

коммерческий автотранспорт

Оранжевая сила

тест-драйв

Голландский производитель грузовиков DAF Trucks N.V. вывел на рынок новый флагман модельного ряда — магистральный седельный тягач DAF XF, отвечающий экологическим нормам «Евро-6». Избавившись от цифр в индексе модели (его предшественники обозначались как XF 95 и XF 105), он, похоже, не только не растерял, но и приумножил свои лучшие генетические свойства, недаром музыкальный термин extra forte (XF), «зашитый» в названии тягача, можно интерпретировать как «максимальная сила».



Дафовская версия «евро шесто-го» тягача пришлось как нельзя кстати. Судя по итогам 2012 года, голландская компания явно на подъеме. Несмотря на то что общий рынок тяжелых грузовиков в Евросоюзе (EU 27 плюс Норвегия и Швейцария) сократился на 9%, примерно до 220 тыс. единиц, по сравнению с позапрошлым годом показателем, голландским автомобилестроителям удалось увеличить свою долю в сегменте тяжелых грузовиков (полной массой более 16 тонн) с 15,5% до 16% и обосноваться на второй строчке рейтинга европейской «большой семерки», после Daimler. Что же касается сегмента магистральных седельных тягачей, так тут вообще полная виктория — первое место с 19,1%. Словом, у нового XF есть все шансы упрочить позиции DAF, тем более что Эйндховен (этот город в провинции Северный Брабант славен не только концерном Philips и футбольным клубом PSV Eindhoven — здесь же квартируют штаб-квартира и головной завод DAF Trucks N.V.) задается амбициозной целью в недалеком будущем довести свою долю на европейском рынке до 20%. Кстати, на «грузовом» шоу в Бирмингеме в апреле компания планирует представить и другие обновленные модели экологического класса «Евро-6» младших семейств CF и LF.

Но вот на «покатушках» в гористых окрестностях Малаги, куда голландцы пригнали новинку на тест, с «максимальной силой» вышла неувязка. Даже 510-сильные машины с внушительным максимумом крутящего момента в 2500 Н·м быстро «скисали» на затяжных местных подъемах. Сдается, что на тестовых машинах, просто не подумав, установили длинную «равнинную» главную пару. Не иначе хотели похвастать новым, облегченным на 40 кг задним мостом SR1344 с экономичной главной передачей с передаточным отношением начиная от 2,38:1, рассчитанным на нагрузку в 13 тонн. Но гористая Испания явно неподходящее для этого место. Внешне новинка, несмотря на целый ряд стилистических изысков и, в частности полностью переработанный нижний пояс кабины с головной оптикой, светодиодной в качестве опции, мгновенно идентифицируется как DAF. Можно, конечно, посетовать на то, что дизайнерам не хватило смелости воплотить в металле представленный в первой половине нулевых в виде масштабной модели (1:5) прототип тягача будущего DAF XFC (Xtreme Future Concept) с кабиной клиновидной формы и противоподкатным поясом по всему периметру — дань требованиям аэродинамики и безопасности. Что касается оригинального нижнего пояса нового XF, а точнее, формы фар, то при определенной доле фантазии в нем можно увидеть некоторое стилистическое сходство с новейшими капотными моделями



Kenworth и Peterbilt (обе заокеанские марки, равно как и DAF Trucks с 1996 года, входят в состав группы PACCAR). Ощущение дежавю не оставляет и внутри кабины. Очевидно, причиной тому облетающий водительское место копит, стилистически заимствованный у моделей-предшественников — XF 95 и XF 105. И это несмотря на целый ряд оригинальных решений, включая новые удобные кресла, переработанные переднюю панель и комбинацию приборов с цветным 5-дюймовым дисплеем, педальный узел с подвесной педалью тормоза, усовершенствованное рулевое и т. д. Хотя ее силовой каркас остался прежним, кабина DAF XF остается одной из самых комфортабельных в классе и уж наверняка самой просторной, тем более если речь идет о комплектации Super Space Cab. Ее внутренний объем достигает 12,6 куб. м, высота от пола до потолка — 2,25 м, объем вещевых отсеков — 1000 л. Прибавьте к этому роскошное нижнее спальное место: его длина 2,20 м, ширина по центру — 810 мм, толщина матраса — 160 мм!

В стандартной комплектации все это великолепие крепится к раме через пружинные амортизаторы. Разнесенные точки крепления кабины вкупе с новым стабилизатором сводят ее крены к минимуму. Кроме того, дафовцы особо отметили кинематику крепления кабины с точки зрения безопасности. При лобовом столкновении благодаря специальным рычагам она остается на шасси, но при этом смещается назад, демпфируя силу удара.

Кстати, рама у тягача тоже новая, Y-образной формы, для размещения внушительных размеров системы охлаждения (площадь радиатора увеличена более чем на 30%). Центральная K-образная поперечная балка обеспечивает повышенную жесткость на скручивание и изгиб, а замыкающая поперечина равна по высоте лонжеронам, что, по мысли разработчиков, исключает повреждения при контакте полуприцепа и задней части тягача. Кардинально переработана и подвеска. Спереди используются 1,75-метровые параболлические рессоры увеличенной с 80 до 90 мм ширины. Однолистовые для 7,5-тонной оси, двухлистовые

— для 8-тонной и трехлистовые — для оси с нагрузкой в 9 тонн. Возможна установка и передних пневмобаллонов. Задняя пневматическая подвеска со встроенным стабилизатором поперечной устойчивости получила название Stablink. К слову, дополнительную устойчивость тягачу придает и расширенная колея — ширина самого XF увеличена до 2,55 м.

В моторном отсеке DAF XF — рядная «шестерка» уровня «Евро-6». 12,9-литровый PACCAR MX-13 представлен в трех вариантах — мощностью 410, 460 и 510 л. с. (максимальный крутящий момент — соответственно 2000, 2300 и 2500 Н·м — доступен уже начиная с 1000 об/мин, его «полка» простирается до 1425 об/мин). Экологические параметры «Евро-6» достигаются сочетанием технологий рециркуляции отработавших газов (EGR) и каталитической нейтрализации (SCR) вкупе с сажевым фильтром DPF. Последний, по заявлению дафовцев, нуждается в очистке (замене картриджа) только после полу-миллиона километров пробега. Надо думать, речь в данном случае об идеальных условиях эксплуатации с использованием качественных FSC, отличающихся малозольностью и низким содержанием серы. Вызывают уважение и заявленные ресурс и интервалы техобслуживания двигателя, равные соответственно 1,6 млн км и 150 тыс. км (опять же в европейских условиях эксплуатации).

Любопытно, что в стандартной комплектации MX-13 работает в паре с механической коробкой передач ZF Ecosplit (12- либо 16-ступенчатой). Явный анахронизм по нынешним временам, но производитель утверждает, что такой tandem по-прежнему пользуется спросом. Хотя, разумеется, в качестве опции присутствует и роботизированная КП ZF AS Tronic с функцией Ecoroll (экономичное движение — обеспечивает прерывание потока мощности в трансмиссии при движении автомобиля за счет сил инерции при включенном круиз-контроле).

Стоимость нового XF по сравнению с машинами предыдущего поколения в сопоставимой комплектации, по словам представителей компании, на €14 тыс. выше. При этом голландцы клятвенно обещают продолжить выпуск XF 105

DAF XF (в заводской классификации — XF 106 и XF 116 в зависимости от типа кабины)
ФОТО АЛЕКСАНДРА СОЛНЦЕВА

с моторами уровня «Евро-5» до тех пор, пока на него будет спрос. Между прочим, именно во многом благодаря последнему DAF удалось занять по итогам продаж в 2012 году 13,3% российского рынка импортных грузовиков среди компаний европейской «большой семерки» (по данным представительства, в общей сложности было реализовано 2750 ед.).

По словам Рона Бонсена, члена совета директоров DAF Trucks N.V. и руководителя подразделения маркетинга и продаж, к 2016 году DAF рассчитывает занять 15% российского рынка среди европейских импортеров, иными словами, поставит сюда 5–6 тыс. грузовиков в год. Насколько новый XF способствует достижению заявленной цели, вопрос сложный, ведь его поставки в РФ пока не планируются. По мнению Рона Бонсена, нет смысла заставлять клиентов платить больше за DAF XF, если им можно предложить более дешевый DAF XF 105 в исполнении «Евро-5». Но дело даже не в цене, в конце концов, желающие выложить дополнительные 14 тыс. за новую машину с более высокими потребительскими свойствами всегда найдутся, а в эксплуатационном риске поставки сюда машин уровня «Евро-6», достигаемого сочетанием технологий SCR и EGR.

Дело в том, что компоненты системы EGR, камера сгорания и некоторые другие элементы двигателя рассчитаны на работу на основе малосернистого топлива а содержанием серы, не превышающим 10 мг/кг (в равной степени это относится и к необходимости использования низкосернистого и малозольного масла). Однако внешние технические требования, предъявляемые к дизтопливу в России, допускают его продажу с содержанием серы 350 мг/кг. Чем чревато использование топлива с высоким содержанием серы? После поступления в систему EGR части выхлопных газов происходит их охлаждение в теплообменнике, после чего они возвращаются в камеру сгорания. Охлаждение вызывает образование конденсата. В случае высокого содержания серы и под влиянием высоких температур выхлопные газы в сочетании с конденсатом могут образовывать чрезвычайно агрессивные пары серной кислоты. Со временем они повреждают компоненты двигателя со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Впрочем, это проблема не одного только DAF, а практически всех европейских производителей, имеющих в своем арсенале моторы «Евро-6» с EGR.

Александр Солнцев, главный редактор журнала «Комтранс»



РЕКЛАМА

ВЫБЕРИ СВОЮ SCANIA

**SCANIA**

 8 800 505 55 00
 www.scania.ru

МАКСИМАЛЬНАЯ ЭКОНОМИЯ ТОПЛИВА

Весной этого года Scania представила новинку - Scania Streamline. Это новые модели грузовых автомобилей серии G и R для магистральных перевозок. Scania Streamline отличается не имеющей аналогов топливной эффективностью благодаря улучшениям в аэродинамике и новым режимам коробки передач Opticruise. Аэродинамическая конструкция кабины с низким лобовым сопротивлением и полным набором воздушных дефлекторов позволила добиться до 8% экономии топлива.

Нововведения коснулись многих деталей - изменен дизайн передних углов кабин серий G и R и конструкция солнцезащитного козырька, в которую могут устанавливаться дополнительные элементы освещения. Верхняя линия кузова с обтекателем приобрела совершенно иную, аэродинамическую, форму по сравнению с предыдущими моделями. За комфорт водителей и пассажиров отвечают новые сиденья премиум-класса и обновленные цвета интерьера.

Достижение максимальной экономии топлива

Автомобили оснащены двигателями Евро-6 второго поколения, потенциальная экономия топлива которых составляет 5–8%. Экономия для двигателей стандарта Евро 3/4/5 составляет 3–5%.

Снизить расход топлива на 4-5% призвана и автоматизированная система переключения передач Scania Opticruise, в которую включены четыре режима работы: Стандартный, Экономичный, Внедорожный и Мощный.



А уникальная система круиз-контроля Scania Active Prediction с помощью GPS-навигации учитывает рельеф местности и определяет лучшую с точки зрения экономичности скорость автопоезда.



Интеллектуальные системы управления автомобилем

Scania сохраняет передовые позиции в области разработки интеллектуальных систем управления автомобилем. Так, система Scania Communicator позволяет проверить техническое состояние автомобиля и провести диагностику в режиме удаленного доступа, и сразу же сообщить результаты в мастерскую либо в офис.

Streamline в очередной раз доказывает, что отличную модель всегда можно сделать еще лучше благодаря новаторским конструкторским разработкам и оптимизации. В России продажи Scania Streamline начнутся уже летом этого года.

