодисковое диафрагменное, 430 мм	однодисковое диафрагменное, 430 мм
Замедлитель	моторный тормоз	моторный тормоз
Ведущий мост	с одинарной гипоидной передачей, блокировкой дифференциала	с одинарной гипоидной передачей, блокировкой дифференциала
Топливный бак, л	845	850
Тормоза	дисковые, EBS, ABS, ESP	дисковые, EBS, ABS, ESP
Подвеска спереди/сзади	рессорная/пневматическая	рессорная/пневматическая
Шины	315/70R22,5	315/70R22,5



Этот «хитрый» турбокомпрессор – для мотора PACCAR MX13 Евро-6



У дизеля PACCAR MX Евро-5 турбина проще, но тоже с электроникой



На DAF XF 105 Евро-6 очень интересно расположен резервуар для AdBlue

Аналогичный тормоз есть и на двигателях PACCAR MX13 и PACCAR MX11, только у «меньшого» характеристики чуть скромнее. Но надо помнить, что работа любого моторного тормоза наиболее эффективна на высоких оборотах двигателя.

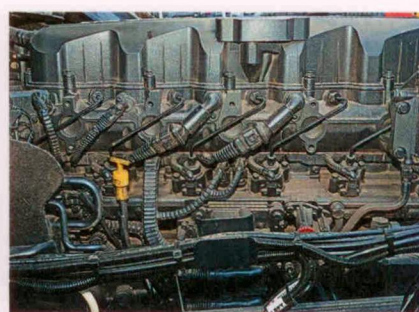
DAF Trucks еще в середине 2000-х начал работу над моторами Евро-5, а в 2010 году уже не просто обеспечил всю свою гамму грузовиков двигателями уровня Евро-5, а даже выполнил еще более жесткие требования стандарта EEV. В качестве системы нейтрализации отработавших газов была выбрана технология SCR с впрыском водного раствора мочевины AdBlue. Мотор PACCAR MX сначала удовлетворял нормам Евро-3, а с применением AdBlue уже с 2006 года укладывается в Евро-4 и потом в Евро-5. В Россию грузовики DAF CF85 и DAF XF105 уровня Евро-3 поставлялись, пока у нас не увеличили таможенные пошлины на такие автомобили. Поэтому для российского рынка начали поставлять двигатели PACCAR MX сразу Евро-5.

У моторов PACCAR Евро-6 используется ставшее почти стандартным сочетание SCR и EGR, которое может быть дополнено и сажевым фильтром



Самая распространенная версия расположения топливного бака – слева

(блоком DPF). Причем у системы EGR применен жидкостный теплообменник для охлаждения ОГ, поступающих в цилиндры двигателя. Кроме того, в большей степени на экологию, а не на увеличение крутящего момента двигателя направлено применение турбокомпрессора с изменяемой геометрией направляющего аппарата (VGT). Здесь стоит ТКР компании Holset (подразделение Cummins), специализирующейся на разработке и производстве турбин для многих моторостроительных компаний. Для двигателей, использующих сажевые фильтры, важна оптимальная для самоочистки температура ОГ, поступающих в фильтр. На это, в первую очередь, влияет правильный состав смеси, но не являются лишними и некоторые конструкторские хитрости. В частности, на PACCAR MX13 и PACCAR MX11 выпускной коллектор выполнен в отливке головки блока – тем самым уменьшается теплоотвод, другие части системы выпуска тоже теплоизолированы, что позволяет чаще использовать пассивную регенерацию сажевого фильтра. Кроме того, более высокая температура ОГ положительно влияют на работу каталитического



На моторе PACCAR MX применена топливная аппаратура типа PLD

нейтрализатора SCR, что повышает эффективность и уменьшает потребление жидкости AdBlue.

Понравилось исполнение электропроводки у двигателя. Здесь провода все разноцветные, и каждый пронумерован, что удобно в ремонте. Жгут заключен не в обычную пластиковую гофру, разрезанную вдоль, а в герметичную и толстую оболочку, почти резиновую. Такая оболочка протрется не скоро, и вода не повредит провода.

Еще на DAF XF95 применялись огромные топливные баки: справа 870-литровый, слева 220-литровый. Суммарно почти 1100 литров! На DAF XF105 ситуация с баками несколько изменилась: резервуар на 845 литров стоит по левой стороне, бак справа – опция, а в основном на правом лонжероне монтируют в едином модуле глушитель, кронштейн аккумуляторов, 100-литровый бак для AdBlue и дозатор системы SCR. На DAF XF105 второго поколения все перекомпоновали и для установки резервуара с синей крышкой нашли новое место – слева, за кабиной установили бак хитрой формы, который даже частично залезает под пол и в какой-то степени выполняет функции крыла колеса.



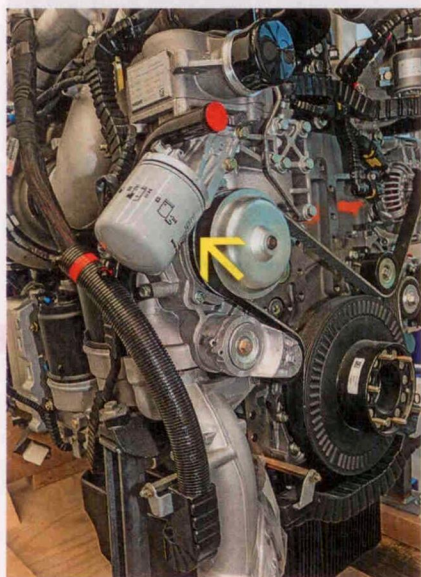
На DAF XF105 бак AdBlue, АКБ и глушитель смонтированы рядом



PACCAR MX13 – самый современный и мощный двигатель у DAF, взамен коробкам-роботам ZF AsTronic адаптируют новую ZF Tracson. Хорошая получается силовая линия

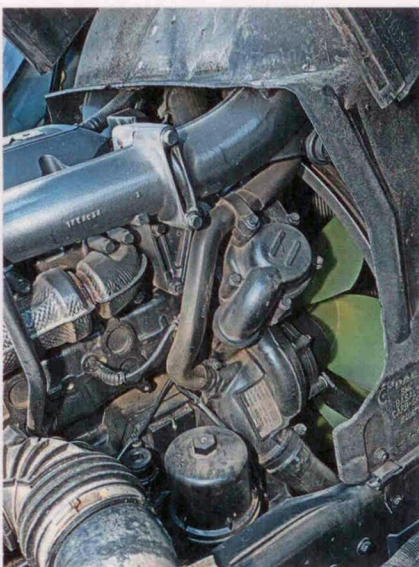


Воздухозаборники: на Евро-6 с более низкой точки. Почему именно так?

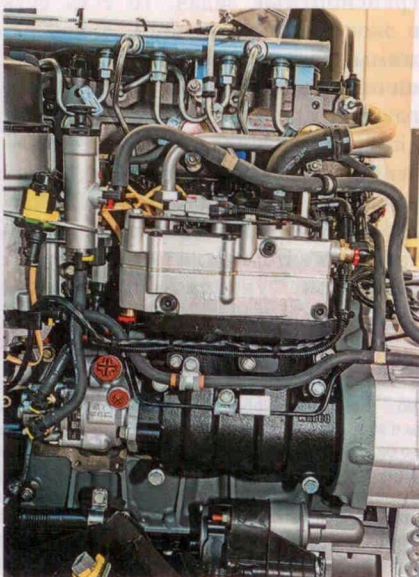


Фильтр на PACCAR MX13 добавляет ингибиторы коррозии в антифриз

Получилось компактно, но есть недостаток: для заправки надо поднимать канистру с AdBlue на высоту около 120 см. А масса канистры – минимум 20 килограммов. Но если заправляться с мостика – получается сподручнее. Похоже, на DAF XF105 бак для AdBlue разместили удачнее, чем даже на новом Volvo FH. Интересно, что на тягаче Евро-6 при поднятой облицовке кабины можно увидеть три крышки: красную, зеленую и синюю. Понятно, что красная закрывает маслозаливную горловину, зеленая – для пополнения уровня антифриза... Но для чего си-



Мотор PACCAR MX давно знаком нашим перевозчикам и ремонтникам

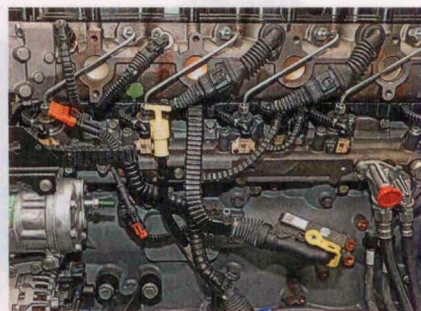


Двухцилиндровый пневмокомпрессор Wabco приводится шестернями

няя крышка? Неужели для раствора мочевины системы SCR? Оказалось, все проще – крышкой знакового цвета закрыли резервуар для омывателя лобового стекла...

Трансмиссия

DAF Trucks не производит сцепление и коробки передач: голландцы считают, что эти сложные и ответственные агрегаты проще и дешевле закупать. Коробки передач приобретают у ZF, сцепление тоже немецкое – однодисковое диафрагменное Sachs MFZ 430, дочерней компании ZF. На DAF CF85,



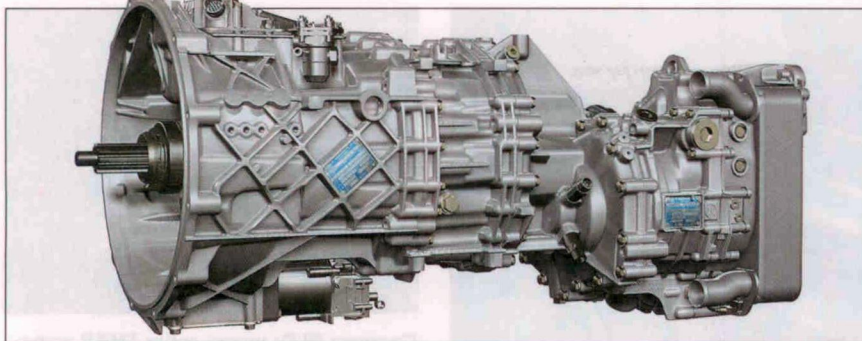
Система PLD: шесть мини-ТНВД смонтированы на блоке цилиндров

DAF XF95 и DAF XF105 если ставили механические коробки, то только 16-ступенчатые ZF семейства Ecosplit. В зависимости от мощности двигателей или условий эксплуатации это коробки моделей ZF 16S181, 16S1620, 16S1820, 16S1920, 16S2220, 16S2520. Те же КП применяют конкуренты голландцев – Renault, IVECO и MAN, а также еще дюжина автопроизводителей по всему миру.

Коробка передач с 16-ю передачами позволяет «разбить» помельче весь диапазон передаточных чисел – обычно он от 13,8 до 1,00 или до 0,84. Водителю проще подобрать нужную передачу под дорожную обстановку и нагрузку. На части этих коробок диапазон еще больше: от 16,41 до 1,00. Современный ZF Ecosplit обязательно оснащен системой ServoShift – так у ZF назван пневмоусилитель, установленный на механизме переключения. Схема переключения – 1Н с двумя клавишами, это удобно. Но еще со времен DAF 95 XF водители отмечали не самое оптимальное расположение рычага коробки – он находится слишком близко к креслу. Однако в Европе на смену обычным механическим коробкам с «ручным»



Красная крышка закрывает маслозаливную горловину двигателя



ZF – ведущий производитель агрегатов трансмиссии. Эта коробка-«робот» AsTronic, 12-ступенчатая, с пристыкованным сзади трансмиссионным замедлителем

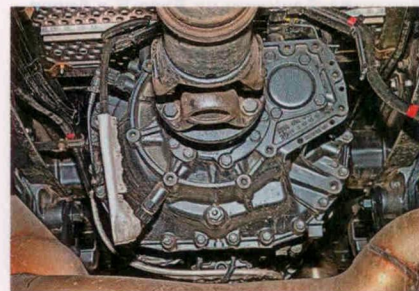
управлением уже пришли роботизированные (электронноуправляемые) механические коробки-автоматы. У многих производителей грузовиков уже свыше половины производственной программы комплектуется такими агрегатами. Они позволяют экономить топливо и существенно упрощают управление автомобилем. Не мудрено, что оба представленных нами DAF XF105 оказались с коробками-«роботами». На DAF XF105 Евро-5 стояла 12-ступенчатая ZF AsTronic 12AS2330 с числами от 15,86 до 1,00, а на DAF XF105 Евро-6 коробка была круче: 16-ступенчатая ZF AsTronic 16AS2630 OD с числами 14,12-0,83. Такая коробка – большая редкость, не

все знают, что в программе ZF есть и 16-ступенчатые «роботы».

У современных коробок ZF AsTronic множество полезных функций. При том что программное обеспечение AsTronic максимально оптимизировано для выполнения стандартных транспортных задач, то есть есть и экономичный, и мощный режимы, функция AsTronic Full не ограничивает возможность ручного переключения передач. Функция AsTronic Lite Eco обеспечивает ручное переключение передач при особых условиях вождения. Функция AsTronic Hill Start Aid (HSA) осуществляет помощь при трогании автомобиля или автопоезда на подъеме. Функция AsTronic EcoRoll



В лонжеронах рамы плотно уложена проводка, трубки и пневмоаппаратура



Intarder ZF для многих наших перевозчиков оказывается дорогим

МНЕНИЯ ПЕРЕВОЗЧИКОВ, НАЙДЕННЫЕ В ИНТЕРНЕТЕ

■ Приобрел три DAF XF105 в июне 2014 года, сейчас их пробег по 38 000 км. Перед покупкой объехал четырех дилеров в Москве, одного дилера в Челябинске и двух дилеров в Питере. Цены, а точнее ценовой бардак, приятно удивили. Торг начинался с 92 000 евро в Москве с дилером №1, далее в Москве ценник падал: дилер №2 – 89 700 евро, дилер №3 – 89 100, дилер №4 – 88 450. Дилер из Челябинска – аж 88 000, и со склада в Москве. Решил копать глубже. Дилер из Питера – 87 800. Второй дилер из Питера упал аж до ... 87 500 !!! Приехал в Питер на живой разговор. Я им говорю: «Нужен лизинг, деньги со мной». Они мне: «... 87 000». Я и взял! Итого экономия на единицу составила: 92 000 - 87 000 = 5 000,

а всего – 15 000 евро. Считаю легковушка в кармане. Не знаю, кого благодарить за такой подгон; ■ По моим наблюдениям, DAF очень популярны на вторичном рынке, потому что стоят недорого. Хотя какая разница, если теперь ввезти можно только машины 2007 года Евро-5, Евро-4; ■ Скорость ограничена на 89 км/ч, по GPS на новой резине – 88, на лысой около 86. Управляется машина на твердую 4, мягкость хода могла быть и получше, до MAN TGX не дотягивает. Шумоизоляция средняя: если ветер за бортом, то его очень хорошо на скорости слышно, двигателя практически не слышно. В гору тянет неплохо, по этой дисциплине – середнячок. В кабине тепло, езжу всегда в майке

и на обдуве – вполне хватает. В прошлую зиму доходило до -20, в кабине на ходу было тепло, а вот на ХХ двигатель греться отказывается наотрез, иногда даже на затяжных спусках в прохладную погоду двигатель начинает остывать. На данный момент пробег около 204 тыс. км, ТО проводятся каждые 90 тыс. км. При 96 тыс. км было проведено ТО-1 и заменены передние амортизаторы, сказали, запотели. При 174 тыс. км проведено ТО-2 с заменой масла и фильтров; ■ На первой сотне тысяч км наблюдался маленький жор масла, долил где-то литров 8-10, после замены масла, на второй сотне, практически исчез – залил, может, литра 4. Думаю, можно писать на обкатку;

■ Мочевина отказала сразу, но это система первого поколения, поэтому мощность не ограничивает, так и езжу. По сравнению с 95-м машина в ремонте дороговата, но с другой стороны, если бы не поршневая, то ремонта было бы немного. По управлению машина хорошая, посмотрим, что будет дальше. Еще слабое место – дорогие натяжные ролики в ремennom приводе, тоже часто требуют замены; ■ У меня 105 всего два месяца. Сначала думал брать XF95. Отговорили – мол, 105-й лучше. Может, он в чем-то и проигрывает своему предку, зато экономичнее. Изначально решил мочевину не отключать. Пока работает! Хотя для такого пробега это не показатель; ■ На 95-х я ни разу не видел сухой мотор,

без масляных потеков. Правда, я сейчас говорю про экземпляры с пробегом от 400 тыс. км. Зато моторы 105-х все сухие; ■ Держу DAF много лет, начинал с АТИ, машина супер, делайте только все своевременно, не жалейте, ходовка не убиваемая, как раз для наших убитых дорог; ■ Из хорошего – машина экономичней аналогичной MAN. Подвеска крепкая; ■ Машина-то хорошая, пока в ней ничего не ломается. Соляру любит качественную, а замена одного насоса стоит больше 70 000. Их шесть, вот и думайте-гадайте; ■ Отработал зиму на 105-м DAF с Ас-троником, про неисправности ничего не скажу, не так и много времени прошло, а в эксплуатации понравилось. Когда надо

обеспечивает движение накатом на спусках при работе двигателя на холостом ходу или вообще при выключенном дизеле, который сам запускается, стоит только водителю нажать на педаль акселератора. Функция FastShift позволяет не выключать сцепление при переключении с 11-й на 12-ю передачу, тем самым тоже немного улучшая экономичность.

Особенность адаптации коробок-«роботов» ZF AsTronic на грузовики DAF: контроллер с выбором режимов здесь всегда выполнен в виде кругляша-переключателя, схожего с тем, что обычно применяют на отопителях. Контроллер стоит на панели приборов, а при смене режима с автоматического на ручное переключение передач вверх или вниз осуществляется правым подрулевым переключателем. Лучше это или хуже, чем колечко на подрулевом переключателе Scania или джойстик на подлокотнике сиденья у Mercedes Actros – спорить бессмысленно. Интересно, что такой же контроллер применяет и КАМАЗ на своих флагманах с коробкой ZF AsTronic. Это результат сотрудничества DAF Trucks с «КАМАЗом» – еще в начале девяностых пытались оснастить челнинские грузовики голландскими кабинами.



Правый подрулевой переключатель управляет ручным переключением АКП



Контроллер коробки-«робота» установлен на панели приборов

Не окажется лишним, даже при моторном тормозе MX Engine Brake, и трансмиссионный замедлитель. Здесь применяется ZF Intarder уже третьего поколения, который обеспечивает еще большую мощность торможения при низких скоростях, чем предыдущие модели замедлителей этой компании – 500 кВт.

У DAF Trucks собственное производство ведущих мостов – это достойно уважения. Некоторые европейские конкуренты DAF давно продали свои «коробочно-мостовые» заводы компаниям ZF или ArvinMerritor и покупают готовые агрегаты у них – так дешевле и меньше головной боли. Однако DAF Trucks еще держится, не избавляется от

«ненужного» производства и выпускает широкую гамму мостов: от гипоидных для магистральных грузовиков до типично самосвальных с разнесенной главной передачей со ступичными планетарными редукторами, межосевой и межколесными блокировками дифференциалов. Для магистральных грузовиков лучше подходит более экономичная, одинарная гипоидная передача – именно такая стоит на флагмане DAF XF105. Эти же мосты применяются и на DAF CF85 4x2. Применяемые передаточные числа ведущих мостов зависят от настройки мощности моторов, колесной формулы, грузоподъемности автомобиля и условий эксплуатации. К примеру, на

трогался, где надо проезжал, единственное, при прохождении сложных участков надо заранее включать ручной режим, и при езде по глубокому снегу лучше отключать антипробуксовочную систему. Так как бывает, очень не вовремя или коробка переключится захочет, или антибукс газ скинет;

- В целом машина хорошая. Но ПГУ на автомате не продумано – при малейшем попадании влаги выходит из строя. В Москве пришлось купить за 49 000 рублей. Дорогое удовольствие;
- Горный тормоз на DAF слабоват. Сам ездю, в том числе и в Сочи, и там очень спасает ретардер. А если не ездит по горам – он и не нужен;
- Коробка у меня с ретардером. Штука полезная, помогает здорово. Про-

бег 500 000, а колодки еще не менялись, и износы меньше половины;

- Также присутствует Retarder, который очень помогает на спусках, и моторный тормоз, который, к сожалению, не слишком мощный, так что в сухую погоду его не использую. Машина Евро-5, имеется бак на 60 литров AdBlue (хотелось бы больше), которого хватает примерно на 3,5-4 тыс. км. А вот топливные баки радуют: слева основной, справа дополнительный – в общей сложности где-то на 1300 литров. Хотя логичнее было расположить основной бак справа вместе с AdBlue, но, увы;
- Всегда ездил только на DAF. Положительные стороны: ходовая отличная, двигатель приемистый, комфорт кабины, удобное расположение

ящиков, холодильник большой, спальные места громадные, и вообще очень тяговит. Отрицательные стороны: на 95 коробка-«автомат» весь мозг вынесла, при ремонте потребовала около 100 тысяч рублей, но сейчас вроде все хорошо. Если обслуживать вовремя, больших затрат нет, расход удивляет особенно на 105. Коробка – супер, и на разгон, и по расходу топлива. Комплектация полная, мочевины отключил сразу. О КПП: механика не подводила, «автомат» как сделал – вообще радует. По мощности – рекомендую 460 лошадинок: и тяговит, и расход низкий;

- Почему проводка выполнена проводками от игрушечной машины?;
- Что касается проводки, здесь, наверное, больше

вина не самих проводов, а оплетки-гофры, в которой они находятся. Банально протираются, и очень часто в гофре собирается вода, особенно в низких местах. Я «вылечил» это тем, что в низких местах расположения проводки сделал «дренажные отверстия», а чтобы проводка не протиралась, дополнительно от души затянул хомутами;

- Проехали 80 тыс. км, расход 26-29 литров (20-ку не возим) – зависит от манеры езды. Мотор – 460 л.с. плюс «автомат», вытягивает на 11-й практически везде, но очень много переключений лишних и не вовремя. Мотор шикарный, но «звонкий», типа «раннего зажигания». Дисковые тормоза по кругу – изумительно. Освещение, как у мно-

гих – практически нет ближнего света, поэтому ставим «осваровские» противотуманки на уровне головных фар. Кабина мягкая, комфортная, удобная, тихая. Минусы: мало откидывается руль, нет фиксации водительского сиденья (чтобы оно не плавало) т.к. надоедает летать вверх-вниз, холодильник шикарный, но не морозит, надоедает каждый раз поднимать спальник, чтобы что-то взять из ящика. Видел дублер холодильника рядом – это удобно, постараемся сами сделать. Столик на торпедо – здорово, а жесткий выдвигающийся стол на DAF – вообще шик.

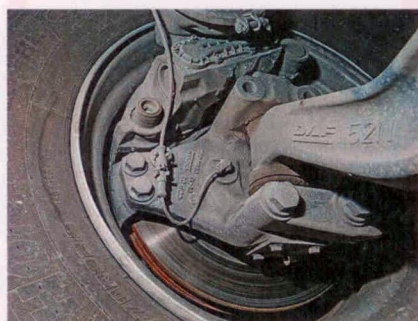
Примечание. Тексты разных пользователей интернета, с различных сайтов, несколько отредактированы автором.



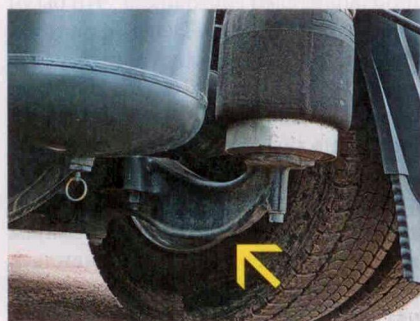
На машинах Евро-5 и Евро-6 стоят разные гидроусилители руля



Соединения нижних реактивных штанг – на сайлентблоках, не требующих ТО



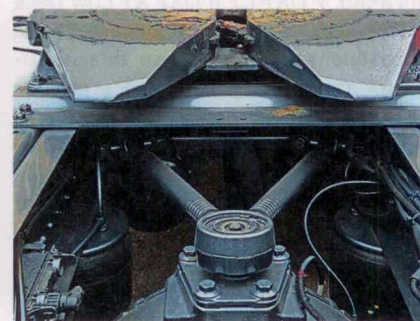
Дисковые тормоза стоят не только на переднем, но и на ведущем мосту



На DAF XF105 Евро-6 поменяли профиль балки пневмобаллонов

равно интегральные ГУР, но на DAF XF105 первого поколения стоит традиционный для «голландцев» механизм производства компании TRW, с угловым редуктором, а на более современном XF 105 – немецкий ZF. И тот, и другой одинаково надежны, но, видимо, ГУР ZF, из-за особенностей конструкции, делает управление тягачом более «острым». Продольная рулевая тяга с одним сменным наконечником – все дешевле обойдется ремонт рулевого привода, разбитого на наших дорогах.

Седельно-сцепное устройство Jost JSK42C с двухдвоймовым шкворнем и высотой ССУ около 1100-1150 мм. Между тем на выставке в Ганновере IAA-2014 было продемонстрировано еще одно направление в работе инженеров DAF Trucks – создание на основе CF и XF низ-



Верхний А-образный рычаг ведущего моста также на сайлентблоках

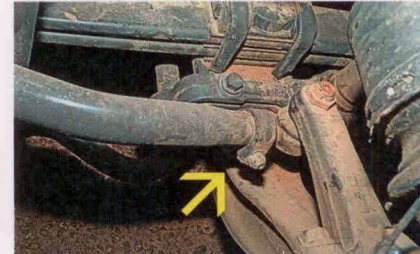
8,0 тонн. Это не то что на некоторых грузовиках – 7,1 тонны, поэтому у DAF и подшипники ступиц, и шкворни должны быть надежны. Задняя пневмоподвеска четырехбаллонная, нагрузка на ось 13,0 тонн, причем есть система мониторинга осевой нагрузки, что важно для России. Но это традиционное решение, не хуже и не лучше, чем у конкурентов. Оказывается, у DAF XF105 второго поколения, с Евро-6, несколько изменена задняя подвеска: там другие балки пневмобаллонов (их можно назвать и нижними реактивными штангами).

Если раньше в сечении эти кованые балки были тавровыми (то есть Т-образными), то теперь они двутавровые, более прочные на изгиб. Говорят, именно поэтому на новой подвеске DAF XF105 нет стабилизатора поперечной устойчивости. Между тем схожая конструкция подвески с двутавровыми балками давно применяется на тягачах

4x2 Mercedes-Benz Axor и Actros, а там стабилизатор есть... Сверху ведущий мост держит А-образная реактивная штанга. Вне зависимости от поколения XF105 все соединения этого рычага выполнены на сайлентблоках, без каких-либо смазываемых шарниров. Это надежно и не требует обслуживания.

Еще в середине 2000-х из продаваемых в России бюджетных тягачей-иномарок DAF CF85 выделялся применением дисковых тормозов на обеих осях, в то время как у многих конкурентов применялись барабанные тормоза. Поэтому не мудрено, что на DAF XF105 тоже на обеих осях стоят дисковые вентилируемые тормозные механизмы. В конструкции тормозов DAF есть одна особенность: диски термозолированы от ступиц – так меньше нагреваются подшипники. Это залог их долговечности.

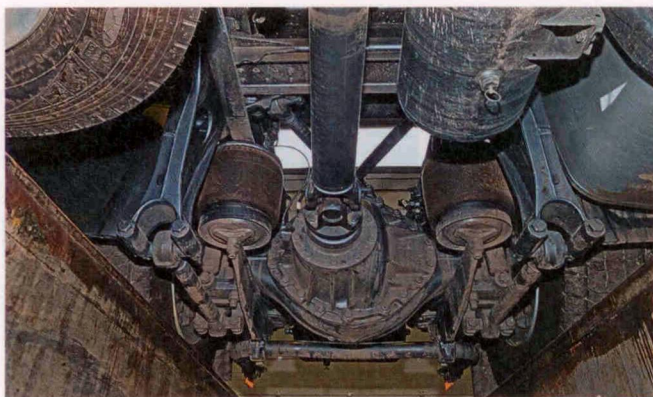
В рулевом управлении есть два варианта рулевого механизма. Это все



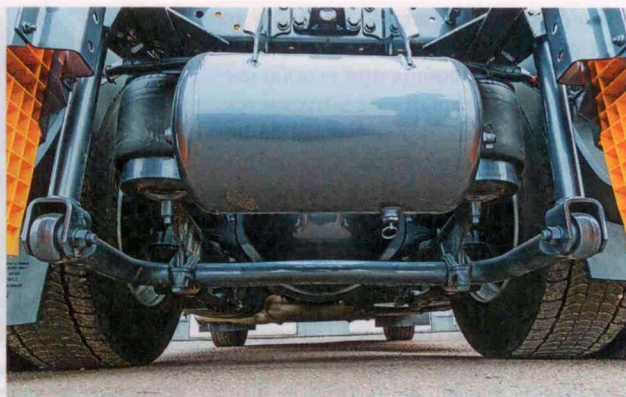
У продольной тяги тоже есть один сменный рулевой наконечник



С дисковыми тормозами проще и быстрее менять тормозные колодки



Ведущий мост – с экономичной одинарной гипоидной главной передачей. Подвеска на четырех пневмобаллонах



На DAF XF105 Евро-5 в задней подвеске применен мощный стабилизатор поперечной устойчивости

седельных тягачах DAF 4x2 применяют редукторы с числом от 2,53 до 3,31, на представленных нам DAF XF105 передаточное число было 2,69 с мотором 510 л.с. и 3,31 с мотором 460 л.с. Конечно же, все эти автомобили были оснащены механической блокировкой межколесного дифференциала.

Ходовая

Рама тягача DAF XF105 второго поколения отличается от рамы прежних машин. Из-за применения двигателя Евро-6 пришлось ставить другой радиатор – большей площади, поэтому раму сделали впереди немного шире.

Лонжероны без особых подштамповок, имеют одинаковое сечение по всей длине высотой 260 мм, по 80 мм полки, с профилем толщиной 6,0 мм. Вроде не особо «толстая» рама, небольшой массы, но, как говорят голландцы, она изготовлена из высококачественной стали. Кроме того, там, где надо, рама усилена накладками: в местах соединений лонжеронов с траверсами, кронштейнами рессор, под плитой. Так что все сделано оптимально. Передняя подвеска на параболических двухлистных рессорах, на сайлентблоках. Передняя ось есть в двух исполнениях: с максимальной нагрузкой 7,5 т и на



На балке передней оси написано: DAF. Балки двух вариантов: 7,5 и 8,0 т

МНЕНИЕ

КИРИЛЛ ВОДИН

зам. генерального директора ООО «Транспортная компания «Веста», Москва

– Наша компания существует с 2012 года, и с самого начала мы эксплуатируем автопарка только с тягачами DAF XF105. Тогда мы приобрели 40 автомобилей, сейчас у нас их уже 55. Это автомобили с 13-литровыми моторами мощностью 410 л.с., Евро-5, с механическими 16-ступенчатыми коробками ZF. Кстати, в дальнейшем планируем обновлять парк тягачами с коробками «роботами». Интересно, что на пяти тягачах, по нашей просьбе, изменили «прошивку» двигателя и увеличили мощность с 410 до 460 л.с. У некоторых водителей от этого расход топлива уменьшился, а некоторые начали «гонять» – у них вырос, поэтому потом вернули прежние настройки.

Пробег первых автомобилей уже составляет около 520 тысяч километров. Тягачи эксплуатируются по всей территории России. Машину брали из-за их надежности, наш опыт эксплуатации показал, что серьезных проблем они не доставляют. В обслуживании DAF, по моему мнению, обходится дешевле, чем грузовики других европейских производителей, стоимость владения дешевле, а при продаже у 105-го выше остаточная стоимость. В нашей компании есть своя техническая служба, которая в состоянии заменить тормозные колодки и выполнить другие виды технического обслуживания. Однако все ремонты делаем только в сертифицированных сервисных центрах (через 50 тысяч меняем масло в моторах, используем Total), причем стараемся обслуживаться в Тольятти, в «ИнтерСервисе», другое название этой СТОА – «Дженерал Тракс», если толь-

ко с ремонтом не возникает форс-мажорных ситуаций. Каких-то серьезных поломок нет – в основном то, что связано с естественным износом. Тормозные колодки ходят по 90-100 тысяч, это при том, что на наших машинах, ни на одной, нет Retarder: стоит дорого, но на моторах MX есть хороший моторный тормоз. Колодки берем только «оригинал», пробовали колодки различных альтернативных производителей – не понравились. Со сцеплением пока массовых замен нет – думаю, срок подойдет к 600-700 тысячам. Сейчас потихоньку меняем шкворни.

Иногда случаются мелкие неисправности. К примеру, зимой на некоторых машинах выходят из строя «автономки», а на других – моторчики основного отопителя. Сложнее всего с электродвигателем печки, хотя сама замена элементарная, но надо разбирать всю панель приборов. А это очень сложно.



Для противоподкатных башмаков нашлось место на заднем свесе рамы



Передняя подвеска – на двухлистных параболических рессорах



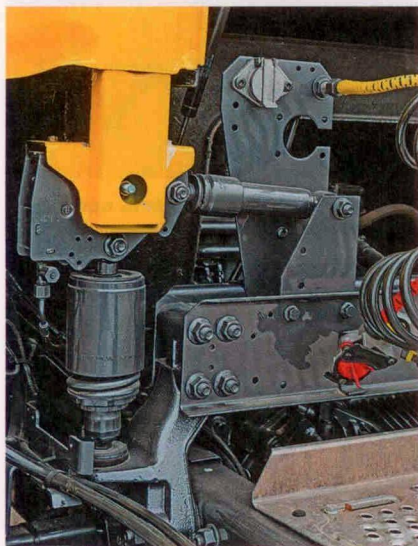
В облицовке и бампере DAF XF обязательно делают складывающиеся ступени для лучшего доступа к лобовому стеклу. Это действительно удобно



корамных версий седельных тягачей Low Deck. На тяжелых модификациях семейства CF рамы, подвеска и оси одинаковы с флагманским DAF XF, поэтому такое «объединение» вполне логично. У DAF CF и DAF XF Low Deck высота седла получается всего 91 см. В сравнении с прежними низкорамными тягачами у DAF здесь высота ССУ уменьшена более чем на 50 мм. Достигнуто это благодаря использованию низкопрофильных шин 315/45/R22.5 и применению низкой пневмоподвески передней и задней оси. Кроме того, здесь может быть установлена новая передняя подвеска на однолистовых параболических рессорах. В сцепке с таким тягачом можно использовать полуприцепы внутренней высотой 3 метра. Если загружать автопоезд контейнерами высотой 1 метр, то их можно размещать в три яруса.

Кабина

В истории компании DAF есть очень важный момент: при ее участии создавалась единая кабина – одна для четырех ведущих европейских компаний производителей грузовиков. Это были германский Magirus-Deutz, французская Saviem, шведская Volvo и непосредственно сам DAF. Тогда, в 1975 году, кабина, названная «Клуб Четырех» (The «Club of Four»), позволила существенно сэкономять на производстве среднетоннажных грузовиков и обеспечить перевозчиков качественным изделием. Через два года появилась версия кабины Club для более тяжелых грузовиков. Поэтому не мудрено, что кабины Volvo F10/F12 1977 года, кроме некоторых нюансов облицовок, уж очень похожи на кабины Sleeper cab DAF серии 2800. Вообще, в середине 70-х годов, DAF плотно сотрудни-



На XF105 Евро-5 четырехточечная подвеска кабины на пружинных стойках...



...а на Евро-6 – на пневмоподушках. Исполнение зависит от комплектации

ИНФОРМАЦИЯ

Некоторые стандартное оборудование

- Пневматическая подвеска кабины;
- Центральный замок с функцией проверки наружного освещения. Два пульта дистанционного управления с механическим ключом с выдвигаемым механизмом;
- Дневные ходовые огни с четырьмя светодиодами с обеих сторон, встроены в блок-фары. Светодиодные фары с омывателем;
- Фонари Skylights. Две точечные лампы со стеклянной линзой с каждой стороны, встроены в крышу кабины;
- Подушка безопасности в рулевом колесе. Натяжители ремней безопасности водителя и пассажира;
- Мягкое рулевое колесо, черная кожаная отделка;
- Декоративная внутренняя отделка кабины Rustica;
- Сиденье водителя с пневматической подвеской Super Air, с регулировкой плечевой опоры. Двухступенчатый подогрев и активная вентиляция. Обивка Flash Copper лицевой поверхности сиденья, Alcantara для окантовки и Leather для углов;
- Разъем для пневматического пистолета в задней части консоли сиденья;
- Нижнее спальное место с пружинным матрасом Xtra Comfort толщиной 150 мм;
- Холодильник 42 л, под нижним спальным местом;
- Водно-воздушный дополнительный обогреватель кабины. Панель управления с 7-дневным таймером. Автоматический контроль температуры, кондиционирование воздуха. Фильтр пыли: эффективность 85% для частиц размером до 0,5 микрона и 98% для частиц размером до 10 микрон;
- Универсальный разъем FMS. Подготовка для оборудования спутниковой связи для немецкой системы пошлин Maut;
- Комплект телефона TruckPhone с функцией handsfree и разъемом для SIM-карты, антенной Bluetooth и двумя разъемами USB для зарядки;
- Система адаптивного круиз-контроля (ACC), включает функцию предупреждения о возможном столкновении (FCW);
- Интерактивная система Driver Performance Assistant (DPA) для помощи водителю в выработке эффективной манеры вождения. Информация DPA отображается на 5-дюймовом цветном TFT-дисплее;
- Видеокамера переднего вида установлена на солнцезащитном козырьке вместе с кабелем камеры и монитором на приборной панели;
- Имобилайзер двигателя с блокировкой впрыска топлива и размыканием стартера. Гарантированная защита от угона в течение 15 минут. Сигнализация с ультразвуковыми датчиками контроля проникновения в кабину и защитой грузового отсека



Такая панель приборов у DAF XF105 первого поколения – она отделана матовыми вставками «под алюминий»



У более современной версии отделка под «ценные породы дерева». Внутри консоли есть выдвижной столик!



У DAF XF105 Евро-5 «стрелочных» приборов больше, но есть и дисплей



У XF105 образца 2013-2014 годов дисплей стал более информативным



Все, что творится «под носом у водителя», хорошо видно на этом мониторе



На «морковном» DAF дефлекторы – в «два этажа». Кроме основного...



...есть еще маленький, интегрированный в накладку блок-фары

чал с Volvo, в частности, даже продал шведам свое производство легковых автомобилей, которое к тому времени уже тяготило голландскую компанию. А что касается тяжелых грузовиков, партнерство DAF и Volvo помогло голландцам задать очень высокий уровень собственных требований к флагманским кабинам. Современные кабины «меньших братьев», DAF LF и DAF CF, в сравнении с конкурентами, на мой взгляд, среднего уровня, но кабина DAF XF действительно одна из лучших в Европе. Это видно и по габаритам, и дизайну экстерьера, и по качеству отделки интерьера. Напомним, что современные кабины для DAF LF делает Renault Trucks на своем заводе (бывшем Saviem) в Нормандии, в городе Бленвилль. Если не обращать внимание на различные шильдики, легко заметить, что кабины DAF LF, Renault Midlum/ Renault Premium и Volvo FL/ Volvo FE – почти близнецы. То есть дело Club of Four «живет и побеждает». Кабину для флагмана DAF XF, как и для DAF CF, делают в Эйндрховене.

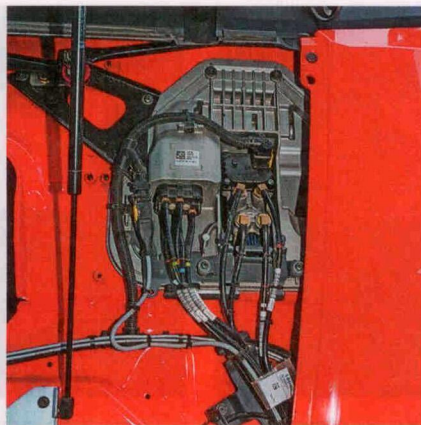
По большому счету, кабина DAF XF105 один из примеров европейских «долгожителей» в сегменте магистральных грузовиков. В ее основе лежит каркас кабины DAF 95 XF – ав-

томобиля, ставшего «Грузовиком 1998 года». А если покопаться поглубже, то и с кабиной просто DAF 95, без букв XF, можно найти много чего общего. Тот тоже заработал титул International Truck of the Year, но в 1988 году, и во многом победил именно благодаря этой кабине. С чем тогда было ее сравнивать? С MAN F2000, Mercedes-Benz SK или с Renault Magnum и Volvo FH? Но они появились позже DAF 95.

Еще один интересный факт: само название Space Cab впервые применено именно на DAF 95, а уже DAF 95 XF комплектовался кабиной высотой 2,25 м Super Space Cab. Вот эта высота – от пола до потолка 2255 мм – досталась и кабине DAF XF105 Super Space Cab. Здесь от потолка до тоннеля двигателя – 2105 мм, у Space Cab эти параметры скромнее: 1885 и 1735 мм, то есть моторный тоннель возвышается где-то на 15 см. Внешняя ширина кабины 2490 мм. Длина кабин Space Cab и Super Space Cab одинакова – снаружи 2250 мм. Однако у них немного по-разному спроектирована спальная зона. У Space Cab ширина верхней полки – 600 мм, нижняя шире – 810 мм, длина тоже разная: верхняя 205 см, а нижняя – 210 сантиметров.



На стоянке спинку пассажирского сиденья можно сложить вот так



Грузовики DAF экспортируются в Англию – педальный блок легко меняется



У правого ящика есть доступ к содержимому и изнутри, и снаружи



Левый ящик лучше подходит для хранения инструмента и оснастки

У Super Space Cab комфорта на верхней полке побольше: ее размер 700x2000, а снизу все аналогично. Нижнее спальное место как дома – с пружинным матрасом Xtra Comfort толщиной 150 мм. Так что главные геометрические отличия этих кабин – в высоте. А для улучшения аэродинамики на крышу Space Cab устанавливают небольшой спойлер – тогда внешняя высота этих кабин почти выравнивается. Под нижним спальным местом пространство для хранения организовано следующим образом: слева – наружный, «герметичный» отсек емкостью 150 литров и отсек внутреннего доступа на 60 л; справа – открытый отсек 150 л и рядом еще один на 85 литров. В центральной части – или ящик на 25 л с держателем для бутылок и выдвижной ящик на 65 л, или холодильник на 42 литра. Люки боковых ящиков размещены на правой и левой сторонах кабины. С первого взгляда их можно и не заметить – такие здесь большие крышки, органично вписанные между крылом и зигом, идущим по всей длине двери и боковины. Но сам проем ящиков существенно меньше крышек, тем не менее внутри легко устанавливается дом-

крат, укладывается длинная монтажка, лежит набор инструмента. Обычный для рекламы грузовиков маркетинговый трюк с заталкиванием внутрь ящика с пивом нам повторить не удалось: не было пива, и не было ящика.

У кабин DAF XF105 двух поколений по-разному оформлен фасад. Причем у тягача с мотором Евро-6 облицовка почему-то еще больше стала похожа на «сканиевскую», но что совершенно неподражаемо на любом XF105 – это дополнительные фары Skylights в углах крыши кабины. Каждая такая фара содержит точечную лампу для освещения и габаритные огни. Все это заменяет любимую дальнобойщиками «верхнюю люстру» из четырех фар, которая не отличается хорошей аэродинамикой. Раньше светотехника Skylights стояла только на XF105, позже появилась на самой современной версии DAF CF. Разница двух поколений «105-го» видна в форме бамперов, в фарах и дефлекторах, уменьшающих загрязнение зеркал и дверей. На DAF XF 105 Евро-6 дефлекторы сделаны в «два этажа».

В лестнице три ступеньки, четвертый шаг – уже пол кабины. До него от



МНЕНИЕ

ПАВЕЛ ТАРАСОВ

Шахты, Ростовская обл., водитель ООО «МОК», Москва

– Работая водителем с 1975 года, с 1983 года на межрегиональных перевозках. Тогда это были МАЗы и КАМАЗы, рейсы – от Мурманска до Армении и от Таллина до Красноярска. Сейчас кругом автопоезда-иномарки, я езжу на DAF XF105, 410 л. с., 12-ступенчатая коробка-автомат, но за границу не хожу – вполне хватает работы и по России. До последнего времени работал на тягачах Volvo: сначала на FM с мотором 380 л. с., а потом – на Volvo FH калужской сборки с двигателем 400 л. с. и коробкой «автоматом». На DAF езжу с сентября 2013 года, это новая машина – в нашей компании решили обновлять парк «голландцами». Сейчас пробег 150 тысяч. На нашей партии машин была проблема – подклинивали передние тормоза, причина была в пневмокране, который стоит около седла. Краны тогда поменяли по гарантии на всех наших тягачах, но тормозные колодки до сих пор стоят родные. И даже с рулевыми тягами еще ничего не делали.

Моему напарнику DAF XF105 однозначно нравится, а я пытаюсь сравнивать его с Volvo FH. И не всегда сравнение в пользу «шведа» или «голландца». На мой взгляд, DAF идет по гололеду, по снегу лучше, чем Volvo, не крутит ведущим мостом. Почему это так – не пойму, вроде у машин схожая колесная база и колея... На разбитых дорогах DAF ведет себя тоже очень хорошо – пролетает все ямы, не «бьет» в руль. Но сам ГУР или его насос кажется слабее, чем не только на Volvo FH, но даже и на DAF XF95. Кабина Space Cab, не самая высокая у «голландцев», но меня устраивает. Спальник – хороший: широкий и удобный, отопитель мощный. Обивка панели приборов мягкая, не скрипит. На Volvo лучше диагностика электрооборудования – не вылезая из кабины, сразу видно, где какая лампочка перегорела. Но на DAF можно дистанционно контролировать нагрузку на оси – удобно при загрузке и прохождении весового контроля: у Volvo такой опции не было. На DAF свет фар нравится: одинаково хороший и ближний, и дальний, но на «голландце» сложнее менять лампочки. Неудобно заливать «незамерзайку»: резервуар находится под полом. В отличие от Volvo у DAF меньше забрызгивает грязью двери и зеркала. Моторы эксплуатируются без впрыска мочевины, а у Volvo система SCR – обязательна. Расход топлива, если пустой, – 25 литров, а если груженный – 33 л/100 км. Дизель экономичный, но я заметил, с самого начала подъедает масло. Обычно замену масла проводим через 50 тысяч км, за это время приходится немного подливать. Переключатель коробки-автомата – почти как на домашней стиральной машине Indesit: мне кажется удобнее, чем на Volvo. Ручным переключателем передач пользуюсь редко, но отметил, что коробка DAF в сравнении с Volvo – «задумчивее» при переключении. Еще не нравится, что DAF не раскachaешь на гололеде при трогании.



На современном DAF XF105 удобнее заливать жидкость в омыватель лобового стекла: за панелью есть горловина



Радиатор системы охлаждения стал шире, изменились даже внутренние панели кабины. Много изменений!



Уровень пола кабины – высокий, но тоннель внутри все равно есть

земли 1475 мм. Рулевая колонка с регулировками по углу наклона и высоте, с удобным пневмофиксатором – его клавиша находится на коже. Сама «баранка» небольшая и мягкая, отделана кожей. Богато выглядит. На DAF XF105 кресла водителя и пассажира часто практически одинаковые, на пневмоподвеске Super Air. Более дешевый вариант – когда пассажирское сиденье жестко прикручено к полу, наверное тоже есть, но обычно так делают на бюджетных версиях DAF CF85. В отделке панели приборов кроме качественного черного пластика присутствует «алюминий» или «дерево ценных пород» – на самом деле это тоже пластмасса. Комбинация приборов читается вполне нормально, дополнительной информацией располагает дисплей: кроме русскоязычной версии есть еще 32 языка, включая белорусский и украинский.

Известная проблема всех высоких грузовиков: водитель плохо контроли-

рует ситуацию справа от кабины тягача (на расстоянии примерно 1,25 м) и чуть впереди, почти у себя «под носом». Проще всего обвешать весь правый угол зеркалами – так сделано на DAF XF105 первого поколения. А вот на машине Евро-6 поставили видеокамеру, и изображение выводится на дополнительный монитор, что расположено сбоку на панели приборов. Круто!

Подвеска кабины – четырехточечная, может быть в двух исполнениях: на пружинных стойках, причем с регулировкой поджатия пружин, и пневматическая. Примечательно, что в любом исполнении на задних элементах установлены по два амортизатора – вертикальный и горизонтальный. Такая схема уменьшает поперечное раскачивание кабины ветром при обгонах. Все таки не гоже флагману раскачиваться без толку...

Фото Евгения Любимова и фирмы-производителя



Обычно отделка спальной зоны в большей степени зависит от уровня заказываемого интерьера, а не от модельного года...



Интерьер «желтого» DAF – чуть скромнее, но внутренний объем кабины, простор в размещении – флагманский