

Абсолютно новая концепция шасси:

## **Интеллектуальные решения для максимального увеличения пространства шасси**

- Абсолютно новая конфигурация шасси с Y-образной рамой в передней части
  - Увеличение пространства в передней части обеспечивает превосходное охлаждение для максимальной эффективности
  - Продуманное расположение компонентов
  - Топливный бак объемом до 1500 л в сочетании с баком AdBlue 90 л
  - Новые электрические и пневматические системы
- Повышенный комфорт и превосходные динамические характеристики
  - Высокая жесткость шасси
  - Передняя часть:
    - Новая подвеска передней оси с рессорными листами увеличенной ширины
    - Новая подвеска кабины
    - Новая рулевая передача, установленная на шасси
  - Задняя часть:
    - Новая подвеска
- Дополнительное уменьшение массы для увеличения полезной нагрузки
  - Новые передняя и задняя оси
  - Конструкция подвески Stabilink
  - Новое крепление седельно-сцепного устройства

- Оптимизация компонентов шасси, таких как бак AdBlue, отсеков аккумуляторных батарей, лебедки для запасного колеса и бокового мостика
- Механизм рулевого управления установлен непосредственно на шасси
- Пневматические и электрические соединения для полуприцепа можно аккуратно убрать на хранение. Новые брызговики для дополнительной защиты от повреждений

**В новой модели DAF XF предусмотрено абсолютно новое шасси. Особенности включают Y-образный профиль рамы в передней части для максимально эффективного охлаждения двигателя, продуманного расположения компонентов и их оптимизации. Целью было обеспечение максимального пространства на шасси и торсионной жесткости для достижения превосходных динамических характеристик. Оси, подвеска осей и рулевое управление полностью обновлены.**

Дополнительная площадь, необходимая для соответствия стандарту Euro 6 (для охлаждения двигателя), потребовала создания абсолютно новой конструкции шасси. Отличительной особенностью в передней части является Y-образная форма рамы, обеспечивающая дополнительное пространство для установки радиатора увеличенного размера, который позволит оптимизировать поток воздуха для охлаждения двигателя, и значительно большей системы промежуточного охлаждения. Это позволило не только гарантировать соответствие новым требованиям Euro 6 по ограничению содержания токсичных веществ в отработавших газах, но и значительно сократить расход топлива, обеспечить оптимальные рабочие характеристики и продлить срок службы двигателя.

На концах Y-образной рамы в передней части предусмотрен новый тип поперечного элемента, обеспечивающий дополнительную прочность и жесткость. То же можно сказать о дополнительной поперечной балке, установленной под

блоком охлаждения, и новой передней противоподкатной защите, соответствующей самым последним европейским требованиям безопасности (R29).

### **Новое шасси: легкое и прочное**

Новое шасси тягачей 4x2 изготовлено из высокопрочной стали (KF600). Это позволяет достичь невероятной эффективности, прочности и легкости шасси для увеличения полезной нагрузки. Оно отличается центральной К-образной балкой, используемой в качестве поперечного соединения и обеспечивающей повышенную жесткость при скручивании и изгибе. Стандартная толщина лонжеронов составляет 6 мм; для специальных областей применения также доступна ширина 7 мм.

Замыкающая поперечина на новом шасси разработана таким образом, что она практически равна высоте лонжеронов, что позволяет исключить повреждения в случае соприкосновения прицепа и задней части тягача. Это очень важно для подвижных шарнирных соединений при въезде на грузовые суда и выезде с них, а также при въезде и выезде с погрузочных площадок.

Еще одной важной особенностью является абсолютно новая конструкция трубопроводов и проводки для оптимального размещения, превосходной защиты и максимальной надежности.

### **Абсолютно новая подвеска передних колес**

Конструкция подвески передних колес была полностью изменена — основное внимание уделялось созданию оптимального баланса между амортизацией, поперечной устойчивостью, комфортом и жесткостью. Используются длинные параболические рессоры (1,75 м). Их ширина была увеличена с 80 до 90 мм, свойства материала также претерпели существенные изменения. Это относится как к 2-листовой рессорной подвеске для стандартной передней оси 8 т, так и для 3-листовой рессорной подвески задней оси 9 т (оба типа не требуют обслуживания). Для передней оси также предусмотрена пневматическая подвеска, обеспечивающая более высокий комфорт. Передние оси имеют обновленную

конструкцию и увеличенную грузоподъемность. Увеличенная ширина автомобиля 2,55 м позволяет увеличить ширину колеи для повышения устойчивости.

### **Stabilink: максимальная жесткость и малый вес**

Полностью изменена конструкция задней оси и подвески с акцентом на улучшение динамических характеристик, повышение комфорта и снижение массы.

Использование конструкции Stabilink — это одно из нововведений. Встроенный в подвеску задней оси стабилизатор поперечной устойчивости обеспечивает оптимальную жесткость и устойчивость, а также позволяет значительно снизить массу. Монтажная плита седельно-цепного устройства была также изменена. Установка отсека аккумулятора на заднем свесе шасси также позволяет снизить массу.

На новом XF устанавливается также новый мощный задний мост SR1344. Мост был максимально облегчен, а отличительной чертой стал низкий уровень шума. При уменьшенном объеме масла обеспечивает экономию топлива. Мост SR1344 рассчитан на нагрузку 13 тонн, он входит в стандартную комплектацию автопоездов массой до 44 тонн и работает при крутящих моментах двигателя до 2300 Нм. Чтобы максимально оптимизировать задний мост для различных задач, доступны передаточные отношения главной передачи, начиная с 2,38:1.

Пневматическая подвеска ECAS с электронным управлением от компании DAF входит в стандартную комплектацию для заднего моста тягачей 4x2. Эта подвеска с четырьмя пневмобаллонами отличается увеличенной грузоподъемностью (13 т), обеспечивая технических резерв и дополнительный комфорт.

### **Оптимальные динамические характеристики**

Комфорт и эксплуатационные характеристики DAF XF105 прекрасно зарекомендовали себя. Однако новая модель XF станет новым эталоном. Значительное внимание было уделено оптимизации конструкции шасси, рулевого управления, тормоза, подвески оси и кабины.

Новой особенностью является объединение блока рулевого механизма с подвеской передней оси и кабины, что позволяет устранить необходимость

использования входного вала рулевого механизма и дополнительно снизить массу. В то же время разработана новая геометрия рулевого управления для дополнительной точности и более четкой реакции рулевого управления, за счет чего достигается превосходная устойчивость при прохождении поворотов и возможность быстрой смены полосы движения. Новая геометрия и увеличенный объем рулевого механизма позволяют добиться комфортного рулевого управления даже на неподвижном автомобиле.

Новая **подвеска кабины** с пружинными рессорами в стандартной комплектации и пневматическими рессорами в качестве дополнительного оборудования играет важную роль в достижении превосходной устойчивости. Так как точки крепления подвески находятся на большом расстоянии друг от друга, раскачивание кабины сводится к минимуму, а новый стабилизатор, новые крепления подвески и оптимизированные регулировки рессор обеспечивают высокий уровень комфорта и превосходную устойчивость. Задняя часть подвески кабины имеет форму моста для обеспечения дополнительного пространства и возможности установки опционального MOM двигателя.

### **Подробное описание тормозной системы**

На новой модели XF предусмотрена новая тормозная система высокого давления (рабочее давление составляет 12 бар). Давление воздуха создается с помощью нового экономичного двухцилиндрового компрессора с жидкостным охлаждением объемом 670 л/мин. Работа компрессора организовано таким образом, что он может использоваться только в случаях, когда двигатель работает без нагрузки, что положительно влияет на расход топлива

### **VSC в стандартной комплектации**

В сочетании с системой EBS (уже применяемой на некоторых моделях) все версии 4x2 модели XF оснащены системой экстренного торможения в стандартной комплектации. Также в стандартную комплектацию нового XF входит система курсовой устойчивости (VSC). Система VSC предназначена для обеспечения устойчивости автомобиля в различных ситуациях и снижения вероятности

опрокидывания, складывания или бокового заноса автопоезда. В качестве дополнительного оборудования за дополнительную плату доступны система предупреждения о покидании полосы движения (LDWS), система адаптивного круиз-контроля (ACC) и система предупреждения о лобовом столкновении (FCW). В 2013 году также станет доступна усовершенствованная система аварийного торможения. В аварийных ситуациях эта система выполняет автоматическое торможение и, при необходимости, полностью останавливает автомобиль для предотвращения столкновения.

### **Топливные баки объёмом 1500 л**

Для компании DAF основной задачей было создание максимального пространства на шасси. Несмотря на наличие блока EAS (системы дополнительной обработки отработавших газов) с каталитическим нейтрализатором SCR и сажевым фильтром для очистки отработавших газов, целью было размещение топливных баков общим объёмом 1500 л на колесной базе 3,80 м и/или обеспечение пространства, достаточного для установки насосных агрегатов, гидравлических баков и комплектов инструментов. Для этого аккумуляторные батареи установлены в задней части шасси, а стандартный бак AdBlue 90 л (опциональный бак на 140 л) теперь находится под кабиной. Для удобства использования его можно заправлять со стороны задней части кабины.

Доступны топливные баки трех различных размеров (разной высоты) (700 мм, 620 мм и для областей применения, где требуется максимальный дорожный просвет 560 мм). На баках большего размера предусмотрены ступеньки для доступа к пространству между прицепом и кабиной, где для максимального удобства использования в левой части сгруппированы все соединения. То же относится к новым соединениям для электрических систем и воздухопроводов. За кабиной предусмотрен практичный пластиковый держатель, предотвращающий дребезжание и повреждение соединений. Боковой мостик был видоизменен и теперь состоит из трех частей. Вертикальные борта со стороны двигателя для повышения безопасности и возможность удлинения до седельно-сцепного

устройства. Боковой мостик можно без труда снять для получения доступа к компонентам шасси.

### **Новые брызговики**

Благодаря новым брызговикам шасси новых DAF XF выглядит гармонично и законченно. Брызговики состоят из трех отдельных частей. Верхняя часть легко снимается, в то время как крайние секции остаются ниже уровня лонжеронов шасси. Такое положение позволяет избежать повреждений при возможном контакте с прицепом при въезде и выезде с погрузочной площадки или корабля. Для дополнительной защиты от повреждений брызговики разработаны таким образом, чтобы защищать новые задние фонари.

Ганновер, сентябрь 2012 г.

*Характеристики и модели автомобилей могут отличаться в разных странах в зависимости от особенностей и условий рынка. Для получения более подробной информации о доступной в Вашей стране продукции обратитесь к представителю PR-компании DAF в своем регионе.*

*Полноправный дилер DAF - ООО "АВТ Тракс"  
ул. Новороссийская, 15  
350059, Краснодар, Россия  
тел. +7 (861) 214 84 58  
+7 (918) 140 00 88  
Представитель в г. Москва  
+7 (916) 503 03 65  
[www.avt-daf.ru](http://www.avt-daf.ru); [info@avtmotors.ru](mailto:info@avtmotors.ru)*