

Производитель: DAF Trucks N.V.

Модель: DAF LF Euro5 210FA

Начало продаж в России: 2015 г.



Даниил Минаев, фото автора

Старая любовь

И НОВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

В 2011 году на гоночной трассе под Санкт-Петербургом, протестировав DAF LF, я был готов отправиться на нём домой и поставить в свой гараж («ГП», № 10, 2011 г., с. 60), настолько он мне понравился. В феврале нынешнего года в окрестностях московского аэропорта Шереметьево мне посчастливилось сесть за руль следующего поколения этого среднетоннажного грузовика. И вот мои впечатления на этот раз.

Специалисты DAF, причастные к выводу продукта на наш рынок, посетовали, что сертификация и прочие правовые процедуры пришлось проводить в авральном темпе, чтобы успеть завершить процесс до конца 2014 года.



Рабочее место не балует изысками и обилием ниш и полочек, но к органам управления претензий нет. Кран стояночного тормоза на тестовой машине оказался на моторном тоннеле, но на презентационных фото он расположен на передней панели



В недорогих версиях бамперы серые, но опционно могут быть окрашены в цвет кузова

Новый автомобиль показывали буквально «с пылу, с жару», и я, действительно первый в России, оказался за рулём принципиально нового DAF LF.

В РОССИИ В ПЯТОМ КЛАССЕ

Само собой разумеется, что любой грузовик новой модели из Европы должен соответствовать эко-стандарту Euro 6. Модельный ряд для европейского покупателя так и называется – DAF LF Euro 6. Поскольку сегодня эксплуатация такого автомобиля в нашей стране вызывает массу трудностей, в первую очередь из-за качества топлива, то к нам на рынок часто попадают или модели предыдущего поколения, или с устаревшими силовыми агрегатами. А новый DAF LF как раз ни то и ни другое. Это действительно очередное новое поколение машины, которая основательно переработана, но двигатели специально адаптированы под пятый экологический класс. Новая серия по аналогии с европейской имеет приставку Euro 5 и состоит из того же набора шасси, как и предлагается для стран Евросоюза, – грузоподъёмностью 12, 14, 16 и 19 т. Предусмотрена и строительная



Спальное место для небольшой кабины вполне удалось. Под откидной постелью ниши для вещей



DAF LF EURO 5 В ЦИФРАХ

Новая модель доступна на российском рынке в четырёх вариантах шасси с тремя вариантами кабин, двигателями диапазоном мощности от 207 до 286 л.с и максимальным крутящим моментом от 760 до 1020 Н·м. Два варианта КП – механическая и автоматизированная. Интервал технического обслуживания грузовика – 60 000 км, его можно будет выполнить у 34 официальных дилеров. Минимальная высота пола над уровнем дороги у развозного грузовика – 89 см, максимальный клиренс у строительной версии – 32 см, вместимость топливных баков от 115 до 430 л, баков для реагента AdBlue – 25 или 50 л. Хорошая манёвренность в ограниченном пространстве обеспечивается за счёт угла поворота управляемых колёс – 52°.

привычно и вполне узнаваема. Интрига скрывается в мелочах, которые на самом деле не мелочи. Простите за тавтологию, сейчас я всё объясню. Как, например, на глаз можно

подвески внутри рамы, туда же, на внутреннюю сторону лонжеронов, по максимуму «спрятана» электропроводка и некоторые блоки. Это и повышает степень защиты компо-



Необычная форма фургона, изготовленного в Сербии, продиктована аэродинамикой

модификация полной массой 19 т. Заявленный ресурс нового силового агрегата – 700 000 километров. Давайте вместе изучим новинку.

ПРИВЫЧНАЯ ВНЕШНОСТЬ

Если верить пресс-релизу, то в новой модели переработано буквально всё, начиная с конструкции рамы и до каждого небольшого узла. Однако внешне машина смотрится

распознавать новые лексановые фары, которые держат удар дорожных камней и не мутнеют со временем, или новые бамперы с гальваническим покрытием, тоже противостоящие ударам лучше пластиковых и теперь не боящиеся коррозии, как всё металлическое. И таких «мелочей» в новинке набралось немало.

Ещё одна особенность – расположение упругих элементов пневмо-

нентов, и высвобождает место снаружи рамы, если возникнет потребность установки дополнительного оборудования, например, для надстройки. Сама рама новой модели подверглась инспекции на предмет «лишних» косынок и усилителей, отчего полегчала на 60 кг. Такое улучшение для России я бы назвал спорным. Что такое 60 кило при полной массе авто до 19 тонн? А вот запас прочности и жёсткости для нас никогда не был лишним. Впрочем, достаточно мёрзнуть на улице, добро пожаловать в кабину.

ДВОЙСТВЕННЫЙ ИНТЕРЬЕР

На презентации DAF LF Euro 5 показали два из трёх возможных вариантов кабин: дневную Day Cab и спальную Sleeper Cab. Ещё существует удлинённая дневная версия с Extended Day Cab. Сразу вспомнились азиатские грузовики с их малюсенькими «спальниками». Нет,

ТЕСТ-ДРАЙВ



никакой аналогии! Конечно, внешние габариты кабины ограничивают возможности, но спальное место вполне полноценное, да ещё и полку можно закрепить в откинутом положении, как в вагоне поезда. Прямо под «кроватью» я обнаружил три довольно ёмких прикрываемых крышками ниши для вещей. Похвально!

Теперь обратимся к рабочему месту. Ба, да тут святая простота! Где так полюбившийся мне три года назад шикарно оснащённый «Дафик»? Комплектация тестовой машины

была по непонятной причине до нельзя аскетичной, что на фоне полюбившейся мне кабины невольно расстроило. И к бабке не ходи наши перевозчики будут закупать что-то близкое, недорогое. Но хватит грустить, попробуем поработать.

На ходу автомобиль произвёл гораздо лучшее впечатление, чем в статике. Пусть интерьер не побаловал меня удобными перчаточным ящиком и обтянутым кожей рулевым колесом, зато эргономика оказалась на высоком уровне. Пиктограммы

немногочисленных клавиш однозначно понятны, рулевая колонка регулируется по углу наклона и вылету, на перекладине рулевого колеса продублировано управление

ПРЕДСКАЗУЕМЫЙ РЕЗУЛЬТАТ

Территория, на которой я тестировал автомобиль, была местами почищена от снега с применением реагентов, а местами покрыта от-



Под капотом рядная «четвёрка», но поскольку предусмотрена установка и рядных шестицилиндровых двигателей, пространство между передней крышкой двигателя и радиатором в данном случае «вакантно», что привело к необходимости использования таких сомнительных конструктивных элементов для повышения жёсткости крепления компонентов

некоторыми функциями, так что тянуться и искать органы управления не придётся. Так этот вынужденный аскетизм неожиданно повернулся ко мне лицевой стороной.

кровенным льдом – отличное поле для экспериментов с тягой и эластичностью. Рычаг механической 6-ступенчатой КП хоть и туговат, но избирательность и фиксация выше



Расположение упругих элементов пневмоподвески внутри рамы, туда же по максимуму «спрятана» электропроводка и некоторые блоки. Это и повышает степень защиты компонентов, и высвобождает место снаружи рамы, если возникнет потребность установки дополнительного оборудования. Сама рама новой модели подверглась инспекции на предмет «лишних» косынок и усилителей, отчего полегчала на 60 кг. На освободившемся месте компактно притаилась «запаска»

всяких похвал, так что суетиться в выборе передачи и «подтыкать» какую-нибудь здесь точно не придётся. Да и двигатель Euro 5 – давно пройденный конструкторами этап. Помнится, как раз именно у DAF, но на больших тягачах серии XF, при переходе на стандарт Euro 6 возникли проблемы с эластичностью и не самыми удачными передаточными числами (см. «ГП» № 2, 2013 г., с. 28), хотя в целом эта проблема коснулась абсолютно всех автомобилестроителей. А здесь – гуляй поле. Поэтому пустой фургон сходу рвёт на третьей передаче и готов взять штурмом небольшой обледенелый уклон. Поймав в свою сторону укоризненные взгляды представителей

ская табличка. Неплохой плод сотрудничества, да и подмога для рядового эксплуатанта с собственной ремзонай! Подобрать запчасти и отремонтировать такой мотор у нас можно не только с помощью сервисной сети производителя автомобиля. Для более тяжёлых модификаций шасси предусмотрены двигатели GR184, мощностью 250 л.с. и максимальным моментом 950 Н·м. Для самого мощного строительного шасси предусмотрен мотор мощностью 286 л.с. С двигателями агрегируются 6-ступенчатые механические КП производства ZF или автоматизированные ZF ASTronic, отдельно в качестве опции предлагается ещё 9-ступенчатая «механика».

Техническая характеристика DAF LF Euro 5 210 FA

Полная масса, кг	12 000
Допустимая нагрузка по осям, кг	4480/ 8480
Двигатель:	РACCAR FR152, дизельный, 4 цилиндра в ряд, Euro 5
рабочий объём, л	4,5
мощность, л.с.	207 при 2300 мин ⁻¹
крутящий момент, Н·м	760 при 1400–1800 мин ⁻¹
Коробка передач:	Механическая
число передач вперёд/назад	6/1
Сцепление	Сухое, однодисковое
Тормозные механизмы все колёс	Дисковые
Вместимость топливного бака, л	115
Подвеска	Спереди – малолитовые рессоры, сзади – пневматическая
Шины	245/70R17,5

фирмы, я немного уgomонился. Всё, всё, больше не буду, хорош... Реабилитация нового поколения DAF LF в моих глазах полностью состоялась. Теперь самое время приоткрыть капот и приподнять кабину, и, забегая вперёд, приоткрыть завесу тайны.

НЮАНСЫ ДЛЯ РОССИИ

Нейтрализация отработавших газов осуществляется с использованием технологии избирательной каталитической нейтрализации SCR, но линейка DAF LF Euro 5 в российском исполнении получила интересную

DRIVER PERFORMANCE ASSISTANT (DPA)

Эта инновационная система представляет собой пример концепции транспортной эффективности, которой придерживается DAF. Центральный дисплей на приборной панели предоставляет водителю подробную информацию о расходе топлива в режиме реального времени, о торможении и прогнозируемом поведении, что оптимизирует работу за рулём. Кроме того, на информационный экран автоматически выводятся сообщения, призванные повысить его эффективность, в частности рекомендации о переключении на другую передачу. DPA даёт водителю советы по экономии топлива и сокращению операционных издержек, например, путём обеспечения необходимого давления в шинах или настройки спойлера на крыше кабины.



вариацию. На европейских версиях после 50 часов работы без реагента запускается функция ограничения мощности, а вот с российскими машинами этого происходить не будет.

Сказать, что в этом грузовом сегменте жёсткая конкуренция – штамп. Но не сказать об этом нельзя. Судьбоносное решение новинки за роз-

ничной ценой на российском рынке, которая не может не зависеть от курса валют. То есть проблема успеха нового DAF LF Euro 5 у нас в стране скорее политическая, чем техническая... А что с техникой? С техникой всё в полном порядке!

СИЛОВАЯ ЛИНИЯ – ВОТ ТАК ВСТРЕЧА!

Для DAF LF Euro 5, как и подobaет солидному автопроизводителю, предлагается набор двигателей, состоящий из PACCAR FR рабочим объёмом 4,5 л и 6-цилиндровых PACCAR GR объёмом 6,7 л. На 12-тонные машины устанавливают мотор FR152 мощностью 207 «лошадок» при 2300 об. мин. и максимальным крутящим моментом 760 Н·м на полке 1400–1800 об. мин.

На тестовом авто был установлен именно такой агрегат, который при детальном рассмотрении на поверку оказался модификацией хорошо себя зарекомендовавшего мотора Cummins ISB4.5EV, о чём, кстати, свидетельствовала завод-

