



Завод осей и кабин DAF в Вестерло

# DAF ОТКРЫВАЕТ ДВЕРИ

В этом году компания «DAF Trucks» единственная из членов европейской «Большой семерки» пропустила выставку «COMTRANS». Дело в том, что в кризисный год в российском представительстве компании избрали несколько иную тактику взаимодействия с клиентами, сделав ставку на региональные презентации. Для этого летом был проведен пробег «DAF Караван-2015» с организацией клиентских дней в 13 городах от Ростова до Иркутска. Кроме того, для своих постоянных клиентов DAF регулярно проводит демонстрационные поездки на заводы компании в Нидерландах и Бельгии, а в сентябре в аналогичный тур пригласили и журналистов российских транспортных изданий.

Николай МАРКОВ/Фото автора и DAF Trucks

Для начала несколько слов о положении дел у DAF в России. Сами по себе грузовики этой марки известны у нас давно, с первой половины 90-х годов прошлого столетия. В 2011-м после долгого перерыва компания возобновила свое официальное присутствие на российском рынке. Когда представительство было закрыто, её интересы в РФ представлял дилер VN-DAF. Для справки: продажами и обслуживанием грузовиков у нас тогда занимались всего два официальных дилера, два сервисных партнера и 11 «серых» дилеров, преимущественно «вооруженных» польским ворованным оборудованием. Боль-

Сборка одной машины на главном конвейере в Эйндховене занимает 18 часов



шинство «серых» впоследствии захотели получить официальный статус, но не у всех это получилось. Почему? В представительстве это комментируют так: «Их стратегия ведения бизнеса оказалась для нас неприемлемой».

И тем не менее общее количество официальных дилеров на территории РФ у DAF сегодня достигло 34. Их силами за первые семь месяцев было реализовано чуть более 400 грузовиков. Цель, которую ставит представительство на ближайшее время, – расширить «белую» сеть до 55-60 дилерских и сервисных центров. Что характерно, цены на ремонт и обслуживание во всех этих центрах не приведены к единому знаменателю, а сами центры – стопроцентно частные, без доли DAF в уставном капитале. Тем самым в представительстве пытаются сильнее заинтересовать своих партнеров в сотруд-

ничестве: конечно, на первом этапе от собственников требуются более значительные инвестиции, но и зарабатывать в дальнейшем они будут больше.

Для бесперебойного снабжения всех сервисных станций запасными частями и «расходниками» в районе Шереметьево у DAF создан крупный центральный склад, обновляемый трижды в неделю. Причем ассортимент хранимых в наличии узлов и деталей крайне широк: достаточно сказать, что среди них есть даже такая позиция, как «кабина в сборе», что встречается нечасто. Постепенно набирает у нас обороты и бизнес, связанный с магазинами запчастей TRP: вслед за Питером и Нижним Новгородом в октябре четвертый такой магазин открылся в Воронежской области. Под брендом TRP дафовцы выпускают и продают по всему миру широкий спектр неори-

гинальных запчастей, причем не только для своих машин, но и для грузовиков всех остальных членов «Большой семерки». Надо признать, это очень оригинальное решение, крайне удобное для клиентов с мультибрендовым парком, да еще и позволяющее неплохо заработать на конкурентах. Насколько неплохо? К примеру, даже в России на долю TRP приходится уже целых 17% бизнеса DAF!

Также стоит отметить, что с недавнего времени на базе дилерских центров DAF ведется организация точек «первой помощи» для быстрого обслуживания и проведения несложных видов ремонта. Такая услуга в первую очередь ориентирована на транзитный транспорт. А еще в этом году российское представительство объявило об открытии службы помощи для водителей техники DAF на дорогах РФ. Впрочем, о том, как эта служба функцио-



Почему новейший DAF CF Silent встречает посетителей фирменного демоцентра в Эйндховене в окружении капотных «американцев» Kenworth и Peterbilt? Так все три эти марки входят в один концерн «PACCAR»!

нирует, я еще расскажу ниже. А теперь пора переместиться в Нидерланды.

**ГАЛОПОМ ПО ЕВРОПАМ**

В Эйндрховене, почти у самой границы Нидерландов с Германией и Бельгией, находятся штаб-квартира DAF Trucks и завод по производству тяжелых грузовиков семейств XF, XF105 и CF: за прошлый год их суммарный тираж составил 36 тысяч штук. А вот среднетоннажники LF делают совсем в другом месте – на заводе Leyland в Англии, причем их доля в общем объеме продаж техники марки DAF довольно скромна – 16,7%, или 7200 шт. С такими показателями в 2014-м DAF сумел занять в Европе 13,8% рынка в тяжелом сегменте и 8,8% в среднем.

На предприятии в Эйндрховене есть свой обособленный «завод в заводе», а точнее – целых три. Первый из них – это моторное производство, второй в вольном русском переводе можно назвать цехом металлоизделий, под «крылом» которого сосредоточены заготовительный участок, металлообработка и штамповка, а третий – сборочный цех с главным конвейером. В сумме – 900 тыс. м² площадей, и это самая крупная производственная площадка DAF в мире (для сравнения: завод Leyland в 1,5 раза меньше). Чувств-



DAF LF больше всего известен у нас в ипостаси низкорамного развозного фургончика, а между тем «эль-эфки» выпускаются и в строительном исполнении – с большими колесами и высокой рамой. Например, как этот 250-сильный самосвал



Два разных «полюса» одной модели: слева – DAF CF в роли «дальнобойного» седельного тягача 4x2 с высокой спальняной кабиной, справа – DAF CF в исполнении строительного самосвала 8x4 с дневной кабиной и увеличенным клиренсом

уется, что гостей здесь встречают часто, ведь для проведения ознакомительных экскурсий на заводе даже содержат специальный электрический узкоколейный «паровозик» из тягача и трех «вагонов». Поскольку колеса всех прицепов сделаны управляемыми, эта сцепка, словно гусеница, спокойно маневрирует в узких межцеховых технологических проездах.

А пассажиры в это время смотрят на мониторах презентацию, рассказывающую о происходящих вокруг технологических процессах. Причем услуг переводчика не требуется, поскольку презентация давно переведена на все основные европейские языки, включая русский.

На что сразу невольно обращаешь внимание – это на высокий уровень автома-

тизации производства. Это касается и моторного цеха, и цеха металлоизделий. На площадях последнего не только происходит лазерный раскрой, гибка и сварка металлических заготовок – здесь изготавливают и комплектные узлы, такие как глушители, бамперы, балки осей, тормозные диски... А еще штампуют детали кабин, которые затем отправляются на другой завод DAF в соседнюю Бельгию. Впрочем, к этой теме мы еще вернемся ниже. А «паровозик» тем временем выкатился к главному конвейеру. Голос из динамиков сообщает, что сборка одной машины с момента начала изготовления голой рамы до сдачи на площадку сбыта

сегодня занимает 18 часов рабочего времени. Для современных автосборочных предприятий стала нормой работа по принципу just in time, когда комплектующие на конвейер доставляются строго по графику и только нужной номенклатуры для каждого конкретного поста. Благодаря этому высвобождается довольно много свободного места: ведь если на конвейере нет лишних деталей,

то и стеллажей для их складирования изобретать не нужно.

Завод DAF в Эйндрховене в этом плане не является исключением: принцип just in time здесь строго соблюдается, равно как и прочие тойотовские методы бережливого производства. Для внедрения этих методов завод регулярно посещают японские специалисты, которые инспектируют существующий производственный процесс и изыскивают резервы для дальнейшего снижения издержек. Например, по их рекомендации детали на сборочных конвейерах стали доставляться не вилочными погрузчиками, а поездами, курсирующими с 15-минутным интервалом. В чем выигрыш? Вилочные погрузчики за одну ходку доставляли детали всего одного наименования и имели большой холостой пробег, возвращаясь порожняком. А поезд везет сразу несколько типов комплектующих для нескольких сборочных постов, параллельно собирая заказы на следующий рейс. Или еще один пример повышения рациональности производства: с недавних пор по предписанию японцев жгуты электропроводки стали монтировать в общем потоке конвейерной линии, для чего потребовалось лишь установить подвижные полы на одном из постов и провести дополнительную стандартизацию жгутов.

**■ СЛУЖБА ITS: СВОИХ НЕ БРОСАЕМ!**

Вот уже более 40 лет для клиентов DAF действует служба оперативной технической помощи на дорогах ITS – International Truck Service. Ее головной офис находится прямо при заводе в Эйндрховене: это дает возможность в случае необходимости оперативно привлекать к решению проблем любых технических специалистов или задействовать любые иные ресурсы, имеющиеся в распоряжении компании. Как работает ITS? В случае возникновения технической проблемы вдали от своего постоянного места дислокации водитель или собственник автомобиля DAF либо автобуса с агрегатами DAF должны позвонить в головной офис ITS. Оператор выясняет информацию о хозяине, о домашнем дилере, к которому «привязана» машина, и о характере проблемы. Затем сотрудник ITS связывается с домашним дилером и получает гарантию оплаты. Эту гарантию затем переадресовывают ближайшему к машине

дилеру вместе с информацией о проблеме, а водитель получает в ответ координаты дилерского центра, в котором его уже будут ждать. Что важно, водитель полностью избавлен от необходимости оплачивать что-либо наличными здесь и сейчас: конечный расчет будет производиться уже по возвращении с домашним дилером. Стандартная гарантия платежа от дилера составляет 1250 евро. Подавляющее большинство ремонтов укладываются в эту цифру с лихвой, поскольку, по статистике, средний чек при обращении в ITS составляет 900 евро. Ну а если случай более тяжелый, то сперва проводится дополнительное согласование с домашним дилером, а дальше все происходит по прежней схеме.

К работе службы ITS подключены все европейские дилеры, коих насчитывается более 1000, причем с 850 из них взаимодействие происходит едва ли не каждый день.

В год в центральный офис службы поступает до 57 тысяч обращений, и на сегодняшний день более 82% технических проблем удается решить за 6-часовой срок. Поскольку работа центрального офиса ведется круглосуточно, то и в каждом дилерском или сервисном центре DAF также есть свой ответственный сотрудник (ITS-координатор), который должен оставаться на связи 24 часа в сутки. Услугами ITS можно воспользоваться и российским перевозчиком. Правда, по единому номеру телефона службы (+31 40 214 3000) пока не готовы ответить по-русски, хотя часы с московским временем на стене головного офиса уже висят. Сейчас все операторы ITS свободно говорят на шести европейских языках (голландском, французском, немецком, английском, итальянском, испанском), но некоторых сотрудников уже обучили и польскому. Зато русский язык изначально включен в систему внутренней онлайн-коммуникации, которая сейчас вводится службой ITS для общения с дилерами и позволяет полностью уйти от возникающей порой языковой проблемы при телефонном общении. Для обращения через коммуникатор клиент должен изначально позвонить своему домашнему дилеру, а тот уже, в свою очередь, заполнит специальную электронную форму и направит ее через Интернет в центральный офис ITS. Ну а если поломка застала в чужом регионе России, то тут можно воспользоваться услугами национальной технической помощи DAF (ее телефонный номер 8-800-250-06-09): алгоритм решения проблемы будет таким же, с той лишь разницей, что расстояние до ближайшего дилера, скорее всего, окажется существенно большим, нежели в Европе.



- Управление экорезимом, позволяющим экономить топливо на машинах с «роботом» ZF AS-Tronic, осуществляется кнопкой в торце правого подрулевого рычажка
- ↓ Интерьерное нововведение на CF и XF 2015 модельного года – яркая кожаная отделка сидений, дверных карт и руля



Масло для **DAF XF105**  
с двигателем Евро 5

Специалисты Total в соответствии с рекомендациями автопроизводителя рекомендуют:

Моторное масло нового поколения

**TOTAL RUBIA TIR 8900 10W-40**

- Высокая степень чистоты и защиты двигателя от износа
- Подходит для наиболее сложных условий эксплуатации

Обращаем внимание, что при выборе моторного масла необходимо руководствоваться инструкциями производителя автомобиля, указанными в руководстве по эксплуатации.

www.total-lub.ru

**TOTAL RUBIA**

Глядя по сторонам, обращаю внимание, что наш «паровозик» проехал мимо ящика с маркировкой «Hella Euro 4/5 Parts». С Евро-5 все понятно: машины пятого экологического класса пока вовсю сходят с главного конвейера, и на их долю еще до сих пор приходится порядка 10% заказов. Но вот Евро-4?! Оказывается, при наличии заказов как минимум на три одинаковые машины грузовики моделей CF или XF105 до сих пор могут собрать даже в версии Евро-4 – например, для Африки.

Час езды от Эйндовена на автобусе – и формально мы уже в другой стране: на заводе DAF в бельгийском городке Вестерло. Начиная с 1966 года именно здесь сосредоточилось производство кабин для всех грузовиков марки DAF. А с 1971-го из Эйндовена в Вестерло перенесли еще и мощности по изготовлению осей и ведущих мостов. Чем это было обусловлено? Просто в середине шестидесятых постоянно растущая компания «DAF» столкнулась с дефицитом квалифицированного персонала в своем регионе. Зато в соседней Бельгии, напротив, был весьма высок уровень безработицы. Поначалу дафовцы пробовали привлекать бельгийцев для работы в Эйндовене, но затем решились на строительство отдельного предприятия на бельгийской территории. С тех пор между заводами, находящимися в 70 километрах друг от друга, постоянно курсируют автопоезда: из Эйндовена в Вестерло везут штамповку и прочие комплектующие для изготовления кабин и осей, обратно – комплектные изделия, готовые к подаче на главный конвейер.

«Супернизкорамный» DAF XF Low Deck: высота седла – всего 91 см, но и клиренс как у спорт-кара...



Тягач DAF CF в исполнении Silent разработан специально для ночных перевозок грузов в жилых зонах и отличается сниженным до 72 дБА уровнем внешнего шума. Полуприцеп фирмы «Burg» – тоже субгородской: для улучшения маневренности у него задняя ось на поворотном круге с принудительным управлением от тяги, соединенной с седлом

Кстати, этими перевозками занимается компания «De Rooy Logistics», принадлежащая Яну де Рою – тому самому, хорошо известному по «Дакар» прошлых лет.

Сам по себе бельгийский завод DAF компактнее голландского, но маленьким его тоже не назовешь: как-никак занимает он добрых 400 тысяч «квадратов». В его штате на сегодняшний день состоит 2150 сотрудников, силами которых ежедневно выпускается до 500 мостов и 200 кабин. Пока этого количества достаточно, чтобы полностью покрыть существующие потребности всех автосборочных заводов DAF. Но с прицелом на будущее нынешней осенью было объявлено об инвестировании в бельгийское предприятие еще 100 миллионов евро для строительства нового высокотехнологичного окрасочного комплекса. После его пуска проектная мощность завода кабин увеличится сразу в 1,5 раза!

#### «ВДНХ» ПРИ ЗАВОДЕ

Для знакомства посетителей с актуальным модельным рядом и последними новинками компании при заводе в Эйндовене организован демонстрационный центр – этакая «выставка достижений» народного... нет, все же капиталистического хозяйства. Что интересно, на уличной площадке перед входом в демоцентр рядом с новейшим тягачом DAF CF Silent припаркованы два капотных «американца» – Kenworth и Peterbilt. Это, видимо, должно напомнить посетителям о том, «кто в доме хозяин»: ведь все три эти марки принадлежат американскому концерну «PACCAR».

Ну, а что интересного внутри? Во-первых, там представлена вся актуальная линейка техники, включая обновленные грузовики 2015 модельного года. К примеру, на модели LF в этом году появились новые боковые обтекатели: при сред-

ней скорости в 60 км/ч они позволяют сэкономить до 2 л топлива на грузовике с дневной кабиной и до 3 л топлива на модификации со спальником. Основной акцент при модернизации тягачей CF и XF также был сделан на дальнейшее улучшение экономичности. Так, новые боковые дефлекторы и более высокий спойлер на крыше позволили еще немного усовершенствовать их аэродинамику. У двигателей PACCAR MX появился режим Eco, в котором при движении на первых 11 передачах максимальный крутящий момент по умолчанию снижается на 10% (при необходимости данную функцию можно отключить кнопкой). А круиз-контроль стал предиктивным – то есть получил функцию прогнозирования: при помощи модуля GPS и загруженной в память трехмерной картографии европейских дорог он распознает предстоящее изменение рельефа местности и загодя может скорректировать текущий режим движения, стараясь максимально избежать лишних переключений передач. По заявлению производителя, все три указанных пункта суммарно способны сэкономить до 5% топлива. Из числа же прочих новшеств стоит отметить модернизированный моторный тормоз и обновленные сиденья, для которых теперь в качестве опции можно заказать кожаную обивку.

А еще с 2015 года для клиентов из Евросоюза стали доступны два новых исполнения моделей CF и XF. Исполнение «Silent» предназначено для развозных грузовиков и тягачей, обслуживающих в ночное время магазины или склады в черте города, и отличается крайне низким уровнем внешнего шума – всего 72 дБА. «Режим тишины» включается кнопкой на панели приборов и практически достигается ограничением крутящего момента на уровне 60% от номинала. А исполнение Low Deck представляет собой се-

## ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ URAL NEXT

URAL



НАДЕЖНОСТЬ

- Модернизированная трансмиссия с увеличенным ресурсом и надежностью на 50%
- Пневматическая тормозная система с компонентами WABCO
- Высокая коррозионная стойкость



БЕЗОПАСНОСТЬ

- Капотная компоновка улучшает лассивную безопасность водителя
- Рулевое управление RBL



ГАРАНТИЯ И СЕРВИС

- Гарантия 24 месяца или 100 000 км
- Межсервисный интервал 15 000 км



КОМФОРТ

- Новая капотная кабина NEXT
- Сиденье водителя на пневмоподвеске
- Тепло- и шумоизоляция
- Оптимальный микроклимат



ПРОХОДИМОСТЬ

- Двигатель мощностью до 312 л.с.
- Блокировка дифференциалов
- Централизованная система накачки шин



ВЫГОДА

- Конкурентная цена среди аналогов
- Низкая стоимость владения

ОАО «Автомобильный завод «УРАЛ»  
www.uralaz.ru, info@uralaz.ru  
8-800-100-11-74 (звонок бесплатный)

ГАЗ  
г р у п п а

## КОМПАНИИ

дельный тягач, у которого высота седла снижена до отметки 91 см, что позволяет цеплять фуру с 3-метровой высотой загрузки пространства. Столь впечатляющего понижения рамы удалось достичь за счет применения шин с очень низким профилем (их размерность – 315/45R22,5 сзади и 375/45R22,5 впереди). Но обратная сторона медали – сцепку с таким тягачом можно эксплуатировать только на идеальных дорогах из-за абсолютно «паркетного» клиренса.

### КОЛЬЦЕВОЙ МАРШРУТ

Недалеко от завода, в предместьях Эйндохена, у DAF есть свой испытательный полигон. Точнее, если сравнивать его с нашим полигоном НАМИ под Дмитровом, это будет лишь маленький и незамысловатый полигончик. Но большой овал, где

вых тягачей CF и XF105 с моторами уровня Евро-5 – ведь именно такая техника сейчас и поставляется на наш рынок. Оснащать же мотором Евро-5 грузовики последнего поколения нет технической возможности в силу значительной унификации рам: у рестайлинговых машин сильнее разведены в стороны передние части лонжеронов (чтобы вместить более объемные охладители моторов Евро-6) и иначе выполнена передняя поперечина (которая выполняет теперь функцию противоподкатного бруса).

Что характерно, ни в одной из представленных на тест машин не оказалось механической коробки: все тягачи – только с «роботами» ZF AS-Tronic. И это общий тренд сегодняшнего дня не только в городе или на стройке, но и в магистральном секторе: перевозчики почувствовали

«восточноевропейском» маршруте: на грубых стыках машина не рыскает из стороны в сторону, соблюдая прямолинейный курс, а все неровности растворяются в подвеске колес (особенно когда она полностью пневматическая), кабин и сидений с пневмоподпором. Трехступенчатый ретардер или моторный тормоз (в зависимости от комплектации) привлекают высокой эффективностью и большой тормозной мощностью. И, что показательно, более простой (насколько это слово вообще здесь применимо) тягач CF именно в плане ездового комфорта, пожалуй, ничем не уступает флагману XF. По крайней мере, сколько-либо заметной разницы в уровне внутреннего шума я не уловил, а продольная раскочка при проезде неровностей у CF с более легкой кабиной, пожалуй, даже менее заметна, чем у XF.

Модели DAF CF и DAF XF105 с дорестайлинговыми кабинами и моторами уровня Евро-5 продолжают выпускаться в довольно заметных объемах для таких рынков, как наш, где техника шестого экологического класса пока еще не стала актуальной



Новые DAF XF в топовых исполнениях – с 510-сильными двигателями, «роботами» ZF AS-Tronic и шикарными кабинами Super Space Cab

автопоезд можно разогнать до максимальной скорости, здесь есть. Равно как есть и несколько дорог неровного замощения – от аналогов «бельгийской мостовой» до прямиков с грубыми стыками в плитах, которые местные испытатели называют «восточноевропейская дорога».

Здесь удалось устроить кратенький тест автопоездам с тягачами CF и XF. Поскольку наша группа состояла только из российских журналистов, наряду со своими самыми новыми машинами (такими как CF Silent или XF 2015 Editon) дафовцы выкатили и образцы дорестайлинго-

выгоду от автоматизации в связи с уменьшением утомляемости водителя и увеличением срока службы трансмиссии. И, возможно, чтобы у испытателей остались самые позитивные впечатления, все машины оказались с мощными двигателями – от 396 до 510 л.с. При такой энергооборуженности полная масса в 40-44 тонны не представляла сколько-нибудь заметных проблем. Что можно оценить на дафовском треке – так это отличную управляемость автопоездов, очень информативное и точное рулевое управление. А еще высокую плавность хода даже на

А вообще уже в который раз для себя отмечаю, что мы дожили до того времени, когда по комфортабельности и уровню оснащения современные «магистральники» оставили за кормой многие легковые машины. Такие тягачи – с четкой выверенной эргономикой и легкостью управления – уже не требуют привыкания: как говорится, «сел и поехал». И ДАФы нынешнего поколения – наглядное тому подтверждение! ■

Репортаж из музея DAF Trucks в Эйндохене читайте в «КТ» №8/2015.

РЕКЛАМА

Для меня важна экономичность. И мой Profi Liner от Krone.

Profi Liner от KRONE – продуманное и выверенное решение, ставшее основой целого поколения инновационных полуприцепов с бортовой платформой KRONE. Образец полуприцепа с бортовой платформой KRONE. Оснащен высококачественными серийными деталями, отличается прочностью и надежностью, отвечает практическим требованиям и, самое главное, очень экономичен. Свойства, благодаря которым он стал базовой моделью для всех полуприцепов с бортовой платформой KRONE. Свойства, которые наверняка окажутся полезными и для вас.

[www.krone-trailer.com](http://www.krone-trailer.com)

ПКС Нутцфарцойге • Тел. +7-495-9897238 • info@rks-rus.ru

**KRONE**  
We Deliver the Future