

# Наперекор кризису

В. Васильев



**Тяжелое экономическое положение в России и, как следствие, резкое падение спроса на коммерческий автотранспорт не помешали компании «DAF Truck» вывести на отечественный рынок новое семейство грузовиков LF Euro 5, предназначенных для выполнения региональных и городских перевозок. Российские журналисты одними из первых смогли ознакомиться с особенностями грузовиков из страны тюльпанов и ветряных мельниц.**

## **На благо водителя**

В линейку входят модели полной массой 12, 14, 16 и 19 т, включая специальную 19-тонную версию для строительного сегмента. Новые автомобили, отвечающие экологическому стандарту Евро-5, отличаются обновленным внутренним и внеш-

ним дизайном, измененной ходовой частью и усовершенствованной трансмиссией.

Справедливости ради надо сказать, что в Европе в действие вступил экологический стандарт Евро-6, а в нашей стране, где более либеральные экологические требования,

DAF ограничился установкой двигателей уровня Евро-5. Но это совершенно не умаляет достоинств новых моделей LF Euro 5.

Самым заметным изменениям подверглась внешняя архитектура грузовиков. Рельефные интегрированные верхняя и нижняя решетки,



**DAF LF Euro 5 полной массой 19 т, оснащенный короткой кабиной и кузовом сербской фирмы ЕМА**



**Вариант с удлиненной кабиной и фургоном ЕМА с аэродинамичной формой крыши**

а также расположенная по центру хромированная панель с логотипом DAF придают грузовикам оригинальные черты. Автомобили линейки LF Euro 5 имеют современный внешний вид. Верхняя и нижняя решетки улучшают работу системы охлаждения, обеспечивают оптимальный поток проходящего воздуха с наименьшим сопротивлением и предоставляют больше места для размещения логотипа клиента.

Важной характеристикой является устойчивость к повреждениям. Бампер каждой модели линейки выполнен из оцинкованной стали. В экстерьер хорошо вписались небьющиеся фары Lexap. Существует также вариант фар с интегрированными дневными ходовыми огнями (LED), обеспечивающими улучшенную видимость независимо от времени суток. В качестве опции предлагаются встроенные в бампер фары с функцией адаптивного освещения поворотов, которые включаются во время маневров, повышают видимость и улучшают безопасность.

Новое семейство DAF LF Euro 5 может оснащаться тремя вариантами кабин: дневная кабина (Day Cab) длиной 160 см, удлиненная дневная кабина (Extended Day Cab) с дополнительным пространством для хранения багажа и кабина длиной 200 см со спальным местом (Sleeper Cab). Все кабины имеют ширину 213 см, что повышает их маневренность в городских условиях.

Кабины LF имеют двери, которые открываются на угол до 90°, и широкие ступени, подсвечиваемые для безопасности водителя. Доработанные угловые дефлекторы направляют поток воздуха снаружи таким образом, что дверные ручки всегда остаются чистыми. Мощные системы отопления и вентиляции работают так, что температура в кабине быстро возвращается к норме после открывания дверей. На самых легких моделях LF (с диаметром колес 17,5 дюйма) пол кабины находится на достаточно низком уровне – 89 см. На более тяжелых грузовиках с диаметром колес 19,5 и 22,5 дюйма высота пола составляет 98 и 111 см соответственно.

Линейка LF Euro 5 предлагает водителям удобное место работы благодаря новому поколению сидений. Полезная особенность: в дистанционный ключ встроена кнопка проверки педальных и задних световых приборов.

Новый регулируемый руль функционально разделен кнопками: те,

что расположены слева, управляют радио и телефоном, а кнопки справа относятся к системе автоматического поддержания скорости, а также позволяют установить скоростные ограничения и регулировать торможение двигателем.

Приборная панель новых грузовиков LF была полностью обновлена и предоставляет удобный доступ к любому органу управления. Все переключатели логично сгруппированы по функциям для максимального облегчения работы водителя. В центре «торпедо» находится пятидюймовый цветной дисплей, предоставляющий информацию об основных показателях работы агрегатов грузовика на 32 языках, включая русский. В центральной консоли находятся два разъема DIN, подходящих для установки DIN Truck Navigation Radio (TNR), в которую, помимо радио и CD-плеера, входят навигационная система и USB-порт.

Внимания заслуживает инновационная система Driver Performance Assistant (DPA), представляющая характерный пример концепции транспортной эффективности, которой придерживается «DAF Truck». Центральный дисплей на приборной панели предоставляет водителю подробную информацию о расходе топлива в режиме реального времени, торможении, что оптимизирует работу водителя. Кроме того, на экран автоматически выводятся сообщения, призванные повысить эф-



**Грузовики оборудованы инновационной системой Driver Performance Assistant**



**Интерьер кабины LF Euro 5 полностью переработали**



**Автомобили комплектуются дизельными двигателями PACCAR FR и GR**



**19-тонная модель снабжена усиленным ведущим мостом с пневмоподвеской**



**В передней подвеске применяются малолистовые рессоры**

фективность водителя, в частности рекомендации о моменте перехода с одной передачи на другую.

Система DPA действует как персональный инструктор, помогая водителю максимально эффективно использовать потенциал автомобиля для снижения затрат. Общая стоимость владения определяется не только расходом топлива. Износ тормозной системы – это еще один важный фактор. Система постоянно контролирует действия водителя, связанные с торможением, на основании показателей движения автомобиля накатом.

В обзоре ECO-эффективности показатели «Предвидение ситуации» и «Эффективность торможения» отображаются на щитке приборов отдельно и в виде общей оценки эффективности. Водитель может скрыть показатели ECO-эффективности. В таком случае будет отображаться только общая оценка внизу дисплея. Требуемое значение расхода топлива может быть задано с помощью кнопки меню. Целевой уровень будет отображаться в виде диаграммы среднего расхода топлива в окне ECO-эффективности. Полоска на диаграмме зеленого цвета, если расход соответствует желаемому показателю, и красного, если превышает его.

DPA дает водителю советы по экономии топлива и сокращению операционных издержек, например, путем обеспечения необходимого давления в шинах или настройки спойлера на крыше кабины.

Рычаг переключения передач удобно расположен на консоли, интегрированной в приборную панель. По желанию заказчика автомобиль может оборудоваться автоматической коробкой передач. В таком случае контрольные элементы системы AS Tronic будут располагаться на консоли ручного тормоза рядом с сиденьем водителя. В эту консоль также была добавлена функция управления меню центрального дисплея. В задней части консоли расположена розетка на 24 В.

### **Агрегатные изюминки**

Ходовая часть новых грузовых автомобилей LF Euro 5 была полностью переработана с целью сочетания максимальной прочности с малым собственным весом. Грузовики получили измененную раму. Повысив прочность и жесткость ее основных несущих элементов, разработчи-

ки отказались от ряда вспомогательных, снизив при этом массу на 60 кг. Крепящиеся к раме элементы конструкции, например ресиверы и корпус электронной системы контроля торможения, теперь перенесены внутрь рамы, освободив место снаружи для дополнительного оборудования, устанавливаемого кузовостроителями. Для удобства последних все расположенное за кабиной пространство ходовой части сделано абсолютно плоским, а в качестве опции предложены специальные крепежные кронштейны.

По тем же причинам на данных моделях установлена компактная система выпуска отработавших газов EAS (Engine Aftertreatment System) с интегрированным каталитическим конвертером SCR.

Еще одно новшество – установка на 19-тонную модель усиленного ведущего моста с входящим в стандарт-



**Откидная панель обеспечивает доступ к целому ряду устройств**



**Наклоняемая кабина облегчает обслуживание силового агрегата**

ную комплектацию механизмом принудительной блокировки межколесного дифференциала. Он рассчитан на нагрузку в 13 т и смонтирован на пневмоподвеске. Это важное дополнение для стран, где разрешается перевозка грузов весом свыше 11,5 т на ведущем мосте. Дифференциал другого возможного к установке, но менее грузоподъемного ведущего моста тоже допускается оснастить блокировкой, правда уже по заказу.

Энергетические потребности удовлетворяют рядный 4-цилиндровый дизельный двигатель PACCAR FR рабочим объемом 4,5 л и 6-цилиндровый 6,7-литровый PACCAR GR. PACCAR FR152 (для 12-тонных моделей) развивает мощность 207 л.с., PACCAR GR184 (для 12-, 14- и 16-тон-

ных моделей) – 250 л.с., а мощность PACCAR GR 210 (для 19-тонных моделей) составляет 286 л.с.

Для соответствия экологическому стандарту Евро-5 на автомобилях установлена эффективная система с использованием технологии избирательной каталитической нейтрализации (SCR). Появилась возможность установить бак для AdBlue емкостью не только 25, но и 50 л, а емкость топливного бака (пластикового или алюминиевого по выбору заказчика) в зависимости от предполагаемой протяженности перевозок варьируется от 150 до 430 л.

В линейке используются механические коробки передач ZF и автоматические 6-ступенчатые коробки передач AS Tronic. Для 14-, 16- и 19-тон-

ных моделей доступна новая механическая 9-скоростная коробка передач ZF.

Помимо вышеназванного, автомобиль получил измененные переднюю подвеску (малолитровые рессоры) и рулевое управление, которое обеспечивает самый маленький радиус поворота среди грузовых автомобилей в данном классе благодаря углу поворота колес 53°. Все тормоза автомобилей – дисковые, дополненные ABS третьего поколения.

Российским заказчикам предлагается также DAF LF Euro 5 для строительного сегмента. Этот 19-тонный грузовик с асимметричной параболической задней подвеской имеет увеличенный по размерам бампер, расположенный выше обычного, чтобы обеспечить угол въезда почти 25°. Кроме того, такой автомобиль обладает увеличенным дорожным просветом, достигающим 320 мм. Задняя часть рамы ходовой части имеет отверстия для установки шарнирных узлов, приводящих в действие механизм опрокидывания платформы. Ступенька для подъема в кабину на этой модели расположена низко и выполнена из алюминия с укрепленной поддерживающей структурой. Передняя решетка из оцинкованной стали толщиной 3 мм защищает радиатор и масляный поддон от попадания камней.

Как отмечают в компании, семейство DAF LF Euro 5 способно закрыть сегмент среднетоннажных и тяжелых грузовиков с колесной формулой 4x2, применяемых в городских перевозках. Причем эти автомобили, укомплектованные спальными кабинами, можно использовать не только на коротких, но и на длинных маршрутах, в том числе в качестве седельного тягача, рассчитанного на работу в составе автопоезда полной массой до 28 т.

В Россию планируют начать поставки шасси с колесной формулой 4x2, тем более целый ряд отечественных изготовителей надстроек уже готовы комплектовать их своими изделиями самого разного назначения.



**Модификация DAF LF Euro 5 для строительного сегмента**