



ГОЛЛАНДСКАЯ ИСТОРИЯ

Гордость Эйнховена – прекрасный технический музей, в собрании которого находятся все основные серийные модели и большое количество прототипов марки DAF. Он располагается в здании бывшей пивоварни, в одной из пристроек к которой в 1928 году и начиналась техническая деятельность братьев Ван Доорн, основателей компании «DAF». Ниже рассказ о некоторых наиболее интересных экспонатах коммерческого назначения.



← В послевоенные годы DAF активно выпускал тракторные прицепы, которые могли использоваться и как гужевые повозки. Их грузоподъемность варьировалась от 3,5 до 5 т, а цена была эквивалентна сегодняшним 1280 евро – как гласила реклама, «включая кузов и новые шины, полностью окрашенный». Их производство продолжалось с 1947 до 1959 гг.

← Огромную часть экспозиции музея занимают вовсе не грузовики. Сегодня уже немногие помнят, что в былые годы DAF занимался и малотоннажными грузовичками, и прицепами, и легковушками. Так, «легковому» прошлому компании, продлившемуся с 1958-го до 1976 года, уделен весь второй этаж музея. На протяжении всего этого времени визитной карточкой «малолитражек» DAF оставалась бесступенчатая трансмиссия Variomatic, представляющая собой клиноремный вариатор. В числе прочих ею оснащались даже мотоциклы, болиды Формулы-3 и Формулы юниор, а еще автомобили Volvo серий 66, 340 и 360 (после того, как шведы выкупили легковое подразделение DAF)

← Тем же послевоенным периодом датируются и первые эксперименты с пассажирским транспортом. Так, в 1946 году DAF получил заказ от нидерландских железнодорожников на постройку 270 полуприцепов для монтажа пассажирских кузовов: ждать поставок из-за рубежа специальных автобусных шасси в таком количестве было слишком долгим делом, а воссоздать систему общественного транспорта требовалось немедленно. Тягачи для полуприцепов заказали в Великобритании на фирме «Crossley». Эксплуатация этих автопоездов на регулярных маршрутах продлилась недолго: уже в течение трех лет им на смену пришли обычные автобусы. Часть полуприцепов в дальнейшем продолжали использовать в Нидерландах как служебный транспорт для перевозки персонала (например, на заводах DAF и Philips в Эйнховене), а часть продали в Восточную Германию



↑ В дальнейшем на заводе DAF практически одновременно с грузовиками освоили выпуск и специальных автобусных шасси для многочисленных кузовных мастерских. На фото: 41-местный автобус с кузовом Voca, смонтированным на карбюраторное шасси DAF B 1500 постройки 1956 года

→ Несмотря на появление машин серии A 2600, до конца шестидесятых с конвейера в Эйнховене вновь продолжали сходить грузовики прежнего семейства – более простые и дешевые. Примерами могут служить полноприводное шасси DAF AZ 1900 DS и бетономешалка DAF A 1902 DS: обе машины изготовлены в 1968 году и оснащены дизелем DAF DS 575 (165 л.с.)

В 1949-м компания «DAF» состоялась как «грузовой» производитель: этим годом датируется начало выпуска целого семейства грузовиков бескапотной компоновки. Специально для их выпуска неподалеку от пивоварни был построен новый завод. Первый грузовик марки DAF нашел своего покупателя 1 сентября, а всего до конца 1949-го было собрано 150 шасси. Интересно понаблюдать за эволюцией, произошедшей с грузовиками DAF всего за каких-то 13 лет. Сначала взгляните на один из самых первых автомобилей фирмы – DAF D50 (шасси № 475, выпущенное в 1950 году): интерьер родом из тридцатых, о каких-либо удобствах вроде отопителя можно и не мечтать. Вторая машина – DAF AS 2000 DO – относится к семейству, впервые представленному на выставке «IAA» в 1957-м. В его кабине уже вполне можно говорить об эргономике и комфорте, однако высоченный кожух моторного отсека еще сильно ограничивает внутреннее пространство, как и выступающие в дверных проемах колесные арки. И на этом фоне можно представить, какой сенсацией в 1962 году стал дебют грузовиков семейства DAF A 2600 с просторной и светлой кабиной кубической формы, получившей еще и две спальные полки позади сидений! Да и техническая начинка у них была под стать: гидросилитель руля, раздельный привод тормозов, телескопические амортизаторы и т.д.





↑ А так выглядел первый Space Cab – тягач DAF FT 3300 DKX, задавший в начале восьмидесятых новый стандарт в кабинах для дальнемагистральных перевозок. Грузовик из музея выпущен в 1984 году и имеет пробег 2 миллиона километров, которые он «набегал» за 23 года непрерывной эксплуатации



↑ Длительное время DAF являлся поставщиком техники для вооруженных сил Нидерландов, выпуская широкую гамму военной техники весьма нетривиальной конструкции. Первенцами стали полноприводные грузовики серии Y, разработанные в начале пятидесятых. Среди них была и трехосная модель YA328 полной массой 9 т с бортовой трансмиссией: в 1953-1958 гг. вооруженные силы Нидерландов получили 4825 таких грузовиков



↑ Еще один военный DAF с бортовой трансмиссией – легкий артиллерийский тягач YA126. В 1953-1959 гг. было произведено 3496 таких машин. На заднем плане виден гражданский седельный тягач DAF T 1300 DA со 100-сильным дизелем, выпущенный в 1961 году

→ Малотоннажные фургоны A10 вагонной компоновки начали выпускать в 1950 году. Их комплектовали карбюраторными двигателями Hercules мощностью 46 л.с. Интересно, что в музее показан не обычный развозной фургон, а модификация для полиции Нидерландов. Как знать, продолжи DAF в свое время выпускать машины такого класса – как бы выглядел современный рынок LCV в Европе?



↑ DAF T 1800 DF – «седельник» для транспортировки контейнеров в морских портах и на промышленных территориях. Он оснащался весьма скромным по отдаче мотором (135 л.с.), однако благодаря «автомату» Allison и очень большому передаточному отношению ведущего моста мог работать в составе автопоезда общим весом до 65 т! Музейный экземпляр выпущен в 1969 году

↓ На базе легковых моделей выпускались и довольно широкая гамма коммерческих вариантов: пикапы, грузопассажирские «каблучки» и фургоны – такие как этот DAF 33 Bestel, собранный в 1973 году



↑ Капотные грузовики? В истории DAF был и такой период! В модельном ряду они появились в 1957 году и продержались в производстве вплоть до 1970-го. На фото: пожарная автолестница на карбюраторном шасси DAF A 16, выпущенном в 1962 году. На боевом посту в пожарной охране этот грузовик прослужил вплоть до 1979-го, а затем еще долгое время использовался частной компанией, специализирующейся на обрезке деревьев и мойке зданий. На заднем плане видны шасси модели FAS 1600 DT 1971 года выпуска и «седельник» FT 2800 DKS (1979 г.)

↓ Пикап DAF A 117 с виду вылитый «американец»! Такие грузовички с карбюраторным двигателем Hercules (91 л.с.) выпускались в первой половине 1950-х для поставки в армии голландских колоний. Пикап для музея восстановили из обломков двух машин, найденных волонтерами на Антильских островах. На заднем плане – среднетоннажное шасси DAF FA 700 DE выпуска 1978 года



↑ А этот пикап прямого отношения к компании «DAF» не имеет: его разработали в США по заказу крупной газодобывающей компании «ARCLA», использовав все основные агрегаты серийной «малолитражки» DAF 750 – двигатель, трансмиссию Variomatic, подвеску. В 1964 году на судостроительной фирме «Razorback Boats» из Малверна (штат Арканзас) собрали 97 таких пикапов, получивших марку Handywagon. Дальнейшего развития проект не получил, поскольку создатели машины не смогли снизить себестоимость пикапа до \$1000, как того требовал владделец ARCLA для заказа следующей партии. Выпущенные же в 1964-м образцы эксплуатировались порядка 10 лет. На сегодняшний день известно о трех сохранившихся образцах



↑ Еще один пример стороннего «творчества» с использованием платформы «малолитражки» DAF – почтовый фургон Tjorven, разработанный шведской компанией «Kalmar Verkstads AB» для шведского почтового ведомства. Особенности машины стали пластик кузов, правое расположение органов управления и единственная сдвижная дверь с правой стороны. После успешного тестирования прототипов, построенных в 1965-1966 гг. на базе DAF 33, почта Швеции заказала сразу тысячу аналогичных фургонычков. В серийное производство Tjorven пошел с 1968 года уже на платформе более новой модели DAF 44. Спустя год появилась и «гражданская» версия – со сдвижными дверями с обеих сторон и пассажирским сиденьем рядом с водителем: реализация таких машин под маркой Kalmar-DAF шла в Западной Европе через дафовскую дилерскую сеть. Всего до 1971 года выпустили 2170 шт.



↑ DAF YM 500 Pony – прототип легкого авиадесантируемого транспортера, разработанного в 1963 году по заказу военного ведомства США и призванного повысить мобильность пехоты на пересеченной местности. Под платформой между мостами был поперечно расположен силовой агрегат из 500-кубового «опозитника» воздушного охлаждения и клиноременного вариатора. С ведомого шкива вариатора крутящий момент передавался на «раздатку», выполненную в общем корпусе с редуктором заднего моста, а затем и на передний мост. Управлять транспортером можно было, даже просто идя позади платформы – для этого требовалось лишь переставить рулевое колесо. Серийное производство «военного пони» развернуто не было – дело ограничилось постройкой нескольких образцов для испытаний



↑ Зато спустя пять лет серийным стал гражданский грузовичок DAF Pony, созданный на агрегатах DAF 44 (с 40-сильным мотором и вариатором). Базовая модель DAF 1010 с бортовой платформой имела грузоподъемность 750 кг и еще столько же могла везти в двухосном прицепе DAF 1030. Существовал и автопоезд в составе седельного тягача и одноосного полуприцепа DAF 1050 грузоподъемностью 1500 кг. В 1968-1969 гг. в Эйндховене успели собрать порядка 700 Pony, но затем производство остановили в связи с низким спросом



↑ Еще один механический «мул», построенный с прицепом на использование в американской армии, – амфибия DAF Porter, в которой колеса каждого борта приводились во вращение расположенными по центру кузова катками посредством силы трения. Опытный образец прошел испытания в 1965 году, но так и не получил дальнейшей путевки в жизнь

→ Проект «BATU» – последняя попытка дафовцев создать семейство развозных грузовичков на агрегатах «легковушек», предпринятая в 1972 году. Только на сей раз ставку сделали на страны «третьего мира». Отсюда и предельно упрощенная конструкция – пространственная рама из прямоугольных труб, открытая кабина, обшитая плоскими листами алюминия, платформа с дощатым полом: все для того, чтобы производство BATU можно было наладить на простейшей оснастке. Первый прототип с колесной формулой 4x2 был оснащен 850-кубовым мотором и вариатором от DAF 44, второй – трехосный – получил 950-кубовый мотор и более сложную трансмиссию, в которой каждый из двух ремней позаимствованного у DAF 66 вариатора работал на привод своей оси в задней тележке. Дальнейшей реализации проекта в жизнь помешал разразившийся энергетический кризис



→ Надо же – старый знакомый! Этот гибридный DAF LF 45 я до сих пор помню по выставке «IAA2010» (тот салон, к слову, вообще можно было назвать первым настоящим парадом гибридов в «грузовом» мире). Силовой агрегат машины состоит из 4,5-литрового дизеля с автоматизированной 6-ступенчатой коробкой и вспомогательного электромотора на 44 кВт, установленного после сцепления. Блок литий-ионных тяговых батарей смонтирован в специальном ящике на правом лонжероне рамы и позволяет проехать без помощи ДВС до 2 километров



↑ Отдельная тема в музейной экспозиции – спортивные заслуги грузовиков DAF. В дальнем углу первого этажа припаркован тягач заводской команды по трек-рейсингу, которым когда-то управлял Алан Ферг, а по соседству с ним – сразу три знаменитых Турбо-Твина, символизирующих былые величия марки DAF в ралли-рейдах «Париж – Дакар». Эти двухмоторные монстры успешно выступали в гонках до 1987 года, пока с одним из грузовиков не случилась тяжелейшая авария, в которой погиб штурман. После этого заводская команда DAF объявила об уходе из ралли-рейдов

