



Genesis G90: правила улета

Kia K5



вместо Оптимы

www.autoreview.ru

Доверяйте профессионалам!

ARTO

РЕВЮ

№16 (685)'2020
Выходит два раза в месяц

Гранта Фу-у... ргон!

КРАШ-ТЕСТ



Volkswagen Jetta,
Kia Cerato
и Mazda 3



**ГРУЗОВИКИ
АВТОБУСЫ**

ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ

Давно я не водил магистральные автопоезда! Наконец представился случай: DAF запустил в России программу обучения водителей экономичной и эффективной езде, а учебный инструмент – DAF XF нового поколения, причем в версии Евро-5, о которой мы еще не рассказывали. Забегая вперед, скажу: учеба действительно дает плоды, причем ощутимые.

№8, 2020

trucks.autoreview.ru

Представитель России в жюри международных конкурсов Truck of the Year и Van of the Year

Федор ЛАПШИН, фото автора

ВСПОМНИТЬ ВСЁ



Следующий
выпуск выйдет
в AP №18, 2020



Яне профессиональный дальнбойщик и вожу фуры не так часто, как хотелось бы, — только во время тест-драйвов и испытаний. А тут еще и карантин — последний раз я сел в руль тягача в феврале.

Пора подтянуть навыки, да и вообще учеба, совмещенная с испытаниями, вдвойне полезное дело. Курсы экономичного вождения давно существуют в Европе у всех производителей «большой семерки», а три года назад я проходил такое обучение на Скании под Москвой. Занялся этим и российский DAF: его курсы называются EcoDrive, и они бесплатны для всех, кто покупает новый DAF XF или CF.

Здесь надо заметить, что в Европе DAF обновил свой модельный ряд еще в 2017 году, и там я не раз водил эти машины с двигателями Евро-6. Однако в России продолжали продаваться тягачи Евро-5 прежнего поколения XF105 — недорогие, но уже немодные.

И вот наконец DAF снял «сто пятую» серию с производства, а взамен начал поставлять нам тягачи нового поколения (их иногда называют XF106, но чаще просто XF) с двигателями Евро-5. По сравнению с XF105 тут изменены и кабины, и моторы (например, вместо насос-форсунок стоит впрыск common rail), и трансмиссия (на смену «роботу» ZF AS Tronic пришел ZF TraXon). Среди любопытных нововведений — функция Multitorque: если на подъеме как следует продавить педаль газа, двигатель начнет впрыскивать дополнительное топливо, и крутящий момент вырастет на 100–150 Нм.

При этом тягач расходует до 7% топлива меньше, нежели предшественник, а сервисные интервалы увеличены с 70 до 100 тысяч километров. И это в нашей стране, а в Европе — аж до 200 тысяч километров. До чего дошел прогресс!

Ну а теперь отправляемся к дилеру БорнТракСервис в Солнечногорск, на базе которого проводится обучение. Он находится на той же площадке, что и дилер грузовиков Volvo и Renault. А не отсюда ли девять лет назад (AP №11, 2011) мы забирали на испытания тягач Renault Premium? Тогда прямо на территории дилера делали могильные плиты, выездной шлагбаум открывал я сам, тормоза тяга-

ча оказались неисправными, а под его спальную полку лежали старые тапочки и одежда...

«Тот дилер находился ближе к Москве, и вскоре после статьи в Авторевю его закрыли», — улыбается инструктор ДАФа Андрей Амиров. Раньше он работал как раз с грузовиками Renault и даже принимал участие в наших давних испытаниях тягача Renault Lander (AP №13–14, 2007). Ну а теперь Андрей учит дафовских водителей — к счастью, совсем уж дубовых среди них не попадает (все же на новые иномарки сажают профессионалов), но общий уровень дальнбойно-экономичного образования у нас далек от идеала.

Комплектация «учебного» тягача роскошная — любой мечтал бы работать на таком! Поскольку машина эта из демонстрационной партии, то здесь двигатель мощностью 480 «лошадей», самая просторная в гамме кабина Super Space, коробка-«робот», всевозможные опции наподобие полного набора обтекателей и кожаной обивки кресел, даже фирменный ночной замок — стальные засовы на дверях.

Обычно DAF устраивает свои тест-драйвы в испанской Малаге — эх, сейчас бы туда, к горам Андалусии, среди которых вьются автобаны... А наш маршрут длиной 84 км проходит частично по старой Ленинградке с ее плотным потоком и светофорами, но в основном по платной магистрали М11. У аэропорта Шереметьево — разворот, и обратно тем же путем. Задача — получить как можно более низкий расход топлива и максимально высокую оценку встроенной бортовой системы. При этом во время первого заезда инструктор будет молчать как рыба, а во время второго — давать советы.

И вот показания борткомпьютера сброшены на ноль, моя карточка водите-

ля вставлена в тахограф (все по правилам!), и мы плавно трогаясь. В полуприцепе Schmitz за спиной — 19,7 т бетонных плит, полная масса всего автопоезда — около 35 т.

И вот что я скажу сразу. Конечно, у ДАФа то и дело появляются модные конкуренты. Но как же он хорош на ходу! Кабина здоровенная, эргономика близка к идеальной, звукоизоляция, похоже, лучшая среди конкурентов (во всяком случае, и Scania, и Actros менее тихие). Конечно, меня немного смущает цыганская отделка люксовых кабин — серебристый пластик с красно-коричневыми вставками, — но это уже на любителя. Еще не нравится, что пол-литровая бутылочка болтается в подстаканниках. Зато обожаю жесткий выдвижной стол и нишу для большой бутылки справа за сиденьем — таких нет ни у кого.

При этом DAF остается весьма консервативным: ручник здесь не электронный, а обычный, режимы движения в коробке задаются круговым переключателем типа «стиральная машина». Но попробуйте поспорить с тем, что это удобно!

Первый заезд

Конечно, 480 сил — великая вещь: XF, словно не замечая нагрузки, бодро разгоняется со светофоров, входит в разворотную петлю с подъемом... При этом я стараюсь как можно плавнее жать на газ и как можно чаще отпускать его, позволяя автопоезду выкатываться. А тормозить — преимущественно моторным тормозом. Он здесь тоже великолепен: трехступенчатый Jake Brake, связанный с клапанами, мощно замедляет машину даже при невысоких оборотах двигателя. При такой системе и трансмиссионного тормоза-ретардера не нужно! Еще на этом тягаче стоит мегаэкономичная



Не верь глазам своим: на площадке за табличкой «DAF» стоят тягачи Renault

главная передача 2,21, которая позволяет идти на низких оборотах: у шведских конкурентов передаточные числа и то выше.

На автостраде первым делом выключаю раздражающую систему контроля полосы: если случайно наехать на разметку, не включая поворотник, электроника начинает жужжать. А вот круиз-контроль, наоборот, включаю, выставив на экономичные 80 км/ч. Рядом с циферкой 80 на щитке горят маленькие отметки «+5» и «-10» — на эти величины электроника может отступать от заданного значения.

Кстати, видит ли круиз-контроль рельеф местности при помощи GPS? Ведь раньше на виртуальных картах этих систем наша страна или отсутствовала, или была лишь частично. Оказалось, я иду именно по GPS, и дафовская картография прекрасно работает на всей российской территории (за исключением, скажем, Якутии). А это прямая экономия топлива: машина просматривает профиль дороги на несколько километров вперед и заранее корректирует заданную скорость.



От небольшого моторного тоннеля до потолка — 2 м 10 см



Интерьер в люксовом исполнении: кожаные кресла и обшивка руля, серебристо-коричневая панель



Под кроватью — ящик и холодильник, из панели выдвигается жесткий столик



Управление моторным тормозом выведено на подрулевой рычажок...



...а коробкой-«роботом» — на круговой переключатель



На дверях стоят ночные замки — стальные засовы с пружинными фиксаторами



Экономия дает и то, что при включенном круиз-контроле на длинных прямых коробка переключается в нейтраль по своему электронному разумению. Но, скажем, в кривых она этого не делает: умная! Забавно наблюдать, как машина живет своей жизнью: то стрелка спидометра слегка отклонится от отметки «80», то тахометр падает до холостых оборотов. А ты только подруливаешь.

На обратном пути электроника поставила мне за стиль вождения впечатляющие 88%, но я рано радовался. Сначала чуть не проскочил нужный съезд с магистрали, и пришлось интенсивно замедляться — да еще и на пункте оплаты не сразу разобрался, в какое окно проезжать. Все это не понравилось системе, и она мигом сбросила оценку, да и пара дальнейших торможений (моторным тормозом, затем педалью) ее не устроила. Ай-ай-ай, непредусмотрительный водитель!

Чередой светофоров, разворот на перекрестке под стрелку, финиш — и можно перевести дух. На щитке приборов — 81% и 25,9 л/100 км. Вроде бы не так плохо для первого раза и незнакомого маршрута...

Теория

Подождите, а зачем мы идем в учебный класс, где вдоль стен разложены агрегаты и узлы? Оказывается, меня ждет длинная лекция с презентацией на экране, причем, чтобы водители-ученики не спали, их вовлекают в процесс. Не ожидал: когда я учился на Скании, теоретиче-



Неотрегулированный спойлер, козырек, мизалки и Бибендумы... Все это ухудшает экономичность

ской части не было вообще! А у ДАФа она не просто есть — она очень насыщенная и интересная. Я еле успевал отвечать на вопросы типа «Какие факторы влияют на автопоезд при движении?». Андрей Амиров был в ударе: казалось даже, что рядом сидят другие водители, к которым он обращается.

Тонкостей в деле экономии топлива масса: только неверно выровненная после ремонта ось может увеличить расход на 3% и вдобавок «выедать» резину. Поэтому дафовцы советуют водителям, которых сажают на немолодую технику, спрашивать, были ли работы с демонтажом осей. Если да — просить провести лазерную регулировку.

Похожая история с шинами: если давление ниже на два бара, расход топлива увеличивается до 5%, а износ резины — до 25%. Еще немалую экономию могут принести магистральные покрышки с маркировкой «А» вместо «С»: у них на сопротивление качению затрачивается в среднем на 3,2 л/100 км меньше. Но шины «А» применимы далеко не везде, тем более в наших условиях.

Важны и малозаметные детали. Если спойлер над крышей не установлен ровно на 6 см ниже крыши полуприцепа (это дает оптимальное, как бы ступенчатое обтекание) — получите минус 0,6% к карме, то есть к экономичности. На кабине стоит «люстра» с прожекторами и пневматические «дудки»? Еще минус 3–10%! А сколько солярки сжигается из-за всяких Бибендумов (символ марки Michelin), вообще никто не считал.

Ну и конечно, многое зависит от водителя. Он должен правильно выби-



Инструктор Андрей Амиров: «Наше обучение — как иностранный язык, мы даем базовые знания!»



Щиток приборов хорошо читается, хотя и отвечает на солнце. На круиз-контроле коробка сама на ходу включает нейтраль, сбрасывая обороты (фото сверху)

рать передачи, не «топать тапку в пол», вести машину в «зеленом» диапазоне оборотов...

Но при этом, как комментирует Андрей, «многие водители зазомбированы зеленой зоной». Хотя повышать обороты до 1600 об/мин даже рекомендуется в трех случаях: при торможении двигателем в начале спуска, при активации моторного тормоза и при переключении передач «через одну», если позволяет ситуация (прямо-таки по методу Дивакова).

И скорость, скорость! Если сбавить ход с 90 до 85 км/ч, можно сэкономить 1,5% топлива, до 80 км/ч — все 6,5%. Правда, тут не все однозначно: знакомый дальнбойщик рассказал мне, что водители Магнита приучили ездить по России со скоростью восемьдесят. Они так поехали и по Евросоюзу, но зарубежные дальнбойщики не просто начали возмущаться, а спустили им шины на стоянке: русские мешали на автобане! Там все лупасят на ограничителе, чтобы успеть как можно больше проехать за время, отведенное режимом труда и отдыха...

Вернемся к нашим реалиям. «Замедлитесь, чтобы ехать быстрее». Как это? Оказывается, так, как стараясь делать и я: если светофор вдалеке загорелся красным — надо медленно подкатываться к нему, отпустив газ. Пока подъедешь — там уже и зеленый, а значит, не придется тратить топливо на разгон с места.

Двигатель должен по возможности минимально молотить на холостых: говорят, у того же Магнита в лучшие времена, когда в парке было 5000 грузовиков, только за счет холостого хода ежегодно вылетало в трубу 300 тысяч литров солярки.

Параллельно дафовцы рассказывают, как безопасно водить цистерны, грамотно прогревать машины зимой и использовать моторный тормоз: понятно, что к экономичности это имеет опосредованное отношение, зато к эффективности — самое прямое.

Под эффективностью подразумевается целый набор факторов: оптимальный расход топлива, хорошая средняя скорость (охлажденные тортики можно привезти с хорошим расходом, но они были нужны вчера!), снижение износа, уменьшение вероятности аварий и внеплановых ремонтов...

В процессе обучения приходится бороться и с предрассудками: скажем, один водитель на учебном маршруте регулярно слегка нажимал педаль тормоза. Зачем? Чтобы удостовериться, не пропали ли тормоза, как на старых грузовиках! Частая ошибка — при езде с «роботом» водители во время разгона отпускают газ, словно на машине с «механикой» и педалью сцепления. А этого делать не нужно: электроника просто не понимает, чего от нее хотят. Наконец, есть даже те, кто на полном ходу поворачивает переключатель коробки из «драйва» в нейтраль. «Ну это, конечно, жуть», — комментирует Андрей.

Второй заезд

Я узнал для себя много интересного: например, система, которая предоставляет оценки, любит, чтобы водитель включил самую мощную, третью ступень моторного тормоза не сразу после второй, а с задержкой. Тормозную педаль вообще



На фоне предшественника XF105 новый XF выглядит космическим кораблем



лучше задействовать в самом конце останочного пути.

Далее. На Скании меня учили помогать коробке-«роботу», вручную «подтыкая» повышенные и пониженные ступени. А у ДАФа все наоборот: не надо вмешиваться в работу автоматики!

В режиме «экономичный автоматический» вообще не предусмотрено ручное вмешательство в работу коробки — это возможно только при включенном моторном тормозе. Но даже это электронике не нравится. Подъезжая к знакомому пункту оплаты, я включил моторный тормоз и одновременно сбросил передачи пониже вручную — однако система тут же понизила оценку за вождение. «Ну-ка, убери свои шаловливые ручонки!»

Андрей утешил: впереди еще не один десяток километров. По его совету я поднял ограничитель круиз-контроля с 80 до 85 км/ч — на полупустой трассе это не повредит, тем более что маршрут был уже знаком и я привык к машине.

Перед участками, где надо замедляться или притормаживать, я начинал задолго выкатываться, отпустив педаль газа. Участки дорожных работ тоже проходил

по инерции, на отпущенном газу (Андрей называет это «режимом компрессора»: топливо не впрыскивается, только воздушный компрессор работает).

А останавливался так: загодя включал первую ступень моторного тормоза, потом вторую, после паузы третью... И только перед самой остановкой нажимал тормозную педаль, а с шоссе на площадке дилера повернул, вообще не трогая ее.

И вот результат: оценка за вождение улучшилась аж до 94%, а расход уменьшился почти на литр — до 25 л/100 км. Когда я, гордый собой, написал об этом в Инстаграме, один из друзей-дальнобойщиков отреагировал скептически: мол, водить ты умел и раньше, а расход стал ниже за счет знакомого маршрута. Может быть — тем более что при обучении на Скании после второго заезда я улучшил показатель на те же 0,9 л/100 км. (Но Scania была негруженной — дафовский подход к обучению мне импонирует больше.)

При этом мой результат еще далек от идеального: сам Андрей Амиров, проехав тем же маршрутом для фотосъемки, выдал роскошные 98% и 23,6 л/100 км. На то он и инструктор!

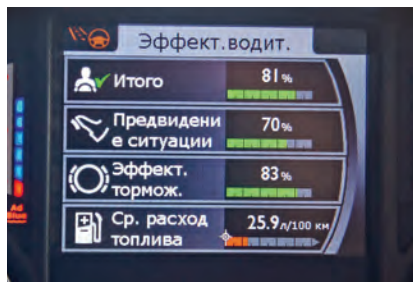
И вот еще что хотелось бы сказать. Прекрасно помню, как в 1995 году MAN поставил рекорд экономичности, показав во время пробега неслыханные тогда 25 л/100 км. Узнав об этом, я отправился в Мюнхен, меня прокатили на рекордном автопоезде с тягачом F2000... Те машины были нестандартными: шасси полностью закрыто аэродинамическими щитками, сзади — закрылки, в системы залиты специальные жидкости, на трассе автопоезд «приседал» для лучшей аэродинамики. И за баранками сидели заводские водители. А теперь, четверть века спустя, я спокойно достигаю этого же результата своими руками — на серийном автопоезде без всяких ухищрений.

Одно жаль: техника не только улучшается, но и дорожает. Судя по объявлениям в интернете, новый DAF XF Super Space Cab — такой же, как я водил, — предлагается примерно за 10,4 млн рублей (около 117 тысяч евро). Это уже не бывшие 80 тысяч евро с небольшим, которые стоили дафовские тягачи... Тем актуальнее становится эффективное вождение: не дешевую технику надо беречь и правильно эксплуатировать, да и водителей все чаще стимулируют экономить. «Привез» меньше нормы? Получи премию!

Это понимают даже на КАМАЗе: недавно там объявили о внедрении аналогичного тренинга и ради эксперимента посадили за руль нового тягача К5 своего босса Сергея Когогина. Тот, проехав около 90 км, вначале заработал оценку всего 50%, поскольку не пользовался круиз-контролем, не использовал кинетическую энергию на подъемах и резко тормозил. (Но камазовскую систему



Фото Натальи Рыжковой



Слева мои показатели до обучения, справа — после. Результат налицо!

нельзя сравнивать с дафовской напрямую: они наверняка настроены слегка по-разному.) Средний расход, который Когогин получил вначале, — 32 л/100 км при эталонных 28 л/100 км. А на обратном пути, после инструктажа, улучшились и оценка — до 80%, и экономич-

ность — правда, на сколько, камазовцы в пресс-релизе не сообщают. Ну а мне дафовцы вручили документ о том, что я прошел курс EcoDrive и являюсь сертифицированным водителем автомобилей DAF. Если что — не пропаду. 🚛

Паспортные данные

Тягач	DAF XF 480
Двигатель	РАССАР МХ-13 Евро-5
Рабочий объем, л	12,9
Макс. мощность, л.с.	483
Коробка передач	ZF ТраХоп
Главная передача	2,21
Снаряженная масса, кг	8768
полуприцепа	6806



В полуприцепе учебного автопоезда — 19,7 т балласта

