



# Holender na budowie

W czasach gdy konkurenci wprowadzają nowe modele czy kabiny, DAF konsekwentnie modernizuje to, co ma od lat. Droga spokojnej ewolucji ma sens. Jest tańsza niż nieustanna pogoń za nowościami i pozwala dopieścić konstrukcję. Model CF jest po prostu dopracowany.

**P**odwozie DAF CF w układzie napędowym 8x4 jest najczęściej kupowaną konfiguracją na polskim rynku. Daje tu także o sobie znać filozofia produkcji DAF-a. Od czasu kryzysu w 1993 roku i realnej możliwości likwidacji marki, firma skupiła się na produktach typowych, zostawiając wersje specjalistyczne producentom zewnętrznym, takim jak np. GINAF. Taka strategia doskonale się sprawdziła. DAF wybrnął z kłopotów i oferuje obecnie pojazdy dla typowych, najpowszechniej-szych zastosowań.

## ZNANY – NIEZNANY

Testowany przez nas samochód z typoszeregu CF 8x4 skonstruowany jest wedle kanonów obowiązujących w budowlance:

krótka kabina, mocny silnik i pojemna zabudowa. Kabina o charakterystycznym kształcie, mimo, że produkowana już od wielu lat, dzięki stylistycznym zmianom nadal podoba się wielu użytkownikom. Jej zaletą są niewielkie wymiary, które są pomocne podczas przeciskania się i manewrowania w ciasnych zakamarkach. Mimo jej niewielkich rozmiarów, miejsca wewnątrz jest sporo. Dodatkowo, każdy kto miał już do czynienia z DAF-em poczuje się tu jak w domu. Wszystko jest w typowym dla DAF-a miejscu, zaś sterowanie wyświetlaczem za pomocą słynnego pokrętki i jednego przycisku jest intuicyjne. Obecny, kolorowy wyświetlacz po ustawieniu indywidualnych wskazań, pokazuje tylko to, co kierowcy jest potrzebne, np. samą prędkość. Jak

przystało na obecne czasy, wewnątrz znajdziemy tak potrzebne dzisiaj gniazdo USB, AUX czy dwa gniazda zasilające. Telefon (a raczej dwa telefony - prywatny i służbowy) można sparować z systemem głośnomówiącym samochodu. To rozwiązanie jest znakomite w dzisiejszych realiach.

Uwagę zwracają praktyczne schowki: zamykany na tunelu silnika z miejscem na dwa kubki, czy głęboka kieszeń w centralnej części deski rozdzielczej i schowki na nadzwybie. Osobiście postulowałbym większe kieszenie w drzwiach i większe wieszaki, najlepiej na środku tylnej ściany. Tradycyjnie wewnątrz DAF-a wykonano z plastików wysokiej jakości i łatwych do czyszczenia. Na kabinie zastosowano stopnie i relingi służące do kontroli załadunku muldy. Mi-

mo że w ofercie ją już od ponad 10 lat, to nadal w Polsce nie są zbyt popularne, a szkoda, po to znakomite rozwiązanie.

## SPRAWDZONE ROZWIĄZANIA

Sercem wywrotki jest silnik Paccar MX-13 o pojemności 12,9 l. Ta rzędowa, sześciocylindrowa jednostka napędowa, o stopniu sprężania 18,5:1, generuje 428 KM przy 1600 obr./min, uzyskując maksymalny moment obrotowy 2300 Nm w dosyć wąskim zakresie 900-1125 obr./min. Parametry te uzyskiwane są na najwyższym biegu. W przypadku biegów pozostałych jest to 2150 Nm w szerszym zakresie obrotów: 900-1365 obr./min. Jest to najśłabsza jednostka napędowa z rodziny MX-13. Pozostałe osiągają moc 480 i 530 KM.





Testowany przez nas samochód z typoszeregu CF 8x4 skonstruowany jest wedle kanonów obowiązujących w budowlance: krótka kabina, mocny silnik i pojemna zabudowa. Przy około 6 metrach długości i niemal 1,5 m wysokości burt, wywrotka ma ponad 19 m<sup>3</sup> objętości.

Silnik wyposażony jest w turbosprężarkę o zmiennej geometrii łopatek i chłodzenie międzystopniowe. Blok cylindrów i pojedynczą głowicę wykonano z żeliwa z grafitem wermikularnym (CGI), a wał korbowy bez przeciwwag z kutej stali. Kompozytowa misa olejowa obniża masę silnika, a specjalne jej uźebrowanie redukuje poziom hałasu. Ciekawe jest to, że odpowietrzanie skrzyni korbowej sterowane jest elektronicznie i stale monitorowane. Zaś przewody doprowadzające wodę i olej, a także niskociśnieniowe przewody paliwowe i obudowa pompy wtrysku wysokociśnieniowego paliwa są zintegrowane w bloku cylindrów.

Za czystość spalin na poziomie Euro 6 odpowiada układ SCR, recyrkulacja spalin (EGR) oraz filtr cząstek stałych DPF. Jednym słowem klasyka. Wprawne oko dostrzeże, że kolektor wydecho-

wy oraz najważniejsze elementy układu wydechowego zostały zamknięte w obudowie, która sprawia, że temperatura układu wydechowego jest wyższa. Zrobiono to po to, aby umożliwić regenerację pasywną. Wyższa temperatura ma także korzystny wpływ na katalizator SCR, ponieważ zwiększa sprawność i przyczynia się do ograniczenia zużycia płynu AdBlue.

#### AUTOMAT NA BUDOWIE?

Czemu nie? Zdecydowana większość pracy tego rodzaju samochodu to jazda po drogach utwardzonych i w mieście. Ponadto układ napędowy 8x4 w terenie nigdy nie będzie się dobrze sprawował. Nie na darmo takie auta nazywane są ślizgaczami. Tak po prostu jest. To nigdy nie będzie to samo co 8x6 czy 8x8, mimo blokad mechanizmów różnicowych w tylnym wózku (wzdłużnej i poprzecz-



Mimo niewielkich rozmiarów kabiny, miejsca jest w niej sporo. Każdy, kto miał już do czynienia z DAF-em poczuje się tu jak w domu. Wszystko jest w typowym dla DAF-a miejscu, zaś sterowanie wyświetlaczem za pomocą pokrętła i jednego przycisku jest intuicyjne.



Kolorowy wyświetlacz po ustawieniu indywidualnych wskazań pokazuje tylko to, co kierowcy jest potrzebne, np. samą prędkość.

nych). Wiedząc o tym, zautomatyzowana, 12-biegowa skrzynia przekładniowa wyposażona jest w tryb jazdy off road, włączany oddzielnym przyciskiem na prawej stronie kierownicy. Tryb terenowy, zapewnia niemal nieprzerwane przenoszenie siły na koła, tak aby utrzymać trakcję w cięższym terenie. Zmiana biegów w tym trybie jest szybsza, sprzęgło działa bardzo progresywnie przy jednoczesnej możliwie płynnej pracy silnika. Soft skrzyni pozwala (do 45 km/h) na większy poślizg kół w terenie. Ma to pomóc wyostać się z opresji. Warunkiem jest szybkie naciśnięcie pedału gazu „do dechy”, wtedy czujniki rozpoznają sytuację i odpowiednio włączają sprzęgło. Obsługa skrzyni biegów jest typowa dla DAF-a. Pokrętło ma pięć położeń: pośrodku neutralne, dwa manewrowe (w prawo – do przodu i w lewo do tyłu) oraz podobnie: bie-

gi do jazdy do przodu i do tyłu. Dźwignia przy kierownicy steruje zmianą biegów, trybem pracy skrzyni (automat – manual) oraz hamulcem silnikowym.

Podczas jazdy skrzynia sprawuje się zaskakująco dobrze. Zmiany biegów są szybkie i pewne. W mieście to znakomite rozwiązanie. W terenie potrzebna jest pomoc człowieka (odpowiednia praca pedałem gazu), ale nie przesadzajmy, mimo napędu 8x4 i automatyzacji pracy skrzyni, jazda po drogach szutrowych czy na placu budowy nie przysparza kłopotów. I o to przecież chodzi: ma być lżej i prościej.

#### MAŁA MASA, DUŻA ŁADOWNOŚĆ

Zawieszenie to typowy, stosowany w CF-ach układ – na przednich osiach trzypiórowe resory paraboliczne, stabilizatory oraz teleskopy, zaś z tyłu – wahliwy, odwrócony resor siedmiopiórowy, wsparty na osi oraz osiem drążków reakcyjnych. Tego typu konstrukcja charakteryzuje się dużą wytrzymałością na przeciążenia. Nośność przednich osi wynosi 9 ton, zaś tylnych 13 ton. DMC wywrotki to 32 tony (40 to DMC technicznej). Wywrotka na podwoziu CF-a jest lekka, przy masie własnej 15.470 kg, może przewozić na drodze publicznej aż 16.530 kg ładunku.





W testowanej zabudowie zamontowano stabilizowany siłownik Hyva Alfa z krótkim kielichem. Przy takiej długości muldy koniecznym stało się wykorzystanie stabilizatora nożycowego, usztywniającego bocznie wywrot w pozycji uniesionej.



Podłogę muldy wykonano typowo z 7-milimetrowej stali HARDOX 450 o podwyższonej odporności na ścieranie, a burtę z 5-milimetrowych blach ze stali STRENX 700. Obydwa stopy to produkty renomowanych hut szwedzkiego koncernu SSAB.

## ZE SZWEDZKIEJ STALI

Na holenderskie podwozie zamontowano polską wywrotkę KH-Kipper, która pomalowana w kolorze kabiny, z odsypowymi osłonami i nadkolami z aluminium, prezentuje się naprawdę dobrze. Jest typowym produktem seryjnym. W1U, bo takie oznaczenie nosi ten typ muldy, to konstrukcja produkowana od dłuższego czasu, zatem choroby wieku dziecięcego już dawno minęły. Przy około 6 metrach długości i niemal 1,5 m wysokości burt, zabudowa ma ponad 19 m<sup>3</sup> objętości. Taką pojemność uzyskano m.in. dzięki półokrągłej muldzie o konstrukcji  $\sigma$ -shape. W efekcie mulda wchodzi niżej pomię-

dzy podłużnice ramy pośredniej, obniżając środek ciężkości i wysokość burt. Podłogę muldy wykonano typowo z 7-milimetrowej stali HARDOX 450 o podwyższonej odporności na ścieranie, a burtę z 5-milimetrowych blach ze stali STRENX 700. Obydwa stopy to produkty renomowanych hut szwedzkiego koncernu SSAB. Takie połączenie, stosowane przez wielu producentów, gwarantuje odpowiednią sztywność zabudowy i trwałość.

W testowanej zabudowie zamontowano stabilizowany siłownik Hyva Alfa z krótkim kielichem, pompę, rozdzielacz i zwykły, stalowy zbiornik oleju. Przy takiej długości muldy koniecznym sta-



Na kabine zastosowano stopnie i relingi służące do kontroli załadunku muldy. Przednia drabinka na wywrotce jest dobrze przemyślana, po zapięciu nie dzwoni, a rozłożona, jest wygodna do wchodzenia. Niestety, nie można powiedzieć tego samego o tylnej.



Przy tylnych kołach pracują hamulce bębnowe.

ło się wykorzystanie stabilizatora nożycowego, usztywniającego bocznie wywrot w pozycji uniesionej. Warto docenić kilka rozwiązań, które mogą się podobać. Pierwszy rzuca się w oczy montaż koła zapasowego do ramy, a nie do muldy. Jedynie wyciągarka koła i małe ramię przykręcone jest do muldy. Jak by nie było, zawsze to ponad 100 kg mniej do podniesienia. Przednia drabinka jest dobrze przemyślana, po zapięciu nie dzwoni, a rozłożona, jest wygodna do wchodzenia. Kolejna pochwała należy się za przykręcany daszek – łatwy do wymiany. Jeśli kierowca nie zapomni o smarowaniu sworzni, podniesienie tylnej belki najazdowej będzie bardzo proste. Przy okazji podniosą się przymocowane do niej chlapacze, co pozwoli zapobiec ich urwaniu podczas wyładunku czy cofaniu w terenie.

Lecka rura z planką ułatwia jej rozciągnięcie, szkoda tylko, że aby się do niej dostać trzeba ukoń-

czyć szkołę cyrkową w Julinku. Po raz kolejny postuluję wydużenie drabinki do wchodzenia i poprawę stopni i uchwytów, które nie spełniają prawidłowo swej roli. Warto podpowiedzieć kieleckiej fabryce, że wyposażenie muldy w miejsce na linę holowniczą (typową, czyli samoróbkę z dużymi uszami i cybantami), spotka się z bardzo dobrym przyjęciem. Widok liny owiniętej wokół belki najazdowej jest niestety częsty na naszych drogach. Muldę wyposażono w uchwyt na szpadel, przydałyby się jeszcze dwa – na łopatę i łom (pomocny podczas usuwania kamieni lub cegieł spomiędzy bliźniaków). A gdyby jeszcze wygospodarować miejsce na niedużą skrzynkę na drobniaki? Przy dziennej kabine, to by było coś! Myślę, że tych kilka drobniaków poprawiło by opinię użytkowników o produkcie.

## KOMU DAF? KOMU?

W kraju, gdzie na budowach królują Mercedes, Scania, MAN i Volvo, CF musi ostro walczyć o klienta. Łatwo nie jest, lecz relatywnie niższa cena, dobry serwis i nieco intensywniejsza kampania informacyjna czy reklamowa, powinny przynieść wzrost popularności. Tym bardziej, że DAF CF jest konstrukcją dojrzałą lecz nieustannie modernizowaną, czego dowodem jest zautomatyzowana skrzynia biegów z całkiem przyzwoitym oprogramowaniem. Spalanie z pełnym obciążeniem także nie jest nadmierne: ok. 50 l na 100 km to dziś standard w tego rodzaju pojazdach. DAF CF prowadzi się bardzo dobrze, dosyć sztywne zawieszenie niskiej kabiny może się podobać – mniej rzuca na dziurach. Układ hamulcowy z tarczami na osiach przednich i bębniami na tylnych sprawdzi się znakomicie od wielu lat. Generalnie, DAF CF to kawał solidnej wywrotki, dopracowanej w szczegółach. Co znalazło swe potwierdzenie przez przyznanie mu tytułu Truck of The Year 2018. Tytuł w pełni zasłużony.

Tekst i fot. Jarosław Pisera