

Грузовик пресс

guzovikpress.ru

ISSN 1810-3170 2.0.0.0.8
9 771810 317008

12+



ВОДОРОДНЫЙ ГРУЗОВИК HYUNDAI XCIENT FUEL CELL



Кемпер УАЗ-2206
«Байкал»

с. 12



Улучшенный
Ford Trucks 4142D DC

с. 26



Городской грузовик
Goupil G6

с. 10

Непревзойдённый

Даниил Минаев,
фото автора

DAF 95



Панель приборов выстроена абсолютно логично, хорошо читается и не содержит ни одного ... монитора! Разве что небольшое оконце ЖК-дисплея одометра...

Модель: DAF FT95XF380 4x2
 Производитель: DAF TRUCKS N. V., Нидерланды
 Год выпуска: 2000

У перевозчиков сегодня есть выбор, поэтому их парки и бизнес-модели существенно разнятся. Но есть и много общего. Например, лояльность, или, если хотите, верность, предпочтение одной марке. Например, в парке пензенской транспортной компании «Пегас-авто» уже много лет эксплуатируют седельные тягачи DAF. Подвижной состав регулярно обновляется, тем не менее в эксплуатации остаются несколько «ветеранов» – DAF95XF. Один из этих автомобилей за 20 лет преодолел почти 2,5 миллиона километров нелёгких российских дорог, но

продолжает радовать общим хорошим техническим состоянием. Недавно я осмотрел этого трудягу и понял, почему руководство пока не торопится срочно заменить, продать или списать столь немолодой подвижной состав.



Рабочее место водителя. Высокий потолок кабины Space XH, обилие мест для хранения, но и моторный тоннель присутствует...



Технические характеристики DAF FT95XF380 (type TE47XS-19)

Колёсная формула	4x2
Полная масса, кг	19500
Снаряжённая масса, кг	7710
Допустимая нагрузка на переднюю / заднюю ось, кг	7500/12500
Полная масса автопоезда, кг (технически допустимая)	44000
Двигатель:	DAF XE 280M, Euro 2, турбодизель
тип	I-6
рабочий объём, см ³	12580
мощность, л.с.	381 при 1700 мин ⁻¹
крутящий момент, Н·м	1750 при 1100 – 1400 мин ⁻¹
Коробка передач	ZF S181
тип	Механическая
количество ступеней вперед / назад	16/2
Передаточное число главной пары	3,31
Подвеска	Спереди – рессорная, сзади – пневматическая
Тормозная система	Пневматическая
Шины	315/80R22,5
Вместимость топливного бака, л	870

Всего в парке перевозчика из Пензы осталось 7 единиц DAF 95 XF. Остальной парк – 57 машин – это вполне современные 105-е «ДАФы». Таскают они по просторам России-матушки рефрижераторные полуприцепы: «тушевозы» и «паллетники». Но нам особенно интересен один DAF, в начале июня 2020 года одометр которого показал 2 488 831 км. Конечно же в его

жизни были и смены собственников-эксплуатантов, многочисленные средние и агрегатные ремонты, а вот капитального всего транспортного средства ни одного. Как смотрится такой динозавр в плотном и динамичном современном потоке идущего в столицу транспорта, когда в будние дни в 22:00 в Москве открываются дороги для большегрузов?



Топливный бак вмещает 870 литров, при благоприятной ситуации можно преодолеть около 3000 км без дозаправки

ПЛАСТИКА «ЛИЦА»

При ближайшем рассмотрении кабины самого нового DAF XF (в его обозначении теперь отсутствуют цифровые индексы, как было ранее, например 85, 95, 105 и т. д.), в основе по-прежнему силовая схема «бестселлера DAF 85-й серии» – одной из лучших европейских кабин.

В 2000 году, когда изучаемый мною сейчас экземпляр DAF FT95XF380 сошёл с конвейера, кабина была уже далеко не новинкой, с рядом модернизаций перекочевавших с 85-го семейства. Но сквозь годы, вновь пройдя череду пластических операций эта кабина с новой оптикой и оперением произ-

водится и по сей день, пряча в своих закромах хитроумную электронику и покрывая экономичные двигатели Euro 6.

Дальнобойщики старшего поколения с удовольствием отметят хорошо знакомый интерьер кабины Space XH с традиционными круглыми шкалами комбинации приборов, саму панель приборов, обвивающую место водителя. Бортовая электроника в проявлении сверкающих дисплеев с множеством областей данных и ассистентов водителя придёт сюда чуть позже, лет через пять-семь, а пока здесь царит аналоговый покой. Особенно за бархатными шторами идеального спальника, в котором



Тягачи разных поколений DAF 105 и DAF 95 имеют сходные черты и всё же заметно отличаются



отдыхал, отдыхает и будет отдыхать человек как в прошлом, так и нынешнем веке...

Словом, дружелюбия и здорового традиционализма не отнять у «голландца»!

КРАТКОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ

Тёплым июньским деньком, пыхнув из выхлопной трубы сизым дымом, с пол-оборота запустился рядный шестицилиндровый дизель FT95XF280M второго экологическо-

го класса. Несколько минут накачать воздух, и айда смыть пыль, чтобы позировать для фотосессии сочным апельсиновым оттенком!

А что это за «птица» такая FT95XF280M? Маркировка расшифровывается так. XF – назначение двигателя – Extra Forte – тяжёлая серия грузовиков (18–36 тонн), 280 – мощность двигателя в кВт, М – модернизированный.

Это 6-цилиндровый рядный 4-тактный дизельный мотор с водяным охлаждением, 4 клапанами на

цилиндр и турбоагнетателем с промежуточным охлаждением воздуха. Система впрыска и промежуточного охлаждения наддувного воздуха – собственные разработки компании DAF, в данном случае эти компоненты являются плодами эволюции предыдущего поколения. Двигатель оснащается рядным механическим ТНВД. Сам по себе движок достаточно лёгкий, его «сухая» масса 1050 кг.

Посмотрим на силовую линию далее. Сцепление, пожалуй, один из самых консервативных узлов ав-

томобиля, про него и сказать особо нечего.

Теперь переходим к коробке передач. ZF S181 – механическая 16-ступенчатая КП универсального применения для автомобилей большой грузоподъёмности относится к агрегатам третьего поколения серии Ecosplit. Изготавливается компанией ZF Friedrichshafen AG. Диапазон передаточных отношений – 16,41 – 1,00. Эти же КП используются на автомобилях MAN, IVECO, RENAULT TRUCKS. Дальнейшее развитие имен-



Передние световые приборы с ностальгичными рассеивателями гармонично вписаны в бампер, получивший ещё в те годы дополнительные аэродинамические каналы обтекатели, фары светят неплохо



При подъёме кабины сцепные шланги останутся на месте, ЛКП, несмотря на возраст и пробег, пока неплохо сопротивляется коррозии



По давней традиции, рамы «ДАФов» периодически окрашивают в стильный оранжевый цвет



Конструкция передней подвески принципиально не изменилась за два десятилетия



Педальный узел комбинированный. Акселератор и тормоз – напольные педали, педаль сцепления очень лёгкая – подвесная. Видна площадка для отдыха левой ноги, за которой притаилась «пуговка» горного тормоза



но этой коробки передач в сегодняшнем воплощении носит индекс ZF 16S1920 TD.

Управление КП рычагом в кабине традиционное настолько, что дальше некуда: флажок типа «кадык» для переключения рядов и сбюку тумблер выбора «половинок».

Ведущий задний мост у DAF FT95XF380 модели AAS1347 с гипоидной главной передачей, передаточное отношение 3,31. В нашем случае комплектация предусматривает блокировку дифференциала.

Теперь пройдемся по ходовой части и тормозам. Никаких принципиальных отличий от современных тягачей нет. Разве что немного иная компоновка ресиверов и прочей мелочёвки на раме. Передний мост – балка на рессорах, грузоподъемностью 7500 кг, сзади пневматика, которая сдюжит 12 тонн.

Даже 20 лет назад у этого семейства магистральных тягачей в качестве опции были дисковые вентилируемые тормозные механизмы на всех осях. Однако данная модификация оснащена барабанными тормозными механизмами, анонсируемыми для запылённых и тяжёлых условий работы.

ОСНОВНЫЕ ВЕХИ РЕМОНТОВ НА ДЛИННОМ ПУТИ

Серьёзный ремонт двигателя этому тягачу потребовался при пробеге около 1 500 000 км. Проблемным местом таких моторов считаются роликовые толкатели штанг привода ГРМ. Износ начи-


нает проявляться при пробеге от 500 000 км. Ось ролика истирает отверстия в проушинах толкателя, что приводит к перекоосу ролика. Если не вмешаться на этом этапе, ролик со временем заклинит и повредит распредвал. В нашем случае дефектовка показала объективно обоснованный комплексный капремонт двигателя. Для полутора-миллионного пробега это достойный показатель ходимости и живучести движка, с учётом посредственного топлива, израсходованного в периодических заторах моторесурса и частых холодных пусков, характерных в российской эксплуатации автопоездов.

Механическая КП требует переборки, в среднем, каждые 700 000 км, что тоже неплохо. Но абсолютным рекордсменом является ведущий мост, который пока не требовал ремонта.

УДАЧИ И ДОЛГИХ ЛЕТ, ТЕБЕ DAF!

В итоге, наш «пенсионер» интересен тем, что в нём присутствует всё, ну или почти всё, что ожидается от современного магистрального тягача. Поэтому правильнее назвать его не пенсионером, которому положен заслуженный отдых, а ветераном, авторитет и опыт которого так необходим для молодых поколений, причём

на передовой, а не в тени тыла. Всё добротно и аккуратно. Актуальное рабочее место в уютной просторной кабине, надёжные и неприхотливые агрегаты, да и просто удобно!

Годы, годы... Однако эти годы так и не смогли зачеркнуть успех предыдущих поколений грузовиков марки DAF. Доказательства – наличие, и не одного, как престарелого, так и довольно свежего «ДАФа» на стоянках вдоль федеральных автодорог. А что до рассмотренного сегодня DAF FT95XF380 4x2, то он ещё поработает. Во всяком случае там, где законодательно пока разрешено эксплуатировать автомобили с нормами токсичности Euro 2... 



Спальное место удобное и широкое, умение создать уют – важное профессиональное качество дальнорейсового водителя. Порядок в кабине – важный показатель здорового психологического климата



Залезать в кабину удобно, несмотря на солидный километраж ступеньки и подножка в полном порядке