

# АВТО

КОМПОНЕНТЫ

## Достойная альтернатива

Детали – оригинальные и альтернативные.  
В чем разница?

## На скорую руку

Оперативный ремонт шин

## Мастерская на колесах

Мобильный сервис



## АВТОКОМПОНЕНТЫ. В преддверии ВТО V Московский международный форум



*Забота о самом  
дорогом*

*Детские  
автомобильные  
кресла*



*В надежной  
связке*

*Сцепление – один из  
основных элементов  
трансмиссии*



# FENOX

Automotive Components



- Амортизаторы FENOX признаны лучшими амортизаторами для отечественных автомобилей 2011 года по версии международной независимой премии «Автокомпонент 2011»
- Самый широкий ассортимент амортизаторов и стоек для автомобилей российского и иностранного производства
- 20-летний опыт разработок и производства автокомпонентов
- Новейшие технологии производства амортизаторов



В амортизаторах **FENOX** применяется уникальная жидкость **Castrol Aero HF585B**

- Амортизаторы FENOX стабильно работают даже в экстремальных переменных температурных режимах от **-43°C до +65°C**
- Исключен эффект «холодного старта» (амортизаторы начинают стабильно работать даже при **-40°C**)
- Ресурс работы амортизаторов увеличен на **14%**
- Отклонение параметров демпфирования амортизаторов FENOX не превышает **7%** (отклонение до **40%** у производителей, использующих альтернативную жидкость)



**EPDM**  
standart



**AntiScratch**  
Усиленное хромом покрытие штока

**MULTI DISC** Система контроля дорожного покрытия\*

Система подвески Тормозная система Электрическая система Система охлаждения Система трансмиссии Система рулевого управления

\*Уникальная система дисковых пружин контролирует Вашу безопасность и комфорт в пути с самого начала движения.

# АМОРТИЗАТОРЫ FENOX

[www.fenox.com](http://www.fenox.com)

# ОФИЦИАЛЬНЫЙ



К  
И  
Т  
А  
Й

**Крупный и средний опт**

tel.(495) 661-17-55/56

**Интернет магазин**

**www.ad-k.ru**

(Каталоги на китайские авто)

Время  
изобретать

**НОВОЕ!**

**Сеть розничных магазинов  
Мелкий опт**

tel.(495) 661-14-44

tel.(495) 799-68-58

**Интернет магазин**

**www.autohoft.ru**

**www.autohoft.com**



Постоянно на складе - более 50-ти тысяч номенклатурных позиций.  
Отправки во все регионы РФ. Прямые поставки. Низкие цены.

**Приглашаем Вас посетить 8 Международную выставку  
в Крокус ЭКСПО «Интер-Авто» с 28 по 31 Августа.**

**Наш стенд М-220**



# Три метра форы



Текст Денис Миронов  
Фото Андрея Шилова

**Компания «TRW Automotive Aftermarket» разработала уникальное покрытие рабочей поверхности тормозных колодок, которое значительно сокращает время притирки пар трения и обеспечивает замедление автомобиля уже при первом его торможении.**

Практически все инструкции по эксплуатации и ремонту автомобилей, вне зависимости от их марки и страны происхождения, в разделе ремонта и обслуживания тормозной системы дают одни и тот же совет – после смены тормозных колодок необходимо первые десятки километров пути избегать резких и интенсивных торможений. Данная рекомендация продиктована необходимостью притирки фрикционных новых колодок к тормозным дискам для достижения максимальной площади их контакта и, соответственно, наибольшего тормозного момента. Однако в жизни экстренное торможение часто приходится применять сразу при выезде

из автосервиса на оживленную магистраль. Сколько машин с «продленным» тормозным путем и полностью исправными тормозами пополнило статистику дорожно-транспортных происшествий сказать сложно, но точно не мало. И несмотря на то что о проблеме недостаточной эффективности не притертой фрикционной пары тормозных узлов автомобильные инженеры знают давно, только сейчас появилось действительно актуальное для ее массового производства решение.

Сократить время притирки практически до одного, по сути, первого касания колодки к диску удалось благодаря нанесению на наружную (контактную) поверхность фрикционной накладке материала особого химического состава. Слой, вернее технологию, назвали Cotec. Поскольку уникальный компонент первым вступает в контакт с тормозным диском, то и наносится он на колодку обычным контактным способом на завершающем этапе, в конце производственной цепи. Толщина покрытия строго рассчитана. С учетом некоторого проникновения состава в толщу

фрикционного материала (этим достигается дополнительная адгезия – сцепление) составляет около полутора миллиметров. По меркам трибологии – достаточно много. Однако запас этот необходим прежде всего для того, чтобы обеспечить плотное прилегание рабочего материала колодки даже к сильно изношенному тормозному диску. Не секрет, что из-за тяжелых условий эксплуатации, в том числе большого количества грязи на наших дорогах, а также применения недорогих тормозных колодок невысокого качества, рабочая поверхность тормозных дисков за совсем небольшой срок становится рбристой. Для притирки к такой новой, ровной, гладкой поверхности колодки потребуются не один десяток торможений. При этом в зонах соприкосновения вершин бороздок с фрикционным материалом будет наблюдаться значительный нагрев контактных поверхностей, в то время как во впадинах температура будет относительно невысокой, поскольку соприкосновения материалов там может и вовсе не наблюдаться. Сильный перепад температур, возникающий на небольших площадях, приводит к возникновению значительных внутренних напряжений в материале и даже образованию в нем микротрещин. Для деталей тормозных механизмов это очень плохо. Так вот, нанесенное на поверхность колодки силикатное покрытие Cotec не просто интеллектуально регулирует скорость износа пограничного слоя, обеспечивая максимальную площадь контакта в паре трения и, соответственно, наибольший тормозной момент, но и гарантирует эффективный теплоотвод из зоны контакта. Этим исключается сама возможность перегрева отдельных, контактирующих под максимальным давлением, участков фрикциона и диска.

Наиболее наглядно преимущество новой технологии отражают цифры, полученные специалистами RDW – независимого сертификационного центра по испытаниям и одобрению типов транспортных средств и их компонентов. Тесты новинки проводились на испытательном полигоне RDW, расположенном в городе Лелистад (Нидерланды). Для того чтобы гарантировать объективность полученных данных в качестве соперников колодкам TRW Cotec инженеры RDW взяли продукцию трех весьма уважаемых компаний-конкурентов. То есть соперники принадлежали, если так можно выразиться, к одной – высшей касте. Для минимизации погрешности измерения проводились на одном и том же автомобиле при одних и тех же погодных условиях (скорость ветра, влажность и температура окружающего воздуха) и, естественно, на грузке авто. Само собой разумеется, не менялся и вес тест-пилота.

В ходе испытаний эксперты зафиксировали сокращение тормозного пути машины, укомплектованной тормозными колодками TRW с покрытием Cotec на 2,91 метра, по отношению к показаниям, достигнутым с колодками соперников. Результат – более чем наглядный и в комментариях не нуждается. Справедливости ради отметим, что после полноценной притирки фрикционных пар тормозных механизмов разрыв между конкурентами несколько сократился. Однако наилучший результат при первых торможениях показала продукция TRW. Это означает, что применение тормозных колодок с технологией Cotec фактически позволяет вычеркнуть из инструкций по эксплуатации автомобилей само упоминание о приборотке тормозных механизмов. Техника сделала еще один шаг в своем развитии и продвижению этому мы обязаны инженерам TRW.



## Тормозные колодки TRW. Важно каждое торможение.

Тормозные колодки TRW теперь поставляются с покрытием Cotec. Инновационное покрытие значительно снижает период приработки тормозной колодки, позволяя получать уникальные результаты в сравнении с колодками основных конкурентов:

- Независимые тесты демонстрируют уменьшение длины тормозного пути автомобиля до 3 метров на колодках TRW с покрытием Cotec при первых 5 торможениях. Посетите сайт [www.trwaftermarket.com/cotec](http://www.trwaftermarket.com/cotec), чтобы узнать результаты.
- Более 50% автомобилей выпущенных в 2011 году оснащены компонентами TRW.
- Ищите наклейку Cotec на упаковке или спрашивайте дополнительную информацию у официальных дилеров в Вашем регионе.



# Содержание

## Новости. События. Презентации

### Рынок компонентов

Достойная альтернатива	12
Мощный источник	18
В надежной связке	38

### Экономика. Бизнес. Практика

Автокомпоненты. В преддверии ВТО	50
Чтоб не пропасть по одиночке	54

### Масла и ГСМ

Баннные угодники	60
------------------	----

### Шины и диски

На скорую руку	68
Шины без прокола	70
Литье – правим, варим, красим	73

### Сервис. Эксплуатация. Оборудование

Мастерская на колесах	78
«Горящие» сердцем	84
Как по маслу	90

### Автомобильные аксессуары

Забота о самом дорогом	92
Спутник меня бережет	96

**Главный редактор**  
Иван Баракин  
red@maks-m.com  
**Выпускающий редактор**  
Наталья Елисеева  
neliseeva@maks-m.com  
**Редакторы**  
Денис Миронов  
Анастасия Федоткина

**Арт-директор**  
Андрей Стоцкий  
**Художник**  
Алексей Шухардин  
**Корректор**  
Наталья Попова

**Отдел распространения**  
Дмитрий Кузнецов  
distrib@maks-m.com

**Отдел рекламы**  
Руководитель – Тамара Поторочина  
p.tamara@maks-m.com  
Ведущий специалист - Вера Алембаева  
a.vera@maks-m.com  
Любовь Алембаева, a.lubov@mals-m.com  
Тел.: +7(495) 955-90-80,  
E-mail: reklama@maks-m.com

**Руководитель проекта**  
Елена Федоткина  
f.elena@maks-m.com

**Учредитель ООО «Макс Медиа»**  
Контактная информация:  
107996, г. Москва,  
ул. Кузнецкий мост, д.21\5, оф. 4046  
Тел.: +7(495) 955-90-80  
Факс: +7(495) 955-90-80  
Редакция - E-mail: red@maks-m.com

Отпечатано в ЗАО «Периодика»  
117545, г. Москва,  
Варшавское шоссе, д. 125 Д, корп. 2.

Тираж 45000 экз. Выходит ежемесячно.

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций

**Регистрационный номер**  
ПИ № ФС77-47177 от 03.11.2011

Ответственность за точность опубликованной информации несут авторы публикаций. За содержание рекламных материалов редакция ответственности не несет.  
Перепечатка материалов, опубликованных в журнале, допускается только с разрешения ООО «Макс Медиа». При цитировании ссылка на журнал «Автокомпоненты» обязательна  
Подписано в печать 25.07.2012 г.

Распространяется во всех регионах России, странах СНГ и Балтии, дальнего зарубежья.  
Цена свободная.

## НАДУВНЫЕ РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ

В ближайших планах компании Mercedes-Benz начать оснащение своих серийных моделей надувными ремнями безопасности. Новая опция будет доступна уже в 2013 году, первоначально для пассажиров задних сидений седанов Mercedes S-class.

Впервые речь о том, что ремни безопасности могут быть использованы в качестве эйр-бэгов, зашла в Mercedes-Benz еще в 2009 году. Срабатывать они будут при серьезной аварии, электроника задействует газогенераторы, надувающие многослойные ремни. В результате они становятся объемными, их ширина увеличивается в три раза, что, безусловно, существенно снизит давление на грудную клетку пассажиров, уменьшая риск тяжелых травм.

Инновация называется Beltbag. По мнению представителей Mercedes-Benz, скорее всего она будет популярна на развивающихся автомобильных рынках, поскольку задние сиденья там используют на 30 % чаще, чем в той же Европе. Как уже не в первый раз, новейшую разработку получит флагманский седан S-класса в качестве опции. В дальнейшем ее предложат и для некоторых других моделей.

Известно, что в планах Mercedes-Benz нет оснащения надувными ремнями безопасности передних кресел. Кроме того, данная разработка станет новой только для европейского рынка. Аналогичными ремнями в США уже оснащен кроссовер Ford Explorer.



## Контактные данные центральных офисов и головных филиалов дистрибьюторов подразделения запасных частей компании Brembo в странах СНГ и Балтии.



### Белоруссия

**EXIST.BY**  
Адреса магазинов  
<http://www.exist.by/About/Address.aspx>  
[www.exist.by](http://www.exist.by)

**Торговое частное унитарное предприятие «ШАТЕ-М ПЛЮС»**  
г. Минск, Минский р-н, п. Привольный, ул. Мира 2а  
Тел.: (37529) 501 45 13  
e-mail: [info@shate-m.com](mailto:info@shate-m.com)  
www: <http://shate-m.by/>

**Армтек Минск**  
г. Минск ул. Птицыцкого, д.62 к.10/15  
+375 17 206-70-52 (многоканальная линия)  
e-mail: [service@ngorod.com](mailto:service@ngorod.com)  
[www.ngorod.com](http://www.ngorod.com)

**ООО «СВИАТ»**  
п. Колодищи, Минский район, Минская область, ул. Минская 56-6  
Тел.: +375 (17) 508 14 90  
e-mail: [info@sviat.by](mailto:info@sviat.by)  
[www.sviat.by](http://www.sviat.by)

### Казахстан

**TOO Phaeton DC**  
г. Алматы, ул. Джангильдина, 31  
Тел.: (727) 2979696  
e-mail: [info@phaeton.kz](mailto:info@phaeton.kz)  
[www.phaeton.kz](http://www.phaeton.kz)

### Латвия

**SIA «APE MOTORS»**  
г. Рига, ул. Дзельзавас 120J,  
Тел.: +371 67387878  
e-mail: [apemotors@apemotors.lv](mailto:apemotors@apemotors.lv)  
[www.apemotors.lv](http://www.apemotors.lv)

**Senson Auto (Сенсон Авто)**  
г. Рига, ул. Браслас 22а, ул. Алмесс 13  
Тел.: (+371) 67566476, 67450515  
e-mail: [sensonauto@sensonauto.lv](mailto:sensonauto@sensonauto.lv)  
[www.sensonauto.lv](http://www.sensonauto.lv)

**AD Baltic SIA**  
Riga, Mukusalas iela 73,  
Тел.: +371 670 64 511  
e-mail: [info@adbaltic.lv](mailto:info@adbaltic.lv)  
[www.adbaltic.lv/](http://www.adbaltic.lv/)

**INTER CARS LATVIA**  
Riga, Biekensasla 7,  
Тел.: +371 661 167 76  
e-mail: [ICLV@intercars.eu](mailto:ICLV@intercars.eu)

### Литва

**AD Baltic UAB**  
Vilnius, Ukmerges g. 284,  
Тел.: +370 5 243 14 76  
e-mail: [info@adbaltic.lt](mailto:info@adbaltic.lt)  
[www.adbaltic.lt](http://www.adbaltic.lt)

**INTER CARS LITHUANIA**  
Vilnius, Titnago 6,  
Тел.: +370 5 249 10 72  
e-mail: [LT.buras@intercars.eu](mailto:LT.buras@intercars.eu)

### Россия

**EXIST.RU**  
Адреса магазинов <http://www.exist.ru/about/address.aspx?d=1>  
[www.exist.ru](http://www.exist.ru)

**AD Smartec**  
г. Москва, ул. Молодоговардейская, д. 61  
Тел.: +7 (495) 787 93 61  
e-mail: [marketing@smartec.ru](mailto:marketing@smartec.ru)  
[www.smartec.ru](http://www.smartec.ru)

**ООО Компания «АВТО ФАКТОР ПРО»**  
г. Москва, Зеленый пр-т, д.3/10  
Тел.: +7(495)232-11-90  
Факс: +7(495)368-24-16  
e-mail: [info@automaster.ru](mailto:info@automaster.ru)  
[www.automaster.ru](http://www.automaster.ru)

**ООО «Москворечье Трейдинг»**  
г. Москва, ул. Электронная, д. 2 корп. 12  
Тел.: +7 495 380 02 50  
e-mail: [info@moskvorechie.ru](mailto:info@moskvorechie.ru)  
[www.moskvorechie.ru](http://www.moskvorechie.ru)

**ООО «Профит-Лига»**  
г. Ростов-на-Дону, пер. Технологический 8Д  
Тел.: (861) 203 79 20  
e-mail: [Info@pr-lg.ru](mailto:Info@pr-lg.ru)  
[www.profit-league.ru](http://www.profit-league.ru)

**ООО «Алерон»**  
г. Москва, 1-ый Котляковский переулок, д.1.  
Тел.: (495) 785-19-78, 785-19-76  
e-mail: [alessio@alessioauto.ru](mailto:alessio@alessioauto.ru)  
[www.alessioauto.ru](http://www.alessioauto.ru)

**ООО «Ви Лав Партс»**  
г. Москва, Алтуфьевское шоссе, 31, стр.8  
Тел.: (495) 785-19-78, 785-19-76  
email: [AEStrychukov@rof.ru](mailto:AEStrychukov@rof.ru)  
[www.weloveparts.ru](http://www.weloveparts.ru)

**AD Колесо Фортуны**  
г. Санкт-Петербург, Волхонское шоссе, 6  
Тел.: (812) 703 32 00  
e-mail: [kf@kolesofortuni.com](mailto:kf@kolesofortuni.com)  
[www.kolesofortuni.com](http://www.kolesofortuni.com)

**Форум-Авто**  
Тел.: (495) 789-80-00  
Факс: (495) 967-31-27  
e-mail: [info@forum-auto.ru](mailto:info@forum-auto.ru)  
[www.forum-auto.ru](http://www.forum-auto.ru)

**Авто-Евро**  
г. Москва, Олимпийский пр-кт дом 16/1  
Тел.: +7 (495) 937-28-28  
e-mail: [ae@autoeuro.ru](mailto:ae@autoeuro.ru)  
[www: http://autoeuro.ru](http://autoeuro.ru)

**Армтек Москва**  
г. Москва, ул. Кольская, д.12, стр. 5 (м. Свиблово)  
Тел.: 8 (495) 783-60-90  
e-mail: [info@atrin.ru](mailto:info@atrin.ru)  
[www.armtek.ru](http://www.armtek.ru)

**Группа компаний ТИСС**  
г. Красноярск ул. Полигонная, 8 стр. 2  
(391) 228-67-67, +7 904-890-67-84  
e-mail: [kbriagnov@tpm.ru](mailto:kbriagnov@tpm.ru)  
[www.tpm.ru](http://www.tpm.ru)

**РусИмпортКомплект**  
г. Санкт-Петербург, ул. Земледельческая, 3  
Тел.: (812) 303-93-23  
e-mail: [ric@rusimport.com](mailto:ric@rusimport.com)  
[www.rusimport.com](http://www.rusimport.com)

**Группа БЕРГ**  
г. Москва, ул. Речников, дом 7  
Тел.: (495) 788-95-97  
e-mail: [berg@berg.ru](mailto:berg@berg.ru)  
[www.berg.ru](http://www.berg.ru)

### Украина

**EXIST.UA**  
Адреса магазинов <http://www.exist.ua/About/Address.aspx>  
[www.exist.ua](http://www.exist.ua)

**ООО «ЭСО-АВТОТЕХНИКС»**  
г. Киев, ул.Закревского,16  
Тел.: (+380 44) 536 09 31  
e-mail: [info@autotechnics.ua](mailto:info@autotechnics.ua)  
<http://www.autotechnics.ua>

**Компания «ВЛАДИСЛАВ»**  
г. Днепрпетровск, ул. Героев Сталинграда, 184  
Тел.: +38-0562-32-15-15  
e-mail: [info@vladislav.ua](mailto:info@vladislav.ua)  
[www.vladislav.ua](http://www.vladislav.ua)

**ООО «Автотим»**  
г. Киев, ул. Сырецкая,31  
Тел.: +380(44) 59-22-888,  
e-mail: [info@autoteam.com.ua](mailto:info@autoteam.com.ua)  
[www.autoteam.ua](http://www.autoteam.ua)

**INTER CARS UKRAINE**  
Kiev, Syretska 49 G  
Тел.: +38 (044) 496-23-01  
[intercars@intercars.ua](mailto:intercars@intercars.ua)

**ELIT Ukraine**  
Kyiv, Chevnonoproma Str. 135  
Тел.: +380 445 013 500  
e-mail: [elit@elit.ua](mailto:elit@elit.ua)

### Эстония

**AD Baltic AS**  
Tallinn, Peterburi tee 83,  
Тел.: +372 6 054 630  
e-mail: [info@adbaltic.ee](mailto:info@adbaltic.ee)  
[www.adbaltic.ee/ee](http://www.adbaltic.ee/ee)

# Акции «Я помогаю другим!»

*В июле 2012 года завершается Благотворительная Акция, которая началась 1 июня 2011 года, когда в автомобильные магазины по всей России в продажу поступили масляные, топливные и воздушные фильтры Finwhale® со специальной наклейкой «Я помогаю другим!». На полученные от Акции «Я помогаю другим!» средства были приобретены: детские вещи, одежда, игровое, медицинское, акустическое и другое специальное оборудование, средства гигиены. За это время было оплачено лечение и реабилитация многим детям...*

Отношение к благотворительности и к детям с ограниченными возможностями у нас в России совсем неоднозначное и крайне отличается от европейского. С появлением в семье больного ребенка родителям приходится не только привыкать к страшному известию, но и кардинально менять образ жизни и зачастую оставаться один на один с бедой. В настоящее время многие детки, даже со страшными онкологическими и неврологическими диагнозами, поддаются успешной реабилитации, но помощь государства, особенно в регионах, минимальна. А ведь ребенку с нарушениями нужно то же, что и здоровому: чтобы его любили и принимали таким, какой он есть, со всеми проблемами и трудностями. И только тогда он войдет в мир уверенным в себе, доброжелательным и полезным обществу, именно таким, какой он есть, с двигательными нарушениями и, может быть, с нарушениями интеллекта и речи, с дефектами слуха и зрения, будет социально адаптирован. А если такой ребенок стал не нужен не только государству, но и родителям – это страшно вдвойне. Именно поэтому помощь по акции получили и дети из наиболее нуждающихся детских домов.

По итогам акции были оплачены средства реабилитации для детей-инвалидов с ДЦП, которые занимаются в МОУ «Мир для всех» г. Балашиха, а 30 деткам с тяжелыми заболеваниями был оплачен реабилитационный курс в санатории на берегу моря в Одесской области.

Также были приобретены несколько партий средств гигиены для умственно отсталых детей и отправлена в детский дом-интернат в городе Шуя, Ивановская область. В данном доме-интернате живут дети разных возрастов, начиная с совсем маленьких до старшей возрастной группы (20 лет). Тут находятся как умственно отсталые дети, которые самостоятельно двигаются и почти ничем не отличаются от сверстников, так и очень больные дети, которые могут только лежать. Именно для таких детей были приобретены специальные средства гигиены – памперсы.

За период октябрь-ноябрь 2011 г в ОГОУ «Новоандровский детский дом» было приобретено современное акустическое и техническое оборудование для учебы и отдыха детей, оборудование для кабинета психологической разгрузки (специальные видео и звукозаписи, набор прикладных материалов), туристическое снаряжение.

Ученые говорят, что все люди талантливы от рождения. Что у всех есть слух и голос, все имеют способности к рисованию и изучению иностранных языков. В детстве таланты лежат практически на поверхности. И, занимаясь с ребенком, даже небольшую способность можно развить. Поэтому любая помощь, полученная детьми в результате акции, сможет принести этим деткам радость и улыбку. Надеемся, что теперь дети-сироты будут обеспечены всем необходимым для их общего развития, игровой и артистической деятельности, будут участвовать в детских

спектаклях, проводить совместные мероприятия, танцевать и ходить в походы.

Для детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей («Либежевский детский дом «Кораблик», Нижегородская область), был оплачен игровой комплекс – детская площадка для развлечения на открытом воздухе. Такие площадки проходят жесткий технологический контроль, ибо предназначены для детских игр и имеют длительный срок изготовления под заказ, зато день установки игровой площадки вызвал столько эмоций и счастья, что невольно каждый взрослый задумался о том, что на самом деле важно в этой жизни.

Также компанией Finwhale® были перечислены средства для лечения тяжелобольных детей в Благотворительный фонд «Подари Жизнь», который оказывает помощь в лечении, поддержании, обеспечении редкими лекарствами, средствами гигиены и паллиативной терапии деток онкологических и гематологических отделений.

В июне 2012 года, в дни окончания акции помощь на лечение получила замечательная

маленькая девочка с ДЦП Надя, которая получила реабилитацию в известном реабилитационном центре проф. Козьявкина – была в Трускавце.

Мы искренне надеемся, что эта Акция не пройдет бесследно и как олимпийский огонь перейдет эстафетой от одной компании к другой и никого не оставит равнодушной. Не должно быть чужих детей, не должно быть детей, которые не получили помощь по причине ее несоизмеримой цены для родителей, не должно быть детей, которые ушли из жизни в самом счастливом возрасте.

Ведь это просто ДЕТИ! А дети – это всегда радость! Очень хотелось бы, чтобы жизнь всех маленьких людей была светлее и счастливее! ДАВАЙТЕ ПОМОГАТЬ ДРУГИМ! Ведь это в наших силах. Не быть равнодушными и отстраненными от чужой беды.

Редакция нашего журнала хочет сказать спасибо компании Finwhale® за эту акцию. И спасибо ВСЕМ автовладелецам, кто приобрел фильтр Finwhale® и присоединился к Акции «Я помогаю Другим!». Помощь была очень важной и необходимой!



## AYS BRAKE CO. LTD: ДВИЖЕНИЕ ВПЕРЕД



Компания AYS Brake Co. Ltd все больше завоевывает позиции не только на турецком, но и на российском рынке, а на выставке MIMS – Automehanika дистрибьютор компании Rumelia APS Group представит профессионалам автобизнеса новые разработки AYS Brake. С 1966 года AYS Brake Co. Ltd, зарегистрированная в городе Конья, Турция, является одним из лидирующих профессиональных производителей и экспортеров устройств для регулировки свободного хода тормоза, используемых в автомобильной промышленности.

AYS Brake Co. Ltd специализируется на производстве автоматических устройств для регулировки свободного хода тормоза, недавно запатентованных S-ABA (самонастраиваемых) полностью автоматических регулировочных устройств тормоза, механизмов регулировки тормоза с U-образным 32-мм рычагом, механических регулировочных устройств тормоза и ремонтных комплектов (GTIP 870830990000), тормозных устройств и тормозов с сервоприводом, а также их запасных частей для тракторов, автотранспортных средств, грузовых машин, автобусов и автоприцепов, использующих более 2350 различных типов регуляторов хода.

Рычаги регулирования тормозов, производятся, согласно требованиям стандарта DIN EN ISO 9001:2000 по СМК, подвергаются испытаниям на эффективность и прочность, которые отличаются более широким диапазоном и масштабностью в сравнении с тестируемыми мероприятиями, определенными стандартом SAE J 1462.

Непосредственно на заводе проходят научные эксплуатационные испытания в целях осуществления стабильного, эффективного и экономичного производства. Непрерывно ведутся научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы. Все это позволяет компании уверенно достигать лидирующих позиций в своем сегменте рынка.



CONTI® TOOL BOX  
Специальный инструмент/  
для ремней ГРМ и приводов  
вспомогательных агрегатов

CONTI® ВТТ Hz  
Электронный прибор  
для измерения натяжения  
ремней/ Все самые известные  
марки и модели автомобилей

# Выигрышный привод



[www.contitech.de](http://www.contitech.de)

Линейка  
для  
измерения  
длины  
клиновых и  
поликлиновых  
ремней

Krikkit 1/2/3  
Приборы  
измерения  
натяжения  
для приводов  
без  
автоматического  
натяжителя

Полный ассортимент  
высококачественных продуктов  
(легковой и коммерческий транспорт)  
зубчатые ремни / наборы, клиновые ремни,  
поликлиновые ремни / наборы



Актуальная информация  
для торговых точек и СТО



ContiTech - разработчик и производитель приводных ремней и систем натяжения для автомобилестроения, как для первичной, так и для вторичной поставок. ContiTech является одним из лидеров мирового рынка и предлагает

- высококачественные изделия
- полную линейку продуктов для легкового и коммерческого транспорта
- активную поддержку сбыта и СТО
- услуги «горячей линии» и технические семинары

Представительство ContiTech в России  
ул. Станиславского, д. 21, строение 1  
109004 Москва  
Тел.: +7 495 663 88 34  
Факс: +7 495 663 88 35  
[www.contitech.ru](http://www.contitech.ru)

**Continental**  
**CONTITECH**



Powered by:

**automechanika**  
MOSCOW

16-я МЕЖДУНАРОДНАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА АВТОКОМПОНЕНТОВ  
И ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ АВТОМОБИЛЕЙ

**27 – 30 АВГУСТА**, МОСКВА, **ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»**, ПАВИЛЬОНЫ 1, 2, 7, 8, ФОРУМ



[www.mims.ru](http://www.mims.ru)

Организаторы:  
Organised by:



Группа компаний ITE:  
ITE Moscow  
+7 495 935 7350  
motor@ite-expo.ru



messe frankfurt

Messe Frankfurt RUS  
+7 495 649 8775  
automechanika@messefrankfurt.ru

## АВТОВАЗ: ДВИГАТЕЛЬ ОБЪЕМОМ 1,8 Л



АВТОВАЗ приступил к организации запланированного производства новых самостоятельно разработанных двигателей объемом 1,8 л. В настоящее время выпускаются двигатели объемом 1,4 л. и 1,6 л. для линейки Lada и двигатель с объемом 1,7 (Lada 4x4). (Подробную статью по этой теме мы публиковали в № 6).

Уже выпущен организационный приказ по заводу и разработаны техзадания, подбирается необходимое оборудование. Новый силовой агрегат очень важен для АВТОВАЗ, поскольку это серьезный шаг к модернизации всего предприятия и возможность соответствовать современным потребностям рынка.

Как известно, финансовую поддержку компании АВТОВАЗ оказывает концерн Renault, планируется, что сроком до 2023 года будет предоставлена сумма 52 млн. евро для реализации новых проектов. Средства пойдут и на запуск в серийное производство автомобилей на новой платформе В0. Специалисты оценивают общие вложения концерна Renault в АВТОВАЗ в 126 млн. евро.

## Автомобиль будет Вам благодарен.

**MANN  
FILTER**



Благодаря передовым техническим решениям фильтры MANN-FILTER показывают максимум эффективности и сохраняют свои качества в течение всего срока эксплуатации даже в критических режимах. Именно это высоко ценят все ведущие автопроизводители и используют фильтры MANN-FILTER для конвейерной комплектации своих автомобилей.



MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.  
[www.mann-filter.ru](http://www.mann-filter.ru)

ООО «МАНН+ХУММЕЛЬ»

г. Москва, тел.: +7 (495) 785-17-77  
e-mail: [info.ru@mann-hummel.com](mailto:info.ru@mann-hummel.com)



# 8-я международная выставка **ИНТЕРАВТО**

**28-31 августа 2012 года**  
**МВЦ «Крокус Экспо»**

СЕРВИС

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

КОМПОНЕНТЫ

ХИМИЯ

ОБОРУДОВАНИЕ

ЭЛЕКТРОНИКА

АКСЕССУАРЫ

БЕЗОПАСНОСТЬ

СЕРВИС  
ОБОРУДОВАНИЕ  
АКСЕССУАРЫ  
БЕЗОПАСНОСТЬ

# АВТО

КОМПОНЕНТЫ  
ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ  
ЭЛЕКТРОНИКА  
ХИМИЯ

КОМПОНЕНТЫ

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

БЕЗОПАСНОСТЬ

ЭЛЕКТРОНИКА

АКСЕССУАРЫ

ХИМИЯ

СЕРВИС

ОБОРУДОВАНИЕ

**МВЦ «Крокус Экспо»:**

65 - 66 км МКАД (пересечение МКАД и Волоколамского шоссе), станция метро «Мякинино»

Тел.: +7 (495) 727-2631, [www.interauto-expo.ru](http://www.interauto-expo.ru)

Организатор:



Генеральные  
информационные партнеры:



**Зарулем**

Информационный партнер  
МВЦ «Крокус Экспо»:



Реклама на сайте и на территории  
МВЦ «Крокус Экспо»:  
(495) 727-2639, [www.crocus-reklama.ru](http://www.crocus-reklama.ru)

Аренда конференц-залов  
и презентационного оборудования:  
(495) 727-2593, 727-2615

## АВТОМОЙКИ БОЛЬШЕ НЕ НУЖНЫ?

Голландские химики создали инновационное покрытие для автомобиля: оно не только обладает способностью самовосстановления после царапин, но и будет оставлять машину идеально чистой при любых атмосферных явлениях. Суперводостойкий слой вынуждает капли воды скатываться вместе с грязью и пылью.

Как заявили ученые из Эйндховенского технологического университета, факультет химической инженерии, в составе нового покрытия наноразмерные молекулы и дополнительные элементы, похожие на своеобразные «стебли». Именно эти дополнительные элементы позволили решить проблему о недолговечности водоотталкивающих покрытий с применением нанотехнологий, поскольку даже незначительное повреждение данных покрытий разрушает уникальные свойства материала. Инновационная разработка обладает способностью к восстановлению после мелких повреждений: дополнительные элементы в составе покрытия заменяют поврежденные участки.

По мнению ученых, данное покрытие найдет множество применений, помимо автомобильной отрасли. Правда коммерческое применение технологии остается скорее днем завтрашним, поскольку потребуются не один год на воплощение открытия в серийное производство.

## КОРПОРАТИВНОЕ СЛИЯНИЕ: WEEN H&N B.V. — НОВЫЙ ПРАВООБЛАДАТЕЛЬ МАРОК WEEN® И HOLA™

Голландские компании – научно-производственная WEEN B.V. и инженеринговая H&N Groep – объявляют о произошедшем объединении с целью расширения бизнеса и финансовых возможностей, укрепления каналов сбыта и занимаемых позиций на мировых рынках.

Новая объединенная компания получила название WEEN H&N B.V. и стала правообладателем торговых знаков WEEN® и HOLA™.

Как и прежде, автокомпоненты, выпускаемые под торговым знаком WEEN®, будут производиться при участии компании Toyota Tsusho Corporation, на предприятиях, аккредитованных этой японской корпорацией, а автокомпоненты, производимые под торговым знаком HOLA™, сохранят свою первоначальную стратегию развития. Каждый из брендов сохранит за собой действующую систему дистрибуции, ценовую политику, ассортиментные и технологические отличия.

По мнению представителей объединенной компании, этот шаг позволит получить существенную оптимизацию логистических и финансовых процессов, что будет способствовать более гибкому взаимодействию с партнерами.

За счет объединения управляющей инфраструктуры компания WEEN H&N B.V. намерена усовершенствовать систему управления, повысить уровень контроля качества производимых автокомпонентов. За счет внедрения технологических ноу-хау в процессы производства продукции HOLA будут усовершенствованы потребительские свойства автокомпонентов, в том числе увеличится срок заводской гарантии.

Обновленную линейку товаров HOLA™, произведенных объединенной компанией WEEN H&N B.V., потребители и торговые партнеры смогут легко отличить по упаковке, выполненной в новом фирменном стиле бренда HOLA™. Подробнее ознакомиться с новинками бренда и новым имиджем HOLA™, российские Потребители могут на официальном русскоязычном сайте [www.hola-auto.ru](http://www.hola-auto.ru).

Все ранее заключенные контракты и договора с торговыми партнерами, дистрибуторами и дилерами, сохраняют свою легитимность и полномочия. Каналы сбыта двух брендов, как и прежде, будут функционировать независимо друг от друга.



**ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ  
РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ**

**Защищённое качество**

*Товар сертифицирован  
Соответствует требованиям Технического регламента  
«О безопасности колесных транспортных средств»  
(Постановление Правительства РФ от 10.09.2010 г. № 720)*

**РУЛЕВЫЕ ТЯГИ  
ШАРОВЫЕ ОПОРЫ**

**\* Для отечественных автомобилей и иномарок российской сборки**

**ДЛЯ ВСЕХ ПОПУЛЯРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ РОССИИ\***



Finwhale



# Достойная альтернатива

Текст Денис Миронов  
Фото Андрея Шилова

*На рынке запасных частей присутствуют две основные группы компонентов – оригинальные и альтернативные. Какая между ними разница?*

Как только автомобиль сходит с гарантии, у его владельца появляется два пути дальнейшего обслуживания своего железного коня. Первый – оставаться с официальным дилером, проходя здесь все ТО и ремонты в гарантийный период, или же податься к неофициалам, владельцам мультибрендовых мастерских. Что при этом изменится кардинально? Если говорить о квалификации технического персонала, то вопрос очень спорный. С одной стороны, часть мастеров, работающих в мультибрендовых сервисах, пришла туда именно с официальных точек. Причина – как ни странно, большие заработки. Деньги значат боль-

ше, чем вывеска под которой трудишься. То есть качество ремонта будет одним и тем же, за исключением того, что ряд операций (например, перепрошивка блоков управления), требующих вмешательства фирменного сервисного оборудования придется таки делать на СТО марки. Самое же весомое – это разница в стоимости ремонта и, в частности, цене применяемых запасных частей. Не секрет, что самые дорогие детали – родные, в оригинальной упаковке с логотипом производителя автомобиля. Более доступные по цене – брендовые – продаются под своими именами и не имеют наценки за оригинальность. А вот на этом моменте мы остановимся подробнее. Как известно, одни и те же комплектующие на сборочный конвейер поставляют сразу несколько «придворных» компаний. Автопроизводитель не может заикливаться на одном фаворите, так как это чревато срывом поставок из-за

форс-мажорных обстоятельств. После того как Японию накрыло цунами, ряд сборочных предприятий просто оказались без комплектующих! Что их спасло? Правильно – альтернативные поставщики, которые мгновенно получили статус «родных и оригинальных». И это только один, но яркий пример того, что в мире автозапчастей и комплектующих от смены положения при дворе один единственный шаг. А поскольку поставщиков несколько, то и качество их продукции примерно одинаковое, то есть соответствует требованиям автопроизводителя. Из этого делаем второй вывод – альтернативные запчасти, с помощью которых в мультибрендовых мастерских будут ремонтировать вашу машину, в ряде случаев абсолютно равноценны оригинальным. Про «ряд случаев» мы упомянули не случайно. Среди производителей автокомпонентов имеются как лидеры, так и

аутсайдеры. Первые применяют современные материалы и технологии, а вторые пользуются устаревшими, зачастую доставшимися им от лидеров при модернизации их производства. Не даром в мире автомобильных шин есть бренды, относящиеся к первому, второму и третьему эшелонам. Причем, у компании производителя имеются в продуктовой линейке шины как минимум первой и второй группы. Первая производится по самым современным технологиям, а вторая – по тем, которые были современными вчера. Однако и те, и другие исправно служат, обладают отменным качеством, надежностью, а различаются ресурсом и энергосберегающими свойствами. То же самое относится и к генераторам, стартерам, деталям подвески и рулевого управления, компонентам тормозной системы. Примеров, когда рулевые наконечники одной фирмы служат 80 000 км, а другой начинают люфтить уже

через 50 тыс. км пробега, масса. И дело тут не в качестве дорог или аккуратности водителя, а именно в технологиях и материалах. Как разобраться в великом многообразии производителей альтернативных запасных частей, особенно если учесть и тот факт, что собственно производителей, владеющих производственными площадями, заводами, фабриками не так и много, а объем и пышность палитры брендов создают фирмы-упаковщики? Это такие, которые размещают заказы на производство тех или иных компонентов под своими логотипами. То есть качество их продукции будет напрямую зависеть от того, на каком заводе она произведена! А как мы уже сказали выше, фабрики могут быть оснащены по последнему слову техники, либо укомплектованы по вчерашней моде. Но и это еще не есть интрига – упаковщик в поисках наиболее выгодного с точки зрения затрат на производство партнера может периодически менять исполнителя, оставляя неизменной коробку, в которую упакована запчасть! Вот откуда берутся нарекания мастеров к запасным частям: рычаги, купленные полгода назад, поставили на машину и забыли, а у приобретенных недавно – сайлентблоки уже потрескались. Выходит, что приобретать запчасти, ориентируясь лишь на мнение мастеров не всегда правильно. Ведь они не могут держать руку на пульсе рынка, не имеют возможности общаться напрямую с производителями и продавцами запасных частей и комплектующих. Рекомендации должны давать профессионалы, владеющие достоверной информацией. Не будем скромничать – такие выступают на страницах нашего издания. Журнал «Автокомпоненты» освещал, освещает и будет освещать все нюансы мира запчастей, указывать на подводные камни, на которые могут натолкнуться как владельцы магазинов, станций технического обслуживания, так и рядовые автолюбители. Держитесь одного с нами курса – не заблудитесь!



**Альтернативный ротор генератора должен быть отбалансирован не хуже «родного».**



**Подшипник от альтернативного производителя зачастую имеет не меньший ресурс, чем оригинал.**



**К муфтам особое внимание – если она разрушится в процессе эксплуатации, то машина встанет.**



**От прочности коренного листа зависит эксплуатация автомобиля на плохих дорогах.**



**Какую медь использовал производитель контактных групп – первичную или вторичную (из лома)?**



**Качество приводов это не только электромоторы, но и редукторные части. Как изготовили шестерни?**



**Ступичные узлы, особенно неразборные, наши дороги перевели в разряд расходников.**



**Замена амортизаторов на альтернативные может не только сэкономять деньги, но и изменить поведение авто.**



**Продажа турбокомпрессоров и запчастей к ним – выгодный бизнес. Атмосферные моторы сдают свои позиции.**

# Торжество интеллекта

Денис Мионов  
Фото производителя

*Кто бы мог подумать, что в сальниках, применяемых на автомобильном транспорте, появятся встроенные беспроводные температурные датчики. Между тем, для компании Corteco такие модели являются серийно изготавливаемыми изделиями.*

Если рассматривать компанию Corteco, входящую в концерн Freudenberg, то ее основной специализацией, как производственника, был, есть и будет выпуск различных уплотнений как то: сальников, маслоъемных колпачков, уплотнительных манжет. По сути именно с этих комплектов, деталей машин и механизмов началось развитие фирмы. Элементы подвески, фильтры, шланги тормозной системы появились в продуктовой линейке Corteco гораздо позже, и произошло это под влиянием управляющего концерна Freudenberg, в который, как мы знаем, сегодня входит фирма. Позволим себе привести небольшую историческую справку. Первый сальник или вернее оригинальное уплотнение, имеющее гибкий модуль, было спроектировано в 1929 году инженером Freudenberg господином Вальтером Зиммером, а производство продукции на заводе Corteco (год основания компании 1932) началось только в 1936 году. То есть от чертежа на бумаге, до разработки технологического процесса и запуска производства прошло семь лет! Опытные образцы и пилотные партии в расчет не принимаем. Однако только тот, кто основательно готовится к лидерству, и достигает вершин. Что, собственно говоря, мы сегодня и наблюдаем. Продукция фирмы пользуется доверием как

у производителей автомобилей, так и устойчивым спросом у ремонтных организаций, частных автовладельцев. Еще один интересный факт, несмотря на долгие годы успешного сотрудничества между Corteco и Freudenberg, последний только в 1996 году выкупил управляющий пакет акций производителя уплотнений, получив не только сильного партнера, но и производителя продукции холдинга на рынок запасных частей. Но вернемся к началу нашего разговора, а именно к современным сальникам и уплотнениям, которые производит сегодня компания Corteco.

В отличие от продукции десятилетней давности, уплотняющий материал манжет современных изделий имеет весьма сложную химическую формулу. Одним из важных компонентов, добавляемых в эластомеры при их производстве, является химическое соединение тефлона. Для чего оно нужно? А для того, чтобы обеспечивать герметичность уплотнений выходных валов двигателей, коробок передач, мостов, цапф ступиц и ряда гидравлических цилиндров, работающих в условиях предельных нагрузок. Скажем так, сальники, имеющие защитное или, как вариант, опорно-направляющее кольцо, изготовленное из материала содержащего тефлон – политетрафторэтилен (P.T.F.E), могут работать как при высоких – более 50 МПа – давлениях, так и в условиях агрессивных сред. Способность стойко противостоять кислотам, щелочам или всевозможным органическим растворителям, делает спектр применения уплотнений Corteco очень широким. Особенно ценят это качество производители специальных машин, условия работы которых можно смело отнести к экстремальным. Само собой разумеется, для гражданских автомобилей передовые тех-

нологии необходимы, прежде всего, для обеспечения надежности и безотказности узлов и агрегатов. Чтобы поменять потекший сальник коленчатого вала в современной машине, нередко приходится разбирать «полпередка». Стоимость работ при этом превосходит цену сальника в несколько порядков! Также отметим, что в случае использования сальников, изготовленных по P.T.F.E технологии, в легковом автомобилестроении, наличие в материале уплотнения тефлона исключает перегрев рабочей кромки манжеты и преждевременный ее износ. Кроме того, тефлон снижает трение в зоне контакта шторы с валом как при высоких, так и низких температурах, что благотворно сказывается на КПД агрегатов и соответственно расходе топлива. Низкий коэффициент трения достигнут также благодаря конструктивной особенности строения самой уплотняющей шторы. Распределение векторов сил в ней таково, что для герметизации соединения с валом применения традиционного замкового механизма в виде расположенной внутри пружины, стягивающей контактные кромки, не требуется. Это есть одна из ключевых особенностей современных сальников Corteco, которая позволяет практически полностью исключить образование кольцевой выработки на контактирующих с уплотнением поверхностях валов. Механики, применяющие для ремонта сальники традиционной конструкции с манжетами, имеющими замковые механизмы, часто при их замене вынуждены немного недопрессовывать новую деталь, чтобы изменить (сдвинуть) поверхность контакта. С сальниками Corteco этого делать не требуется. Единственное, что необходимо строго соблюдать при монтаже уплотнений, так это в обязательном порядке использовать техноло-

гические оправки необходимые для посадки манжет на вал. Эти нехитрые конусообразные приспособления призваны не допустить повреждения рабочих кромок штор. Несмотря на то, что данные приемы описаны еще в учебниках для инженерного персонала издания 30–40 летней давности, как показывает практика, нынешние мастера нарушают ее сплошь и рядом.

Наибольший же интерес в продуктовой линейке Corteco представляют уплотнения со встроенными датчиками! Да, да, не удивляйтесь. В сальниках появились датчики. Причем не важно, работает ли уплотнение в агрегатах трансмиссии или двигателе, в него встроен беспроводный микродатчик, фиксирующий температуру рабочей жидкости (читай, масла). В случае критического повышения или понижения запрограммированного порога срабатывания «жучок» дает соответствующий сигнал главному компьютеру управления авто. При этом на панели приборов загорается соответствующая пиктограмма, информирующая шофера о том, что ему необходимо отогнать авто в сервисный центр. Заметим, что сама по себе идея оснащения уплотнений некими следящими устройствами не нова. Раньше комплектующие с беспроводными микродатчиками применялись на промышленном оборудовании, устанавливаемом на заводах и фабриках. Сегодня обкатанные и доведенные до совершенства технологии перекочевали и в автомобильный сектор. И за примерами далеко ходить не нужно. На последних моделях машин компаний Mercedes-Benz и BMW уже применяются «чипованные» уплотнения Corteco. К сожалению, на вторичном рынке сальники со встроенными беспроводными датчиками пока не присутствуют, но это дело ближайшего времени.

## АКПП ДЛЯ LADA GRANTA И KALINA

Стало известно об инвестиции 17 млн. евро ОАО «АВТОВАЗ» в проект по производству автомобилей Lada Granta и Kalina с автоматической коробкой переключения передач. Некоторая часть этих средств пойдет также на адаптацию силового агрегата для агрегатирования с АКПП и инженеринговые работы.

Еще в августе 2010 года компанией было принято решение о производстве автомобилей с ав-

томатической коробкой. «АВТОВАЗ» и японская компания Jatco заключили соглашение о поставках четырехступенчатых коробок передач.

Серийная сборка Lada Granta началась в ноябре 2011 года. В июле текущего года стартовало производство данных авто с АКПП. Непосредственно продажи будут открыты после Московского Автосалона (конец августа). Цена на автомобиль Lada Granta с АКПП будет начинаться от 373 тыс. ру-

блей. В первое время «автомат» будет поставляться из Японии, в дальнейших планах Jatco локализация его выпуска в Тольятти.

В текущем году планируется выход 10 тысяч автомобилей Lada Granta с японской АКПП. Всего же в 2012 году намечено собрать около 150 тыс. автомобилей Lada Granta, учитывая мощности в Ижевске. А в 2013 году возможен выпуск около 70 тысяч Granta и Kalina с автоматической коробкой.



# Коиоу

日本・香王

CAR FRESHENER

Компания принимает участие в международной выставке МИМС-2012  
Приглашаем посетить наш стенд - L326  
Номер павильона - 8/2



Tel.: 81-3-5809-1968  
81-80-1042-5777  
(обращайтесь на русском языке)

Fax: 81-3-5809-1939  
E-mail: info@kouou.co.jp

[www.kouou.co.jp](http://www.kouou.co.jp)

Kouou Co.,Ltd.  
5F Marukei bld., 2-29-11, Asakusabashi, Taito-ku, Tokyo, Japan Zip111-0053

# СПЕЦИФИКА РЕГИОНАЛЬНОГО РЫНКА

*В рамках темы номера про оригинальные и альтернативные автозапчасти было бы не правильно обойти стороной ситуацию в регионах. В данном интервью мы представляем вашему вниманию компанию «Химпроминвест-XXII» и ее коммерческого директора Соколова Валерия, которого мы попросили рассказать о специфике рынка автозапчастей Южного Федерального Округа и дать оценку спроса на оригинальные и альтернативные автозапчасти.*

– Валерий, расскажите о компании, в которой Вы работаете, дистрибьюторами каких производителей являетесь?

– Компания ООО «Химпроминвест-XXII» существует уже более 14 лет, направляю же автозапчасти 9 лет. Мы представляем интересы таких известных брендов, как HOLA Ween ttc, Lusaq, Airlain, Старт-Вольг, Белмаг, Кедр, Автореал, Oberkraft, Grand Prix, PK TOP и т. д. Наша компания достаточно успешно осуществляет продажу и продвижение как продукции, так и (самых торговых марок в целом (в виде акций, а также дополнительных предпочтений для торговых точек и конечного потребителя). Рынок автозапчастей перенасыщен, и многие ведущие производители применяют новаторские методы влияния на рынок, а именно:

– одновременная мотивация руководителя и продавца торговой точки;

– предложение рекламных мероприятий для торговых точек за счет производителя, при условии участия в федеральных проектах. (Для многих магазинов это значимо и важно, поэтому данный механизм работает и приносит плоды обоим партнерам);

– проведение конкурсов между магазинами на данной территории и призами в виде походов, путешествий, различных видов отдыха;

– дополнительным раздаточным материалом, бесплатной продукцией, выделяемой за конкретные результаты.

Все это подразумевает комплекс мероприятий направленный на продвижение и правильное позиционирование торговой марки в целом.

– *Какая специфика регионального рынка, какой сегмент более востребован: иномарочный или отечественный, какие сложности возникают у оптовиков и магазинов на местах?*

– Наша компания успешно реализует продукцию на территории Волгоградской, Саратовской, Астраханской областей, а также республики Калмыкии, с уверенностью могу сказать, что рынок региональных автозапчастей смещается в плоскость иномарочной номенклатуры, все больше торговых точек с отечественным ассортиментом вводят у себя «полочки», отшельники и т. д. для иномарок. Менее затратно для торговых точек это «запчасти под заказ», но, привлекая все большее количество покупателей, они получают статистику по покупке, плюс покупатель становится все более требователен и не желает ездить за каждым недорогим изделием в известные интернет-магазины, поэтому



продавцы таких точек готовы осуществлять закупки на полку, склад. Здесь и становятся актуальными предложения местных оптовиков, с уже отлаженными логистическими каналами. Этот рынок тернист, столичные оптовые организации уже его прошли, но любая региональная оптовая организация сталкивается со спросом на иномарки, воспринимая его как неизбежность, вынуждена делать шаг вперед.

Хочу также отметить рынок аксессуаров – он универсален, один и тот же продукт востребован в магазинах иномарок, отечественных авто и грузовиков. На рынке аксессуаров очень важен широкий ассортимент от одного поставщика. Номенклатура и группы товара в целом одинаковы, а поставщиков и наименований позиций в аксессуарах очень много, и одному менеджеру по закупкам достаточно тяжело производить анализ при еженедельном заказе, поэтому магазин или оптовик старается построить взаимоотношения с одним-двумя поставщиками. Ранее это были специализированные оптовики в регионах, но оптимизация затрат в магазинах накладывает свой отпечаток, и здесь также востребованы логистические

возможности региональных оптовиков.

– *Какие автозапчасти пользуются большим спросом - оригинальные или альтернативные?*

– Как уже говорилось выше, рынок автозапчастей перенасыщен, он также перенасыщен и в количестве производителей. Вы правильно обозначили, есть оригинальные запчасти, а есть альтернативные. Оригинальные производятся согласно своим регламентирующим документам, нормативам, допускам, в цену данной продукции вкладывается весь спектр затрат, связанных с возможностью стать «оригинальным» изделием. Предприятия же производящие альтернативную продукцию, неся меньшее бремя затрат, но испытывающие не меньшую конкуренцию все чаще обращаются к маркетинговым разработкам, исследованиям. Вследствие чего возникают изделия с пониженным уровнем шума, повышенным углом поворота, увеличенным ходом штока и т. д. Все эти внимательные моменты к конечному потребителю, являющиеся достижением скрупулезной работы маркетологов, очень важны для постоянно растущих требований потребителей. Кстати, и это также является частью нашей работы, направленной на правильное позиционирование торговой марки в целом.

– *Насколько для региона актуальна проблема контрафакта?*

– Контрафакт – он был всегда и во всех сферах торговли. Борьба с ним сложна, и это задача в большей степени производителя – направлена на защиту своей продукции. Наша же задача, не поддаваясь панике и своевременно информировать производителя о случаях появления контрафакта, разбираться с каждым отдельным случаем, позиционируя теперь уже свою компанию как продавца качественной, надежной продукции.

**Беседовала  
Марина Белоглядова**

## КОМПАНИЯ «ВЮРТ-РУСЬ» НАЧАЛА СТОИТЕЛЬСТВО СОБСТВЕННОГО ЛОГИСТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА



18 июля на территории Новой Москвы состоялась торжественная церемония начала строительства офисно-складского комплекса компании «Вюрт-Русь». В мероприятии приняли участие первые лица компании «Вюрт-Русь»: исполнительный директор Евгений Иванов, Директор ГУП МО «Мособлстройпрогресс» Цветков Вячеслав Алексеевич, ведущие специалисты, работающие над новым проектом, представители российских СМИ.

В рамках мероприятия прошла закладка в фундамент строительства капсулы времени. Все участники смогли подписать послание памятной капсулы. Евгений Иванов в своем выступлении отметил: «В этом логистическом комплексе будут воплощены новейшие технологии нашего времени в области строительства и архитектуры, оригинальные идеи, а также знания, опыт и энтузиазм сотрудников ЗАО «Вюрт-Русь» и многих людей, работавших над его созданием».

В основу концепции разработки архитектурной композиции нового офисно-складского комплекса стала всемирно известная картина Пабло Пикассо «Девочка на шаре». Сила, стабильность и надежность Атлета, с одной стороны, и новаторство и свежесть, а также творческое начало Девочки отражают основные принципы миссии Wirth и основ бизнес-решений компании.

Масштабное строительство своего собственного офисно-складского комплекса компания «Вюрт-Русь» осуществляет в соответствии со стратегическим планом развития. Открытие комплекса поможет оптимизировать логистические процессы для наиболее эффективной работы компании и удобства клиентов. Реализация проекта позволит создать комфортные условия обслуживания и обеспечить оперативные поставки продукции в регионы, реагируя на постоянно растущий спрос рынка.

Офисно-складской комплекс будет располагаться в Новомосковском округе Москвы, который характеризуется отличной транспортной доступностью. Емкость склада составит около 14 тысяч паллето-мест. Комплекс, строящийся в несколько этапов, будет включать в себя: склад с административным блоком общей площадью 10 000 квадратных метров, административный корпус площадью 4 200 квадратных метров и деловой корпус с музеем и конференц-залом площадью 2 000 квадратных метров. Новые помещения предоставят возможность оптимально зонировать различные технологические операции и рационально складировать товар, что повысит скорость комплектации и отгрузки. Строительство офисно-складского комплекса компании «Вюрт-Русь» осуществляется в рамках реализации инвестиционного проекта стоимостью около 10 млн. евро.

\*\*\*

### О компании ЗАО «Вюрт-Русь»:

Группа «Вюрт» была основана в 1945 году в Германии Адольфом Вюртом. На сегодняшний день фирма представлена в 80 странах мира 400 независимыми компаниями и имеет в своем штате более 65 000 сотрудников и насчитывает более 3 млн. клиентов по всему миру. «Вюрт» является абсолютным лидером своего сегмента на немецком рынке и уверенно завоевывает первые позиции в России.

ЗАО «Вюрт-Русь» является одним из подразделений немецкого концерна, представляя собой яркий пример классической компании прямых продаж. Основное направление деятельности компании — поставка оборудования для монтажа, конструкционного оборудования, химико-технической продукции, изоляционных материалов, фурнитуры, ручного, электрического и пневматического инструмента. Компания имеет собственный департамент по разработке и внедрению новых технологий, держит множество патентов по применению и дизайну.

# BRISK®



## SILVER

Специально для двигателей работающих на газе



- широкое покрытие автопарка
- низкие требования по напряжению
- модифицированный искровой разрядник
- низкие выбросы

ISO 14001, ISO/TS 16949



- Корпус
- Вставка - сопротивление
- Серебрянный центральный электрод
- Специальный вид внешнего электрода

www.brik.ru  
тел.: +7 495 685-94-76  
briskru@yandex.ru



*На прилавках магазинов автозапчастей помимо оригинальных генераторов часто продаются альтернативные агрегаты, имеющие более высокую мощность. Есть ли смысл в их покупке?*

# Мощный источник

Денис Мионов  
Фото Андрея Шилова

Примеров, когда модернизация автомобиля давала эффект противоположный ожидаемому, пруд пруди. Например, устанавливая на стандартный двигатель турбокомплект или нагнетатель с ременным приводом, автовладельцы выжимали из мотора максимум мощности и радовались прыти своего железного коня... Правда не долго. Не рассчитанный на долгую работу в запредельных нагрузках двигатель быстро изнашивался или даже аварийно разрушался. Таким образом, увеличивать мощность ДВС не всегда есть хорошо. Другое дело генератор. Этот агрегат по сути своей является единственным источником электроэнергии в автомобиле и



от его характеристик в большой мере зависит то, как будет заряжаться аккумуляторная батарея, работать основные потребители электроэнергии – бензонасос и центральный контроллер, без полноценного питания которых работа мотора невозможна.

Как правило, большинство штатных генераторов, устанавливаемых на отечественные легковые автомобили, выдают ток около 80 Ампер. Казалось бы, не мало – для питания основных потребителей хватит. Однако штатными потребителями электроэнергии, по которым конструктор автомобиля, собственного говоря, и выбирал генератор, дело не заканчивается. Количество всевозможных аксессуаров, которые требуют свои законные Амперы великое множество – от автомобильных

холодильников до навигаторов, видеорегистраторов, акустических систем и, конечно же, дополнительной светотехники. Подключая их к бортовой сети своей машины, автолюбитель часто просто не догадывается, что ее перегружает, а возможности штатного генератора строго ограничены. Рассчитывать на то, что дополнительную электроэнергию можно бесконечно брать из аккумуляторной батареи также не приходится, особенно когда под капотом авто в силу плотной компоновки умещается небольшая по емкости, скажем, 35-амперная батарея. Мощная акустическая система с парой сабвуферов обескровит такую при заглушенном двигателе всего за полтора-два часа. Учитывая то, что суммарная мощность включенных в цепь потребителей может достигать двух и более киловатт, конструкторы специализированных заводов автомобильного электрооборудования разрабатывают более мощные генераторы, которые могут без каких-либо переделок крепления или электрических подключений устанавливаться взамен штатных агрегатов. Мощные генераторы выдают на-гора 100, а то и 120 Ампер, то есть превосходят по мощности стандартные образцы на 30–50 %. Возникает резонный вопрос – а выдержит ли электропроводка автомобиля более мощный источник электроэнергии? Разберем его по порядку.

Электрическая сеть автомобиля состоит из слабо- и сильнотоковых цепей. В последнюю включены такие компоненты, как аккумуляторная батарея, стартер и генератор. Их связывают между собой провода большого сечения, способные проводить без существенного нагрева весьма серьезные токи 250–300 Ампер, а то и больше. Заметим, что для обеспечения высокой надежности и безопасности с точки зрения возможности возникновения возгорания из-за перегрева (при протекании больших токов проводники малого сечения сильно нагреваются) провода сильнотоковой цепи имеют двойной, а то и тройной запас по сечению. Это означает,

что если в электроцепи автомобиля конструктивно предусмотрена установка генератора на 80 Ампер, то провода, связывающие его с потребителями электроэнергии, подобраны из расчета пропускания токов минимум 160, а то и всех 200–250 Ампер. Следовательно, при установке в цепь более мощного агрегата перегрузки проводов сопровождаемой их нагревом с оплавлением оплетки и замыканием на массу (корпус автомобиля) и прочих негативных последствий наблюдаться не будет. Для справки – самые мощные провода в автомобиле связывают стартер с аккумуляторной батареей. Проводники большого сечения необходимы, так как при холодной прокрутке мотора, особенно в зимнее время, стартер в зависимости от его конструкции (редукторный или безредукторный) потребляет ток 250–300 Ампер.

Итак, с силовой сетью разобрались, теперь пришла пора оценить возможности слаботоковых цепей, на которых «висят» все остальные потребители электрического тока, начиная от светотехнических приборов, заканчивая моторчиком печки и электрическими вентиляторами системы охлаждения. Провода, образующие данную силовую цепь, само собой разумеется, также имеют запас по сечению и могут пропускать через себя двойные от расчетных токи. Кроме того, все ответственные линии в обязательном порядке защищены плавкими предохранителями. Если вместо них не установлены «жучки» из канцелярских скрепок, а сами предохранители качественные, изготовленные на заводах серьезных компаний, то даже если в цепи и возникнет перегрузка, на своем посту сгорит «защитник», а не автомобиль. Выходит, что увеличение мощности генератора в полтора-два раза никоим образом не отразится на надежности электрооборудования автомобиля.

Как мы уже упоминали выше, более мощный генератор сохранит энергетический баланс электросистемы автомобиля в случае, когда на ее слаботочную сеть «навешено» большое

количество различных потребителей. Запас прочности электроустановки также будет весьма полезен машинам, работающим в больших городах, при передвижении в режиме старт-стоп и продолжительным стоянием в пробках. В этом случае излишек в 40 Ампер будет гарантией того, что при включении светотехники, климатической установки, обогрева (стекло, сидений, зеркал), а также мультимедийного комплекса, генератор покроет все потребности приборов, да еще и будет иметь силы для подзарядки аккумуляторной батареи. Последнее особенно актуально в холодное время года, когда из-за замедления химических реакций в АКБ она плохо принимает заряд. В случае же падения плотности электролита, что свидетельствует о разряде батареи, возможно ее размораживание – повреждение в результате образования льда внутри корпуса. Выходит, что мощный генератор страхует и от этой неприятной неожиданности. Теперь развеем слухи о том, что более мощный генератор приводит к перезаряду аккумуляторной батареи, выкипанию электролита, сульфатации и, как следствие, выходу АКБ из строя. Во-первых, такое возможно даже со слабым 65-амперным генератором, если вышло из строя реле-регулятор напряжения. Увы, поломка этого ответственного узла, который на большинстве современных генераторов встроен в их корпус, случается не так уж и редко. Виною тому, по большей части, агрессивная среда, а точнее противогололедные реагенты, которыми обильно поливают дороги больших городов. Само собой разумеется, мощный агрегат, выдающий не 65, а 120 Ампер быстрее закипят аккумулятор, поэтому при первых же симптомах отказа реле-регулятора необходимо немедленно обратиться на станцию технического обслуживания конкретной марки автомобиля или в специализированную мастерскую по ремонту генераторов. Благо данную услугу сегодня оказывают десятки различных компаний, а ремонт агрегата занимает не более двух часов, не считая его снятия и установки.



**Регулирующая электроника должна быть надежно спрятана от агрессивного воздействия внешней среды.**



**Даже от таких «простых» элементов, как угольные контакты, зависят характеристики агрегата.**



**У мощных генераторов современные надежные диоды и три «гармонии».**



**Чем более нагружен агрегат, тем сильнее он нагревается и тем эффективнее должна быть система его охлаждения. Многие зависят от формы крыльчатки.**

# СтартВОЛЬТ:

## инновационные разработки на службе у людей



Среди российских производителей генераторов и стартеров – основных электроузлов автомобиля особое место занимает компания «СтартВОЛЬТ» из Санкт-Петербурга.

Что же такого особенного в генераторах и стартерах, выпускаемых под брендом «СтартВОЛЬТ», или как его еще называют «красным брендом»?

Именно «СтартВОЛЬТ» первым среди всех остальных предложил российским автомобилистам генераторы нового типа – высокоомощные и надежные в эксплуатации изделия. Выходная мощностная характеристика всей линейки генераторов в 120 Ампер (в то время как штатными аналогами предлагается максимально 80 Ампер) является визитной карточкой компании. Ряд конструктивных изменений, среди которых стоит особо выделить использование нулевого вывода обмотки статора, цифрового, а не аналогового реле-регулятора, восьми силовых диодов позволил на выходе получить изделие нового типа, отвечающее всем мировым стандартам инженерной мысли и запросам

российских автомобилистов. На данный момент под брендом «СтартВОЛЬТ» представлены все генераторы для всех моделей отечественных автомобилей ВАЗ, ГАЗ и УАЗ.

Вторым по очереди, но не по значимости, продуктом компании являются стартеры. Ассортимент стартеров также охватывает весь модельный ряд автомобилей ВАЗ, ГАЗ и УАЗ, также обладая собственными доработками, выгодно отличающими их от аналогов.

Прежде всего, все стартеры «СтартВОЛЬТ» являются редукторными (современная и надежная конструкция); количество полюсов статора увеличено до 6 (в отличие от 4-х у аналогов); солнечная шестерня планетарного редуктора полностью изготовлена из металла (многие знают о том, что пластмассовая шестерня это серьезная проблема, быстрая поломка во время эксплуатации которой приводит к выходу из строя всего стартера); в качестве материала токосъемных щеток используется бронзографит, а не традиционный графит. Эти, а также ряд других новшеств позволяют

автомобилисту получить на 50–60 % большее количество успешных пусков двигателя при сниженном энергопотреблении самого стартера!

Всему этому компания, прежде всего, обязана (и по праву этим гордится) своим инженерам, среди которых особое место занимает главный конструктор. Создатель генераторов и стартеров «СтартВОЛЬТ» (тогда еще не носивших этот торговый знак) – заслуженный работник ВПК СССР, кандидат технических наук Шибаев Виктор Иванович – в 90-е годы применял свои научные знания и опыт, занимаясь ремонтом и доработкой из генераторов и стартеров.

В начале 2008 года Шибаев В. И. получил возможность на практике реализовать богатейший опыт в этой области автомобилестроения, обратившись с предложением к одному из ведущих предприятий в области поставок автокомпонентов Управляющей Компании «Карвиль» (в холдинг которой, помимо таких известных брендов как Luzar, Airline и Trialli, входит и СтартВОЛЬТ). Чертежи и расчеты, предложенные изобретателем,

были поистине впечатляющими – предполагалось увеличить производительность существующих на рынке генераторов и стартеров почти в 2 раза, причем без увеличения их себестоимости! Компания-заказчик согласилась участвовать в проекте.

Выделенные средства позволили за 1,5 года создать опытные образцы генераторов и стартеров, которые полностью подтвердили (а по некоторым показателям – превзошли) расчетные параметры. Получив практическое подтверждение сделанным расчетам, команда во главе с Шибаевым В.И. приступила к организации промышленного производства генераторов и стартеров нового типа.

Генераторы и стартеры «СтартВОЛЬТ» являются продукцией «нового поколения» и представляют собой на сегодняшний день наиболее совершенные изделия для российских автомобилей.

Новые генераторы объединяют в себе последние разработки мировых производителей («Mitsubishi» и «Bosch») наряду с целым рядом инноваций, учитывающих особенности российских условий эксплуатации.

Помимо ключевой продукции – генераторов и стартеров нового типа – под брендом «СтартВОЛЬТ» выпускаются и другие автокомпоненты, имеющие отношение к автомобильной электронике, но компания не собирается останавливаться на имеющемся ассортименте. В ближайших планах серьезное расширение товарного ряда. Но уже сейчас можно с уверенностью говорить о том, что любая продукция в фирменной упаковке «СтартВОЛЬТ», которая уже существует в ассортименте или появится в ближайшем времени, является доработанной и усовершенствованной в интересах самого взыскательного отечественного потребителя.

## VOLKSWAGEN: РОССИЙСКИЕ МОТОРЫ

В ближайшее время концерн Volkswagen назовет место в России, где будет построен новый завод по производству двигателей. Глава российского представительства корпорации Маркус Озегович, заявил, что в настоящее время рассматриваются в первую очередь Калужская и Нижегородская области, где группа компаний уже производит автомобили. Есть еще два претендента – Владимирская и Рязанская области, которые удобны с точки зрения логистики, располагаясь между двумя производственными площадками

На строительство завода выделяется 150 млн. евро. Планируется, что он будет производить 135 000 двигателей в год. Озегович также добавил, что строительство нового завода двигателей – одно из условий соглашения о промборке, подписанного группой с российским правительством. Другое условие предполагает увеличение объемов производства в России до 350 000 автомобилей. Для этого мощности калужского завода будут увеличены со 160 000 до 225 000 автомобилей в год, а завода в Нижнем Новгороде – до 130 000 в год. При этом уже к 2016 г. Volkswagen Group планирует довести локализацию выпускаемых в России моделей до 60 %.



**СДЕЛАНО В РОССИИ**

**Волга АвтоПром**

[www.volgaavtoprom.ru](http://www.volgaavtoprom.ru)



**Приглашаем посетить наш стенд на выставке «Интеравто-2012»:  
павильон 1, зал 4, стенд М530**

# АВТОПРОМ 2012 АВТОКОМПОНЕНТЫ

3-5 октября, г. Тольятти  
Приморский б-р, 49, УСК "Олимп"

## ПРИГЛАШАЕМ К УЧАСТИЮ!

Организаторы:



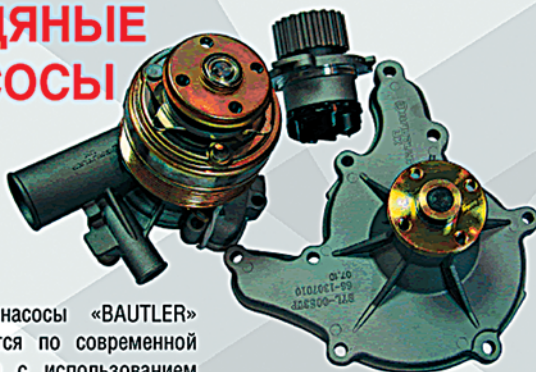
www.expotol.ru  
(8482) 48-97-81

- Производителей автокомпонентов, материалов и узлов для автомобильной сборки.
- Производителей станков, оборудования и инструментов для автомобильной промышленности.
- OEM (автосборочные предприятия)
- Инженеров, дизайнеров, технологов и узких специалистов
- Директоров по закупкам и продажам, маркетингу, инженеров компании.

**Гарантийный срок 2 года**

Каждый насос имеет индивидуальную упаковку

## ВОДЯНЫЕ НАСОСЫ



Водяные насосы «BAUTLER» производятся по современной технологии с использованием уплотнительных элементов последнего поколения. При разработке были учтены российские особенности эксплуатации автомобилей и усовершенствованы важные узлы при их изготовлении.

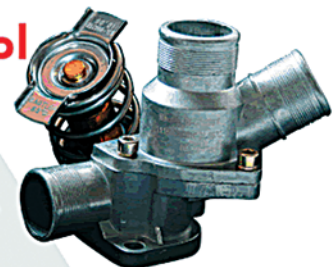
### ПРЕИМУЩЕСТВА

Водяные насосы «BAUTLER» обеспечивают высокую скорость движения охлаждающей жидкости, что ускоряет теплообмен при любых, в том числе и избыточных нагрузках. Сальник, изготовленный из полимерно-керамического композитного материала, исключает попадание жидкости в подшипник и обеспечивает минимальное трение. Крыльчатка из облегченного алюминиевого сплава (специально сбалансированная) не допускает биения подшипника, уменьшает нагрузку на вал. Новейшая конструкция подшипника выдерживает высокие обороты.



## ТЕРМОСТАТЫ

Термостаты «BAUTLER» предназначены для регулирования температуры охлаждающей жидкости в системе охлаждения автомобильных двигателей. Обладают повышенным ресурсом надежности.



### ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ

Термостаты «BAUTLER» благодаря усовершенствованному байпасному клапану термозлемента достигается оптимизация температурного баланса двигателя. Помимо этого, обеспечивается оптимально быстрый прогрев двигателя. Корпуса термостатов выполнены из специального ударопрочного сплава, обладают повышенной вибростойкостью и нечувствительным к перепадам температур. Корпуса термосиловых датчиков изготовлены из меди, а все остальные детали – из латуни и нержавеющей стали, что обеспечивает высокую коррозионную стойкость термостатов и их долговечность, также повышена герметичность.

## НОВЫЙ ПОДШИПНИК ТМ ESPRA ДЛЯ РОССИЙСКИХ АВТО



В ассортименте ТМ Espra появился подшипник ES4050 – подшипник передней ступицы ВАЗ 2121 и 2123. Такой подшипник востребован теми водителями, кто усовершенствует свой автомобиль и устанавливает подшипники, которые являются более простыми в эксплуатации и обслуживании. ES4050 – подшипник ступицы передней по конструкции – 2-х рядный шариковый, поэтому при ремонте ступицы переднего колеса вам больше не потребуется редкий динамометрический ключ и вы даже «случайно» не испортите подшипник в процессе затяжки гайки ступицы.

## НЕ ОТВЛЕКАЯСЬ ОТ ДОРОГИ

Инженерная группа компании Harman практически закончила разработку системы, которая позволит управлять некоторыми функциями автомобиля при помощи мимики и жестов, не отвлекаясь от дороги. По словам инженеров, инновационный комплекс станет серийным через 2–3 года.

В основе системы инфракрасный датчик, устанавливаемый на приборной панели и отслеживающий мимику и жесты водителя. Данные обрабатываются компьютером, сопоставляясь с встроенными командами. Например, включение мультимедийной или навигационной систем, кондиционера и прочих систем.

В зависимости от предпочтений водителя систему можно настроить на восприятие различных жестов: подмигивания глазом, поворот или наклон головы, щелчков пальцами и т.д.

Однако ученые из Harman планируют унифицировать систему мимики и жестов для конкретных стран в зависимости от типичного поведения за рулем водителей определенных национальностей.

На сегодняшний день помимо экологичности и экономичности автомобиля, одной из приоритетных задач стоит повышение безопасности во время движения. Данная разработка позволит существенно улучшить этот показатель на дорогах.



# UKOR AUTO



# АВТО ЗАПЧАСТИ ДЛЯ ИНОМАРОК



+7 (495) 627-36-94  
[www.ukor-auto.ru](http://www.ukor-auto.ru)

# Сотрудничество лучше конкуренции

Денис Миронов  
Фото Андрея Шилова

*Компании, специализирующиеся на ремонте генераторов и стартеров, предлагают на рынке примерно одинаковый перечень услуг, но есть различия в нюансах. Именно они порой и играют решающую роль в борьбе за клиента. Своим опытом делится генеральный директор компании «Вольтаж»*  
**АНДРЕЙ ЛУШНИКОВ**



Система взаимоотношений ремонтника, клиента и третьего лица, которое собственно устанавливает генератор на машину, весьма не проста. Судите сами. Автовладелец редко самостоятельно занимается снятием/установкой данного агрегата, так как для этого необходимы как условия – гараж и лучше со смотровой канавой или подъемником, инструмент, так и соответствующие слесарные навыки. В большинстве случаев автолюбитель обращается в автосервис, где проводится первичная диагностика автомобиля и выносится вердикт о неисправности генератора либо стартера.

Далее мастера СТО его демонстрируют (согласно технологии) и отправляют в специализированную мастерскую. Именно сеть таких сервисных центров и принадлежит нашей Компании. Само собой разумеется, работа с автосервисами и СТО предъявляет к месту дислокации их мастерских определенные требования. Так, не последнюю роль играют как близость самих станций технического обслуживания, так и плотность транспортных артерий, доступность подъезда. Это очень важно, так как путь генератора/стартера от машины, на которой он установлен до места его ремонта и обратно, разумеется, в исправном состоянии, должен занимать минимум времени.

Работа с СТО и организациями, обладающими спецтранспортом начинается с заключения долгосрочного договора на оказание услуг. Это не только облегчает взаиморасчеты, но и позволяет планировать загрузку

участка ремонта, оптимизировать номенклатуру хранящихся на складе запасных частей и агрегатов. Только в этом случае мы можем укладываться в короткие сроки, как правило, на все про все уходит не более трех-четырёх часов. Из которых полтора-два часа собственно ремонт генератора/стартера. Укладываться в такой срок нам позволяет современное диагностическое оборудование и качественный слесарный инструмент, высококвалифицированные кадры, а также обширная база (номенклатура) запасных частей и комплектующих, позволяющая грамотно подобрать нужную запасную часть из множества аналогов. Мы всегда имеем в своем распоряжении актуальные электронные каталоги HC-PARTS и прочих компаний, по которым имеем возможность выбрать самый оптимальный вариант комплектующих, обеспечив отремонтированному агрегату ресурс не ниже нового – заводского.

Однако, практика показывает, что все наши усилия могут быть сведены на нет неграмотной установкой либо эксплуатацией агрегата. Увы, но перекосы, переплюсовки проводов, и прочие ошибки монтажа у сервисменов не так уж и редки. Учитывая это обстоятельство мы выбрали следующую линию работы с партнерами, которая выражается в том, что наши отношения с клиентом заканчиваются с того момента как исправный(!) и проверенный(!) агрегат, имеющий новый паспорт, выдается ему на руки. Замечу, что отремонтированный генератор в обязательном по-

рядке проходит полномасштабное тестирование, при котором с него снимаются выходные характеристики, оговоренные заводским инструкциям, формулярами и предписаниями и так далее. Иными словами переданный клиенту агрегат полностью отвечает своим рабочим характеристикам. Чтобы это обеспечить мы обязаны держать руку на пульсе, знать обо всех современных изменениях конструкции агрегатов, приемах их диагностики и ремонта.

Одной из проблем, с которыми нам приходится сталкиваться, есть проблема поиска квалифицированных кадров. Лучшее ее решение это обучение молодежи на собственной производственной базе. На ней же проводится и постоянное повышение квалификации уже состоявшихся мастеров – кадров, выполняющих определенный объем работы. Сам прием нов – обучение на рабочем месте применялось еще с незапамятных времен. По сути, так и дошли до нас секреты многих профессий. Обучение проводят самые опытные работники, которые продемонстрировали свое мастерство не только работой с массовыми агрегатами, но и генераторами/стартерами от раритетных автомобилей. Компания время от времени выполняет и такие заказы. Например, совсем недавно к нам в ремонт поступил стартер автомобиля Mercedes-Benz 1966 года выпуска, а практически сразу за ним от Opel 1970 года. То, что нам удастся восстановить такие редкие агрегаты, отчасти мы обязаны такой особенности нашей Компании, как восстановление исключительно агрегатов импортного производства. Просто огромная номенклатура альтернативных запасных частей, вынуждает нас более внимательно, или правильнее будет сказать ответственнее, подходить к их подбору и останавливаться на одном единственно правильном варианте. А это, поверьте, ой как не просто. Но вернемся к подготовке кадров. Она начинается с двухмесячной стажировки, в течение которой подмастерье перенимает

от наставника не только теоретические знания по принципу работы электрических машин, но и практику их ремонта. Как выясняется, слесарные навыки даются далеко не всем. Свои тонкости есть во всем и в чистке корпусов, и перепрессовке подшипников и пайке контактных групп. Помимо собственно навыков технологии ремонтных работ, ученик должен правильно выбирать инструмент для их выполнения. Например, для разборки/сборки агрегатов европейских автомобилей необходим метрический, а для японских и американских – дюймовый инструмент. Мастер обязан в каждом конкретном случае применять те или иные «торксы», «звездочки», «филипсы», что позволит не только сохранить оригинальный крепеж, но и сократить расходы на ремонт, свести к минимуму приходящееся на него время.

Среди воплощенных в жизнь дополнений нашей фирмы, которые уже взяли на вооружение многие коллеги и конкуренты, есть курьерская доставка агрегата к месту ремонта. Замечу, что наши курьеры доставляют заказы только клиентам, с которыми мы заключили долгосрочные договора на обслуживание, поэтому и стоимость услуги – ноль рублей ноль копеек. Спрашивается, какая с этого выгода? Оперативный ремонт и растущее число клиентов. При этом увеличивается и оборот нашей фирмы. С частными лицами по данной схеме мы пока не работаем, так как это не имеет финансовой основы. Кроме того, с постоянным клиентом мы постоянно поддерживаем контакт и прежде чем начать ремонт агрегата, проводим его полную диагностику с выявлением причины выхода из строя, производим предварительную калькуляцию затрат, о величине которых незамедлительно сообщаем клиенту. Партнеру, имеющему на руках договор, достаточно дать устное(!) согласие на начало работ по телефону, и мы незамедлительно приступаем к выполнению ремонта. Подчеркну еще раз, в отлаженном бизнесе доверие играет большую роль.

## TOTAL QUARTZ RACING МОТОРНОЕ МАСЛО С РЕЗВЫМ ХАРАКТЕРОМ



Компания Total, известная в последнее время своими многочисленными экологическими инициативами и бросающая максимум усилий на разработку моторных масел, снижающих расход топлива, в т.ч. малозольных, неожиданно вновь обратила свое внимание на запросы владельцев спортивных автомобилей, повысив уровень свойств по API своей, уже существующей специализированной линейки моторных масел TOTAL QUARTZ RACING.

Последнее время весь автомобильный мир захлестнула погоня за экономией топлива, снижением объема двигателя, уменьшением количества цилиндров и внедрением гибридных технологий. На этом фоне любители мощных спортивных автомобилей становятся слишком узким сегментом, с которым большинство производителей просто перестает считаться из-за увлечения перспективным «зеленым» направлением. Однако компания Total, подтверждая свои ведущие позиции в мировом автоспорте, пересмотрела место специализированных моторных масел TOTAL QUARTZ RACING в своем ассортименте и повысила уровень их свойств по классификации Американского института нефти (API).

Моторные масла TOTAL QUARTZ RACING 10W-50 и 10W-60 созданы для высокофорсированных бензиновых и дизельных двигателей спортивных легковых автомобилей при интенсивной эксплуатации. TOTAL QUARTZ RACING 10W-60 теперь имеет уровень свойств SL, а TOTAL QUARTZ RACING 10W-50 – самый последний уровень SN. За каждой спецификацией стоят сотни лабораторных и десятки сложных моторных тестов. Таким образом, моторные масла TOTAL QUARTZ RACING подходят для использования в двигателях, устанавливаемых на современные спортивные автомобили, где автопроизводитель рекомендует соответствующий уровень характеристик. Данные моторные масла демонстрируют превосходные свойства по предотвращению образования высокотемпературных отложений и защите от износа узлов и деталей двигателя, особенно при экстремальных режимах работы, сохраняя его мощность и срок эксплуатации.

Моторное масло TOTAL QUARTZ RACING 10W-50 соответствует международным стандартам API: SN/CF и ACEA 2007: A3/B4; TOTAL QUARTZ RACING 10W-60 – стандарту API: SL и может применяться в автомобилях BMW M серии.

## НОВОСТИ ОТ СИЛЬВЕРЛАЙН

Компания Сильверлайн представляет бюджетную линейку оборудования для диагностики автомобилей – электрическую установку для промывки топливной системы автомобилей GX-30DT. Установка позволяет промывать камеру сгорания, клапана, инжектора бензиновых двигателей. В результате применения установки GX-30DT выравнивается уровень компрессии, нормализуется соотношение CO и CH, восстанавливается работоспособность топливной системы и двигателя в целом. Необходимый набор адаптеров уже в комплекте. И все это по более чем демократичной цене.





### СТАРТЕРЫ ГЕНЕРАТОРЫ

ДЛЯ ЛЮБЫХ ИНОМАРОК И СПЕЦТЕХНИКИ



• ремонт • обмен • продажа •

Сеть сервисных центров в Москве  Многоканальный телефон

**www.вольтаж.рф** (495) 783-87-57

# ТТС

ООО «ТУРБОТЕХСЕРВИС»  
Специализированное предприятие по ремонту малоразмерных турбокомпрессоров

## ТУРБИНЫ ТНВД



### РЕМОНТ ПРОДАЖА ДИАГНОСТИКА

Тел.: (495) 585 54 66  
(498) 657 26 37  
Факс: (498) 657 80 13  
E-mail: turbots@list.ru  
**www.turbotechservice.ru**



# Премиум класс автомобильных фильтров

*О своей компании и выпускаемой ею продукции рассказал Алексей Алексюк – руководитель отдела маркетинга ООО «МАНН + ХУММЕЛЬ».*

Начнем традиционно – с истории компании MANN + HUMMEL.

Это частная немецкая компания, которую основали Адольф Манн и Эрих Хуммель уже больше 70 лет назад. Головной офис компании расположен недалеко от Штутгарта (Земля Баден-Вюртенберг), где находятся штаб-квартиры таких известных компаний, как Мерседес, Порше... и представительства автомобильных направлений ряда других крупных фирм.

За прошедшее время MANN + HUMMEL превратился в международный концерн с почти 50 филиалами в разных странах, а фильтры MANN-FILTER уже много десятилетий являются эталоном качественной продукции. Компания имеет свыше 30 заводов по всему миру. Основное производство размещено в Германии, но MANN + HUMMEL как один из крупнейших конвейерных поставщиков имеет свои заводы и в других странах. Логика размещения этих заводов понятна – ком-

плекующие должны в соответствии с системой «кайзен» проходить на сборочный конвейер «точно во время». В этом случае на автосборочном предприятии значительно уменьшается склад, и создается масса других преимуществ для сборщика автомобилей. Но при этом возникают серьезные логистические проблемы у поставщика. Убрать, по крайней мере, часть этих проблем можно, если приблизить производство комплектующих к сборочному заводу. Поэтому в любой стране, где возникает

крупное автосборочное производство, начинает работать завод MANN + HUMMEL, который снабжает фильтрами ближайший автосборочный конвейер. Заводы MANN + HUMMEL уже есть во многих странах, и MANN + HUMMEL стал первой компанией, которая в рамках локализации запустила свое производство в России. В нашей стране производится одна система предварительной очистки топлива для автомобилей, которая поставляется на сборочный конвейер КаМАЗ и еще на ряд других российских производителей дизельных двигателей. Этот завод находится в Набережных Челнах. В общем-то, это небольшое производство, которое компания рассматривает как «пробный шар» для понимания дальнейшего развития бизнеса в России.

Еще раз стоит повторить, что MANN + HUMMEL это один из крупнейших поставщиков, его продукция поставляется на конвейеры абсолютно всех автомобильных марок.

В Европе с принятием группы новых законов, маркировка расходных оригинальных изделий должна включать в себя сведения о производителе каждого комплектующего узла. Поэтому логотип MANN-FILTER теперь можно увидеть на многих оригинальных изделиях.

Есть еще одна отличительная особенность последнего времени, вытекающая опять-таки из системы «кайзен». Теперь машины должны собираться из как можно меньшего количества узлов. Чем крупнее сборочные модули, тем лучше. Поэтому крупноузловая сборка у производителей комплектующих находит все большее и большее распространение. Наши заводы все больше и больше переходят на изготовление не просто фильтров, а систем фильтрации в целом. Теперь конвейер получает не только, например, воздушный фильтр, а сразу некий узел, состоящий из пластикового впускного тракта, подающего грязный воздух к фильтру, корпуса воздушного фильтра, куда вставляется воздушный

фильтр, самого фильтрующего элемента MANN-FILTER, трубопровода чистого воздуха и даже непосредственно пластикового впускного коллектора, откуда готовая топливно-воздушная смесь подается в двигатель. Теперь MANN + HUMMEL изготавливает целиком всю эту систему, при этом он контролирует совместимость всех входящих изделий между собой. Такое объединение выгодно для нас (мы обеспечиваем определенную унификацию и 100% совместимость) и автосборочному производству, поскольку оно переходит на все более крупную узловую сборку.

Та же задача решается поставкой на конвейер так называемых «масляных модулей». Теперь всем привычный фильтр в металлическом корпусе все больше и больше уходит в историю и заменяется на сборный элемент. По окончании ресурса работы меняют не весь фильтр, а разбирают его корпус и меняют только фильтрующий элемент. Затем все собирают в обратном порядке. В этом случае упрощается утилизация. А утилизация – это та часть, за которую теперь платит производитель машин. Упрощение утилизации приводит к снижению стоимости машины и повышению конкурентоспособности марки. Вместе с разборным корпусом изготовитель хочет получить некую интеграцию узлов для осуществления крупноузловой сборки. Теперь масляный модуль от MANN+HUMMEL, выполненный из алюминиевого сплава либо из пластика, включает в себя, кроме самого разборного фильтрующего элемента, различные системы управления, необходимые клапана, датчики, систему охлаждения моторного масла, фильтр картерных газов и т. д. И эта система будет и дальше развиваться и совершенствоваться.

В современных автомобилях с бензиновым двигателем топливный фильтр находится в баке (так называемый фильтр погружного типа), который при нормальных условиях эксплуа-

тации считается пожизненным и замене не подлежит. Обратите внимание, что ни одна компания, которая снабжает фильтрами такого типа сборочные конвейеры, на вторичный рынок их не поставляет. Этот фильтр уже перестал быть расходным элементом. Стоит предостеречь читателей от использования огромного количества изделий якобы немецких, якобы английских или каких-то непонятных корейских фирм, внешне похожих на топливный фильтрующий элемент. Реально такие фальшивки не работают. Разница в цене оригинального и неизвестного изделия, конечно ощутима, но ремонт топливной аппаратуры потом может обойтись еще дороже. То есть, если на вашем автомобиле фильтр находится в баке, то существует только один вариант его замены – оригинальное изделие.

Очень важный сегмент нашего производства – салонные фильтры. Большим заблуждением автолюбителей является непонимание роли салонного фильтра. Его предназначение далеко не только в том, чтобы «пыль с приборной панели не стирать». На самом деле салонные фильтры решают более серьезные задачи. Они стали появляться в машине вместе с кондиционером для обеспечения его правильной работы и отличаются в связи с этим рядом особенностей.

Во-первых. Оригинальные фильтры и фильтры MANN-FILTER, поставляемые на вторичный рынок, всегда имеют антибактериальные пропитки, которые подавляют рост плесени, грибков и других вредных микроорганизмов. Эта пропитка обходится производителю не дешево.

Второе. Количество людей, страдающих различными аллергическими заболеваниями, увеличивается. Большинство этих аллергий вызывается пылью растений. Салонный фильтр должен задерживать пылецу растений, размеры которой могут быть всего 0,5 мкм. Но для этого применяется технология, основанная на электро-

статическом эффекте, которая недоступна для производителей дешевых фильтров.

Третье. Для повышения срока службы салонных фильтров, их фильтрующий элемент делают двухслойным. Правильная технология нанесения слоев – напыление первого полимерного фильтрующего слоя (с более крупными порами) на подложку, которая выполняет функции тонкой фильтрации. Производители дешевых фильтрующих элементов такой технологией чаще всего не владеют и применяют клей для соединения слоев.

Четвертое. В дешевых фильтрах активированный уголь как таковой может вообще отсутствовать. Для того, чтобы фильтр выглядел похожим «на правильный», фильтровальный материал просто красят в черный цвет в том месте, где должны быть именно гранулы угля.

И последнее, дешевые фильтры обычно сделаны из недорогого материала – целлюлозы с низкой влагостойкостью и способствующего развитию роста на нем различных микроорганизмов.

Поэтому недорогие фильтры на вторичном рынке чаще всего бывают изделиями «похожими на салонный фильтр». Потребитель, думая, что нет никакой разницы, покупает упрощенные изделия, выполненные из разбухающих от влаги материалов, без антибактериальной пропитки, без электростатической фильтрации, с приклеенным верхним фильтрующим слоем, да и еще без активированного угля внутри.

Понятно, что оригинальный фильтр, стоит довольно больших денег. Но, я думаю, теперь становится ясно, за что эти деньги берутся. Единственный разумный путь экономии – это замена оригинального фильтра фильтром оригинального качества. Все остальное ведет к потере качества и ограничению функциональных возможностей.

Беседовал А. Шубин

# 4–6 октября, СОЧИ

## Морской порт, Южный Мол

# АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ СОЧИ-2012

XIV специализированная **ВЫСТАВКА**

# ЧЕРНОМОРСКИЙ АВТОСАЛОН

IV специализированная **ВЫСТАВКА**

# АвтоСтройТранс

Автотех • Спецтех • Оборудование для  
автопредприятий и транспорта  
Услуги • Мототех • Эксклюзивтех  
Дорожное хозяйство • Дортех



АВТОТРАНСПОРТНЫЙ  
ФОРУМ СОЧИ-2012

ЧЕРНОМОРСКИЙ  
АВТОСАЛОН  
АвтоСтройТранс



При содействии: Министерство Транспорта  
Российской Федерации

При участии:



Организаторы:



Официальный  
партнер:



Партнер:



СОЧИЭКСПО

Выставочная компания «Сочи-Экспо ТПП г. Сочи»  
Тел.: (862) 264-87-00, (495) 745-77-09  
I.Tochieva@sochi-expo.ru, www.sochi-expo.ru



www.asmap.ru

ООО «АСМАП-Сервис»

Тел./факс: (495) 789-35-17  
bezugly@service.asmap.ru

# «КЕДР»: ЛИДИРУЮЩИЕ ПОЗИЦИИ НА РЫНКЕ НА ПРОТЯЖЕНИИ БОЛЕЕ 20 ЛЕТ

Закрытое акционерное общество «Кедр» – промышленное предприятие, работающее на рынке запасных частей к легковым автомобилям с 1988 года.



Сегодня компания выпускает целый ряд компонентов для всего модельного ряда автомобилей Лада. Среди них рулевые тяги и наконечники, шаровые опоры, крестовины карданного вала, штанги задней подвески, амортизаторы, водяные насосы, цепи и звездочки ГРМ, рычаги передней подвески и оси, цилиндры тормозные и сцепления, шарниры рычагов передней подвески и тормозные шланги. Все основные виды продукции выпускаются двумя сериями – «Триал» и «Триал-Спорт». Изделия серии «Триал-Спорт» имеют увеличенный на 20% ресурс эксплуатации.

В линейке запчастей КЕДР особого внимания заслуживают компоненты рулевого управления и подвески, в частности, наконечники рулевых тяг и шаровые опоры – это те запчасти, за которые, прежде всего, автолюбители высоко ценят марку «Кедр». Высокое качество выпускаемых деталей подтверждается также поставками продукции на ОАО «АВТОВАЗ» для всего модельного ряда сходящих с конвейера автомобилей – наиболее мощная компания российского автопрома закупает более 50% комплектующих для систем рулевого управления и подвески именно у ЗАО «Кедр». Со своей продукцией завод также многократно становился лауреатом программы «100 лучших товаров России».

Популярность и востребованность запчастей торговой марки «Кедр» совсем не случайны. Компания представляет собой единственное предприятие по выпуску автокомпонентов, которому удалось освоить полный цикл изготовления продукции от заготовки до готового к продаже изделия, т. е. предприятие полного цикла производства. Это значит, что автодетали «Кедр»

не ввозятся в готовом виде или в виде комплектующих из Китая – все они изготавливаются только в цехах завода. Это позволяет не только полностью контролировать качество комплектующих на всех этапах производственного процесса прогрессивные инновационные технологии, что дает неоспоримые преимущества перед компаниями, занимающимися только сборкой, упаковкой и продажей продукции под своей маркой.

При создании рулевых наконечников «Кедр» используется ряд инновационных и уникальных, запатентованных производителем решений – установка таких изделий на автомобиль облегчает рулевое управление и регулировку развал-схождения, а также увеличивает ресурс шарнира. Шаровые опоры «Кедр» представляют собой конструкцию усиленного типа: цельнокованый корпус в разы увеличивает надежность элемента, а идеальная форма пальцевой сферы обеспечивает плавность и мягкость ее перемещения, препятствует износу всей опоры.

Вместе с активной разработкой и внедрением инновационных технологий особое внимание на предприятии уделяется тщательному контролю на каждом этапе производства: качество компонентов «Кедр» должно соответствовать репутации имени, которое они носят. ЗАО «Кедр» имеет все необходимые российские и международные сертификаты, подтверждающие соответствие его продукции высоким стандартам качества. В частности, система менеджмента качества предприятия сертифицирована по международному стандарту ISO/



TS 16949:2002, предъявляющему самые жесткие требования к организациям-производителям серийных и запасных частей для автомобильной промышленности.

Будучи производителем, ЗАО «Кедр» гибко планирует объемы и ассортимент поставок и всегда быстро реагирует на изменения спроса. Поэтому найти для своей машины оригинальные детали – детали «Кедр» – всегда очень просто. А еще проще, чем най-

ти, – купить их: в числе основных принципов, которыми руководствуется в своей деятельности предприятие, – выпуск продукции, доступной каждому.

Именно разумное соотношение «цена-качество», внедрение инновационных разработок и тщательный контроль за качеством продукции делают компанию бесспорным лидером своей отрасли на протяжении вот уже более 20 лет. ■



# «Группа ГАЗ»

## Компоненты успеха

**Помимо автомобильной техники «Группа ГАЗ» выпускает широчайшую гамму комплектующих, поставляемых как на ее собственные автозаводы, так и на предприятия компаний-партнеров. Бизнесом по их изготовлению и поставкам в рамках холдинга занимается дивизион «Автокомпоненты», объединяющий восемь профильных производственных площадок.**

Дивизион «Автокомпоненты» «Группы ГАЗ» объединяет производство арматуры, колес и рулевого управления, кузнечное, литейное, прессово-рамное и инструментальное производства, корпус цветного литья, завод автомобильных агрегатов, а также завод штампов и пресс-форм. Неудивительно, что гамма продукции, выпускаемая упомянутыми предприятиями, необычайно широка и включает свыше 1,7 тыс. наименований отливок из высокопрочного и серого чугуна; свыше 5 тыс. наименований узлов, деталей и агрегатов для широкого модельного ряда автомобилей и свыше 1,2 тыс. наименований поковок кузнечного производства.

Основное направление работы Дивизиона «Автокомпоненты» – обеспечение потребностей «Группы

ГАЗ». В рамках постоянного улучшения качества компонентов основного продукта «Группы ГАЗ» – коммерческих автомобилей марки ГАЗ – Дивизион осваивает все новые и новые подходы к производству продукции. При производстве отливок используются трехмерные математические модели, литейная оснастка выпускается на станках с числовым программным управлением. Кузнечная площадка оснащена современным станом поперечной клиновой прокатки WRL, в цехе цветного литья установлены автоматизированные комплексы литья под давлением, на заводе автомобильных агрегатов – комплексы высокоточных станков Klingelberg, Behringer, Excello и Hesser, на заводе штампов и пресс-форм – уникальный для российского автопрома пресс ги-

дроэластичной штамповки Quintus Flex-Form и пятикоординатный высокоскоростной обрабатывающий центр Mecof Dynamill.

Кроме поставок продукции на конвейер ГАЗа, Дивизион активно сотрудничает с клиентами вне автомобилестроительной отрасли: курс на расширение круга заказчиков был взят в кризис 2009 года. Это принесло свои плоды: даже в год обрушения рынка предприятия дивизиона более чем вдвое увеличили продажи своей продукции внешним потребителям, доля которых сначала достигла 14%, а в 2010 году – уже 20%! Сегодня среди заказчиков значится более двухсот компаний, среди которых – «Соллерс» и «АвтоВАЗ», «Российские железные дороги», ВСМПО-АВИСМА, структуры

Объединенной авиастроительной корпорации. В числе новой продукции увеличивается доля образцов, предназначенных для сторонних потребителей. Например, на проходившей в мае выставке «Металлургия. Литмаш 2012» дивизион продемонстрировал отливки корпуса изолятора электрической сети, ливневых решеток, ступеней водосточных колодцев и уличных светильников. И, тем не менее, основным его профилем по-прежнему остаются компоненты для автомобильной отрасли, выпуск которых ставится на современную технологическую основу.

Дивизион развернул широкомасштабные работы по техническому перевооружению, одновременно взяв курс на углубление сотрудничества с ведущими мировыми производителями автокомпонентов. Оформлены соглашения о создании совместных предприятий с бельгийской компанией Bosal по производству выхлопных систем и со шведской Bulten по выпуску крепежа, в рамках сотрудничества с компанией Knorr-Bremse освоено изготовление вентилируемых тормозных дисков для автомобилей массой свыше 10 т. Снижение производственных издержек за счет обновления оборудования и за счет заимствования передовых мировых технологий позволило добиться уменьшения себестоимости выпускаемых компонентов, одновременно резко подняв их качество.

Как результат проделанной за последние несколько лет впечатляющей по масштабам работы, в 2011 году выручка автокомпонентного бизнеса «Группы ГАЗ» превысила 21,7 млрд руб., почти на треть превзойдя результат 2010 года. ■

*Константин Закурдаев.*



Автокомпоненты «Группы ГАЗ» - компоненты Вашего успеха!



**Приглашаем вас посетить выставочный стенд Дивизиона «Автокомпоненты» «Группы ГАЗ» на Международной выставке «MIMS powered by Automechanika Moscow 2012» с 27 по 30 августа 2012 года в выставочном комплексе «Экспоцентр на Красной Пресне» (павильон №2, зал №2, стенд №75)**



Мировые  
Автомобильные  
Компоненты

29 августа  
15.00

ЦВК "Экспоцентр",  
пав.8, конференц-зал

# Мировые Автомобильные Компоненты

Уважаемые Коллеги и Партнеры!  
Уважаемые Господа!

Ежегодный национальный проект -  
премия «Мировые Автомобильные  
Компоненты» продолжает голосование  
по номинациям [www.mak-award.com](http://www.mak-award.com)

Проголосовавшие получают ценные призы  
и подарки, на стенде журнала  
«Автокомпоненты» на выставке «MIMS»  
(Автомеханика) Павильон № 2, зал 2,  
стенд №С131 с 27 по 30 августа.

Голосуйте на сайте премии  
[www.mak-award.com](http://www.mak-award.com)  
до 26 августа включительно.

БЕСПЛАТНЫЙ пригласительный билет Вы можете  
получить на сайте Организаторов выставки  
«MIMS powered by AUTOMECHANIKA MOSCOW»:

[WWW.MIMS.RU](http://WWW.MIMS.RU)

КАК ДОБРАТЬСЯ ДО ВЫСТАВКИ:

Адрес ЦВК «Экспоцентр»:

Москва, Краснопресненская наб., д. 14,  
ЦВК «Экспоцентр».

Станция метро «Выставочная».

Напротив станции метро «Выставочная»  
находится Западный вход Экспоцентра,  
где расположена зона ЭКСПРЕСС-РЕГИСТРАЦИИ.

Генеральный спонсор:



Официальный спонсор:



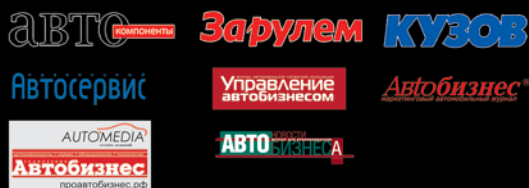
При поддержке:



Генеральные  
Медиа-партнеры:



Медиа-партнеры:



[www.mak-award.com](http://www.mak-award.com)



**МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ  
ЗАВОД  
МОДИНА**

413820, РФ, Саратовская область  
г. Балаково  
проезд Дачный, д.5-5/5  
Тел./факс: 8 (8453) 65-44-78  
e-mail: m\_z\_m@mail.ru

[www.zavod-modina.ru](http://www.zavod-modina.ru)

## Автокомпоненты

2108-1001015-90



Опора двигателя в сборе

2108-2904049



Кронштейн растяжки  
металлический в сборе

2108-2906050  
2110-2906050



Стойки стабилизатора  
поперечной устойчивости

2108-2902820



Опора верхняя стойки  
передней подвески

2108/10-2902822



Опора верхняя стойки передней  
подвески универсальная

2110-2902820



Опора верхняя стойки  
передней подвески

2112-1001300



Штанга подвески  
двигателя

1118-2902821



Опора верхняя стойки  
передней подвески

11198-2902821



Опора верхняя стойки  
передней подвески

2170-2902822



Опора верхняя стойки  
передней подвески

## Новинки

2170-2902822-01



Опора верхняя стойки  
передней подвески

2170-2902822-10



Опора верхняя стойки  
передней подвески

2190-29028



Опора верхняя стойки передней  
подвески (для автомобиля GRANTA)

MZ 90-184750-03



Опора верхняя стойки передней  
подвески (для автомобиля  
DAWOO NEXIA)

MZ 69-2902820



Опора верхняя стойки передней  
подвески (для автомобиля LANOS)

## Штампованные изделия

2110-1001245



Корпус подушки левой  
опоры двигателя

2110-1001251



Ограничитель подушки  
левой опоры двигателя  
верхний в сборе

2108-1001016-10



Кронштейн передней  
опоры подвески  
двигателя с усилителем  
в сборе

2108-1001021-10



Обойма передней опоры  
двигателя

2108-2902824



Корпус наружный  
верхней опоры стойки  
передней подвески

2170-2902824



Корпус наружный  
верхней опоры стойки  
передней подвески

2108-2912430-10 1118-2912430-10



Чашка пружины задней  
подвески нижняя

2108-3506076/077



Кронштейн направляющий  
шланга переднего тормоза

2108-2902734-10



Чашка пружины передняя  
нижняя

1118-3506076-10/77-10



Кронштейн направляющий  
шланга переднего тормоза

2108-2902826



Корпус внутренний  
верхней опоры стойки  
передней подвески

2190-2902824-10



Корпус наружный  
верхней опоры стойки  
передней подвески

1119-2902734



Чашка пружины  
передней подвески  
нижняя

2110



Комплект 2110 (Гальваника)

11198-2902823



Корпус наружный верхней  
опоры стойки передней  
подвески с опорой  
подшипника в сборе

1118-2902823



Корпус наружный верхней  
опоры стойки с опорой  
подшипника в сборе

2170-2902824-01



Корпус наружный  
верхней опоры стойки  
передней подвески

2108-2904051



Кронштейн крепления  
растяжки в сборе

# Программа «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ГАРАНТИЯ»



Ни для кого не секрет, что российский рынок авторемонтных услуг в последние годы интенсивно рос. Но эти изменения имели, в основном, количественный характер. Появление программ по обслуживанию автомобилей в сегменте авторемонтных услуг именитых мировых производителей ознаменовало начало качественных перемен. Перечислим самые известные из них: ZF-«Original Sachs Service (OSS)», «Boge Service», Bosch- «Бош Авто Сервис», KYB- «KYB-Сервис», Delphi-«Diesel-service».

В задачу статьи не входит подробное рассмотрение каждой из названных программ, в свое время мы досконально изучили эти программы, уделили им достаточно внимания. Безусловно, все вышеназванные разработки были и остаются полезными новациями для дальнейшего формирования и развития национального рынка авторемонтных услуг. Отметим лишь, что в этих программах есть некоторые не-

достатки, а именно: их узкая избирательность и ограниченная вовлеченность национальных независимых игроков рынка, особенно, работающих с отечественными автомобилями.

На этом фоне очень привлекательно выглядит программа гарантийного обслуживания от компании FENOX - «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ГАРАНТИЯ».

В начале 2012 года FENOX Global Group объявила о запуске

новой программы гарантийного обслуживания «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ГАРАНТИЯ». Данная программа реализуется через авторизованные СТО. Стать участником программы может любая желающая станция технического обслуживания в каждом уголке Российской Федерации. В рамках действия программы конечному потребителю предоставляется расширенная гарантия на весь ассортимент продукции компа-

нии FENOX, как на запчасти для отечественных автомобилей, так и на запчасти для автомобилей иностранного производства.

Суть программы состоит в следующем. Гарантия действует в течение 1-го года или 20 000 км пробега. Данная программа позволяет заменить деталь на новую за счет производителя при наступлении гарантийного случая. СТО получает компенсацию затрат при повторной установке





детали на автомобиль. Конечный потребитель становится участником программы, то есть получает расширенную гарантию, устанавливая запчасть FENOX на авторизованном СТО. При этом деталь может быть приобретена как на СТО, так и в любом магазине РФ. В случае покупки в магазине, в момент установки детали на станции покупатель предъявляет товарный чек и заполненный гарантийный талон.

Значительное место в реализованном проекте отдано сотрудничеству с сервисами, пожелавшими работать в его рамках. Таким станциям предоставляется возможность обучения и повышения квалификации специалистов авторемонта, получение спецодежды, получение компенсаций затрат при обслуживании гарантийных случаев, предусмотрена совместная рекламная кампания по продвижению СТО. Разработана обширная система бонусной поддержки предприятий, готовых сотрудничать в рамках программы. Но и это далеко не все.

На сегодня, по крайней мере, в РФ, владелец авто при выборе места для ремонта машины руководствуется, в первую очередь, уровнем своего доверия к СТО. Завоевать такое отношение к себе предприятию, особенно недавно открывшемуся, крайне трудно. Сотрудничество с таким именитым партнером, как FENOX Global Group, предоставляет ему такую возможность. Многочисленные корпоративные обучающие и информирующие мероприятия подтягивают уровень всех участников программы до единого высокого стандарта. Рекламные же технологии транслируют успехи членов сообщества в информационное пространство, обеспечивая дополнительный приток потребителей.

Несомненным достоинством FENOX в таком глобальном проекте следует отметить широчай-

ший ассортимент его продуктовых линеек. СТО, пожелавшие участвовать в этой программе становятся партнерами компании, обеспечивающей в нужном количестве и из одних рук большим востребованным ремонт запчастей и компонентов. И все это высокого стабильного качества и по оптимальным логистическим схемам. А прибыль, получаемая торговыми подразделениями автосервисов, должна серьезно поддержать экономическую эффективность предприятий, вошедших в программу «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ГАРАНТИЯ».

Программа распространяется на всю территорию России. На сегодняшний день программа успешно стартовала и действует в Центральном, Северо-Западном, Южном, Приволжском и Уральском Федеральных округах. В ближайших планах компании стоит задача по регистрации авторизованных СТО во всех городах России с населением от 100 тысяч жителей. Сегодня в России уже работают порядка 200 авторизованных СТО!

Резюмируя все сказанное, можно заявить, что такая глобальная программа, как «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ГАРАНТИЯ» предоставляет возможность получения серьезного позитивного результата каждому ее участнику. ■

Смольников Владимир,  
журнал «АБС-авто»

## FENOX Global Group – это:

- Более чем 20-летний опыт производства и разработок автокомпонентов;
- Система менеджмента качества предприятия сертифицирована по стандарту ISO/TS 16949;
- Поставщик автокомпонентов на сборочные конвейеры ведущих мировых автопроизводителей;
- Ассортимент производимых автокомпонентов охватывает следующие системы автомобиля:  
Тормозная система,  
Система подвески,  
Система охлаждения,  
Электрическая система,  
Система трансмиссии,  
Система управления;
- Поставки продукции более чем в 40 стран мира.





Мировые  
Автомобильные  
Компоненты

29 августа  
15.00

ЦВК "Экспоцентр",  
пав.8, конференц-зал

# Мировые Автомобильные Компоненты

Генеральный спонсор:



Официальный спонсор:



При поддержке:



Генеральные  
Медиа-партнеры:

5 КОЛЕСО



Медиа-партнеры:



[www.mak-award.com](http://www.mak-award.com)



**Global Group**

# Уважаемые Партнёры!

Компания FENOX приглашает Вас посетить свой выставочный стенд на 8-ой Международной выставке автопроизводителей «Интеравто 2012», крупнейшем событии в индустрии автокомпонентов и оборудования для технического обслуживания автомобилей.

На двухэтажном выставочном стенде общей площадью 235 кв.м. будут представлены последние технологии и конструкторские разработки компании. Состоится презентация новинок FENOX Automotive Components, в частности амортизаторов FENOX DUO с уникальной жидкостью Castrol Aero HF585B, водяных насосов MBlade7, шаровых опор FJoint, а также Вашему вниманию будет представлена уникальная программа гарантийного обслуживания – «FENOX GLOBAL WARRANTY»!

Будем рады видеть Вас на планете FENOX.

С уважением,  
FENOX Global Group



Выставка состоится 28-31 августа 2012 г. по адресу г. Москва, 66-й км МКАД, Международный выставочный центр «Крокус Экспо».

В этом году компания FENOX будет экспонироваться в павильоне №1, зал №4, номер стенда M720.

[www.fenox.com](http://www.fenox.com)



# В надежной связке

## Эдуард Столяров

Работы, связанные с заменой сцепления, относятся к достаточно дорогим и по стоимости сравнимы с ценой запчастей, поэтому чрезвычайно важно выбрать качественный и надежный узел. Что на самом деле не составляет большого труда, благо сегодня на российском рынке представлено огромное количество марок и производителей сцепления.

Лидирующие позиции занимает ведущая «тройка»: LUK, Sachs и Valeo. В их ассортименте представлены как отдельные компоненты, так и полностью узлы в сборе на автомобили импортного и российского производства (в том числе и традиционных советских марок).

Специализация фирмы LuK – это даже отражено в сокращении, что не многие знают, – производство ламелей и сцеплений (Lamellen und Kupplungsbau) – исторически находится в сфере сцеплений, сопутствующих систем и демпферов для трансмиссий. Развитие фирмы началось с серийного производства сцеплений с диафрагменной пружиной. Сегодня предложение гораздо шире: корзины сцепления, ведомые диски, выжимные подшипники, комплекты сцепления, тросы сцепления, маховики, насосы гидроусилителя руля, амортизаторы багажника, опорные подшипники, направляющие втулки выжимных подшипников, амортизаторы рулевого управления и двигателя.

Как отмечают представители компании, в прошлом году каждый второй автомобиль в Германии и каждый четвертый в мире сходил со сборочного конвейера со сцеплением LuK. Ежегодно фирма производит более 12 миллионов сцеплений для автомобилей и тракторов, 3 миллиона двухмассовых маховиков, 3 миллиона систем «Lock up». На сегодняшний день LuK имеет более 1 000 патентов на изобретения в области сцеплений. Компания осуществляет поставки на сборочные производства Daimler, Ford, GM,

*Сцепление – один из основных элементов трансмиссии современного автомобиля. По сути это силовая муфта, обеспечивающая передачу крутящего момента от двигателя к коробке передач посредством сил трения, гидродинамических сил или электромагнитного поля.*

Volvo, Jaguar, BMW, Rover, PSA, Nissan, Renault, Fiat и другие.

Продукция, предназначенная для поставок на сборочные производства автомобильных заводов и их авторизованных сервисов, а также для независимого вторичного рынка, выпускается по единой технологии, сходит с одних и тех же конвейеров и имеет соответственно один уровень качества. Вся продукция подвергается 100% выходному контролю.

На протяжении последних 20 лет техника сцепления постоянно развивалась. Постепенно на смену рычажным сцеплениям с винтовыми пружинами пришли современные диафрагменные сцепления. Сцепления этой конструкции, в свою очередь, тоже улучшались благодаря постоянному совершенствованию гасителя крутильных колебаний ведомого диска и самой «корзины» сцепления.

Такие сцепления, обладающие свойством демпфирования вибрации, что в конечном итоге повышает комфортность, фирма LuK сегодня предлагает также и для легковых и коммерческих автомобилей российского производства. Это технология – до сих пор типичная исключительно для иномарок – теперь специально разработана и поставляется для автомобилей

ВАЗ всех моделей, включая серию 2110, ГАЗ – комплект сцепления для двигателя ЗМЗ 402, ведомый диск с демпфером холостого хода для дизельных двигателей ГАЗ-560 (STEYER) и ЗМЗ-514.10, УАЗ.

Каждый день заводы SACHS покидают 35 000 сцеплений и 16 000 муфт выключения сцепления в более чем 5 000 моделей. Вся продукция качества оригинала.

Срок службы отдельных компонентов сцепления сегодня практически одинаков. Поэтому оптимальным решением при замене сцепления, по мнению инженеров компании, являются комплекты сцеплений Sachs. Такой набор состоит из: диска сцепления, корзины сцепления, выжимного подшипника. Поставка производится в комплекте со специальной смазкой для монтажа.

Как одно из крупнейших предприятий по восстановлению сцеплений, SACHS обрабатывает более 2 миллионов сцеплений в год на специально оборудованных для этого заводах. По той же производственной технологии и с теми же критериями качества, как и при производстве каждого нового сцепления.

SACHS предлагает широкий ассортимент концентрических рабочих цилиндров (CSC –

Concentric Slave Cylinder) для грузовых автомобилей, автобусов и легковых автомобилей. Концентрический рабочий цилиндр (CSC) объединяет выжимной подшипник и рабочий цилиндр в единый блок. По сравнению с обычными механико-гидравлическими системами концентрический рабочий цилиндр (CSC) имеет явные преимущества по дизайну, конструкции, техобслуживанию и эксплуатации.

Кроме того, в ассортименте компании главные и рабочие цилиндры оригинального качества для моделей автомобилей Audi, Citroen, Peugeot, Porsche, Seat, Skoda und Volkswagen. Тросы сцепления для моделей Citroen, Fiat, Ford, Lancia, Opel/Vauxhall, Peugeot, Renault, Seat и Volkswagen.

Компания Valeo занимается производством сцеплений уже более 80 лет. Детали и комплекты Valeo производятся на 12 предприятиях 4 континентов и продаются в 80 странах мира. По заявлению представителей компании, каждый второй в Европе и каждый третий автомобиль в мире оснащен сцеплением Valeo. Выпуская 1100 наименований комплектов и 700 наименований отдельных деталей (в том числе гидравлические ограничители хода и спортивные сцепления), Valeo продолжает разрабатывать

и расширять ассортимент продукции для легковых автомобилей, легких и тяжелых грузовых автомобилей, сельскохозяйственных тракторов. Подразделение Системы Трансмиссии производит системы сцепления целиком, комплекты сцепления для замены и отдельно все элементы.

Среди преимуществ продукции Valeo можно выделить уникальную упаковку с пленкой, предотвращающей перемещение деталей и защищающей их при транспортировке. А также наличие компакт-диска с инструкциями по установке, поэтапными фотографиями и схемами. Эту информацию дополняет программа диагностики и расчета цены.

Не так давно, но достаточно активно на рынок вошла новая марка сцеплений – Starco. Инициатором возникновения проекта стала инвестиционная компания Artiga (с 2010 года – Rumelia APS Group). В конце 2004 года отдел инвестиционного проектирования Artiga начал разрабатывать идею создания вертикально-интегрированного бизнес-проекта в промышленной сфере. Частью общей стратегии было создание сильного международного бренда. Поскольку к тому времени компания уже обладала богатым опытом реализации проектов в автомобильном секторе, было принято решение сосредоточиться на автомобильном aftermarket. Одним из наиболее перспективных направлений на нем было признано производство сцеплений для коммерческого транспорта. В ассортименте ведомые и нажимные диски, выжимные подшипники, комплекты сцеплений и пневмогидроусилители.

Комплекты сцепления занимают особое место в производственной программе Starco, являясь ключевой товарной линией проекта, насчитывающей более 2 000 оригинальных наименований. Комбинирование широкой линейки ведомых дисков с различными видами нажимных дисков и выжимных подшипников, позволяет Starco зачастую предлагать до 5–7 раз-



личных вариантов исполнения комплекта сцепления на одну и ту же модель автомобиля.

Флагманом линейки являются комплекты сцепления Starco High Torque Performance, предназначенные для установки на автомобили, которые работают в условиях, когда высокий крутящий момент – не единичный случай, а стандартный режим работы. В этих комплектах усиленную конструкцию имеют все три компонента: нажимной диск, ведомый диск и выжимной подшипник. Кроме того, характеристики дисков и подшипника подобраны таким образом, чтобы при их совместной работе соблюдался общий баланс распределения потока мощности. Это позволяет гарантировать наивысший ресурс как узла в целом, так и отдельных его элементов.

Комплекты сцеплений присутствуют и в линейке Finwhale. Для их производства используются легированную конструкционную и пружинную сталь, высокопрочный чугун и современные фрикционные материалы, не содержащие асбеста. В процессе производства все детали комплекта проходят несколько промежуточных проверок качества, а непосредственно перед отправкой комплекты подвергаются полному контролю качества на специальном оборудовании. Все стадии производства и все поставщики комплектующих изделий сертифицированы на соответствие требованиям стандарта ISO 9001.

Совсем недавно на российском рынке появились модернизированные комплекты сцепления Finwhale с улучшенными потребительскими свойствами. В этих комплектах используются фрикционные накладки ведомого диска из нового материала, который отличается повышенной износостойкостью и стабильностью характеристик как в холодном, так и в нагретом состоянии. Новые комплекты позволяют потребителю плавно трогаться с места, уверенно чувствовать себя в пробках, и при этом увеличить срок службы сцепления.

Отличить модернизированные комплекты сцепления можно по внешнему виду фрикционных накладок – в данном сцеплении накладки имеют темно-серый цвет.

В ассортименте Fenox муфты, диски, корзины, а также комплекты сцепления, включающие помимо перечисленных выше компонентов всю необходимую фурнитуру. По утверждению производителя, сцепление обладает длительным сроком эксплуатации при неизменных рабочих характеристиках, выдерживая до 12 000 оборотов двигателя в минуту. При использовании на автомобилях с форсированным двигателем, а также в экстремальных условиях вождения, сцепление Fenox отличается повышенным комфортом в момент начала движения и последующего переключения передач.

Для обеспечения длительной эксплуатации и комфорта вождения использованы следующие нововведения в диске сцепления Fenox: заклепки из красной меди для крепления фрикционных накладок на диски; медные волокна во фрикционных накладках для улучшения теплоотвода; графитовые волокна для улучшения фрикционных свойств; специальная термообработка нажимной пружины и диафрагмы; высокооточная балансировка; антикоррозионное покрытие; ступенчатая упругость диафрагменного устройства; канавки для вывода продуктов износа на поверхности фрикционных накладок.

Муфта выключения сцепления Fenox состоит из литого корпуса, упорного подшипника и фиксирующей пружины (выжимные подшипники в сборе). Особенностью муфты является использование высококачественного упорного подшипника, обеспечивающего длительный ресурс эксплуатации узла.

При производстве дисков сцепления ПО «Начало» используется оригинальную технологию изготовления ступицы методом торцевой раскатки. Это позволяет значительно улучшить прочностные характеристики и увеличить срок службы диска.



В ассортименте ПО «Начало» представлены диски для всей линейки автомобилей Волжского автомобильного завода и других марок российских автомобилей.

Основной деятельностью «АВТО ЛТД» является разработка и производство запасных частей для автомобилей Lada. Конструкторами компании была разработана и внедрена в производство совершенно новая модель комплекта сцепления с заведомо лучшими характеристиками при включении сцепления и при передаче крутящего момента. Благодаря многолетней исследовательской работе инженеров «АВТО ЛТД» конструкции ведомого и нажимного дисков претерпели некоторые изменения, основная суть которых сводится к следующему. В ведомом диске сцепления изменены вид и форма демпферной пластины. Что позволило значительно улучшить рабочие характеристики диска – сделать работу сцепления более мягким, исключить рывки и толчки при трогании автомобиля с места.

Диск сцепления нажимной был избавлен от пресловутого «паука» – фланца нажимной пружины. В конструкции применены новые, современные материалы, благодаря чему уменьшился вес изделия. Конечная балансировка сцепления на специализированном стенде доводит показатели работы данного узла до высшей отметки. Все эти новшества позволили значительно повысить надежность работы сцепления. Как следствие этого – более бережная эксплуатация трансмиссии, увеличение ресурса двигателя и срока службы автомобиля в целом. Более того, использование комплекта сцепления «ЛЮКС» даже прощает небольшие ошибки непотному водителю, когда автомобиль начинает движение.

Необходимо отметить, что «АВТО ЛТД» выпускает по отдельности диск сцепления ведомый «ЛЮКС» и диск сцепления нажимной «ЛЮКС», которые полностью совместимы с обычными дисками сцепления и могут устанавливаться на автомобиль без каких-либо доработок.

# Неубиваемые сцепления Starco

*Сцепления Starco неоднократно упоминались на страницах нашего журнала в обзорных статьях, исторических экскурсах, а также в многочисленных интервью с руководителями и пилотами гоночных команд, участвующих в самых разных автомобильных соревнованиях. Контекст, в котором они обычно упоминаются, будет понятен хотя бы из следующего факта: все чаще в наших интервью с людьми из абсолютно разных сфер деятельности, вместо официального «сцепления Starco» звучит «неубиваемые». С легкой руки гонщиков и техников это прилагательное прочно закрепилось за брендом и вошло в повседневную речь людей, далеких от автоспорта. Однако, несмотря на то, что в среде профессионалов Starco котируется исключительно высоко, сцепления по-прежнему недостаточно хорошо знакомы в масс-секторе. И хотя официальный дистрибьютор «неубиваемых» обещает уже этой осенью кардинальные перемены, мы решили не дожидаться осени и подготовили небольшую обзорную статью, рассказывающую о бренде.*

## Общая информация

Бренд Starco принадлежит балканскому холдингу Rumelia APS Group. Инженерно-технологические подразделения и сборочное производство находятся в Турции. В силу этих причин о Starco часто говорят как о турецком или балканском бренде. Однако это не совсем верно – правильнее говорить

о нем как о международном проекте, ведь помимо Rumelia APS Group, полноправными участниками проекта являются также компании из США, Болгарии и Испании.

Starco производит детали сцепления для легких и тяжелых грузовиков, легковых автомобилей, автобусов, тракторов и спецтехники. Основу ассор-

тимента составляют ведомые и нажимные диски, маховики, комплекты сцепления и пневмогидроусилители сцепления. Общее количество деталей сцепления, выпускаемых под брендом Starco, насчитывает порядка 7 000 оригинальных артикулов, более двух тысяч из которых – комплекты сцепления. Большая часть выпускаемой продукции находится в среднем ценовом диапазоне. В то же время качество изготовления и уровень применяемых конструкторских решений позволяют позиционировать Starco как бренд премиум-класса.

## Starco в России

Отдельные, небольшие партии сцеплений Starco поступали в Россию еще в 2007-м году. Тем не менее, только в 2008-м российский рынок по-настоящему привлек внимание головного офиса Rumelia APS Group. Постоянно растущий спрос на продукцию Starco обусловил решение об открытии торгового представительства в Москве и о полноценном выводе бренда на российский рынок.

Результатом стал тот факт, что если на начальном этапе в производственной программе Starco из российских марок фигурировали только экспортные модификации LADA (такие как Kalinka, Niva, Cevaro), то к концу 2011 года в каталоге насчитывалось уже одиннадцать автопроизводителей из России и стран СНГ. Практически половина марок из этого списка – грузовые автомобили. Именно в грузовом секторе российского рынка Starco стал первопроходцем – многие модели грузовиков российского производства имели сцепления рычажной конструкции, в то время как весь мир уже давно перешел на «диафрагму». Чтобы изменить существующее положение, большую часть российского грузового ассортимента приходилось разрабатывать с нуля. Так было и со сцеплениями Starco диафрагменной конструкции на «четырнадцатый» КамАЗ, которые стали настоящей сенсацией рынка – до тех пор в России не было ни одной по-настоящему удачной альтернативы традиционной рычажной конструкции.



### Линейка Ceramic

Однако настоящую славу в России, а также репутацию «неубиваемых», принесла Starco их линейка Ceramic. Все сцепления из этой линейки комплектуются ведомыми дисками с фрикционными накладками из металлокерамики. Starco первым изготовил успешный серийный образец «керамики» на Зил, КамАЗ и СуперМАЗ. Те, кто читал интервью с многократным чемпионом по автоспорту Сергеем Сафоновым, вспомнят, что именно на этом сцеплении он выигрывал все последние чемпионаты России в классе Т4-3. Что же касается СуперМаза – сцепление было изготовлено по просьбе гоночной команды МАЗ, участвующей в международных ралли-рейдах, и очень скоро получит боевое крещение.

О «керамике» вообще стоит упомянуть отдельно. Почувствовав конъюнктуру, вслед за «неубиваемыми», сцепления с металлокерамическими накладками стали делать все кому не лень. И вроде бы все, как у Starco, – даже марку производителя фрикционных накладок стараются скопировать, а нужный результат получить практически никому не удастся. У большинства таких сцеплений одна и та же беда: очень долго идет притирка ведомого и нажимного дисков, фрикционные накладки стираются неравномерно, а сцепление работает с большими вибрациями и повышенным шумом. Это в лучшем случае. В худшем же, особенно

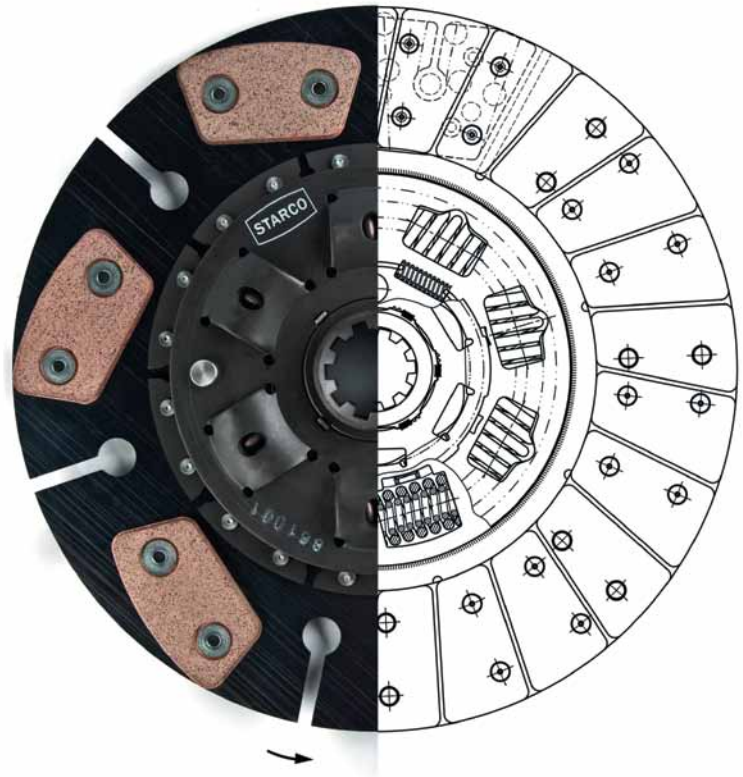
когда речь об откровенных подделках, – клиенту приходится менять маховик и ставить новое сцепление.

Благодаря опыту конструкторского состава и высочайшей технологической оснащенности производства, любое из сцеплений Starco Ceramic лишено указанных недостатков. Оно позволяет в полной мере насладиться достоинствами металлокерамики: неприхотливостью, высочайшим ресурсом, стойкостью к перегреву, попаданию масла и воздействию воды.

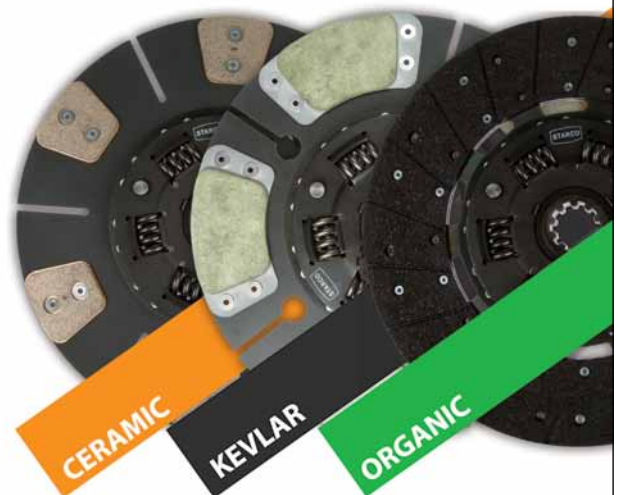
Совсем недавно Starco презентовало новинку: комплект SPK 22501/4SP. Это «керамика», предназначенная для установки на ВАЗ 2123 (Niva Chevrolet). Сцепление может также устанавливаться и на автомобили ВАЗ 2121, ВАЗ 21213 и ВАЗ 21214, но в этом случае требует обязательной установки маховика от ВАЗ 2123. По словам официального дистрибьютора «неубиваемых», они ожидают, что SPK 22501/4SP станет одной из самых востребованных позиций в российской линейке Starco и уж точно самой горячей новинкой лета. Во всяком случае, аналогов этому сцеплению в настоящее время не существует!

### Organic и Kevlar

Помимо звездной Starco Ceramic, у «неубиваемых» есть две другие, не менее любопытные линейки сцеплений: Starco Organic и Starco Kevlar. Мы обязательно расскажем о них в следующих выпусках журнала.



**starco**  
Die-hard clutches



ООО «Неубиваемые сцепления» - официальный дистрибьютор сцеплений Starco на территории России и стран СНГ:

+7 (499) **400-2333**, +7(495) **918-5400**

[www.starco-clutch.com](http://www.starco-clutch.com)

28/08/12 г.

КРОКУС ЭКСПО

МОСКВА

ОРГАНИЗАТОРЫ

Управление  
автобизнесом

АСА  
Автомобильная  
Сервисная  
Ассоциация

автосервис

Вся международная выставка  
ИНТЕРАВТО

ПАРТНЕР ПО СИБИРСКОМУ РЕГИОНУ

AUTOMEDIA  
Автобизнес  
pravotobiznes.ru

Первая, международная, независимая профессиональная награда на рынке поставок и брендов автосервисного оборудования в Российской Федерации.

# ЗОЛОТОЙ КЛЮЧ 2012

ЛУЧШИЙ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ автосервисного оборудования	ШИНОМОНТАЖНО-БАЛАНСИРОВОЧНОЕ оборудование года	СВАРОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ГОДА.	ЛУЧШАЯ СИСТЕМА для отвода выхлопных газов	Инновационное РЕШЕНИЕ ГОДА	РУЧНОЙ инструмент года
ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ оборудование года	Пневматический и ЭЛЕКТРОИНСТРУМЕНТ ГОДА	ГИДРАВЛИЧЕСКОЕ оборудование года	Мебель для автосервисов и СКЛАДСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ГОДА		КОМПРЕССОРНОЕ оборудование года
ОКРАСОЧНО-СУШИТЕЛЬНОЕ оборудование года	ПОДЪЕМНОЕ оборудование года.	Стенд года Для ПРАВКИ КУЗОВОВ.		Стенд СХОД-РАЗВАЛА года.	КРАСКОПУЛЬТ ГОДА (окрасочный пистолет и аэрограф)



СПОНСОР:

**SB SANGSIN BRAKE**

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:



**GROUPAUTO**  
Russia

ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПАРТНЕРЫ:

**КУЗОВ**

**Автобизнес**  
Маркетинговый автомобильный журнал

NAPI  
Russian  
Automotive  
Market  
Research

**АВТО** НОВОСТИ  
**БИЗНЕСА**

**Автосервис**

[www.manager-auto.org](http://www.manager-auto.org)

## СОТРУДНИКИ CONTINENTAL СЭКОНОМИЛИ БОЛЕЕ 120 МЛН ЕВРО КОМПАНИИ

# Continental

Предложив более 300 идей, сотрудники Continental из 126 отделений по всему миру помогли повысить эффективность и финансовое состояние концерна в 2011 году. Общая экономия составила 120 млн. евро. «По сравнению с прошлым годом, количество представленных идей увеличилось на 3 %, а чистые сбережения в целом выросли на 22 %, – комментирует директор по трудовым отношениям компании Continental Элке Штратман. – В частности, культура менеджмента и ценностей в компании является показателем успеха и свидетельствует о сильной приверженности сотрудников к деятельности компании и к системе управления идеями».

Программа Continental Idea Management, запущенная в 1930 году, позволяет рядовым сотрудникам вносить предложения, касающиеся улучшения работы концерна. В программе принимают участие подразделения компании по всему миру. Победителем становится отдел, набравший наибольший балл. Он складывается из количества сотрудников, принявших участие в программе, воплощенных идей и наиболее существенной суммы чистых сбережений. «Управление идеями – это контролируемый процесс. С его помощью мы активно стимулируем деятельность наших сотрудников и их творческий потенциал», – поясняет глава программы Маттиас Нерхоф. – При этом основной акцент делается не на снижении себестоимости. Идеи, предложенные сотрудниками, позволяют оптимизировать процессы и улучшать качество, равно как и повышать уровень защиты окружающей среды, производственной гигиены и безопасности. Более того, мы повышаем мотивацию и саморазвитие наших сотрудников, при этом укрепляя их приверженность к компании».

Из всех подразделений по всему миру лидером вновь оказалось отделение в Южной Корее. Порядка 730 его сотрудников предложили более 33 000 идей, которые были успешно реализованы. Это соответствует 46 воплощенным идеям на одного сотрудника из расчета 100% участия сотрудников. На втором месте снова оказался завод в испанском городе Руби. Здесь на одного человека пришлось 60 идей, 90 % из которых были воплощены в жизнь. На третьем месте – завод в Гвадалахаре, Мексика.

В Германии согласно подсчетам за 2011 год экономия составила 21 млн. евро. Лидером стало отделение в Регенсбурге: из расчета участия 95 % сотрудников на каждого пришлось 4 идеи. Второе место по Германии занял завод в Родинге (Бавария). Его результат – 68 % участников и 3 идеи на одного сотрудника. На третьем месте – отделение Рейнбеллен (Гессе).

В мае 2012 года институт менеджмента Германии присудил отделениям компании Continental в Германии почетное третье место в номинации «Лучшая программа управления идеями 2011 года в категории поставщики авто-мотопродукции со штатом более 5 тысяч сотрудников». «Это очередное признание нашей программы означает, что мы в состоянии удержать свои позиции», – говорит г-н Нерхоф. – Однако это также говорит о том, что нам есть, к чему стремиться».

КОНВЕЙЕРНЫЕ ПОСТАВКИ ПРОДУКЦИИ ИЗГОТОВИТЕЛЯ НА ПРЕДПРИЯТИЯ РОССИЙСКОГО АВТОПРОМА

# FORWARD

## КАЧЕСТВО - ВЫШЕ ЦЕНЫ!



Россия, Челябинская обл., г. Миасс,  
Тургорякское шоссе, 11/58  
тел.: 8 (3513) 54-35-91,  
e-mail: ooo\_nadegdaslava@mail.ru



## АВТОКЭМП ВСЁ ДЛЯ ВАШЕГО АВТО

сеть магазинов КЭМП-103 в Москве  
и Московской области

г.Москва, ул. Мневники, 16 м.....(499)192-53-33  
г.Москва, ул. Южнопортовая, 22 .....(495)926-81-80  
г.Москва, Нагатинская наб., 8 м.....(495)647-78-99  
г.Москва, ул. Петрозаводская, 34 .....(495)956-49-12  
г.Щелково, Пролетарский пр-т, 10 .....(495)981-11-22  
Подольский р-н, с. Покров, д. 150, стр. 2.....(495)926-22-22  
г.Дубна, Дмитровское ш., 2а.....(499)657-98-66  
г.Ступино, ул. Службина, 18.....(49664)2-42-73  
г.Наро-Фоминск, ул. Московская, 10.....(916)240-77-45  
г.Чехов, Симферопольское ш., вл.9, стр. 1....(495)287-30-27  
г.Бронницы, ул. Льва Толстого, 9.....(49646)6-81-28  
г.Воскресенск, ул. Горького, 33.....(49644)9-50-41  
г.Сергиев Посад, ул. Кооперативная, 2.....(49654)9-00-19  
г. Химки, Молодежный пр-д.....(495)984-07-93  
г.Коломна, ул. Ленина, 92.....(496)619-29-27

единая справочная: (495) 926-2222, 996-0000  
www.kemp103.ru

## КОРЕАНА<sup>TM</sup>



### ЗАПЧАСТИ

ОПТ ОРИГИНАЛ

РОЗНИЦА НЕОРИГИНАЛ

ЗАКАЗ ДОСТАВКА

zakaz@mskkoreana.ru



8-800-555-07-07 www.mskkoreana.ru

### ЗАВОД CONTINENTAL В КАЛУГЕ: СТРОИТЕЛЬСТВО ИДЕТ ПО ПЛАНУ

Чуть более полугода назад мы писали о закладке первого камня в строительство предприятия. И вот первый корпус завода Continental в Калуге подведен под крышу

Как сообщает пресс-служба российского представительства Continental, руководство концерна планирует построить завод с нуля менее чем за два года, поскольку предприятие должно заработать к концу 2013 г. На сегодняшний день все необходимые работы ведутся в соответствии с графиком.

Ранее немецкий шинный концерн объявлял о стратегии расширения производства по всему миру. Согласно данной концепции только в текущем году глобальные инвестиции превысят 2 млрд. евро. В рамках этой стратегии и строится собственный завод в России. В строительство завода в Калуге Continental вложит 240 млн. евро. Планируется, что после запуска предприятие будет производить около 4 млн. шин в год, а впоследствии производственная мощность возрастет до выпуска 16 млн. шин в год. Старт производства намечен на октябрь будущего года.



### КИТАЙСКИЕ ШИНЫ БУДУТ ВЫПУСКАТЬ В РОССИИ



Компания Triangle Group (Китай) специализируется на производстве автомобильных шин. В ближайших планах компании построить шинный завод на территории России. Производственный комплекс мощностью около 5 млн. шин ежегодно, скорее всего, будет размещен в Башкирии.

Общий объем планируемых инвестиций – около 250 млн. евро.

В первое время завод Triangle будет выпускать шины для легкового транспорта. Основными потребителями продукции будущего предприятия станут китайские автопроизводители, а также ряд российских предприятий. В частности, «Группа ГАЗ».

Компания Triangle Group была основана в 1976 году. На сегодняшний день компанией выпускается более 700 типов радиальных шин в 160 размерах. Ежегодный объем производства компании превышает 10 млн. шин.

Понятно, что в настоящее время позиция Triangle в России не являются лидирующими. За 2011 год китайцам удалось реализовать в нашей стране менее 400 тысяч шин. При этом, менее 120 тысяч из них предназначены для легковых авто. Однако, в текущем году ситуация несколько улучшилась: только за первый квартал 2012 года компания продала 180 тысяч шин.

Как известно, в России функционирует ряд шинных заводов ведущих иностранных брендов, таких как Nokian Tyres, Michelin и Yokohama. Кроме того, некоторые другие лидеры шинного производства также планируют открыть собственные заводы на российской территории.

## НОВОСТИ ОТ КОМПАНИИ HELLA



В июле 2012 года один из ведущих мировых производителей автокомпонентов компания HELLA выпустила на рынок линейку универсальных бескаркасных щеток стеклоочистителей под названием Dyna Blade, предназначенных для легковых автомобилей.

Новые универсальные бескаркасные щетки компании HELLA обладают оптимальной конструкцией и увеличенным сроком эксплуатации. Специальным образом изогнутые пружинные пластинки щеток обеспечивают равномерное распределение силы прижима по всему лобовому стеклу, что гарантирует минимальный износ и оптимальный результат очищения. А отсутствие металлических деталей на поверхности и аэродинамическая форма предохраняют стеклоочистители от обледенения в зимний период. Данные щетки предлагаются в 16 типоразмерах и поставляются в одиночном исполнении, что позволяет, при необходимости, произвести замену только одной щетки.

В комплект щеток Dyna Blades входит штатный адаптер и дополнительные мини-адаптеры для различных вариантов крепления, что позволяет устанавливать щетки как на старые, так и на новые модели автомобилей. В общей сложности, новые универсальные бескаркасные щетки стеклоочистителей могут устанавливаться на 98 % существующих автомобилей на рынке.

Параллельно с выпуском линейки универсальных бескаркасных щеток Dyna Blades компания HELLA обновила линейку универсальных каркасных щеток,

которые подходят как для легкового, так и грузового транспорта. Данные щетки также поставляются в комплекте с адаптерами, которые обеспечивают легкость установки щеток на транспортное средство.

На все виды щеток стеклоочистителей компании HELLA наносится специальное графитовое покрытие, которое значительно снижает количество разводов, тем самым, повышая видимость. А индивидуальный защитный чехол предохраняет их от повреждений. Какой бы тип щеток компании HELLA вы бы не выбрали, высокое качество и надежность вам гарантированы!

Ориентировочная розничная цена на новую бескаркасную щетку Dyna Blades – 490 руб. за штуку.



Производство и реализация  
Автономные подогреватели  
Воздушные отопители  
Электронасосы

105187, Москва,  
ул. Кирпичная д. 39/41  
тел./факс: (495) 662-94-31  
тел.: (495) 365-45-38  
[www.pramotronic.ru](http://www.pramotronic.ru)  
e-mail: info@pramotronic.ru



**ПРАМОТРОНИК**  
единство тепла и холода

Радиаторы  
Охладители



ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ

Уважаемые коллеги!  
Приглашаем Вас посетить  
наши стенды на выставках  
"Automechanika Moscow  
powered by MIMS 2012"  
в павильоне 2, зал 2,  
стенд С609  
и  
"Интеравто 2012"  
в павильоне 1, зал 4,  
стенд M070

**VGW**

КОЛДИНГ  
**ГУДВИЛ**  
НАМ  
*20 лет*

с 1 августа  
по 30 сентября

**-20%**

**СКИДКА**  
на все запчасти



**ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ**

для американских  
и европейских грузовиков

**РАЗБОРКА**

американских  
грузовиков

**-20%**

Санкт-Петербург, Пушкин  
ул. Автомобильная, д.4, лит. А3  
(812) 322-65-00 многоканальный  
Запчасти в Москве:  
(495) 514-67-89, 8-901-518-38-38

[www.truck.ru](http://www.truck.ru)  
[www.gwparts.ru](http://www.gwparts.ru)  
интернет-магазин  
[shop.truck.ru](http://shop.truck.ru)

## FENOX RACING TEAM ПРОДОЛЖАЕТ ПОБЕДНОЕ ДВИЖЕНИЕ!



FENOX Racing Team последовательна в своих планах. Как и было обещано, после успешного выступления на этапе Кубка Украины по ШКГ победное шествие команды было продолжено и на первом этапе Чемпионата Украины по кольцевым гонкам, который прошел 21–22 июля на Киевском аэродроме «Чайка». В этот раз в состав команды вошли Сергей Юнашев, Сергей Бородин и Александр Гальвес, которые боролись за призовые места сразу в двух классах – «Лада1600» и «Лада1500». При этом, что очень важно, каждый из пилотов сделал свой вклад в субботнюю и воскресную победы в командном зачете.

Стоит отметить, что самым массовым был заезд «Лада1500», собравший на старте почти два десятка автомобилистов. Но и борьба в этом классе

была самой напряженной. Поэтому еще приятнее то, что в оба дня Чемпионата победу в классе праздновал Сергей Юнашев, каждый раз не давая ни единого шанса своим соперникам. Эти победы и стали залогом для получения командного золота. Дополнили успех FENOX Racing Team восьмое место Сергея Бородина в субботнем этапе, а также четвертое место, полученное Александром Гальвесом в заезде «Лада 1600» в первый день, и бронза – во второй.

Кроме того, по словам пилотов команды, победа стала возможной еще и благодаря качественным техническим узлам гоночных автомобилей, таким как трансмиссия, подвеска и тормозная система, которые были предоставлены компанией FENOX. Безотказная работа этих важных

узлов очень помогла, особенно учитывая то, что гонки проходили на не совсем сухой трассе вследствие периодического дождя во время 1-го этапа Чемпионата.

К слову, о напряжении, которое присутствовало на киевской «Чайке», красноречиво свидетельствует и тот факт, что в командном зачете FENOX Racing Team выиграла у своих соперников с перевесом в одно очко!

Для полноты картины остается только добавить, что Сергей Юнашев стал чемпионом еще в зачете класса «Лада1600». И в субботу, и в воскресенье лидеру команды FENOX Racing Team серьезное сопротивление оказал опытный и невероятно быстрый Руслан Серов, но все-таки две гонки выиграл Сергей, пополнив дополнительные медалями общекомандную копилку.

## АВТОВАЗ И BOSCH: ПЕРСПЕКТИВНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО



**BOSCH**



В середине июля президент АВТОВАЗ Игорь Комаров и член правления Robert Bosch GmbH Петер Тиrolлер подписали протокол о техническом сотрудничестве сроком на пять лет (до 2017 г.). Исходя из существующей программы развития до 2020 г., АВТОВАЗ в тесном сотрудничестве с Bosch будут осваивать новые компоненты, отвечающие за надежность, безопасность и экологичность автомобилей.

Среди направлений совместной работы стороны рассматривают адаптацию антиблокировочной тормозной системы и системы курсовой устойчивости на всей линейке Lada. Продолжится разработка, испытания и инженерное сопровождение систем управления двигателем для достижения будущих норм токсичности и требований по выбросу CO<sub>2</sub>.

В качестве перспективного направления предполагается проводить работы в области электрификации автомобилей Lada, возможно внедрение гибридной и электрической силовой установок. АВТОВАЗ и Robert Bosch планируют совместно определить эффективность применения применений системы «Старт-стоп».

Протокол предусматривает взаимную поддержку в выборе возможных вариантов локализации производства компонентов Bosch в России.

«В Тольятти приходят мировые лидеры с современными технологиями – наши автомобили становятся качественнее, появляются новые рабочие места», – отметил в ходе переговоров Игорь Комаров.

В свою очередь, Петер Тиrolлер подчеркнул значение долгосрочных отношений с руководством АВТОВАЗа, которые, по его словам, создают стабильную базу для дальнейшего развития локального производства автомобильных комплектующих в России.



современные технологии для оптимальной работы

# ВАУТЛЕР®

ДЕТАЛИ ВАШЕГО АВТОМОБИЛЯ



107150, Москва, ул. 4-я Гражданская, 33/1  
 тел./факс: (499)169-30-50, 169-30-41  
 www.bautler.ru e-mail: bautler@bautler.ru

**ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ**

## НАШИ ДИСТРИБЬЮТОРЫ:

### г. Москва

ООО «ТД Вармус»  
 Тел./факс: (499)160-58-56, 418-00-94  
 e-mail: varmus@varmus.ru  
 ООО «ПАСКЕР ЛТД»  
 Тел./факс: (495) 961-33-88  
 (многоканальный)  
 www.pasker.ru  
 e-mail: sale@pasker.ru, trade@pasker.ru  
 ООО «АвтоПромЦентр»  
 Тел.: (495)925-72-13  
 e-mail: knevzorov@gmail.com

### г. Волжский

ООО «Автоком»  
 Тел./факс: (8443) 21-56-23  
 e-mail: avtopan-mt@yandex.ru

### г. Воронеж

ООО «Авто ПАСКЕР 36»  
 Тел./факс: (4732) 39-41-70(74) т. 39-44-76  
 www.pasker36.ru  
 e-mail: kea@pasker36.ru

### ООО «Троя»

Тел./факс: (4732) 47-24-86, 56-79-82  
 www.troyavoronezh.ru  
 e-mail: troya06@inbox.ru

### г. Краснодар

ООО «Компания «Подшипник Юг»  
 Тел./факс: (861) 231-26-61, 231-26-62  
 www.podshipnikug.ru  
 e-mail: podshipnikug@list.ru

### г. Нижний Новгород

ООО «Авто ПАСКЕР 52»  
 Тел./факс: (831) 462-87-62, 463-97-56  
 www.pasker52.ru  
 e-mail: manager@pasker52.ru

### г. Ростов-на-Дону

ООО «Компания «Подшипник Юг»  
 Тел./факс: (863) 206-15-05, 206-15-06  
 www.podshipnikug.ru  
 e-mail: podshipnikug@aaanet.ru

### г. Новосибирск

ООО «РегионАвтоДеталь»  
 Тел./факс: (383) 200-08-80, 260-74-55  
 e-mail: regionauto@mail.ru,  
 agatauto@mail.ru

### г. Уфа

ООО «ТД АГИДЕЛЬ-АВТО» (ОПТ)  
 Тел./факс: (347) 240-02-11, 260-55-99,  
 240-02-00, 260-72-67, 260-55-99,  
 291-21-01, 291-21-02  
 www.agdl.ru

### г. Берёзовский, Свердловская обл.

ИП Лопаев А.В. «Планета Авто»  
 Тел./факс: (343) 345-08-80,  
 345-08-88, 345-08-82  
 www.planetavto.ru  
 e-mail: info@planetavto.ru

**ПРИГЛАШАЕМ ПОСЕТИТЬ НАШ СТЕНД М740 (1 ПАВИЛЬОН, ЗАЛ 4)  
 НА 8-ОЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ВЫСТАВКЕ «ИНТЕРАВТО» С 28 ПО 31 АВГУСТА 2012 Г.  
 В МВЦ «КРОКУС ЭКСПО» Г. МОСКВА**



# Автокомпоненты. В преддверии ВТО

**Константин Занурдаев**

*В Российской столице состоялась V Московский международный форум «АВТОКОМПОНЕНТЫ 2012», на котором обсуждалось состояние отечественного рынка и готовность отрасли к фактически свершившемуся вступлению страны во Всемирную Торговую Организацию.*

Главную направленность форума «АВТОКОМПОНЕНТЫ 2012», организованного 11 июля 2012 года ОАО «АСМ-холдинг», Объединением автопроизводителей России и издательским домом «Макс Медиа», задал первый из выступавших, заместитель генерального директора НАМИ по научной работе Анатолий Эйдинов. По его словам, около 80 % автокомпонентной отрасли страны сейчас находится на грани банкротства, поскольку с каждым годом все больше

комплектующих для работающих в России автомобильных заводов поступает из-за рубежа. А раз так, то огромные средства, которые могли бы остаться в распоряжении отечественных машиностроителей, по сути, уходят из России. Фактически состоявшееся вступление страны в ВТО только усилит данный процесс и, судя по мнению большинства собравшихся, еще более усугубит положение отечественных производителей автокомпонентов.

О существующем в рамках ВТО техническом регулировании участникам форума рассказала начальник отдела нетарифных мер Департамента торговых переговоров Минэкономразвития России Наталья Суворина, но ее выступление, к сожалению, не дало четкого ответа на главный вопрос аудитории форума: на что российские производители автокомпонентов могут рассчитывать в качестве компенсации снижению таможенных барьеров?

Управляющий партнер ЗАО «Промышленная консалтинговая компания» Тимур Хубаев констатировал, что созданные на территории страны автоборочные заводы ведущих зарубежных автопроизводителей за несколько прошедших лет, к сожалению, так и не дали толчок к полномасштабному созданию в России новых мощностей по производству автокомпонентов, а потому призвал государство взять под строжайший контроль выполнение упомянутыми автопроизводителями оговоренных темпов локализации вплоть до введения института специальных уполномоченных и неотвратимого разрыва соглашений, если условия по локализации оказались не выполнены.

Экономическая нецелесообразность – только одна из причин, по которой многие из мировых производителей автокомпонентов не стремятся разворачивать их выпуск в

России. Директор департамента по сервису, закупкам и инженерному центру ООО «ЦФ КАМА» Лорен Кристофер Дрейер в качестве серьезных сдерживающих факторов называет неготовность российских партнеров инвестировать в приобретение технологий и оборудования для выпуска продукции в соответствии со стандартами западных компаний, а также их неспособность реально оценить необходимые затраты и реальность заявляемых сроков, что уже неоднократно создавало для «ЦФ КАМА» серьезные проблемы. Чтобы их избежать, г-н Дрейер предложил, во-первых, уменьшить пошлины на ввозимые из-за рубежа сталь и компоненты для производства трансмиссий, а во-вторых, снизить требования по их локализации с 45 до 30 %.

Слабое присутствие в стране иностранных производителей автокомпонентов не дает дополнительных конкурентных козырей их российским колле-



гам. Потому что построенные у нас зарубежные автосборочные заводы нацелены на сотрудничество исключительно со всемирно известными поставщиками – между ними давно заключены обоюдывыгодные контракты, распространяемые на все страны, где производятся автомобили. Одно из подтверждений тому – выступление на форуме Ильдара Урманова, директора по продвижению продукции и корпоративным коммуникациям ЗАО «Вольво Восток»: среди обозначенных целей закупок представляемого им всемирно известного изготовителя тяжелых грузовиков, автобусов и спецтехники были и такие пункты, как «упор на взаимодействие с мировыми лидерами по компонентам» и «больше бизнеса с меньшим количеством поставщиков». Бесспорно, подобный подход повышает конкурентоспособ-

ность Volvo как производителя, но резко сужает возможности для партнерства с российскими предприятиями, подавляющее большинство которых не имеют «мирового» статуса.

С подобными проблемами напрямую столкнулись ООО «Экоальянс» и группа «КОМ».

По словам директора «Экоальянса» Сергея Морозова, выпускаемые компанией катализаторы, ни в чем не уступающие лучшим мировым образцам, не попадают на конвейеры построенных в России заводов зарубежных автопроизводителей только из-за своего чисто российского бренда, не связанного ни с одним из общемировых производителей, которым и отдается предпочтение.

Об этом же говорил и председатель совета директоров группы компаний «КОМ» Василий Маньковский: находясь по своим конструкторско-экс-

плуатационным качествам на современном уровне, выпускаемые его предприятием агрегаты трансмиссии вытесняются зарубежными аналогами из-за того, что традиционные российские заказчики, замещаая на конвейере технику собственной разработки техникой своих иностранных партнеров, вынуждены комплектовать ее исключительно компонентами известных мировых брендов. Новые разработки у группы «КОМ» есть, но, чтобы инвестировать в их производство, компании нужно понимать, насколько они будут востребованы. А для этого должна быть выстроена четкая государственная политика – воплощение подобных проектов в жизнь труднореализуемо без принятия государством внятной стратегии развития отечественной компонентной отрасли и мер по ее поддержке.

**АЛЕКСАНДР КОВРИГИН,**  
заместитель генерального  
директора ОАО «АСМ-холдинг»,  
заслуженный экономист России:



– Производство автокомпонентов – это фундамент автомобильной промышленности. К сожалению, иностранные компании, организовавшие у нас свои автосборочные предприятия, несмотря на определенные обязательства по локализации по-прежнему предпочитают завозить комплектующие из-за рубежа. Более того, следом за ними на закупку зарубежных комплектующих стали постепенно переходить и отечественные автозаводы. То есть вместо локализации производства мы, по сути, получаем его разлокализацию!

Но еще хуже, что даже если на место обанкроченного отечественного производителя комплектующих приходит иностранная компания, ей, также как и зарубежным автосборочным заводам, не требуются российские инженеры и конструкторы – вся продукция спроектирована за границей. Поэтому мало того, что за все годы действия в стране иностранных производителей автомобилей ими созданы в общей сложности не более 32 тысяч рабочих мест при практически одновременной потере миллионов рабочих мест на заводах нашего традиционного автопрома, так еще и не найдя применения своим силам из страны вынуждены уезжать самые умные и талантливые молодые специалисты!



Хубаев Т. Б.



Руденко В. И.



Суворина Н. Н.



Арабаджи Т. В.

О непоследовательной государственной политике в области автопромышленности говорил в своем выступлении и Владимир Руденко (ООО «Силовые агрегаты – Группа ГАЗ»): из-за переноса в самый последний момент введения в стране экологического стандарта Евро-4 фактически в течение целого года простаивает построенный в Ярославле новейший моторный завод, продукция которого по стоимости просто не в состоянии конкурировать с сохраненными в производстве менее дорогими двигателями стандарта Евро-3. То есть государство не только не создает благоприятных условий для производителей автокомпонентов, но еще и усугубляет ситуацию, на ходу меняя им же самим установленные «правила игры».

Одним словом, отечественные производители автокомпонентов сегодня оказались по сути в экстремальных условиях: с одной стороны вступление в ВТО усиливает и без того немаленький прессинг со стороны зарубежных конкурентов, с другой – ситуацию усугубляет практически полное безразличие к судьбе отечественной автокомпонентной отрасли со стороны государства. Тем не менее, формирование единой позиции всех участников российского автокомпонентного рынка вполне способно подтолкнуть решение накопившихся проблем, и состоявшийся форум – один из реальных шагов, сделанных в этом направлении.

Резюмируя мнения участников, организаторы форума сформировали перечень наиболее актуальных и действенных мер, воплощение которых в жизнь позволит не только сохранить в стране производство автокомпонентов, но и стимулировать его развитие. Среди таких мер наиболее действенными видятся следующие:

1. Ревизия всех предприятий машиностроительного комплекса вне зависимости от формы их собственности для создания объективной картины происходящих в автомобилестроении процессов.

2. Выделение отечественным предприятиям на 7-летний период квот на поставку своей продукции, что позволит исключить во взаимоотношениях производителей и потребителей различные «политические» и «конъюнктурные» моменты.

3. Разработка государственной программы содействия отечественным машиностроительным предприятиям в реализации их продукции с высокой добавленной стоимостью. Такая программа, в частности, должна включать:

3.1. Снижение ЕСН до 26 % и НДС до 12 % для предприятий, выпускающих продукцию глубокого передела. Государство от этого не потеряет а, скорее, приобретет: повышение покупательной способности населения вследствие уменьшения двух упомянутых налогов даст дополнительный импульс развитию сферы услуг, частному строительству, сельскому хозяйству и многим другим секторам экономики.

3.2. Предоставление льгот по налогу на прибыль, инвестируемую в развитие – уже в близкой перспективе подобный шаг позволит создать новые рабочие места, расширить налогооблагаемую базу, увеличить объемы выпуска современной конкурентоспособной продукции.

3.3. Создание механизма кредитования проектов с длительным сроком окупаемости (более пяти лет), чтобы обеспечить инвестиции со стороны как отечественных, так и зарубежных инвесторов. Подобный шаг необходим для развития автомобилестроения как стратегической отрасли, от которой напрямую зависит безопасность страны.

3.4. Предоставление гарантий по кредитам и субсидирование процентных ставок: поскольку у многих машиностроительных предприятий часто нет ни устраивающего банки залога, ни возможности выплачивать проценты по кредитам на уровне 15–20 % – было бы целесообразно субсидировать хотя бы половину от выплачиваемых по процентам сумм.

3.5. Субсидирование лизинга оборудования: срок окупаемости оборудования у машиностроительных предприятий, как правило, больше срока, на который оно предоставляется в лизинг.

3.6. Субсидирование или освобождение от таможенных пошлин и НДС импортируемого оборудования, не выпускаемого в России или превосходящего отечественные аналоги – его поставки отечественным машиностроителям станут залогом выпуска ими современной и конкурентоспособной продукции.

3.7. Субсидирование подготовки кадров. Инвестировать в подготовку или переподготовку специалистов в соотношении 50:50, государство ничего не теряет, потому что даже при переходе с одного места работы на другое они продолжают производить продукцию, получать зарплату и платить налоги.

4. Разработка механизма по оказанию помощи машиностроительным предприятиям в создании инфраструктуры.

5. Регламентирование роста тарифов на услуги естественных монополий.

6. Обеспечение выполнения обязательств действующих в стране зарубежных производителей по локализации производства автомобильных компонентов: жесткий контроль за соблюдением условий по локализации, прописанных в 166-м Постановлении, способен стимулировать создание от пяти до семи миллионов рабочих мест!

7. Изыскание необходимых денежных средств для реализации предложенных мер, в том числе, за счет перераспределения небольшой части доходов от сырьевых отраслей экономики.

Организаторы форума вышли с ходатайством о включении вышеперечисленных предложений участников Форума в специальную Программу Министерства промышленности и торговли России по развитию и поддержке производителей автокомпонентов, которые не смогли попасть в списки поставщиков отечественных и мировых автопроизводителей.



Белогуб А. В.



Дрейер Л. Н.



Зйдинов А. А.

# ИЗВЛЕКИ ИЗ НАДЕЖНОСТИ МАКСИМУМ

*В прошлом номере нашего журнала мы рассказали Вам, о новинке российского рынка автозапчастей – ТМ DEXTRIM. В этой статье мы хотим более подробно поговорить об ассортименте, поставляемом под этой маркой. Для этого мы встретились с генеральным директором компании «Корн-Асто» ВАСИЛЬЕВОЙ АННОЙ и руководителем отдела закупок АНДРЕЕВОЙ ИРИНОЙ.*



**Генеральный директор компании «Корн-Асто» – Васильева Анна**



**Руководитель отдела закупок компании «Корн-Асто» – Андреева Ирина**

**Андреева Ирина:** Ассортимент торговой марки DEXTRIM включает в себя все основные группы товаров необходимые каждому автоводителю при плановом техническом обслуживании. А именно – полный набор фильтров: масляные, воздушные, салонные и топливные, а также тормозные колодки. Среди фильтров на первом месте стоят, конечно же, масляные, которые защищают «сердце» автомобиля – его двигатель от преждевременного износа. Преимущество масляных фильтров DEXTRIM заключается в том, что они обладают повышенной механической, термической и химической устойчивостью корпуса и фильтрующего элемента, которая обеспечивает их безопасную и безотказную работу в течение всего срока службы. Результаты многочисленных испытаний доказывают, что гарантированный ресурс масляных фильтров DEXTRIM составляет не менее 40 тысяч впрысков. Многоступенчатая система контроля качества, действующая на заводе, гарантирует абсолютную герметичность и «отцентровку» корпуса. Геометрические размеры фильтров в точности соответствуют спецификациям производителей автомобилей.

Васильева Анна: Наши заводы имеют собственные лаборатории, оснащенные самыми современными испытательными стендами. Прежде чем составляющие фильтра DEXTRIM попадают на сборочный конвейер, все элемен-

ты проходят свой этап контроля качества. КАЖДАЯ крышка фильтра проходит тест на «отцентровку». КАЖДАЯ прокладка проверяется на целостность, наличие трещин, зазубрин и других дефектов. По окончании сборки КАЖДЫЙ фильтр проходит проверку на герметичность под давлением в емкости с агрессивной средой. Кроме того, каждый тысячный фильтр отправляется в лабораторию для ресурсных испытаний. Все это позволяет нам с уверенностью говорить о высоком качестве и надежности масляных фильтров DEXTRIM.

**Андреева Ирина.** Предлагаемые нами салонные и воздушные фильтры удаляют порядка 99,8 % загрязнений, в том числе, размеры которых не превышают пары микрон, при этом, не теряя своей пропускной способности. Качеству фильтрующего материала мы уделяем особое внимание. Наши фильтры выгодно отличаются повышенной устойчивостью к влаге и прочностью фильтрующего материала, сохраняющего целостность при высокой пульсации воздуха.

Выдерживая стандарты производителей автомобилей, мы гарантируем точное прилегание фильтра к месту его установки, и, конечно же, используем материалы с активированным углем там, где это предусмотрено.

**Васильева Анна:** Современный двигатель – тонко настроенный, технически сложный механизм, и он требует определенной величины воздушного

потока при заданной скорости движения воздуха для обогащения топливной смеси. Отклонение от нормативов влечет за собой преждевременный износ двигателя. На нашем производстве установлено специальное оборудование, на котором полную проверку по всем вышеуказанным параметрам проходит каждый тысячный фильтр. Поэтому при использовании наших воздушных фильтров соотношение компонентов топливной смеси остается стабильным на протяжении всего срока службы.

**Андреева Ирина:** Говоря о топливных фильтрах DEXTRIM, необходимо отметить, что благодаря многократным исследованиям нам удалось значительно улучшить такие показатели, как ритмичность подачи топлива, позволяющую компенсировать скачки давления в топливной системе, и высокую степень очистки топлива при малом гидродинамическом сопротивлении. Те фильтры, в которых предусмотрены регулировка давления подачи, а также отвод избыточного топлива, снабжены специальными клапанами.

Особое внимание в товарной линейке DEXTRIM следует уделить тормозным колодкам. Все знают, что от работы тормозной системы зависит безопасность движения, а подчас и человеческая жизнь. Известно, что тормозные колодки работают в очень жестких условиях: постоянные перепады температуры и влажности, абразивная пыль,

дорожная грязь, перегревы при экстренном торможении и на спуске, обледенение. Эти и огромное количество других факторов предъявляют определенные требования свойствам полимерного композита. Фрикционный материал – главный компонент, отвечающий за работу колодок, имеет состав, специально разработанный DEXTRIM с учетом климатических особенностей России, и соответствует потребностям отечественных автолюбителей. В отличие от других производителей, которые поставляют в комплекте с колодками специальный состав-смазку, облегчающий начальную притирку, в колодках Dextrim на поверхность фрикционного материала уже нанесен дополнительный слой, обеспечивающий ускоренный процесс адаптации тормозных колодок к тормозному диску.

Помимо многоэтапного контроля производства, который уже, по сути, является гарантом высокого качества продукции DEXTRIM, мы дополнительно проводим испытания в Москве. Полученные официальные результаты тестирования подтверждают соответствие всех параметров требованиям нормативных документов, а по таким, как износостойкость и агрессивность к тормозному диску значительно превосходят даже производителей ОМ. Залогом столь высоких показателей является способ организации производства по принципу «извлеки из надежности максимум», который подразумевает под собой полный контроль всей технологической цепочки, начиная от закупки сырья и заканчивая разработкой дизайна упаковки. В этом процессе задействована команда высококвалифицированных специалистов, экспертов в своей области, опыт и разработки которых неуклонно повышают качество производимой продукции и позволяют удовлетворять растущие запросы потребителей и адаптироваться к изменениям рынка.

**А. Шубин**

# Чтоб не пропасть по одиночке...

**А. Шубин**

Знайки говорят, что эволюция автомобиля в самом разгаре. Он становится удобнее, выносливее, экологичнее, проще в управлении... Он уже «заглядывает за угол» своими фарами, сам паркуется, «видит» препятствия... Он создает в салоне нужный климат, массирует спину, отслеживает свое место положение в пространстве, сам по себе «живет» в Интернете...

Меняется привод, и одному Богу известно, на чем мы будем ездить лет через 10 (может быть на газированной воде с сиропом, как герои известной детской повести). Автомобиль становится настоящим компьютером на колесах, который управляет сложнейшими механическими, электрическими, гидравлическими системами.

Даже представить трудно, сколько средств и сил ведущих специалистов во всем мире тратится на развитие автомобиля.

Однако совершенство автомобиля еще не достигло уровня, до которого дошли некоторые виды бытовой техники, способные лет 20 работать без поломок и какого-либо обслуживания. Автомобилу нужен сервис. Это факт. Автомобиль бывает ломается. Это тоже правда.

Пока действуют гарантийные обязательства, за сервисом следит производитель через своих дилеров.

А, потом?

У нас в стране – «потом» как знаешь и как можешь.

Послегарантийный сервис стал в России проблемой из проблем. Причин тому, как всегда, несколько. Но главная из них, наверно, в том, что это частная отрасль, где крутятся относительно небольшие деньги, в ее развитие никто не хочет вкладывать никаких существен-



ных сил и средств. Отрасль изначально технологически отсталая, поэтому обречена на постоянное еще большее отставание от конвейера. Этот разрыв уже сейчас стал пропастью...

Говорят, из любого положения есть выход, даже не один. И мир этот выход нашел.

Он называется сетевой сервис. Например, такой, как развивается в нашей стране концерн Bosch. У концепции сетевого Бош Авто Сервиса есть серьезный потенциал в области информации, техники, логистики и маркетинга. И именно у нее есть возможность остановить технологическое отставание сервиса, как отрасли, и начать догонять конвейер. Сама по себе попытка сделать такой прорыв вызывает уважение.

Зачем нужна сеть сервисов?

Развитие автомобильных технологий принципиально меняет бизнес-процессы сервиса.

Теперь первый Главный человек на сервисе – диагност, вооруженный соответствующей техникой и информацией.

Второй Главный человек – это тот, кто знает, где и как заказать и быстро получить запчасти, которые диагност «приговорил» к замене.

Третий Главный человек – это тот, кто знает, как поменять или отремонтировать вышедший из строя узел, и может это сделать

И всех их объединяет Самый Главный человек на сервисе, который может продать знания и опыт всех первых трех заказчику, а иными словами, продать свой сервис владельцу автомобиля.

Частный сервис, одиночный, раздробленный сервис не в состоянии обеспечивать квалифицированную работу всех четверых на том уровне, который требует современность. У него на это нет ни денег, ни времени, ни возможностей. Значит, такой сервис обречен, как уже говорилось, на постоянное отставание.

Обеспечить правильное функционирование всех служб по отдельности (тех самых «главных его людей») и всего сервиса в целом можно только «сверху», извне.

Правильная диагностика и успешный ремонт автомобиля становятся возможны, только когда на сервисе при наличии современного оборудования работают квалифицированные специалисты, владеющие всей нужной информацией. Только в этом случае можно быстро диагностировать поломку, подобрать запчасти и провести ремонт.

Требуемые для всего этого знания и навыки самостоятельно получить практически невозможно – нужна профессиональная помощь и поддержка.

Системную поддержку из одних рук дает СТО участие в сети Бош Авто Сервис. Причем эта поддержка персонафицирована и ведется сразу по нескольким направлениям. Для сервиса открывается доступ к:

- запасным частям – их разнообразие позволит удовлетворить потребности любого клиента, с ремонтом какой бы машины он ни обратился;

- универсальному диагностическому оборудованию и единому для всех марок автомобилей программному обеспечению;

- другим видам современного сервисного оснащения, позволяющим обслуживать самые современные автомобили и справляться с наиболее проблемными случаями ремонта;

- программам обучения технических специалистов, не оставляющим никаких секретов в работе автомобиля и методах его регулировки и ремонта;

- линии срочной технической помощи Hotline, которая позволяет значительно сэкономить время и средства в сложных случаях.

- программам обучения менеджмента сервиса, открывающим тайны экономики автосервиса, методов работы с клиентом, способов продвижения СТО и подбора специалистов;

- маркетинговой поддержке, направленной на привлечение новых клиентов.

Все перечисленное определяет конкурентные преимущества СТО на много лет вперед, а значит, работает на их будущее.

Как все это делается на практике, пришлось недавно увидеть, как говорят, своими глазами во время поездки по предприятиям сети.

Теперь обо всем этом чуть-чуть подробнее.

# Бош Авто Сервис

## в вопросах и ответах

*Из рассказа  
Николая Янковского –  
руководителя группы  
развития сети в России.*

– Какова цель создания сети Бош Авто Сервис?

– Бош Авто Сервис – это направление, созданное концерном Bosch, одним из главных видов деятельности которого стало производство автомобильных комплектующих и запасных частей. Направление создано для организации сбыта собственных запасных частей.

– Кажется, что это не самое простое решение задачи сбыта?

– Просто в «лоб», только путем предоставления на рынок высококачественных запасных частей, эта задача не решалась. Дело в том, что в России найти качественные запчасти (или такие, в отношении которых утверждается, что они качественные) уже не сложно. Конкуренция в этой области растет очень быстро, и чтобы продать свои запчасти, у поставщиков нет другого выхода, кроме как снижать цену. Однако для конечного потребителя запасных частей – автовладельцев – проблемы все равно остаются, поскольку вопросы обслуживания и ремонта автомобилей с использованием своих запчастей поставщиками даже не рассматриваются. (Никем, кроме Bosch). Значит, только инженерная составляющая проблемы – просто поставка качественных запасных частей – не работает.



### Стратегия концепции

*Bosch Car Service (Бош Авто Сервис) это первая альтернатива авторизованным дилерским станциям, самая крупная сеть универсальных СТО, предлагающих премиум качество сервиса для всех марок автомобилей по справедливой цене, как для частных, так и для корпоративных клиентов.*

Концерн Bosch пошел по другому пути. Было решено к инженерной составляющей подключить еще две: логистику и маркетинг. Так родилась концепция сети Бош Авто Сервис. Маркетинговая составляющая введена именно из-за конкуренции.

Было предложено комплексное решение, включающее в себя сеть сервисных станций,

Сеть делает акцент на ремонт и обслуживание машин, у которых уже кончилась гарантия. Таких автомобилей очень много в небольших городах (они уходят из столиц), а там их нужно ремонтировать и обслуживать. Именно в областных центрах России в первую очередь будет развиваться сеть Бош Авто Сервис.

Конкуренции по качеству у сети нет, поскольку обычно послегарантийными машинами в глубинке занимаются только «гаражные» сервисы. Там проблемы с качеством очевидны.

Несмотря на сугубо меркантильную цель создания, участие в сети Бош Авто Сервис оказалось выгодно всем заинтересованным сторонам: самому сервису, поставщику запасных частей и, естественно, их производителю. И, безусловно, такой сервис привлекателен для автовладельца.

– Кому принадлежат предприятия Бош Авто Сервис?

– Это частные предприятия, принадлежащие тем же владельцам, что и до вступления в сеть. Бош только на определенных условиях дает им свой бренд и осуществляет инженерную поддержку и маркетинг.



– Все ли станции Бош Авто Сервис мультибрендовые?

– Да. Для Bosch не существует понятие автомобильный бренд. Обслуживание на всех станциях сети принципиально «мультибрендовое». Ни в отношении разработки узлов автомобиля, ни в отношении диагностического и другого сервисного оборудования у компании Bosch привязки к конкретному автомобильному бренду нет. И наш опыт говорит, что «мультибренд» ремонтировать можно. Это не миф. Где-то получается чуть медленнее, чем у официального дилера, где-то нужно подождать запчастей, но это реально работает. Мы стремимся к тому, чтобы ТО самых ходовых машин можно было сделать за 2 часа.

– Чем еще станции сети Бош Авто Сервис отличаются от всех остальных?

– Предложением нескольких альтернативных вариантов ремонта. Поясню.

После диагностирования, например, выхода из строя генератора, Бош Авто Сервис должен предложить как минимум три варианта дальнейшего развития событий:

1. Если нужно сделать машину очень срочно, то покупают и ставят новый оригинальный генератор. Это самый дорогой путь.

2. Если человек может ждать, скажем, два дня, то заказывают и ставят генератор Bosch. Это будет дешевле.

3. И если можно подождать еще дольше, то производят ремонт генератора. Это будет дешевле всего.

Пусть даже на той станции, куда обратился клиент с проблемой, этот ремонт не выполняется, но в том же городе наверняка есть одна-две мастерские, где может быть выполнен этот ремонт и довольно быстро.

Тот же самый подход исповедуется и при ремонте дизельных и других агрегатов – предложить три варианта: замена на оригинал, замена на Bosch и ремонт.

Для нас принципиально важно, чтобы у потребителя был выбор. Это наша концептуальная позиция в отношении предоставления услуг, мы не стоим на том, что нужно ставить только новое, а иначе нам этот бизнес не интересен.

Станций готовых предложить «альтернативный ремонт» ряда узлов у нас сейчас уже больше половины. И мы считаем, что эта концепция будет еще более востребована, когда гибриды и электромобили получат широкое распространение.

– Но такой подход сложнее для персонала станции, не так ли?

– Безусловно. Отремонтировать и принять на себя ответственность за ремонт это куда как сложнее, чем просто поменять узел.

Классический персонал ремонтной зоны Бош Авто Сервис это люди, глубоко понимающие технику, это больше «технари», чем продавцы. (Еще есть инженерная закваска советских времен, даже среди молодежи). Они стараются докопаться до истины, найти причины неисправности и починить.

Мы со своей стороны делаем все, чтобы их квалификация росла.

Здесь есть еще один фактор. Мы считаем, что самая лучшая реклама – это то, что наши сервисы способны справиться со сложными неисправностями, в ремонте которых уже везде отказали. Если нигде ничего не смогли сделать – то мы помогаем, мы доделываем автомобили с неясными, не выявляемыми сразу проблемами. Не за один день, естественно, но у владельца нет другого выхода, как ждать «зависшую» с неисправностью машину стоимостью, например, 1,5 миллиона – продать ее в таком виде нельзя, а сделать ее пока никто не может.

Здесь Бош Авто Сервис выступает, как последняя инстанция, выявляя, анализируя, «прикладывая мозги»

специалистов и устраняя неисправности. Причем все это за разумные деньги, а не «меняя по кругу» (за счет заказчика) все, что хоть косвенно может вызвать проблему

*– Все ли станции Бош Авто Сервис одинаковы?*

– Нет. Все станции должны отвечать ряду определенных требований: это минимальный спектр услуг, соответствие корпоративным стандартам (это не только единое внешнее оформление и единые требования к клиентской зоне – главное, это единый подход к обслуживанию клиентов), использование запчастей, сервисного и диагностического оборудования Bosch и ряду других.

Мы делим станции Бош Авто Сервис на три категории: А, В и С.

- «А». Таких станций у нас процентов 10. Они конкурируют с дилерами, буквально «выхватывая» у них гарантийные машины, предлагая более дешевый сервис с гарантией. (Это станции типа «Авто-Тракт»).

- «С». Станций этой категории не много. Мы с ними или расстаемся, или дотягиваем до категории «В».

- «В». Это основная наша категория, таких станций более 80%. Мы сейчас будем их также дифференцировать (В+, В и В-), с каждой группой работая по-разному.

Всего сейчас более 200 станций Бош Авто Сервис по всей стране.

*– Вы сказали о гарантиях?*

– Гарантия, предоставляемая Бош Авто Сервис лежит, как на китах, на:

- сертифицированных запчастях;
- сертифицированном оборудовании;
- сертифицированном программном обеспечении;
- сертифицированном персонале.

*– Расскажите, как осуществляются поставки запасных частей.*

– Бош Авто Сервис напрямую поставками запчастей

Bosch не занимается. Этим занимаются наши авторизованные поставщики.

Мы прекрасно понимаем, что сервису обеспечить требуемую номенклатуру запчастей со своего склада невозможно. Поэтому предприятия сети Бош Авто Сервис не могут работать со своего склада и не работают.

Наша позиция в отношении поставок запасных частей такова:

- То, что нужно для самых распространенных видов

стране, где доставку нужно организовывать самим логистическим компаниям. Это проверено нашей практикой. Иначе, пока не получается.

Мы понимаем, что логистика мультибрендовых станций сложнее, чем у тех станций, которые специализируются на ограниченном числе брендов. И, тем не менее, число поставщиков запчастей БОШ уже таково, что во многих регионах быстрое и надежное снабжение уже работает достаточно четко и надежно.

## Минимальный спектр услуг Бош Авто Сервиса

### Техническое обслуживание автомобилей, а также диагностика и ремонт:

- *электрики/электронных систем;*
- *систем бензинового впрыска;*
  - *зажигания;*
  - *тормозных систем;*
  - *дизельных систем*
- *выполнение общих механических работ.*

### Дополнительные услуги:

- *шиномонтаж;*
- *заправка кондиционеров;*
  - *кузовные работы;*
  - *окраска автомобилей.*

технического обслуживания ходовых машин – свечи, лампочки, колодки, ремни, аккумуляторы – должно быть на складе сервиса.

- Фильтры – поскольку их разновидностей очень много – должны быть в городе.

- Ходовая и прочие детали и узлы должны доставляться в сервис на следующий день.

Только так Бош Авто Сервис может работать. Без ежедневной доставки сеть функционировать не может.

Причем, мы живем в такой

Склад формирует заказ быстро (3–4 часа). Доставка идет ночью, причем так, чтобы машина смогла успеть за ночь вернуться обратно (в экономике логистики очень важный аспект – это ночевка). Очень не выгодно держать машину в другом городе. В машине, конечно, только один водитель.

*– Что, по вашему мнению, тормозит работу Бош Авто Сервис на местах?*

– Есть два сдерживающих развитие Бош Авто Сервис фактора:

- работа мастера-приемщика (очень мало специалистов-коммуникаторов, которые понимают, что они продают не услуги, а свою станцию);

- ожидание запчастей.

Наиболее остры проблемы в первом из этих пунктов. Раз мы это понимаем, то мы работаем над тем, как это устранить.

*– Обязательно ли, чтобы станция могла выполнять весь спектр ремонтных работ с автомобилями всех марок?*

– Нет. Концепция у концерна Bosch – «охват» автомобиля «от бампера до бампера», но мы не можем того же требовать от всех партнеров. Есть минимальный спектр услуг и есть дополнительный. Они известны. На этом мы ограничиваемся. Но очень важно, чтобы сервис не замыкался только на определенных (например, на сложных видах ремонта). Поскольку сервис, который не ориентируется на ТО самых распространенных видов (колодки, фильтры, лампочки...) демонстрирует плохой маркетинг и серьезно проигрывает в эффективности.

*– Как осуществляется контроль качества работы Бош Авто Сервиса?*

– Здесь есть два пути:

1. Сторонняя аудиторская компания.

2. Тайный покупатель.

В первом случае специализированной компании мы поручаем провести аудит по интересующим нас позициям.

Во втором случае берется машина с «заложными» в нее неисправностями и сдается в сервис для ТО. Причем контролируются и анализируются все бизнес-процессы от первого звонка в сервис до сдачи автомобиля заказчику.

В том и другом случае руководство сервиса знакомится с результатами проверки, и мы вместе намечаем пути исправления недочетов, если таковые есть.

**Беседовал А. Шубин**



# Увидеть

Компания Bosch предоставила возможность ознакомиться с рядом предприятий сети Бош Авто Сервис, которые расположены к востоку от Москвы в городах Владимир и Нижний Новгород.

Цель поездки – продемонстрировать, что в российских областных центрах предприятия Бош Авто Сервиса уже сейчас предоставляют автовладельцам квалифицированную помощь в обслуживании автомобилей, производят даже самые сложные виды ремонта с отменным качеством.

Ориентир «на восток» был выбран не случайно. Это стратегически важное направление, направленное вглубь страны, где нет шальных денег и навязчивого лоска столичных техцен-

тров. Именно по этим регионам можно оценить состояние отрасли и представить потенциал сети Бош Авто Сервиса.

Итак, предлагаю посмотреть вместе.

Все станции, которые удалось увидеть это не «потемкинские деревни», людям, находящимся «в теме» более 20 лет, обмануться трудно. Это мастерские и техцентры, квалифицированный персонал которых готов предложить своим клиентам ответственный и скрупулезный подход к работе, высокое качество оказываемых услуг с помощью оборудования Bosch. Причем, покрытие сети Бош Авто Сервиса создает уверенность в том, что где бы ни оказался автовладелец, он не останется без технической помощи.

# Вместе





**Бош Авто Сервис «Буржуй» (Владимир) стал членом сети совсем недавно. (Общая площадь сервиса 850 кв. м из них ремзона 620 кв. м - 10 постов; персонал 15 человек из них 8 механиков).**



**В ремзоне Бош Авто Сервис на соседних подъемниках можно увидеть АУДИ и «Жигули». («АвтоТрант», Владимир).**



**Нижний Новгород Бош Авто Сервис «Эл Авто». Площадь 600 кв. м из них ремзона 450 кв. м.**



**«АвтоТрант» - это очень крупный для сети Бош Авто Сервис техцентр: площадь 900 кв. м, из них ремзона 600 кв. м; персонал 60 человек, из них 24 механика и 2 диагноста.**



**К таному складу стремится наждое предприятие Бош Авто Сервис («Эл Авто»)**



**Из таних складских комплексов («Партном», Нижний Новгород) происходит ежедневная доставка запчастей на предприятия Бош Авто Сервис.**



**Нижний Новгород Бош Авто Сервис «Эл Авто». Персонал 35 человек из них 13 механиков.**



# Баннные угодники

Денис Мионов  
Фото Андрея Шилова

*Еще каких-то семь-десять лет назад на полках магазинов автозапчастей обязательно присутствовало несколько видов промывочных масел и присадок от различных производителей. Сегодня «промывки» можно смело отнести к исчезающему виду. Что такое промывочные масла и присадки, зачем они нужны и насколько актуально их применение? Рассмотрим данные вопросы с учетом реалий дня сегодняшнего.*

Автолюбители со стажем помнят времена, когда перед каждой заменой моторного масла мастера станций технического обслуживания осматривали нутро мотора через крышку маслозаливной горловины и выносили вердикт – мыть или не мыть мотор изнутри. Частные автовладельцы, заботящиеся о двигателях своих машин, проводили промывку ДВС при каждой смене масла в обязательном порядке. С одной стороны такое внимание к системе смазки силового агрегата имело под собой основу, а именно – масла преимущественно были минеральными, а топливо, реализуемое на коммерческих

автозаправочных станциях, часто оказывалось неудовлетворительного качества. В бензине, октановое число которого искусственно поднималось недорогими присадками в прямом смысле слова убивающими свечи зажигания, содержалось большое количество различных смол. Горение топливовоздушной смеси сопровождалось не только потерей мощности, но и повышенной дымностью. Маслосъемные кольца теряли подвижность (закоксовывались) и несгоревшее топливо проникало в поддон картера с газами, смешивалось там с маслом, разжижая его, окисляя присадки, провоцируя образо-

вание лаковых и шлаковых отложений. Но даже если машина эксплуатировалась на хорошем топливе и маслах соответствующего класса качества и вязкости, то со временем в двигателе, точнее на его внутренних поверхностях, все равно постепенно накапливались твердые и мажеобразные отложения. Рано или поздно наступал момент, когда накопленные на определенном участке «залежи» откальвались (в виде пластов, хлопьев или более мелких фракций) и, минуя фильтр (например, при холодном пуске когда неочищенное масло идет через перепускной клапан, минуя штору), попадали в пары

трения или просто забивали маслоподводящие каналы, провоцируя масляное голодание. Чаще всего от скопившейся в моторе грязи страдают шатунные вкладыши – их просто проворачивает, что приводит к заклиниванию шатуна, и он протягивает своему владельцу «руку дружбы». Ремонт пробитого блока – слишком дорогая и технически сложная операция, которую выполняет от силы десяток специализирующихся на восстановлении ДВС фирм. Оценив затраты владелец авто предпочитал его продать. Грязь в масле опасна и для турбокомпрессоров с их практически прецизионными подшипниками скольжения. Бывали случаи, когда из-за грязного масла турбина выходила из строя спустя всего 20–30 тысяч километров пробега. Про гидрокомпенсаторы, боящиеся грязи как огня, и вовсе молчим. Они сами напоминают владельцу авто, что тот запустил мотор, дружным стуком. Выходит, что регулярная промывка мотора специальными маслами есть насущная необходимость? Не спешите с выводами.

Следует помнить, что производители моторных масел, создавая свои продукты, уже позаботились о том, чтобы при их применении мотор находился в чистоте. Для этого в базовые масла на стадии производства товарных продуктов вносят пакет присадок, в который в обязательном порядке входят моющие присадки. Они представляют собой сложные химические соединения (поверхностно: активные вещества (ПАВ), основная задача которых не допустить агломерацию, а по-простому – слипание нерастворимых продуктов окисления и отложение их на деталях двигателя). Чем эффективнее формула ПАВ, тем чище внутренности мотора. Самыми высокими моющими свойствами обладают современные синтетические масла. Именно поэтому при переходе на них, скажем, с минерального или полусинтетического масла необходимо первую замену смазки

произвести при пробеге 50 % от установленного регламентом технического обслуживания. Почему? Да потому, что благодаря высокоэффективным моющим присадкам, входящим в пакет, синтетика быстро, но мягко(!) растворит накопившиеся отложения и будет держать их во взвешенном состоянии. Для этого у масел имеются так называемые диспергирующие присадки или дисперсанты, которые подавляют агломерацию и слипание продуктов окисления (читай износа), образование шлама и осаждения всевозможных смолистых отложений. Именно благодаря им масло быстро чернеет – собирает в себе продукты износа и держит их во взвешенном состоянии.

Итак, мы пришли к первому выводу – применение современных синтетических масел, соответствующих по классу качества, индексу вязкости требованиям производителя мотора, избавляет автолюбителя от процедуры промывки масляной системы двигателя и поддерживают последний в чистоте. Тогда возникает резонный вопрос – а зачем нам тогда вообще нужны промывочные масла и составы? А для того, чтобы исправить уже имеющую место быть критическую ситуацию (сильное загрязнение ДВС) или предотвратить ее возникновение.

Например, вы приобретаете подержанный автомобиль. Как регулярно менялось в нем масло, какие продукты использовал владелец, на каком бензине эксплуатировал авто? Все это неизвестно. Вполне возможно, что перед продажей автомобиля его хозяин решил вовсе не тратить на его техническое обслуживание, переложив сие бремя на плечи нового владельца. Случаев, когда автомобили перехаживали положенный интервал ТО на 20, а то и все 50 %, увы, не редки. Но масло рассчитано на определенный срок службы, причем как по пробегу, так и по времени. О последнем факторе и вовсе знают не многие. Так, если залить свежее масло в мотор и поставить машину «на прикол»,



**Незначительные лаковые отложения на газораспределительном механизме мотора Honda Civic при пробеге 260 000 км. Владелец авто использовал высококачественные масла. Интервал замены 7000 км. Промывочные масла использовать не требуется.**



**На внутренней поверхности блока цилиндров смолистые и лаковые отложения накапливаются быстро, особенно при применении минеральных масел устаревших классов качества, и держатся очень стойко. Смыть такие даже промывочным маслом бывает крайне сложно.**



**Пример безобразного отношения к машине – на внутренней поверхности крышки маслозаливной горловины мотора автомобиля Toyota густые мажеобразные отложения. Такой же гуталин и под клапанной крышкой. Промывочное масло может привести к тому, что грязь отслоится от деталей мотора и забьет маслоприемник. А это уже чревато масляным голоданием мотора.**



**Чтобы оценить чистоту мотора и необходимость промывки системы смазки специальными, промывочными маслами или присадками, достаточно просто посмотреть в маслозаливную горловину. В данном случае наблюдается большое количество кокса, удалить который, по мнению механиков, лучше используя современное синтетическое моторное масло с его заменой 5000 км пробега.**



**Для слива промывочного масла не стоит использовать вакуумные установки, предназначенные для экспресс замены масла. Полное его удаление за исключением несливаемого остатка возможно только при открывании пробки картера и сливе не менее чем в течение 15–20 минут.**

то смазка все равно будет окисляться(!), присадки, входящие в пакет даже при неработающем двигателе, срабатываются. Именно поэтому автопроизводитель указывает не только интервал ТО в километрах пробега, но и по времени. Как правило, это один год. Но и это еще не все. Применительно к большим городам, как Москва и Санкт-Петербург, понятие пробег от ТО до ТО вообще неактуален, так как из-за пробок наработку мотора впрямую исчислять в моточасах. Выходит, что даже при строгом соблюдении инструкций по эксплуатации авто, владелец машины может столкнуться с тем, что в моторе начнет скапливаться грязь и потребуются ее принудительное удаление.

Ситуация, когда из-за потекшего сальника коленчатого вала, а происходит это, как всегда, в дороге, возникает необходимость доливки масла, увы, также не редкость. Причем по закону подлости, приобрести точно такое же масло удастся не всегда и оказавшийся в безвыходной ситуации автолюбитель вынужден доводить уровень смазки в картере мотора имеющимся в наличии продуктом и, в добавок ко всему, от другого производителя. К чему это приведет? К конфликту пакетов присадок с высокой вероятностью выпадения осадка. После слива такого «компога» промывка мотора обязательна! То же самое и в случае, когда в масло из-за пробоя прокладки головки блока цилиндров попадет охлаждающая жидкость. Образовавшуюся эмульсию необходимо не просто слить, но и вымыть из полостей и каналов мотора. Именно для этих целей и служат промывочные масла. Что же они из себя представляют? В отличие от моторных масел, промывочные имеют весьма простой состав – базовое масло и пакет присадок, главенствующее большинство в котором занимают моющие и диспергирующие компоненты. Остальные ингредиенты им не нужны – на промывочных маслах автомобиль не эксплуати-

руется, а сам процесс очистки происходит в течение 10–15 минут при работе мотора без нагрузки(!) на оборотах холостого хода. Заметим, что, несмотря на то, что промывочные масла все еще востребованы на рынке, их производство постепенно сворачивают даже гранды масляной индустрии. Все они едины во мнении – современное масло играет роль промывочного и в случае сильного загрязнения мотора необходимо всего лишь сократить интервал проведения технического обслуживания силового агрегата. Через две-три внеплановые замены смазки мотор засияет изнутри.

Теперь уделим внимание специальным присадкам в моторные масла, которые позволяют эффективно удалять загрязнения деталей двигателя. Такие есть в ассортименте практически каждой фирмы, специализирующейся на изготовлении подкапотной автохимии. Причем ассортимент не ограничивается одной-двумя позициями. Их, как минимум, пять-шесть. Разделяются присадки как по времени работы, так и по эффективности. Например, составы могут добавляться за 300–500 км до предполагаемой смены масла или же заливаться в картер за 10 минут до этого. Первые, понятное дело, оказывают мягкое, а вторые жесткое воздействие на загрязнения. Какие из них предпочесть? В этом вопросе мнения экспертов расходятся. Доводы в пользу того или иного продукта достойны отдельного материала. Но общая точка соприкосновения у экспертов все же есть – состояние мотора и степень его загрязнения. Так, если количество отложений высоко, то ударная присадка может нанести силовому агрегату непоправимый вред – отколовшиеся куски грязи просто забьют маслоприемник, и двигатель будет работать в условиях масляного голодания. В этом случае правильное будет применять присадки мягкого действия. Они постепенно растворяют отложения и за два-три приема очистят мотор.



Профессиональные элементы системы охлаждения  
**LUZAR** в новой упаковке!



Компания LUZAR - российский лидер по производству автомобильных радиаторов.

Заказать каталог и узнать дополнительную информацию  
Вы можете на сайте [www.luzar.ru](http://www.luzar.ru)



## Высокоэффективные решения Petro-Canada



**Александр АНТОНОВ,**  
технический директор компании  
«Петро-Люб» - официального дистрибутора смазочных материалов Petro-Canada на территории России

Тема «Промышленные масла и промышленные присадки», на мой взгляд, актуальна для России ещё и в силу особенностей распределения парка легковых автомобилей по возрасту. По данным сайта [www.wellnews.ru](http://www.wellnews.ru) более трети автомобилей в России имеют возраст более 15 лет. То есть, только два автомобиля из трёх были выпущены после того, как начали действовать для моторных масел современные сервисные категории API, требования ILSAC и ACEA. Около

14% российских машин имеют возраст менее 3 лет, и для них возможно использование только современных моторных масел, в том числе сервисных категорий API SM и SN и соответствующих требованиям ILSAC GF-5. Однако, отношение к системе смазки двигателя у владельцев столь разновозрастной техники одинаковое - система смазки должна быть чистой от всякого рода отложений, влияющих на её работоспособность.

Как производители современного моторного масла помогают автовладельцам в их борьбе за чистоту системы смазки двигателя? В первую очередь это разработка масел в соответствии с требованиями таких уважаемых организаций, как Американский Институт Нефти (API), Международный комитет по стандартизации и одобрению смазочных материалов (ILSAC), Ассоциация европейских производителей автомобилей (ACEA). Требования этих организаций несколько отличаются, исходя из условий эксплуатации автомобилей и различия законодательных требований в Северной Америке, Японии и Европе. Однако их общая

направленность совпадает, в особенности это касается вопроса чистоты системы смазки двигателя.

Под контролем находятся такие аспекты работы моторного масла, как увеличение вязкости в результате окисления, отложения на поршнях, высокотемпературные отложения, совместимость с устройствами доочистки выхлопных газов, отложение сажи, топливная экономичность. Для оценки используются лабораторные и моторные (стендовые) испытания, при помощи которых проверяются показатели качества для обеспечения гарантированной и непрерывной смазки двигателя при любых эксплуатационных и температурных усло-



виях. Стендовые испытания имитируют наиболее неблагоприятные, с точки зрения образования отложений, условия работы. Это и короткие городские поездки с непрогретым двигателем, движение в городских пробках; имитируются циклические температуры, с которыми сталкиваются масла в турбированных бензиновых двигателях.

1 октября 2010 года Международная организация API объявила о начале лицензирования моторных масел по новому стандарту ILSAC GF-5 и новой классификации API SN.

Моторные масла, отвечающие API SN, могут использоваться в двигателях, которым предписаны категории API SM и более ранние категории SL и SJ. Масла API SN улучшены по сравнению с API SM в областях окислительной стабильности и контроля отложений и шламов.

ILSAC GF-5 полностью заменяет все предыдущие версии стандартов ILSAC GF-1, -2, -3, -4. Моторные масла ILSAC GF-5 превосходят масла ILSAC GF-4 в трех областях:

- контроль окисления, отложений и шламов;
- защита систем контроля эмиссии выхлопных газов;
- свойство экономии топлива сохраняется на всем протяжении срока службы масла в двигателе.

Стандарт ILSAC GF-5 требует, чтобы масла отвечали требованиям стандартов API SN и API Resource Conserving.

Компания Petro-Canada в очередной раз подтвердила свои лидирующие позиции в области разработки и производства моторных масел наивысшего качества. На момент принятия нового стандарта, в разработке которого приняли ведущие нефтеперерабатывающие компании, Petro-Canada уже начала серийное производство масла, соответствующего новым классификациям API SN и ILSAC GF-5.

15 октября 2010 года моторное масло Petro-Canada Supreme классов вязкости 5W-20, 5W-30, 10W-30 было лицензировано Американским институтом нефти по категории качества API SN и ILSAC GF-5.

PETRO-CANADA SUPREME SYNTHETIC 5W-30 - первое моторное масло, получившее специфици-

кацию корпорации GM для бензиновых двигателей GM Dexos 1. Оно разработано для смазки современных двигателей легковых автомобилей, автофургонов, внедорожников и лёгких грузовиков и рекомендовано к применению в двигателях, работающих на бензине, пропане, сжиженном природном газе и топливе E85. В соответствии с требованиями Dexos 1 масло PETRO-CANADA SUPREME SYNTHETIC 5W-30 производится на основе 100% синтетических базовых масел III группы API, полученных по запатентованной технологии HT Purity Process. Оно позволяет сократить расход бензина на 1,1-2,2%, что превосходит рейтинги API по энергосбережению и сохраняет способность снижать расход топлива на 0,8-2,0% в течение всего срока службы масла в двигателе.

Моторные масла Petro-Canada SUPREME Synthetic и SUPREME (исключая вязкости 10W-40 и 20W-50) рекомендуются для всех транспортных средств, требующих моторное масло, отвечающее стандарту ILSAC GF-5.

SUPREME Synthetic 5W-30 рекомендован для всех транспортных средств, требующих моторное масло, отвечающее dexos1TM или Honda HTO-06.

Все масла SUPREME и SUPREME Synthetic отвечают API SN и лицензированы API.

Все вышеизложенное показывает, что современные моторные масла спроектированы и изготовлены таким образом, чтобы минимизировать образование загрязнений в системе смазки двигателя. И, если эксплуатировать автомобиль в соответствии с рекомендациями производителя, а это касается не только выбора масла и интервалов замены, но и соблюдения режимов эксплуатации, то заложенные на стадии изготовления свойства масла обеспечат чистоту системы смазки. ■

Официальный дистрибьютор смазочных материалов Petro-Canada на территории России

[www.petro-lube.ru](http://www.petro-lube.ru)

Тел./факс: +7 (495) 925-00-65

моторные масла  
**PETRO-CANADA**  
PREMIUM LUBRICANTS



**ОПЕРЕЖАЯ МИРОВЫЕ  
СТАНДАРТЫ**

# AIMOL Sportline: масла для побед!



AIMOL JUNIOR

AIMOL поддерживает новое поколение российского автоспорта



**AIMOL – голландская марка моторных масел класса PREMIUM. Несмотря на невысокую известность среди покупателей, есть круг профессионалов автоспорта, которые предпочитают именно AIMOL. Экстремальные условия эксплуатации своих автомобилей для спортсменов являются нормой. Именно для таких ситуаций AIMOL создал серию масел AIMOL Sportline.**

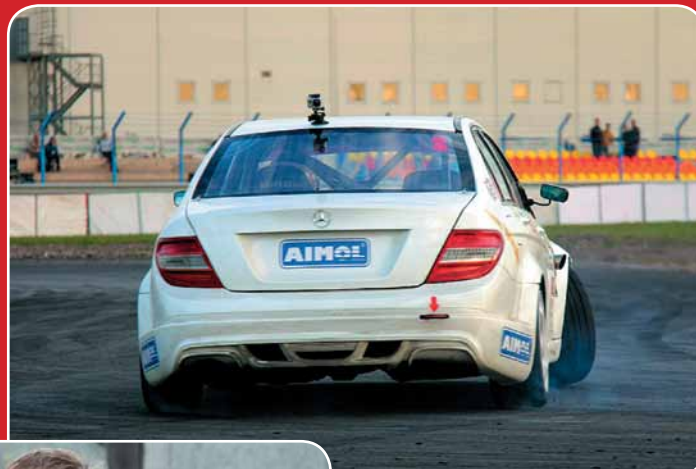
AIMOL Sportline производится на основе высокотехнологичной синтетической базы – полиальфаолефинов (ПАО) с добавлением эстеров (эфиров). ПАО дают более высокий индекс вязкости, обеспечивающий стабильность масляной пленки во всем диапазоне

рабочих температур спортивных двигателей. Благодаря этому масло не теряет свою вязкость при сверхвысоких рабочих температурах при спортивном режиме эксплуатации, что обеспечивает более плотную масляную пленку и значительное снижение износа.

Добавление эстеров обеспечивает постоянное наличие масляной пленки и ее стойкость к разрыву при высоких нагрузках.

Другая отличительная особенность AIMOL Sportline – это более высокая устойчивость масла к разжижению топливом. В спортивных

автомобилях крайне важно учитывать тот факт, что в масло попадает значительно больше топлива, чем при стандартном режиме эксплуатации. При попадании топлива в масло оно разжижается, теряет свою вязкость. При этом уменьшается толщина масляной пленки, а значит,



усиливается износ. Спортивные масла AIMOL Sportline 5W-50 и 10W-60 имеют более высокую вязкость (на 30–70 %) при повышенных температурах и поэтому более устойчивы к попаданию топлива.

Серия AIMOL Sportline создана не для увеличения мощности автомобиля, а именно для защиты двигателя при высоких оборотах, а следовательно, в области высоких температур, когда важна не сиюминутная прибавка мощности, а обеспечение работоспособности двигателя на протяжении всего времени эксплуатации.

Моторные масла серии AIMOL Sportline имеют высокие противозносные свойства не только за счет использования специфической синтетической базы, но и за счет большого количества противозносных и противоизносных присадок. На данный момент их роль играют соединения на основе

цинка и фосфора. Суммарное их содержание в гражданском масле типа 5W-40- около 1600 мг/кг. Для масел серии Sportline их содержание доходит до 2200 мг/кг, что на 30–40 % выше стандартных масел.

Для автоспорта важны не секунды, а доли секунд. Мало кто задумывается, что от правильного подбора масла зависит эффективность отдачи двигателя, благодаря чему обеспечиваются лучшие показатели машины на трек. А те, кто задумываются, предпочитают AIMOL.

В продолжении разговора о спортивных маслах, созданных AIMOL, невозможно не отметить наши достижения в спортивном сезоне 2012. Несмотря на то что, он в самом разгаре, AIMOL в лице спортсменов, которые используют Sportline, уже поднимались на пьедестал почти на всех этапах RTCC, RDS и побеждали в ралли. В этом году к «команде» AIMOL присоединились гонщики не только Москвы (ВПК СПОРТ), но и Казани (спортивный клуб ММЕ), Екатеринбурга и Барнаула. Помимо этого, AIMOL стал техническим партнером соревнований по дрифту RDS 2012.

Особенное внимание в этом году AIMOL уделяет проекту AIMOL JUNIOR, поддерживая молодых талантливых спортсменов в этапах по картингу: Александра Смоляра, Тимофея Добровольского и Илью Гоммана, объединив их в одну команду под флагом AIMOL. Юные таланты по результатам каждого этапа заездов находятся в тройке лидеров. Кроме того, в этом году AIMOL выпустил масло для картов, став техническим партнером АК РАФ при проведении Кубка, Первенства и Серии РАФ 2012 года в классах Ротакс Макс, Ротакс Макс Юниор и ДД2.

У каждого владельца автомобиля есть возможность присоединиться к лучшим. Любая серия моторных масел AIMOL, включая Sportline, подходит для эксплуатации в «гражданском» автомобиле. Следите за нашими победами!

Подробные описания и одобрения команд можно посмотреть на сайте [www.aimol.ru](http://www.aimol.ru) ■



**Занимаясь активным мониторингом рынка смазочных материалов, AIMOL проводит собственные тесты с участием российских компаний. Совместно с журналом «Автокомпоненты» компания ООО «Аймол РУС» и компания ООО «РСТех» реализуют серию эксплуатационных тестов моторных масел AIMOL. Присоединяйтесь!**

**ООО «РСТех» – официальный дистрибьютор**  
 Оптовые и розничные поставки автомасел и автожидкостей  
 Тел.: +7 (916) 49 25 222, +7 (495) 646 04 75  
[www.1000000km.ru](http://www.1000000km.ru)

# На скорую руку

Денис Мионов  
Фото Андрея Шилова

*Комплекты для оперативного ремонта бескамерных шин помогут ликвидировать прокол полкрышки в дальней дороге, не прибегая к услугам мастеров специализированной мастерской.*

Бывалые автолюбители знают – с торчащим в протекторе бескамерной шины гвоздем можно проехать не одну сотню километров. Главное это периодически доводить давление до нормы. Разумеется, ремонт прокола при первой же возможности необходимо провести в специализированной мастерской. Однако до нее еще нужно добраться, а в

дальней дороге проколоть можно и сразу два баллона. Чтобы не куковать у обочины в ожидании помощи необходимо иметь набор для аварийного ремонта бескамерных шин с помощью специальных кордированных шнуров или «якорей».

Прежде чем рассказывать о технологии ремонта и ее нюансах заострим ваше внимание на том, что речь пойдет о заделке отверстий находящихся в протекторной части шины, а не в ее боковине. Это принципиальный момент, так как технология ремонта в первом и втором случаях разная, как собственно и природа проколов. В протекторную часть колющие предметы впиваются при качении колеса по дороге, а в боковины по большей части страдают от

порезов ножом доброжелателей. Что тут говорить – в борьбе за место на парковке все средства хороши.

Как мы уже упомянули выше, для восстановления герметичности любой бескамерной шины легкового автомобиля

применяются два типа материалов. Первый представляет собой кордированные шнуры, различающиеся между собой как материалом, из которого изготовлены, так и длиной. Вторые, именуемые «якорями» внешне напоминают резиновые



Классический прокол круглым предметом диаметром до 6 мм.



Порез полкрышки плоским предметом. (Ремонт жгутом возможен не всегда)



Важно утопить жгут так, чтобы его петля обязательно вышла с обратной стороны полкрышки.



Разработанное шилом отверстие обязательно смазываем прилагаемым в наборе активатором.



Простой набор ремонта шин: плоскогубцы, кусачки, шило (2 шт.), жгуты и активатор.



Разрабатывать отверстие необходимо по линии прокола!



Перед монтажом жгута его необходимо смазать клеем.

ленты определенного сечения с замкнутыми в кольцо концами. Принципиальной разницы в принципе их работы нет – и те, и другие устанавливаются в предварительно обработанное специальным инструментом место прокола, тем самым затыкая отверстие.

Теперь, собственно говоря – алгоритм действий. Первым делом необходимо найти место прокола. Сделать это можно на слух – определив расположение отверстия по характерному шипящему звуку, либо поливая колесо водой. Конечно, лучше использовать мыльный раствор, благо в дальнюю дорогу путешественники всегда берут с собой средства гигиены. В этом случае ориентиром будет служить надувшийся мыльный пузырь. Самое же приятное это то, что для обнаружения места прокола и его ремонта можно даже не снимать колесо с машины – достаточно просто поддомкратить авто с нужной стороны. Однако удобнее все-таки производить работы на снятом колесе – так

проще соизмерять свои силы, разрабатывая отверстие специальным шилом, и легче проталкивать в него материал для закупорки, продетый в ушко второго шила.

После того как место прокола обнаружено, удаляем из него колющий предмет, попутно замечая, под каким углом он вошел в покрышку. Это очень важный момент, которым нельзя пренебрегать. Дело в том, что разрабатывать отверстие упомянутым выше шилом, специальным напильником или «сверлом-бором» необходимо именно под этим самым углом. То есть разрабатывать нужно уже имеющееся отверстие, а не бурить новое рядом с ним. Для удаления находящегося в проколе предмета удобно использовать кусачки и пассатижи с тонкими губками, на которых нанесена мелкая сетка для улучшения «ухватистости». Обрабатывать отверстие необходимо как можно тщательнее. Не жалейте покрышку. Если этого не сделать, то протолкнуть в

отверстие герметизирующий шнур или якорь попросту не удастся. Финальной стадией обработки отверстия является нанесение на инструмент специального клея, прилагаемого в наборе, и смазка им места ремонта на всю глубину. Задача упрощается тем, что шило выполнено в виде винта и клей-активатор, находясь в углублениях, беспрепятственно переносится на внутреннюю поверхность отверстия. После того как подготовительные операции завершены, вставляем кордированный шнур или «якорь» в ушко прилагаемого в наборе шила, смазываем обильно клеем-активатором и проталкиваем в отверстие до тех пор пока над поверхностью не окажется хвостик длиной пять – семь миллиметров. Осталось повернуть инструмент на небольшой угол (ушко имеет разрыв с боку), при этом внутри покрышки образуется небольшая констриция шнура петелька, и вытащить его наружу. Если ушко шила разрезано посереди-

не (на носике) то его достаточно просто аккуратно извлечь наружу. Осталось заподлицо обрезать излишки герметизирующего материала острым ножом, накачать колесо до требуемого давления и продолжить путь.

Напоследок в бочку меда осталось положить ложку дегтя. Несмотря на то что описанный выше вид ремонта бескамерных шин позволяет оперативно, а главное без посторонней помощи восстановить герметичность колеса без его разборки, следует помнить – прокол, сопровождаемый повреждением корда (читай силовой структуры шины), чреват проникновением в отверстие воды и началом процесса коррозии металлических нитей. В результате этого происходит постепенное, но неотвратимое расслоение резины и металла, что ослабляет данную область шины. Как поведет себя место прокола в дальнейшем предугадать невозможно. Поэтому уделяйте отремонтированной покрышке особое внимание.



**Извлекаем шило аккуратно, чтобы петля не «пошла» вслед за ним. На поверхности остаются кончики длиной оноло 8-10 мм.**



**Отрезаем жгут острым ножом заподлицо с протектором, накачиваем колесо и проверяем его на герметичность!**





# Шины без прокола



Зачастую VIPSEAL можно даже в белой рубашке



Количество заливаемого герметика зависит от размера шин

## А. Шубин

### Возвращение.

Услышав слова «шинный герметик» большинство водителей со стажем скажут с улыбкой: «Спасибо, не надо». Многие из них когда-то попробовали предлагаемые ранее продукты и отказались от их повседневного использования. Несмотря на заманчивые преимущества, их недостатки явно перевешивали достоинства. Мало того, что какие-то из них «герметизировали» мягко говоря, не очень. Самое главное, что любой жидкий (или полужидкий) герметизирующий препарат, находясь в шине, во время стоянки машины неизбежно стекает вниз. При этом он увеличивает дисбаланс колес настолько, что вождение становится не комфортным из-за сильных вибраций, передающихся на руль и кузов машины.

Однако, похоже, что шинный герметик теперь может получить вторую жизнь.

В Москве недавно был представлен препарат VIPSEAL – шинный герметик нового поколения, создателю которого удалось устранить большинство минусов старых препаратов, сохранив их положительные свойства. Это профилактическое средство, которое необходимо поместить в исправную шину еще до того, как там появились какие-либо дефекты. Отличается VIPSEAL от уже известных ранее составов, собственно,

только двумя качествами, но эти качества основополагающи. Судите сами:

- Первое. Герметик VIPSEAL представляет собой субстанцию, которую сам разработчик называет «твердый гель». Если однажды поместить его на внутреннюю поверхность шины и равномерно там распределить, то слой герметика не будет стекать ни при остановках машины, ни даже во время хранения шины. Это ключевое преимущество нового препарата. Со временем слой герметика становится частью покрышки. Значит, балансировка колеса не нарушается не только во время относительно кратких стоянок, но даже при сезонном хранении, скажем летних шин в зимнее время или наоборот зимних шин летом. Более чем за полгода простоя каких-либо изменений в герметизирующем слое на эксплуатируемых шинах обнаружить не удается.

- Второе. Герметик целиком и полностью оправдывает свое название. Он действительно надежно герметизирует в шине легкового автомобиля отверстие размером до 6 мм, а в шинах строительной, дорожной, грузоподъемной и прочей специальной техники массой более 3,5 тонн порезы до 12 мм. Единственным условием надежной герметизации будет требование удалить из отверстия предмет, вызвавший прокол шины. Причем, допустимая максимальная

скорость для легковых автомобилей не изменяется.

Приходится согласиться, что свойства очень заманчивые. Они позволяют забыть о потере давления, проколах и даже о небольших порезах, а значит, серьезно повышают безопасность движения как легкового, так и грузового автотранспорта, а в ряде случаев позволяет даже сохранить жизнь водителю и пассажирам. Поскольку наличие герметика в шинах практически исключает эксплуатацию шин при пониженном давлении в них, то экономии топлива и увеличение срока службы шины также можно включить в достоинства препарата. Герметик улучшает показатели эффективности использования спецтехники за счет практически полного устранения ее простоев из-за дефектов шин. Что позволяет эксплуатационщикам сэкономить как время, так и серьезные деньги, поскольку при простое за технику, полученную в лизинг или аренду, все равно нужно платить.

Герметик VIPSEAL наиболее эффективен в бескамерных шинах, но может быть использован и при наличии камеры.

В ряде стран Европы VIPSEAL после проведения соответствующих испытаний (протоколы и заключения есть на сайте) уже несколько лет как разрешен к эксплуатации. За это время он получил наибольшее распространение в шинах:

- внедорожников;
- полицейских машин;
- автомобилей скорой медицинской помощи;
- строительной, сельскохозяйственной и лесозаготовительной техники.

Последние из этого списка – одни из самых главных потребителей нового препарата. Поскольку смена колеса у технических средств этого вида вызывает серьезные трудности. Трудно даже просто доставить новое колесо к месту остановки спецтехники (запасок у них обычно не бывает), а еще труднее поддомкратить тяжелую машину, поскольку грунт в местах, где она работает, обычно очень мягкий. Даже если все это удастся сделать, то заменить колесо не так просто из-за его большого веса и размеров. Напомню еще раз, что речь идет о дорогостоящей технике, простой которой обходится в копейчку.

Для полиции и скорой помощи цена прокола колеса может исчисляться человеческими жизнями. Вставший в непроходимой глуши тяжелый внедорожник – это тоже не подарок. Поэтому примеры использования VIPSEAL выглядят вполне логично. В России с ее совершенно не развитым шиномонтажом для грузовых автомобилей и особенностями климата потенциальными пользователями нового герметика могут стать все грузовые автомобили от дальнобойных до карьерных.



Если под шиной герметик, то можно и по гвоздям...



Мыльная вода утечек не поназывает...

### Что представляет собой VIPSEAL?

Этот совершенно новый для российского рынка состав позиционируется как профессиональное средство для профессионального использования. То есть герметик должен быть нанесен профессионалом (нанесение герметика может быть дополнительной услугой шиномонтажника), и наиболее эффективным сектором его использования остается коммерческий транспорт и спецтехника.

Существует несколько разновидностей состава. Чтобы их не перепутать их окрашивают в различные цвета. В Россию пока поставляют только два препарата. VIPSEAL Blue – «синий» – для легкового транспорта, позволяющий эксплуатировать машины при скорости более 90 км/ч и VIPSEAL Red – «красный» – для грузовиков и спецтехники.

Есть еще VIPSEAL Green – «зеленый» герметик. Он используется для герметизации шин средств отдыха: велосипедов, мотоциклов, скутеров... Поставки этого препарата планируется осуществлять в будущем.

Каждый из трех видов препарата представляет собой гелеподобную тиксотропную

массу с очень низкой текучестью. Можно смело переворачивать открытую емкость – гель из нее не вытечет. Говорят, в шине текучесть герметика уменьшается еще больше.

Будучи один раз помещен в шину, герметик остается работоспособным в течение всего срока ее службы. Тем не менее, при необходимости (например, для ремонта шины) VIPSEAL можно удалить, просто смыв струей воды.

Состав морозоустойчив, что полностью подтвердила его эксплуатация в северных районах Норвегии.

### Нанесение герметика.

Несмотря на очень низкую текучесть нового материала разработчики нашли достаточно простой способ нанесения его на внутреннюю поверхность шины. При этом, разбирать собранное колесо при этом не требуется. Заливают (или вернее закачивают) герметик через обычное отверстие для ниппеля шин. Не потребуется при этом даже стравливать давление в шине. Однако для проведения этой операции нужно иметь специальное оснащение – ручную помпу-дозатор, которая позволяет вкачивать герметик в шину при больших давлениях. При каждом

качке помпа доставляет в шину строго определенное количество герметика. Необходимость в дозирующем устройстве возникла из-за того, что в разные по геометрическим размерам шины требуется залить далеко не одинаковое количество герметика. (Таблица, связывающая размеры шин и объем герметика, помещена на этикетку каждой канистры-тары).

Сразу после закачки требуемого количества герметика в колеса, необходимо выполнить еще одну важную операцию. Нужно проехать на обработанном автомобиле по обычным дорогам в обычном режиме не менее 50 км. В течение этого «пробега» с внутренней стороны шины под ее протектором формируется равномерный защитный слой герметика толщиной около 2 мм.

### Своими глазами.

Во время презентации VIPSEAL в Москве был проведен тест-драйв автомобиля Volkswagen Amarok, во все четыре колеса которого был залит герметик. В этом тест-драйве пришлось участвовать автору этих строк. Поделюсь личными впечатлениями. Тест-драйв проходил при теплой, даже жаркой, солнечной погоде. Пока автомо-

биль выезжал из техцентра, где в его колеса закачали VIPSEAL, на Симферопольское шоссе, никаких признаков наличия в шинах постороннего продукта не проявлялось, скорость была слишком мала, чтобы что-то почувствовать. Но на шоссе при скорости около 80 км/ч стали ощутимы значительные вибрации. Они передавались на корпус автомобиля, и я их чувствовал ногами через тонкую подошву летних ботинок (ощущение неприятное) и, как говорил водитель, руль тоже вибрировал. Через минут десять интенсивность вибраций стала заметно ослабевать, затем стала пульсирующей, а через минут 15 исчезла практически совсем. И впоследствии вибрации не проявлялись даже, когда водитель прибавил скорость или начинал маневрировать. По словам водителя примерно в то же время исчезли вибрации и на руле, которые до этого были также значительны. Для чистоты эксперимента решили проехать, как положено, 50 км (получилось даже несколько больше, поскольку пришлось доехать до ближайшего места разворота). Во время второй части пути никаких вибраций не было. Водитель сказал, что ничего нового в поведении автомобиля не наблюдалось. Изменилась ли как-то жесткость подвески (поскольку колеса стали тяжелее) оценить было трудно, так как автомобиль довольно тяжелый и без груза сам по себе не слишком мягкий. Так что можно подтвердить, при тест-драйве вибрации очень быстро прекратились, даже быстрее, чем можно было предполагать исходя из инструкции. Может быть, здесь сыграла свою роль жаркая погода.

Затем этот автомобиль проехал по торчащим из доски миллиметром на 50 гвоздям сначала передними, а потом задними колесами одной стороны. Утечки воздуха прекратились моментально, падения давления в шине не обнаружено. Поскольку все это нужно было видеть, отсылаю читателей к приведенным фото.



# Литье – правим, варим, красим...

**Денис Миронов**  
Фото Андрея Шилова

Никто из автосервисных мастеров не станет спорить с утверждением – все, что создано руками человека этими же руками может быть отремонтировано и восстановлено. Однако мастеровые также признают и тот факт, что после ремонта некоторые узлы, агрегаты и детали автомобиля существенно теряют в своих эксплуатационных свойствах и качествах и могут представ-

лять собой мину замедленного действия. К таковым относятся отремонтированные легкосплавные колесные диски. Поскольку фирм, занимающихся ремонтом литья сегодня великое множество, а оборудование для сварки алюминия и правки геометрии дисков выпускают уважаемые компании, то стоит разобраться, в каких случаях ремонт имеет финансовую выгоду, а в каких лишен смысла и несет скрытую угрозу. Итак, начнем с простой и, на первый взгляд безобидной процедуры – перекраски диска.

## Невидимая опасность

Такая операция бывает необходима в случаях круглогодичной эксплуатации автомобиля на «литье» по дорогам, обильно посыпаемым песком или гранитной крошкой, а также поливаемым различными противогололедными реагентами. Первое, что делают мастера перед окраской, это снимают старую эмаль. В зависимости от ее основы и вида, а на рынке встречаются и диски, окрашенные стойкой порошковой краской, которую и зубами не отгрызешь от металла, выбираются те или

*Считается, что в отличие от штампованных стальных колесных дисков, отлитые из алюминиевого или магниевого сплава являются неремонтопригодными. Действительно ли владелец расколотого или погнутого «литья» вынужден раскошелиться на новый диск?*



**Оптимальный вариант прокатки ручьев – синхронный. Расстояние между роликами регулируется распорным винтом.**



**Стенды для правки дисков должны позволять работать с моделями большим посадочным диаметром и шириной обода.**



**Важная, финишная операция ремонта диска, у которого правилаась или варилась закраина обода – срезание излишек металла.**



**Шпиндель станка для правки дисков должен иметь фланец, позволяющий «посадить» на него диски с любым количеством и расположением монтажных отверстий.**

иные способы снятия покрытия. Работать растворителем, который должен быть очень агрессивным, чтобы размягчить прочную броню лакокрасочного покрытия, пожелают не многие. Пары химиката не только наносят непоправимый вред легким, но и раздражают слизистую глаз, сжигают кожные покровы пальцев рук и ладоней. Средствами индивидуальной защиты наш человек пользоваться не привык. Да и стоит ли часами корпеть с тряпками, скребками и губками над железякой, когда можно воспользоваться всемогущей дробе (рабочее тело дробь или окалина) или пескоструйкой (рабочее тело чистый, просеянный, прокаленный речной песок). Процесс снятия краски в этом случае займет считанные минуты, так как летящий с бешеной скоростью абразив, в прямом смысле слова, сдувает эмаль. И все бы хорошо, да только после атаки твердых частичек, особенно когда в ход шла дробь, на поверхности диска остаются многочисленные каверны глубиной до полумиллиметра! Само собой разумеется, покрытый оспами диск ни один уважающий себя и любящий свою машину автолюбитель устанавливать не станет. В результате сервис теряет прибыль, компенсируя затраты на покупку нового диска, а также и клиента, а то и клиентов – слухи о сервисных «косяках» в среде автовладельцев расходятся со скоростью звука. Впрочем, данная технологическая ошибка не несет собой опасности, ведь колесный диск теряет только привлекательный внешний вид, а его эксплуатационные и в частности прочностные характеристики не страдают. Но на то, нашему человеку и смекалка, чтобы, не испортив поверхности диска в процессе снятия краски, катастрофически снизить прочность металла, из которого он отлит! Делается это следующим образом. Для того чтобы лакокрасочное покрытие легко и просто снималось с поверхности, его нагревают(!) мощными промышленными фенами или, еще хуже, открытым пламенем

паяльной лампы или газовой горелки. Всем кто знаком с физикой объяснять, что при этом происходит отпуск металла и изменение его прочности, не нужно. Кроме того, локальный нагрев с последующим охлаждением может привести к возникновению сильных внутренних напряжений в толще силовой конструкции и в последующем спровоцировать возникновение трещин даже при несильной ударной нагрузке. Попало колесо в яму (не глубокую) или наехало на камень (не большой), а в результате спица, а то и обод лопаются пополам. Хорошо, если неприятность произойдет на небольшой скорости, и водитель сумеет удержать «трехколесный» авто на траектории движения. А если события будут разворачиваться на автобане, да еще и на скорости под сотню с гаком? Тут уже шансы на удачный исход стремятся практически к нулю, особенно если лопнет переднее колесо. А ведь всего лишь хотели придать дискам нарядный вид!

### **Благородный жест или часть целого**

Идем дальше и рассмотрим проблемы, которые возникают, собственно, при ремонте «литья». Но прежде чем ремонтировать, необходимо сопоставить стоимость работы с ценой нового диска. Если разница составляет менее 50 %, а сам диск не является эксклюзивом из ограниченной партии, то стоит ли игра свеч? Пожалуй, нет. Иное дело, когда диски вашего автомобиля были изготовлены ограниченной серией, да еще и приурочено это было к какому-нибудь знаковому событию, например победе команды на раллийных гонках или юбилею фирмы производителя. Здесь уже приходится задуматься при разнице цены диска к стоимости ремонта в 80 и более процентов. Однако опять так не стоит торопиться, так как сегодня рынок стал цивилизованным, и такое понятие, как сопровождение продаж, нашим торговцам не чуждо. Смысл же его заключается в том, что хоть

и выпускались диски ограниченной партией, завод-изготовитель предусмотрел возможность утраты автовладельцами дисков и изготовил некий запас в количестве нескольких штук. Это как благородный жест в поддержку преданных бренду клиентов. На этом, собственно говоря, и строятся продажи неординарных вещей. Так вот надежный продавец закажет специально для вас один диск, а не комплект, как это принято. Ситуация может несколько упроститься, если поврежден был составной (сборный) колесный диск. Такие собираются, как правило, из двух частей – обода и собственно диска. Между собой детали крепятся при помощи высокопрочных болтов с гайками. Все что нужно это приобрести вышедшую из строя часть и заменить ее. Однако следует помнить, что для пущей надежности соединения на резьбовые части болтов часто наносят специальные составы, которые исключают саморазборку. К чему это сказано? А к тому, что, во-первых, разобрать соединение для ремонта может оказаться весьма не простой задачей, которую необходимо будет решать без применения нагрева! Помните, что происходит с металлом, если на него воздействовать высокой температурой. Об этом мы красочно рассказали в первой части статьи. Во-вторых, собирая колесный диск, не забудьте нанести на резьбу болтов состав для предотвращения их самооткручивания. А главное сборка должна производиться при помощи динамометрического ключа, который обеспечивает приложение строго определенного крутящего момента. И, наконец, последнее. Если по какой-либо причине были утеряны болты, соединяющие части колесного диска, то искать им замену среди обычного автокрепеза нельзя! Как правило, метизы, идущие на сборку дисков с ободами, изготавливаются из особых, высокопрочных сплавов. Процентом 90 всех болтов выполнены из стратеги-

ческого сырья – титана!

### Гнуть-ломать, не починять

То, что российские дороги, даже в относительно благополучных мегаполисах, далеки от совершенства, знает каждый автолюбитель, вынужденный после зимнего сезона эксплуатации рихтовать погнутые стальные диски передних колес. Увы, но при всех своих достоинствах – малом весе, снижающем неподрессоренные массы, элегантном дизайне, притягивающем взгляды окружающих, а также высокой прочности... вот именно из-за этого преимущества «литье» и страдает. В то время, как стальной диск при ударе поглощает энергию сминаясь, легкосплавный стойко держит удар и колется. Конечно, все зависит и от конструкции диска, толщины и формы обода, распределения усилий между спицами и, конечно же, от технологии, по которой он изготовлен – методом центробежного литья под давлением или ковкой. Не последнюю роль играет и термическая обработка, если таковая предусмотрена технологическим процессом производства. Но факт остается фактом – легкосплавные колесные диски в большинстве случаев не гнутся, а лопаются. И если купить новый диск или же вышедшую из строя часть его не удастся, то автовладелец начинает поиски фирмы, которая возьмется за ремонт.

Самой действенной приманкой сервисменов в борьбе за привлечение клиентов является, нет, не место расположения точки, а оборудование, на котором производятся ремонтные работы. А владельцы бизнеса сегодня не скупятся на приобретение даже дорогих, стоимостью под 5000–6000 евро станков, зная, что они окупятся всего за один сезон. Мелкие, по большей части гаражные конторки ограничиваются оборудованием стоимостью полторы-две «штуки» евро. Однако вы должны четко уяснить, что каким бы современным ни было оборудование для правки, и как бы ни было известно имя его



Треснутые обода – наиболее частые дефекты дисков. При грамотном ремонте эксплуатация колес не несет опасности.



Такие нехитрые приспособления позволяют визуально определить биение колеса, для чего его нужно просто раскрутить на стенде.



Небрежное раскатывание закран дисков, имеющих полированную поверхность, заканчивается образованием микротрещин.



**Ширину ремонтируемой части в процессе ремонта необходимо тщательно контролировать при помощи точной линейки.**



**Если диск лопнул пополам – его лучше сдать в пункт приема цветных металлов. Как поведет себя металл с измененной структурой не известно.**



**Поскольку ремонтируемое колесо крепится за ступичную часть, то при его рихтовке следите, чтобы между болтами крепления не пошли от нагрузок трещины.**



**Обратите внимание на устройство nipples для накачки колеса – в данном случае он оригинальный, и найти ему замену на рынке и магазине не удастся.**

производителя, первую скрипку в ремонте играет мастер, на этом станке работающий. По сути, необходимо в первую очередь смотреть на результат работы, а не на орудия труда. Учитывая это, сообразительные мастера ведут так называемые фотодневники, где собирают фотографии дисков «ДО» и «ПОСЛЕ» ремонта, упуская из вида промежуточные стадии процесса. Часто фотоматериалы выкладываются на сайте компании в качестве портфолио. Однако нигде, абсолютно нигде(!) вы не найдете информации о том, сколько диск прослужил после ремонта. Все неприятные высказывания на форумах при сайтах ревностно удаляются бдительными модераторами. Заинтригованы? Тогда разберемся, а чем, собственно говоря, недовольны клиенты? В чем состоят их претензии к оснащенным, в прямом смысле слова, по последнему слову техники мастерским?

А тем, что после проведенного ремонта диск лопається, трескается, гнется в том же самом месте, причем опять-таки при приложении к нему незначительной нагрузки. Вспоминаем неглубокую яму и небольшой камень, а главное, их количество на наших дорогах. Возникает резонный вопрос, а почему отремонтированный диск лопається именно в месте ремонта? Ответ прост – дело в том, что после правки погнутого участка на стенде, где первоначальная геометрия восстанавливается приложением нагрузки обратной по вектору той, которая привела к деформации в толще металла, а точнее непосредственно в месте изгиба, образуется еще большее количество микротрещин. А они, микротрещины, являясь концентраторами напряжения, по сути своей есть не что иное, как бомба замедленного действия. Чтобы наглядно(!) убедиться в этом, возьмите кусок алюминиевой проволоки и несколько раз согните/разогните его в одном месте. В месте изгиба невооруженным глазом видно не только изменение цвета металла, но и образование

трещинок. Именно в этом месте, насыщенном концентраторами напряжения, проволока и лопається. Пытливый читатель непременно задаст следующий вопрос – а почему в качестве примера была взята именно тонкая алюминиевая проволока, а не, скажем, изготовленная из аналогичного металла ложка или вилка? Переломить такую путем сгибания куда сложнее! Все верно, только были ли учтены величины нагрузок которые возникают при качении колеса по дороге? Разумеется, нет! Но и это еще не все. Это еще не основной секрет фокуса с наглядной демонстрацией. Как вы думаете, алюминиевый сплав, из которого изготовлены вилки, ложки, проволока и колесные диски, имеет одинаковый или отличный химический состав? Верно! Кухонная утварь и детали автомобиля изготавливаются из абсолютно иных сплавов. И опять это не все. Как мы уже упоминали выше, легкосплавные колеса бывают как коваными, так и литыми, причем в зависимости от технологии производства могут подвергаться последующей термообработке. И в каждом конкретном случае прочность, жесткость, хрупкость материала будет своя. Но об этом мастера, как правило, предпочитают умалчивать – зачем терять клиента, который «клюнул» на копеечную вилку или ложку! Естественно, сервисмены не скажут вам и того, что если колесный диск изготовлен из сплава, содержащего магний, да еще по технологии производства прошел упрочняющую термообработку, то для того чтобы он дал трещину, достаточно согнуть его один единственный раз. О каком ремонте методом правки на стенде таких колес может идти речь? Еще раз подчеркнем – ремонт легкосплавных дисков есть искусство, которым владеют очень не многие. И доказательством тому приведем еще один яркий пример. Ряд заводов, специализирующихся на производстве легкосплавных дисков, использует в качестве сырья алюминиевые сплавы, которые допуска-

ют правку, но при условии, что этому процессу будет предшествовать равномерный нагрев изделия до строго определенной температуры. Ее значение знают технологи предприятия и сообщают они данную цифру мастерам-ремонтникам или сохраняют ее в тайне, есть большой вопрос. С одной стороны заводчан можно понять – любое происшествие с их продукцией, особенно если оно повлекло повреждение имущества или, не дай Бог, привело к человеческим жертвам, станет несмываемым пятном на имидже марки. Так зачем рисковать, тем более что человеческая жизнь бесценна, да и стоимость автомобиля всегда будет больше цены диска? С другой стороны если дефект незначительный, то его исправление при строгом соблюдении технологии значительно сэкономит средства автовладельца, а владелец мастерской сможет развивать свой бизнес, не подвергая риску жизнь и безопасность своего клиента. Но вернемся, к собственно говоря, озвученной выше проблеме. Итак, в большинстве случаев вернуть первоначальную геометрию колесному диску можно после нагрева его до температуры не более 300 °С. Однако встает вопрос – какие средства мы сможем использовать для измерения ее изменения? Для этого существуют специальные промышленные термометры – приборы достаточно дорогие, особенно когда речь идет о бесконтактных модификациях. Приобретать их ради правки нескольких десятков дисков в год для многих небольших мастерских есть непозволительная роскошь. Но терять клиента никто не хочет. Именно поэтому мастера часто пользуются народными средствами измерения температуры. Например, индикатором может служить обычный сахар, который мы кладем в чай. Он, как подмечено, темнеет при температуре примерно 300 градусов. Выходит, что практически бесплатное средство измерения температуры можно приобрести в любом продуктовом магазине! Не спешите радоваться. Во-первых,

мы не случайно употребили слово – «примерно». Во-вторых, кто даст гарантию того, что нагрев будет прекращен сразу, как только температура приблизится к трем сотням градусов, а не произойдет перегрева детали выше указанного температурного порога? Стоит ли рисковать? Разумеется, нет! Ведь известно, что если нагреть диск, изготовленный из алюминиевого сплава, содержащего магний, до температуры, превышающей 300 градусов, то в металле начнутся необратимые процессы его старения, читай, ухудшения заложенных конструктором свойств. Еще опаснее, когда нагрев диска проводят вообще «на глазок». В этом случае зачастую происходит не просто отжиг металла, а возможно и даже разрушение его кристаллической решетки. Такой диск можно только сдать в пункт приема цветных металлов. Теперь понятно, почему первую скрипку в ремонте играет мастер-профессионал. Дилетантам здесь делать нечего. Кстати, мотайте на ус, именно отвечающий за свою работу профессионал скажет вам, что, например, максимальный изгиб закраины обода колеса, который можно править без риска заметного ослабления ремонтируемого участка, составляет от силы пять миллиметров. Ни о каких «восьмерках» не идет и речи! Кстати, согласно ГОСТа радиальное и торцевое биение диска не должно превышать четырех десятых миллиметра. Вопрос – будет ли выдержано это условие при ремонте?

### Варить – не навредить

Заметьте, рассказывая о ремонте колесных дисков, мы не затронули еще одну, весьма распространенную операцию – проварку трещин и приварку отломившихся частей. А ведь эти ремонтные работы занимают по популярности второе место. Для того чтобы работать с алюминиевыми сплавами необходимо специальное сварочное оборудование, а сам процесс должен идти строго(!) в среде защитного – инертного газа. Как правило, мастера используют наиболее



**Болты крепления ободов и дисков изготавливаются преимущественно из титана, менять их на стальные нельзя.**



**Наглядный пример того, где происходит контакт диска и шины (бескамерное колесо). Теперь понятно почему закраину можно ремонтировать?**

распространенный аргон, хотя есть и альтернативные варианты, но о них нет смысла даже упоминать, так как газы особого состава используются на особых производствах, там где важно не только не допустить окисления металла в момент его расплавления, но и исключить насыщения расплава сторонними химическими элементами. Но даже имея в своем распоряжении самое современное сварочное оборудование мастер не может избежать локального нагрева металла и соответственно изменения его физических свойств. В итоге мы опять возвращаемся к проблеме озвученной выше – непоправимого вреда, который наносит металлу высокая температура. Так что же, выходит, что ремонт колесных дисков методом сварки в среде защитного газа лишен всякого

смысла? Не совсем так. Если речь идет о приварке небольшого(!), ненагруженного, сектора обода, как правило, такие сегменты откальваются при контакте с бордюрным камнем в момент парковки автомобиля, то ремонт имеет смысл. Но подчеркнем еще раз – речь идет о ненагруженных частях, таких, где изменение структуры металла и его охрупчение не приведет к фатальным последствиям при повторном разрушении. Главное, чтобы не была нарушена герметичность посадки покрышки. Если вам предлагают заварить трещину на спице, ободу или еще хуже ступичной части(!), то это чистой воды развод на деньги без каких-либо гарантий безопасности. Будьте бдительны и не верьте пустым обещаниям!



# Мастерская на колесах

*Мобильный автосервис обеспечивает не только оперативную техническую помощь по месту поломки транспортного средства, но и существенную экономию времени владельца авто, в том числе на проведении регламентных и сезонных работ. В условиях современной мегаполиса, с его ритмом жизни, последний фактор приобретает особое значение.*

**Эдуард Столяров**

Первые передвижные технички появились сразу же, как только возникли стационарные автосервисы, и автомобиль стал неотъемлемым атрибутом человеческого бытия. Изначально мобильные мастерские решали вполне определенный, довольно узкий круг задач, связанных, главным образом, с оказанием технической помощи и поддержки автопутешественникам. В то время инфраструктура сопутствующего придорожного сервиса была еще

развита крайне слабо, поэтому спасти автолюбителя, оказавшегося в беде на расстоянии многих сотен километров от дома и ближайшей СТО, могла только мобильная бригада мастеров.

Но шло время, и передвижные технички обрастали новым функционалом, подсказанным буквально самой жизнью. Круговерть мегаполисов, беспощадный, всевозрастающий ритм определили еще одну и сегодня доминирующую в развитых странах сферу их деятельности – выездной сервис, услуги на дому или в офисе.

И правда, что может быть удобнее? Пока хозяин автомобиля трудится на благо своего семейного бюджета, его машину обслуживают по практически полной программе на близлежащем паркинге бизнес-центра. И при этом не надо заранее ехать на СТО, оставлять там автомобиль, потом непонятно как, на перекладных или такси добираться до конторы, а вечером повторять такой же малокомфортный маршрут. Достаточно лишь вызвать техничку, а все остальное ребята сделают сами.

Именно такой сервис сегодня чрезвычайно востребован в крупных европейских, американских и азиатских городах-миллионниках. В этом нет ничего удивительного – у людей в наш стремительный век остается все меньше личного времени и тратить его на вроде необходимые, но не самые желанные мероприятия, связанные с обслуживанием личного автомобиля совсем не хочется. Проще позвать специалистов туда, куда тебе удобнее, они сделают все в лучшем виде, и это не потребует дополнительных манипуляций.

Таким образом, исходя из предпочтений потенциальных клиентов, сформировался перечень основных услуг, оказываемых мобильными автостерскими. Это, во-первых, основная масса регламентных и профилактических работ: замена масла в двигателе, свечей зажигания, фильтров, регулировка света фар, зажигания, систем питания, контроль и доливка уровней жидкостей, контрольно-проверочные работы состояния аккумулятора, шин, масла и прочее. Во-вторых, косметические работы, связанные с уборкой салона, полировкой, восстановлением блеска декоративных элементов, ремонтом поврежденной обивки и отделки. В-третьих, диагностика и некоторый мелкосрочный ремонт: замена стартера, генератора, автоэлектрика, компьютерная диагностика двигателя, трансмиссии и прочих управляемых электронными блоками агрегатов и узлов, проверка и замена деталей ходовой части (колодки, диски, рычаги и т. д.), адаптация блоков и модулей, инициализация ключей зажигания, замена катушки зажигания, датчиков, прокладок клапанных крышек, термостатов и многое другое. Возможно, кому-то это покажется странным, но и такие виды выездного сервиса очень востребованы, по крайней мере, в Европе. Судите сами: довольно часто водитель чувствует, что его автомобиль ведет себя как-то не так, но при этом вроде едет. Добраться до СТО времени нет, машина вроде как работает,

поэтому особой необходимости откладывать дела и бросать все, чтобы продиагностировать автомобиль нет. Однако кто знает, что произойдет завтра. Запустится ли двигатель утром? Чтобы не мучиться подобными размышлениями, целесообразно вызвать мобильную техникку. Ее специалисты проверят работоспособность систем и либо тотчас на месте проведут ремонт, либо порекомендуют отправиться на стационарный профессиональный сервис.

В-четвертых, – мы специально выделяем этот вид в отдельный пункт, поскольку как показал опыт стран с климатом похожим на российский, данный тип сезонных работ пользуется огромной популярностью – это регулярная осенняя и весенняя замена покрышек – «переобувка» автомобиля.

Расценки на оказываемые услуги формируются довольно просто. Как правило, стоимость самих работ не отличается от цены в стационарных СТО. А вот собственно выезд бригады клиент оплачивает дополнительно. В Москве это от 500 до 1500 руб. в зависимости от района оказания услуг.

При оборудовании автомобиля технической помощи можно пойти двумя путями: заняться этим самостоятельно, либо обратиться в специализированную компанию. О достоинствах и недостатках каждого из этих способов мы расскажем ниже.

Оснащение своими силами. Однозначно – это очень трудно. Пожалуй, единственный плюс – низкая стоимость. Но перечень проблем, с которыми предстоит столкнуться, точнее вопросов которые предстоит решить, довольно обширен. Какую модель автомобиля предпочесть? Какое оборудование установить? Как усилить конструкцию, силовые приводы и подвеску? Где изыскать дополнительные источники энергии? И прочее, прочее, прочее...

Поэтому проще и удобнее обратиться в компанию, специализирующуюся на профессиональном переоборудовании автотехники. Таких компаний сегодня хоть отбавляй. Здесь вас





квалифицированно проконсультируют по основным вопросам и, исходя из ваших пожеланий, подберут наиболее оптимальный вариант трансформации.

Но в любом случае начать придется с автомобиля. Выбрать есть из чего: Citroen (Berlingo, Jumper), Fiat (Ducato), Ford (Transit), IVECO (Daily), Mercedes (Sprinter, Vito, Vario), Peugeot (Boxer, Partner), Renault (Kangoo, Master, Trafic), Volkswagen (Caddy, Crafter, Transporter), Toyota (Hi-Ace H1) и наконец вездесущие «Соболи» и «Газели». Каждой из моделей присущи свои характеристики и технические параметры, которые определяют ее функциональные возможности в качестве техники. Естественно «каблочки» обладают более скромным потенциалом – меньший объем полезного пространства багажного отделения, меньшая допустимая нагрузка на ось, меньшая мощность штатного оборудования и т. д. Но они компактны, маневренны, поэтому именно как скорая техническая помощь в сутолоке запруженных пробками улиц современных мегаполисов могут быть гораздо полезнее. Им проще найти место для парковки в центре города (где сегодня расположено довольно много офисных центров), проехать по узким переулкам даун-тауна.

Микроавтобусы, наоборот позволяют добиться максимальной укомплектованности благодаря просторному фургону. В них можно установить балансировочный и шиномонтажный стенды, многочисленные стеллажи с инструментом, запчастями и расходниками, дополнительный генератор, мощный компрессор, а также массу другого полезного и необходимого оснащения. Но и цена такой техники будет значительно выше. И проехать без труда она сможет не везде: на некоторые, особенно подземные парковки в центре города подобную технику могут не пустить.

Особняком стоит продукция российского автопроизводителя. Эксперты говорят, да «Соболь» и «Газель» дешевле своих импортных аналогов, но чтобы переделать их под автомобиль мобильного сервиса придется выложить значительные деньги, поскольку они абсолютно не приспособлены к подобным нагрузкам. Нужно значительно усилить конструкцию в целом, ходовую часть, силовые приводы, возможно даже заменить некоторые узлы и агрегаты. В конечном счете, такая модернизация обойдется даже дороже, чем приобретение зарубежной модели.

Стеллажные системы для обозначенных целей сегодня на российском рынке также

представлены в изобилии. При этом иностранные производители уже имеют тесные связи с отечественными компаниями-установщиками. Так что, обратившись по одному адресу, вы получаете полноценный всеобъемлющий сервис. Хороший пример ИНРУСКОМ, основным направлением деятельности которого является производство специализированных автомобилей, оснащаемых согласно пожеланиям конкретных заказчиков. Компания сотрудничает с фирмами Sortimo, Containex, Wolff, Sollers, Unior и др.

Техника от ИНРУСКОМ оборудована для использования в качестве передвижной мастерской для выездного технического обслуживания и ремонта. Базовый автомобиль укомплектован: автономной генераторной установкой мощностью до 7 кВт с организацией отвода выхлопных газов из фургона, маслостанцией, сварочным агрегатом, воздушным компрессором с рукавом на катушке, преобразователем напряжения мощностью до 5,5 кВт, приставной телескопической лестницей и другими принадлежностями.

Оборудование, инструменты и запасные части размещены на стеллажной системе производства западногерманской фирмы Sortimo. Большое количество выдвижных ящиков, открытых

полок и инструментальных кейсов позволяют разместить все необходимые детали и инструменты. Легкий и прочный алюминиевый каркас стеллажной системы обеспечивает долгий срок эксплуатации и безопасность. Все ящики имеют надежный механизм запора в транспортном положении.

В фургоне также установлен верстак со слесарными тисками, шкаф для спецодежды и гигиенический набор.

Для обеспечения комфортной работы бригады в зимнее время фургон дополнительно утеплен и в нем установлен автономный отопитель Webasto. Пол фургона покрыт рифленным алюминием с отбортовками, позволяющими легко производить очистку и мойку. В полу установлены утепленные проушины для крепления перевозимого груза.

Для облегчения погрузочно-разгрузочных работ в проеме задней двери смонтирована поворотная грузовая консоль с ручной талью грузоподъемностью до 200 кг и вылетом до 1 м.

В фургоне организовано общее освещение внутреннего пространства и дополнительное освещение рабочей зоны у верстака.

«БИОПТ-Русь» предлагает для мобильных мастерских систему ORSYmobil. Комплексный подход ORSYmobil позволяет создавать полноценную рабочую среду. В зависимости от индивидуальных потребностей, автосервис на колесах оснащается всем – от оборудования до расходных материалов. ORSYmobil ограждает заказчика от решения проблем, связанных с выбором оптимального варианта комплектования оборудования под его запросы. При организации автосервиса на колесах используется богатый опыт работы с более чем 2,9 млн. клиентов. При проектировании учитывается каждый частный случай из накопленной практики и пожелания каждого нового заказчика. Система позволяет составлять наилучшие комбинации именно для конкретного специфического профиля требований заказчика

независимо от типа автомобиля и сферы его применения и формировать рациональную структуру для хранения и транспортировки грузов на базе любого автомобиля – от легкового универсала до полноценного фургона. Разнообразные варианты прочных столешниц и модулей с выдвигаемыми ящиками легко трансформируют пустой объем фургона в слесарную мастерскую. Множество модулей различной конструкции позволяет организовать места для хранения инструмента, крепежа, электрики, шлангов и удлинителей, канистр, баллонов и прочих грузов. Различные варианты верстаков и тисков дают возможность организовать полноценное рабочее место для проведения любых слесарно-монтажных работ.

Все оборудование отвечает высочайшим требованиям безопасности, что подтверждено серией краш-тестов, проведенных германским центром надзора за автотранспортом DEKRA.

Компания «ТехноКомплект-Сервис» оперирует продукцией подразделения STORE VAN итальянской компании FAMI, предназначенной для оснащения спецавтомобилей и автотехничек. Ассортимент предлагаемых модульных конструкций позволяет комплектовать: автомобили сервисной службы, передвижные мастерские, мобильные лаборатории, машины аварийной службы, сервисавтомобили для обслуживания спецтехники, шоу-вены, а также любые автомобили, предназначенные для выполнения работ на выезде.

Модульное оборудование FAMI разработано для оптимизации мест хранения инструментов, принадлежностей и спецоборудования в автомобиле. Оно создает дополнительные удобства, экономит пространство, сокращает время и усилия, потраченные на выполнения работ.

В небольшой объем автомобиля встраиваются – трансформируемые и выдвигаемые верстаки, стеллажные шкафы в различной комплектации, мобильные лестницы, тиски, бал-

лоны, гидравлические краны, компрессоры, выездные траппы и т.д. Все материалы Fami разработаны в соответствии с существующими стандартами и правилами техники безопасности. При проектировании модулей особое внимание уделяется безопасности при эксплуатации, что подтверждено европейскими краш-тестами.

Предлагаются готовые варианты оснащения автомобилей марок: Citroen, Fiat, Ford, Iveco, Mercedes, Nissan, Opel, Peugeot, Renault, VW. Если же заказчику не подходит ни один из стандартных вариантов, существует возможность проектирования собственного индивидуального решения.

Среди преимуществ мобильных автосервисных компаний STORE VAN можно выделить то, что все элементы конструкций шкафов спроектированы таким образом, чтобы при монтаже в автомобиле использовать уже имеющиеся технологические отверстия кузова, не прибегая к дополнительному сверлению. При этом структура модулей шкафов представляет собой легкую конструкцию и обеспечивает равномерное распределение веса по кузову автомобиля.



Armenia (AM) 100% (1%)  
 Australia (AU) 100% (1%)  
 Austria (AT) 100% (1%)  
 Azerbaijan (AZ) 100% (1%)  
 Belgium (BE) 100% (1%)  
 Brazil (BR) 100% (1%)  
 Bulgaria (BG) 100% (1%)  
 Canada (CA) 100% (1%)  
 China (CN) 100% (1%)  
 Czech Republic (CZ) 100% (1%)  
 Denmark (DK) 100% (1%)  
 Finland (FI) 100% (1%)  
 France (FR) 100% (1%)  
 Germany (DE) 100% (1%)  
 Greece (GR) 100% (1%)  
 Hong Kong (HK) 100% (1%)  
 India (IN) 100% (1%)  
 Indonesia (ID) 100% (1%)  
 Italy (IT) 100% (1%)  
 Japan (JP) 100% (1%)  
 Korea (KR) 100% (1%)  
 Malaysia (MY) 100% (1%)  
 Mexico (MX) 100% (1%)  
 Netherlands (NL) 100% (1%)  
 New Zealand (NZ) 100% (1%)  
 Norway (NO) 100% (1%)  
 Poland (PL) 100% (1%)  
 Portugal (PT) 100% (1%)  
 Romania (RO) 100% (1%)  
 Russia (RU) 100% (1%)  
 Singapore (SG) 100% (1%)  
 Slovakia (SK) 100% (1%)  
 South Africa (ZA) 100% (1%)  
 Spain (ES) 100% (1%)  
 Sweden (SE) 100% (1%)  
 Switzerland (CH) 100% (1%)  
 Taiwan (TW) 100% (1%)  
 Thailand (TH) 100% (1%)  
 Turkey (TR) 100% (1%)  
 Ukraine (UA) 100% (1%)  
 United Kingdom (UK) 100% (1%)  
 United States (US) 100% (1%)  
 Uzbekistan (UZ) 100% (1%)  
 Vietnam (VN) 100% (1%)  
 Yugoslavia (YU) 100% (1%)  
 Zimbabwe (ZW) 100% (1%)



# SILVERLINE

ЗВОНИТЕ НАМ **БЕСПЛАТНО** ИЗ ЛЮБОЙ ТОЧКИ РОССИИ 8-800-700-54-63  
 8-495-363-62-77  
[www.sl33.ru](http://www.sl33.ru)



**Сильверлайн - официальный  
 дистрибьютор марки  
 LAUNCH TECH Co. Ltd**

**Автомобильные подъемники (4 тонны):**

Silverline T4 ..... 59 900 руб.  
 Launch TL240 SB ..... 89 000 руб.  
 4-х стоечный для сход  
 развала с траверсой ..... 149 000 руб.



# Настоящее Европейское Качество



ВСЕ АССОРТИМЕНТ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ АВТОСЕРВИСА

**LAUNCH X631 285 000 руб.**

Беспроводной стенд  
для регулировки  
сход-развала  
2 D Technology



**X-431 MASTER 84 900 руб.**

Легендарный  
диагностический  
сканер LAUNCH



**X-431 HEAVY DUTY 109 900 руб.**

Сканер для BENZ, DAF, IVECO,  
MAN, MACK, CUMMINS,  
ISUZU, SCANIA  
Hyundai HD – более 20 брендов  
грузового и коммерческого транспорта



**CNC-602 49 900 руб.**

Оборудование для  
диагностики инжектора  
LAUNCH CNC-602



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПОСТАВЩИК ОБОРУДОВАНИЯ **LAUNCH** СЕРТИФИЦИРОВАННЫЙ ДИЛЕР СИЛВЕРЛАЙН  
ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ДИЛЕРОВ И ТОРГОВЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ РОССИИ

# «Горящие» сердцем

## Эдуард Столяров

**Пока металлы продолжают активно использоваться при производстве автотехники, сварочное оборудование останется неизменным участником ремонтно-восстановительных процессов самого разного рода. О новинках в данном сегменте гаражного оснащения мы расскажем в этой статье.**

Компании, занимающие лидирующие позиции на рынке сварочного оборудования, также как и «середнячки» постоянно расширяют свой ассортимент, предлагая все новые и новые модели. При этом находящиеся в позиции «догоняющих» не теряют амбициозных надежд по повышению своего статуса.

Главной новостью от компании Fubag в 2012 г. стало обновление популярной линейки Fubag IN. Теперь модельный ряд IN состоит из двух линеек – аппаратов 3-й и 6-й серий. Флагманской моделью линейки является новый IN 206 LV, пришедший на смену IN 200 LV. Благодаря новым технологиям все модели линейки IN-2012 имеют улучшенные рабочие характеристики – повышенную эластичность сварочной дуги и минимальное разбрызгивание металла при сварке, что обеспечивает безупречное качество сварного шва.

Однофазные сварочные инверторы постоянного тока серии IN специально разработаны для ремонтных работ различной степени сложности. Благодаря малой массе и габаритам успешно применяются для проведения сварки в труднодоступных местах. Используемые электроды: с основным и рутиловым покрытием. Инвертор с током сварки до 200 А с легкостью варит любым типом электродов, в том числе диаметром 5 мм.

В конце июня поступили в продажу новые сварочные полуавтоматы BestWeld MASTER 200 и MASTER 250, работающие от 220/380В, 1Ф. Сварочное оборудование трансформаторного типа этой серии с принудительным охлаждением предназначены для бытового и профессионального использования при сварке в среде защитного газа или самозащитой порошковой проволокой. Обеспечивает сварку постоянным током черных и цветных металлов, а также их сплавов. Очень полезны в автомастерских и сервисных центрах. Среди основных преимуществ: шестиступенчатая регулировка силы тока, плавная регулировка подачи проволоки, удобная ручка и колесики для транспортировки, защита от перегрева, встроенный вентилятор, надежный механизм протяжки проволоки, металлический штуцер для подключения



газа, газовый клапан установлен внутри корпуса, силовые выключатели.

EWM представила сразу две новинки. Первая – сварочный инверторный аппарат ALPHA Q330 для полуавтоматической сварки MIG/MAG, сварки покрытым электродом MMA и сварки неплавящимся электродом TIG(Lift). Характерные особенности: сочетание инновационных методов сварки EWM-coldArc + EWM-forceArc в одном аппарате; сварка корневого шва и последующее заполнение осуществляется с помощью одного аппарата; максимальная универсальность благодаря перспективной модульной концепции аппарата; оптимально запрограммированные JOBS (сварочные задания), чтобы мастер мог полностью сосредоточиться на работе.

Вторая – PICO 180 – сварочный инверторный аппарат для ручной дуговой сварки MMA постоянным током и возможностью TiG DC сварки с контактным зажиганием дуги. Предусмотрена цифровая индикация параметров сварки. Продуманная конструкция корпуса и системы вентиляции, позволяет увеличить продолжительность включения и минимизировать загрязнения внутри аппарата.

FoxWeld пополнил линейку аппаратов FoxTIG: 1600DC Pulse, 2000DC Pulse, 3000DC Pulse. Это последнее поколение сварочных аппаратов, имеющих функцию цифрового управления. Их главное преимущество – легкость управления и настройки сварки, несмотря на большое количество параметров. Также

процесс работы и настройки существенно упрощается благодаря функции записи и вызова программ, которая позволяет сохранить в память аппарата все установленные параметры и при необходимости выбрать необходимую программу из ранее сохраненных. Аппараты предназначены для: ручной дуговой сварки (MMA), аргодуговой сварки постоянным током (TIG DC), аргодуговой сварки



постоянным током в пульсирующем режиме (TIG DC PULSE) с возможностью выбора времени импульса, частоты пульсации.

В режиме TIG данные сварочные аппараты имеют встроенный осциллятор для бесконтактного поджига дуги (HF START), клапан для автоматической подачи защитного газа до, в течение и после сварки, режимы управления (2T/4T), регулируемые значения тока в процессе сварочного цикла – до и после основного, а также можно задавать время перехода с одного на другой сварочный ток.

В данных сварочных аппаратах инверторного типа сварочный ток нечувствителен к изменениям напряжения питающей сети и длине дуги,



что значительно сказывается на качестве сварки.

BlueWeld представил два новых сварочных полуавтомата Megamig Digital Synergic 490 и 610. Оба с микропроцессорным управлением в комплекте с 4-роликовым подающим механизмом для сварки проволокой сплошного сечения в среде защитного газа (MIG-MAG) или порошковой проволокой, а также MIG пайки. Обеспечивают возможность сварки различных материалов, таких как сталь, нержавеющая сталь, алюминий. Основная принципиальная разница между моделями в максимальных сварочном токе (соответственно 420 А и 550 А) и мощности (19 кВт и 27 кВт).



Предусмотрено 9 персональных программ сварки, контроль напряжения питания, помощь в выборе диапазона скорости подачи проволоки в зависимости от выбранного напряжения дуги.

Начиная с декабря 2011 года все аргонодуговые аппараты TIG и все мультифункциональные аппараты компании Selco серии Genesis 1000 оснащаются новой функцией, называемой Мгновенная Точечная Сварка ( $\mu$ s). Эта новая функция специально разработана для точечной сварки тонких металлических листов с толщиной менее 1 миллиметра. Благодаря комбинации импульса высокого тока и очень корот-

ким временем горения дуги можно выполнять быструю и точную точечную сварку без чрезмерного нагрева свариваемых деталей и таким образом избежать их деформации.

Включение новой функции простое и быстрое. В режиме аргонодуговой сварки на постоянном токе TIG DC нужно выбрать уровень настройки 2 (функция, как и в случае стандартной точечной сварки по соображениям безопасности и функциональности доступна только в режиме 2-х уровневой настройки) и изменить параметр 208. Заводская настройка параметра по умолчанию

сти (THLE/боросодержащие стали) благодаря силе сжатия электродов 550 даН при 8 бар и сварочному току 13 000 А. Аппарат соответствует европейской директиве 2004/40/СЕ. В комплект входят компактные и легкие (5кг) С-клещи для кузовных работ с дистанционным управлением, а так же многофункциональный пистолет (длина 3м) для односторонней сварки, усадки, сварки заклепок, шпилек, гаек, шайб, имеется функция гвоздодер. Функционирование аппарата может осуществляться в любом из 7 рабочих режимов, отвечающих требованиям пользователей и



«выкл» (off), можно активировать и изменять параметр от 0,01 до 1,00 секунд, затем установить время от 10 мсек до 1 секунды максимум.

Кроме того в соответствии с программой модернизации инверторов компания Selco выпускает новый сварочный инвертор Quasar 180 который займет место Genesis 1700. Данный аппарат предназначен для ручной дуговой сварки MMA, в нем будут присутствовать все конструкционные особенности и качество оборудования линейки серии Quasar.

Аппарат INVERTER Gyspot BPLC-S7 от GYS отвечает всем требованиям сварки сталей с высоким пределом упруго-

производителей. 3 из них новые. Это режим Easy – позволяющий варить, не задавая никаких параметров; режим производителя – дающий возможность называть по имени производителя характеристики точки, предварительно внесенной в память аппарата согласно требованиям ремонтной спецификации производителя; режим Energy с помощью которого можно контролировать энергию, переданную во время сварки точки (пользователь задает только сварочный ток (А) и энергию (кWs) перед сваркой точки). Предусмотрено сохранение сварочных параметров пользователя, характеристик проделанных сварных точек на карте SD.



стандартного баллона с газом, также на тележке предусмотрен встроенный ящик для аксессуаров. Передняя панель аппарата выполнена с двумя цифровыми дисплеями, отображающими сварочные параметры. Возможность ручной дуговой сварки делает его более универсальными и удобными в применении. Электронная схема управления включает в себя уникальную систему контроля сварочных динамических характеристик; обеспечивает стабильность горения дуги, низкий уровень разбрызгивания металла, прекрасную форму шва, высокую эффективность сварки. Возможность изменения полярности подключения, делает инвертор пригодным для качественной сварки самозащитной порошковой проволокой без защитного газа.

Российские компании не отстают от своих зарубежных коллег. Сварочный инвертер «Сварог» MIG 2500(J73) и MIG 3500(J93) – предназначен для полуавтоматической сварки в среде защитного газа (MIG / MAG), с возможностью ручной дуговой сварки покрытыми электродами (MMA), а также полуавтоматической сварки порошковой проволокой (FCAW).

Аппарат построен на базе IGBT транзисторов нового поколения по современной инверторной схеме. Данная технология позволяет получать максимальную мощность и длительное включение аппарата при его минимальных размерах и массе. Аппарат имеет дополнительные функции, такие как горячий старт, прогон проволоки, газ-тест, регулировка индуктивности, дожигание сварочной проволоки и пр., позволяющие более комфортно и безопасно работать на нем.

Сварочный полуавтомат MIG 2500 изготавливается в компактном исполнении с выносным четырехроликовым подающим механизмом на турели. Аппарат установлен на тележку с поворотными колесами и имеет площадку для установки



сварки постоянным током в среде защитного газа как проволокой (MIG/MAG) так и неплавящимся электродом (TIG), а также для ручной электродуговой сварки постоянным током покрытым электродом (MMA). Все сварочные инверторные аппараты САИ работающие при пониженном напряжении имеют защиту от перегрева, и оснащены функциями «ANTI STICK» (антизалипание), «HOT START» (горячий старт) и «ARC FORCE» (форсаж дуги).

Группа компаний ТСС активно продвигает бензиновую электростанцию с функцией сварки KGE 280EW. Для многих автосервисов такое оборудование сочетает возможность производства различных работ в качестве сварочного

аппарата с режимом работы в качестве источника автономного питания может быть весьма полезно. Проведение сварочных работ производится при помощи подключенного держателя с электродом к генератору.

Электроагрегат подходит для резервирования сети в загородном доме и на предприятии или для проведения сварочных работ током до 280 А, электродом не более 6 мм. Автоматический регулятор напряжения обеспечивает высокое качество выходного напряжения. Присутствует система защитного отключения при понижении уровня масла. Электронное зажигание не требует дополнительных настроек, что упрощает обслуживание двигателя в течение всего срока службы. Для защиты от перегрузок применяется автомат защиты. Топливный бак обеспечивает автономную работу агрегата в течение 6 часов. Моторесурс двигателя увеличен за счет верхнего расположения клапанов (OHV). Долгий срок службы двигателя обуславливается использованием только высококачественных комплектующих, таких как: коленвал, обработанный токами высокой частоты, гильза цилиндра из износостойкого чугуна, седла клапанов, сделанные из качественного хромовольфрамового сплава, воздушная система охлаждения.





# Как по маслу

### Эдуард Столяров

Действительно, замена масла сегодня одна из самых, если не самая популярная услуга на СТО – слава Богу, времена, когда автолюбители в массовом порядке меняли масло самостоятельно на заброшенных пустырях или живописных набережных безвозвратно канули в Лету. И теперь они предпочитают делегировать выполнение этой операции профессионалам.

Но несмотря на увеличившийся спрос, а может быть даже и благодаря ему, обозначился целый комплекс вопросов, решение которых напрямую связано с эффективностью и коммерческой привлекательностью данной услуги. Во-первых, чего уж скрывать, расходные материалы в целом и масло в частности являются предметом, скажем так, самого пристального внимания нечистых на руку сотрудников. Это банально воруют, причем, зачастую обнаружить искусный подлог довольно тяжело – масло разбавляют, меняют на дешевые суррогаты и т. д. Во-вторых, для заливки масла приходится использовать широкий арсенал вспомогательного оборудования и аксессуаров: комплекты для раздачи масла из бочек (пневмо-насос, тележка, шланг, цифровой расходомер), ручного насоса для заправки масла, нагнетатель масла и др. Это существенно затягивает выполнение самой элементарной операции: механику необходимо сходить в подсобку за бочкой, проверить достаточно ли в ней масла, прикатить эту бочку на пост, произвести замену, откатить назад – как видим количество выполняемых действий довольно велико, что естественно отражается на времени оказания услуги. В-третьих, применение всего обозначенного выше оснащения требует особой аккуратности – масло вообще не самая чистая субстанция, а бесконечные переливания из одной емкости в другую значительно увеличивают риск возникновения загрязнений. Хотя эстетика труда у нас и не самая уважаемая характеристика рабочего процесса, тем не

менее, и удобнее, и безопаснее работать все-таки в чистоте, чтобы, по меньшей мере, не поскользнуться на масляном пятне. Есть и другие вопросы, связанные с заменой масла (учет расхода, сбор статистики для оптимизации загрузки и заказов и проч.), но и этих трех – основных – было достаточно для того, чтобы инженеры озаботились созданием продуманной и эффективной схемы организации процесса.

Так появились централизованные системы раздачи масла (ЦСРМ). Их применение позволяет решить главные вопросы и предоставить в руки авторемонтников надежный, технологичный, высокопродуктивный инструмент. С его помощью сводится к минимуму несанкционированный отбор горюче-смазочных материалов, используемых при обслуживании автомобилей, в разы повышается скорость обслуживания клиентов (не нужно ходить на склад, перекачивать бочку и т. д. – масло сразу подается на пост по магистрали) и культура производства (испачкать что-либо становится крайне затруднительно). Помимо этого задействование ЦСРМ позволяет практически свести на нет ошибку при маслораздаче, обусловленные человеческим фактором (где-то недолили, где-то перелили или вообще не то залили), наиболее эффективно использовать складское пространство и организовать точное планирование поставок ГСМ. В конечном итоге централизованные системы значительно сокращают расходы мастерской за счет закупки наиболее экономически выгодной фасовки ГСМ, уменьшения потерь на несанкционированный отбор, контроля действий механиков посредством механизмов, идентифицирующих личность, и хранения истории всех действий. Ну и к тому же можно собирать в автоматическом режиме (централизованные системы, как правило, компьютеризированы) любую статистику необходимую для текущего и стратегического анализа ситуации на сервисной станции.

В общем, как отмечают специалисты компании «ИНЖТЕХ-

сервис», внедрение электронных систем учета и раздачи масла значительно сокращает время выполнения операций, автоматизирует процессы, а компьютерная модернизация системы позволяет управлять процессами с помощью ПК. Это, в свою очередь, дает возможность использовать возможности сети для настройки всей системы, владеть оперативной информацией, распределять продукты, отображать все отчеты на ПК, а также иметь все необходимые данные относительно движения масел, остатках на складе и др.

Еще один плюс ЦСРМ в том, что по сути это конструктор. Конечно, на рынке есть и активно предлагаются готовые стандартные решения, но чаще всего каждый конкретный сервис может подобрать для себя наиболее оптимальную схему, состоящую из отдельных модулей: модуль хранения ГСМ (емкости для хранения, подставки, насосы, шланги и проч.), магистраль подачи (фильтры, редукторы, лубрикатеры, элементы трубопровода и кронштейны, катушки с поворотными кронштейнами и проч.), модуль учета и управления (счетчики, дозаторы, расходомеры, контроллеры, специальный программный комплекс, клавиатура ввода с дисплеем) и модуль раздачи (раздаточный пистолет, каплеуловитель, эксплуатационные стойки, стационарные раздаточные колонки так называемые диспенсеры).

Из этих модулей выстраивается цельная система маслораздачи, удовлетворяющая требованиям и пожеланиям автосервисного предприятия. То есть при необходимости можно сформировать ЦСРМ, например, на два вида потребляемого масла, плюс антифриз. Или на три вида моторного масла, одно трансмиссионное и опять же охлаждающую жидкость. При этом система учит планировку помещения, особенности внутренней коммуникации и расположение постов.

Естественно, самостоятельно руководству автосервисного предприятия заниматься подобным планированием нет никакого смысла. Достаточно обратиться к

*Системы централизованной раздачи масла позволяют решать целый спектр задач, стоящих перед предприятием авторемонтной сферы, и значительно повысить эффективность операций связанных с заменой масла.*

специалистам компании-поставщика и все расчеты будут немедленно произведены, подобрана оптимальная схема и скалькулированы расходы.

Так, компания «Техноальянс» осуществляет комплектацию станций технического обслуживания компьютерными системами раздачи масел и других технических жидкостей LUBEX (Дания). Система раздачи масла MDS2000 – это универсальная система управления раздачей масла. Ее модульная конструкция позволяет выполнять различные задачи, используя управление при помощи маленькой клавиатуры. Компьютеризированная система постов раздачи масла характеризуется простотой доступа, возможностью подключить большое число постов и минимальным аппаратным обеспечением.

Первичный уровень состоит из буквенно-цифровой клавиатуры, сети, подключенной к блоку входа/выхода, при помощи которого управляется до 8 распределительных постов. Каждый пост может работать либо с разными, либо с одинаковыми типами масел. Данные об операциях выводятся на принтер.

Система легко обновляется, позволяя контролировать работу до 64 одновременно работающих раздаточных постов, управляемых при помощи клавиатур множественного доступа. Принтеры выдачи параметров операций могут быть подключены к любой клавиатуре, чтобы освободить механика и/или распечатать данные, выдаваемые устройствами, находящимися в разных участках ремонтной зоны.

Поставляемая дополнительно специальная программа LUBEX MASTER, работающая в среде Windows, гарантирует доступ к данным произведенных операций из компьютера. Данные могут быть заархивированы, сохранены и переданы в главный компьютер станции технического обслуживания.

«ИНЖТЕХсервис» предлагает систему FLEXBIMES FLUID KEEPER – это гибкая электронная система для контроля, наблюдения и управления раздачей смазочных материалов с возмож-



ностью модульного расширения. Эта система позволяет производить управление от 1 до 4 различных типов смазочных масел и/или антифризов с 64 пунктами раздачи максимально.

Любая произведенная выдача смазочного материала будет зарегистрирована на электронной клавиатуре, передана и сохранена на персональном компьютере с помощью интуитивного программного обеспечения, совместимого с Windows.

Для того чтобы произвести выдачу, оператор должен ввести свой собственный PIN-код, номер внутреннего заказа, тип и количество масла, которое должно быть выдано. Система после этого определит любое несоответствие между введенным количеством и действительным залитым количеством жидкости и сохранит все данные действия выдачи на персональном компьютере.

Персональный компьютер предназначен для создания конфигурации системы контроля за запасами материалов и создания отчетов о выдачах и поступлении смазочных материалов. Программа может отслеживать количество остатков масла в хранилище. При поступлении масла на склад в программу заносится его количество. Размер емкости задается при запуске установки и может изменяться в будущем лицом, имеющим к этому доступ. При каждой раздаче программа автоматически вычитает из прихода запрашиваемое и разлитое количество масла. В программе устанавливается критерий минимума и критерий остановки системы, то есть при достижении минимального уровня при каждой раздаче система напоминает о необходимости пополнить складские запасы, а при достижении остановочного уровня прекращает раздачу во избежание попадания воздуха в магистраль.

Вся прикладная часть системы (насосы, пистолеты, емкости и проч.) комплектуется оборудованием и аксессуарами FLEXBIMES.

В ассортименте компании «Сфера-Сервис» представлена система централизованной раздачи масел и технологических

жидкостей OILS SYSTEM (ORION, Италия). Данная ЦСРМ предназначена для больших станций технического обслуживания легковых или грузовых автомобилей. Она представляет собой гибкий полностью автоматизированный компьютерный комплекс для раздачи и складского учета до десяти типов технических жидкостей для автотранспортных средств одновременно, включая моторные и трансмиссионные масла, антифризы и тормозные жидкости. Система позволяет полностью контролировать дозацию и учет всех видов жидкостей.

Система состоит из: насосной станции (может иметь до десяти пневматических насосов, что соответствует числу технических жидкостей); раздаточных постов (число постов может достигать 99, каждый пост может содержать до шести раздаточных пистолетов, управляемых с одного локального терминала, имеющего портативную клавиатуру, цифровой дисплей и ленточный принтер; с локальных терминалов производится ввод данных об очередной дозации); центрального компьютера (объединяет локальные терминалы в единую систему, выполнен на базе персонального компьютера или специального промышленного контроллера). А также трубопроводов для жидкостей и кабелей для передачи данных.

«Автохолл» продвигает электронную систему раздачи масел CONTROL MASTER (SAMOA, Испания). Усовершенствованная система мониторинга (AMS) – программное обеспечение, на котором базируется система для инвентаризации и управления раздачей жидкостей – используется на тысячах предприятий по всему миру. Простота интеграции системы позволяет проектировать установку любого размера с использованием минимального количества компонентов от системы раздачи в одной точке до крупнейших систем, включающих более 100 раздаточных кранов. Такая универсальность также позволяет интегрировать дополнительные функции, такие как дистанционное отображение, детекторы



уровня запаса, волюметрические измерительные щупы, точки контроля доступа и автоматическое планирование любой функции включения-выключения, и гарантирует возможность последующего изменения при необходимости. Система AMS использует топологию сети шины CAN, которая разрабатывалась для управления всеми функциями автомобиля через один кабель. Эта технология обеспечивает системе легкость установки, и в то же время высочайшую надежность, точность и скорость связи. Шина CAN используется в промышленности, если требуется обеспечить высокую надежность сети.

Система AMS предназначена для, во-первых, пользователя, который контролирует раздачу, прокручивая меню, и использует новые функции: автоматическую идентификацию по кодовому ключу, раздачу нескольких жидкостей во время выполнения одной задачи и опцию заливки по требованию. Во-вторых, контролера, который имеет доступ к широкому ряду параметров, позволяющих настраивать критерии управления системой в соответствии с конкретными требованиями. С помощью понятных прокручиваемых меню контролер может изменять авторизацию оператора, регулировать уровень в баках и просматривать разнообразную статистику.

Клавиатура системы AMS подключается к электросети (115/230 В) и имеет внутренний источник питания 24 В, обеспечивающий энергию для 1–8 выходов. Количество клавиатур в системе не ограничено и определяется особенностями помещения мастерской. Клавиатура системы AMS может управлять 110 выходами, каждый из которых оборудован программируемым регулятором расхода.

Вся система управляется с помощью ПК через интерфейс компьютера, адаптера связи и специальной программы. Также осуществляется связь с системой управления данными мастерской с помощью дополнительного программного модуля.

# Забота о самом дорогом



*Сегодня необходимость использования детского автомобильного кресла ни у кого не вызывает сомнения. Но как сориентироваться в многообразии рыночного предложения? Как выбрать наиболее оптимальный вариант?*

## Эдуард Столяров

В выборе детского автокресла можно руководствоваться различными приоритетами. Одним принципиально важно купить новинку, в которой, по их мнению, реализованы самые передовые технологии, хотя, как известно, новые модели при выходе на рынок всегда стоят дороже и через сезон ощутимо падают в цене. Другие смотрят на бренд – для них известное имя на этикетке служит безоговорочной гарантией качества и безопасности изделия. Однако посмотрите, сколько марок вокруг: Aprica, Bebe Confort, BeSafe, Britax, CarMate, Casualplay, Chicco, Concord, Cybex, Heyner, Inglesina, Isigo, Kiddy, Maxi-Cosi, Nania, Peg-Perego, Recaro, Romer, Safety 1st, STM, Sunshine Kids. И это далеко не полный список. Как разобраться в нем? Как не расстреляться?

Не будем оспаривать корректность приведенных способов. Разумное зерно присутствует в каждом из них, но, тем не менее, на наш взгляд гораздо целесообразнее ориентироваться не на внешние признаки и атрибуты, а на функциональные возможности и технические особенности. Ведь детское автокресло это не просто аксессуар, а первоочереднейший элемент безопасности, от которого напрямую зависит жизнь и здоровье ребенка. Поэтому довольно удобно руководствоваться результатами всевозможных тестов проводимых как отечественными, так и зарубежными общественными организациями, надзорными структурами, СМИ и проч.

В этой связи одними из самых авторитетных и показательных в мире принято считать результаты испытаний Всегерманского автоклуба (ADAC) – крупнейшего объединения автомобилистов ФРГ и самого крупного в

Европе. Дело в том, что стандарты ADAC более жесткие, нежели принятый сегодня в Евросоюзе ECE R044/04 (лобовое столкновение производится на скорости 50 км/ч., с перегрузкой до 35g).

В своей методике с 2011 г. ADAC использует кузов пятидверного VW Golf IV (пришел на замену пятидверному Opel Astra), на скорости 64 км/ч при фронтальном ударе и 50 км/ч при боковом. Стали применяться более чувствительные манекены разных размеров, от самого маленького до максимального, в соответствии с весом и ростом ребенка для кресел определенной группы. Кроме того, добавились тесты на эргономику и экологичность (проверка на наличие ПАУ, фталатов, антипиренов, соединений фенола, оловоорганических соединений и тяжелых металлов).

Во время испытания оцениваются такие параметры, как: безопасность, удобство использования, регулировка ремня,

соответствие размера, устойчивость кресла, удобство и функциональность подголовника и проч. При этом безопасность автокресла оценивается по результатам сразу нескольких тестов. Общая оценка состоит на 40 % из результатов испытаний при фронтальном и боковом ударе, 10 % дает оценка встроенных ремней и по 5 % берется от того, насколько устойчиво кресло в машине и насколько удобно сделано место для головы и ее опоры.

Результаты формируются по пятибалльной системе: ++ исключительные рекомендации; + хорошо; 0 лаборатория рекомендует; +/- рекомендовано в случае отсутствия кресел более высокого качества; – не рекомендовано (опасно).

Давайте посмотрим на лидеры повнимательнее.

Romer Baby-Safe Plus SHR II – аналог модели ROMER Baby-Safe plus II, но уже имеет переходник для установки в коляски Britax с системой Travel. Комфорт-

ное и безопасное автокресло 2010 года, второе поколение модели Romer Baby-Safe Plus. Оснащено новейшей системой безопасности D-SIP, максимально защищающей ребенка при

боковом столкновении. Ребенок крепится внутренними пятиточечными ремнями. Подголовник автокресла регулируемый, имеет 7 положений. Модель имеет удобную ручка для переноски

и солнцезащитный козырек. Встроена система автоматической регулировки наклона люльки. Устанавливается люлька лицом против хода движения, крепится штатным трехточеч-

ным ремнем автомобиля или базами Romer Isofix base, Romer Belted base. Цена в России от 12 000 до 14 000 руб.



Cybex Aton – легкое и компактное автокресло-переноска предназначено для перевозки малыша от рождения весом до 13 кг. Имеются трехточечные широкие ремни безопасности с мягкими накладками, подголовник для новорожденных, регулируемое сидение. Универсальность креплений автокресла Cybex Aton позволяет установить эту модель на любое шасси колясок Cybex Onix, Toraz, Callisto (адаптер приобретается отдельно). Сочетание автокресла Aton с супер легкими колясками Cybex делают эту систему путешествий уникальной и легкой в использовании. Тканевое покрытие легко снимается, его можно стирать при температуре +30 °С. Вес автокресла: 3,6 кг. Розничная цена в России 5500–7000 руб.



Bebe Confort Windoo Plus устанавливается и закрепляется на заднем сидении автомобиля при помощи специальных

**Результаты краш-тестов ADAC для детских автокресел за 2011 год:**

Группа 0/0+. Для детей от рождения до 1–1,5 лет или весом до 13 килограмм.						
модель автокресла	год тестирования	защита	использование	экологичность	уход	итог
Romer Baby-Safe Plus SHR II + Romer Isofix Base	2011	++	++	++	++	++
Romer Baby-Safe SHR II	2011	++	+	++	++	+
Cybex Aton + Isofix Base	2011	+	++	++	+	
Cybex Aton	2011	+	++	++	+	
Bebe Confort Windoo Plus	2011	++	+	0	+	+
Chicco Keyfit	2011	+	+	-	+	0
Группа 0+/1. Для детей от рождения до 4х лет или весом до 18 килограмм.						
HTS BeSafe IZI Combi X3 Isofix	2011	+	0	++	+	0
Bebe Confort Opal	2011	0	+	-	+	0
Chicco Eletta	2011	-	0	++	+	-
Группа 1. Для детей от 1 до 4-х лет или весом от 9 до 18 килограмм.						
HTS BeSafe IZI COMFORT X3 ISOFIX	2011	+	+	++	+	+
Kiddy Energy Pro 2	2011	+	+	+/-	+	0
Casualplay Beat Fix QR	2011	-	+	+/-	0	-
Casualplay Beat Fix QR с упором в пол	2011	-	+	+/-	0	-
Группы 1/2/3. Для детей от 1 до 12 лет или весом от 9 до 36 килограмм.						
Cybex Pallas 2-Fix	2011	+	+	++	++	+
Kiddy Guardian Pro 2	2011	+	+	0	+	+
Nania I-Max SP	2011	0	0	0	+	0
Phil & Teds Toll-XT	2011	-	0	-	0	-
Группы 2/3. Для детей от 4-х до 12 лет или весом от 18 до 36 килограмм.						
Romer KidFix SICT	2011	+	+	++	++	+
Romer Kid Plus SICT	2011	+	+	++	++	+
Cybex Solution X 2-Fix	2011	+	+	++	++	+
Maxi-Cosi Rodi XP 2	2011	+	+	++	+	+
Kiddy Cruiser Pro	2011	+	+	0	+	+
Concord Transformer Clik	2011	+	++	++	+	+
Recaro Milano	2011	+	+	0	++	+
Sunshine Kids VEGA	2011	+	+	0	0	+
Nania R-WAY SP	2011	0	+	0	+	0
Graco Junior Maxi	2011	-	+	+/-	++	-
Brevi OKI B-FIX	2011	-	+	-	+	-

крепежных ремней и направляющих. Либо штатными трехточечными ремнями безопасности перпендикулярно направлению движения (для крепления используется два ремня). Ребенок не просто лежит как в обычной люльке, а фиксируется в ней широкоим и мягким трехточечным ремнем безопасности с мягкими накладками. Регулируемый козырек защищает от солнца, дождя и ветра, а также увеличивает степень защиты. Цельный литой корпус автолюльки Bebe Confort Windoo Plus надежно защитит ребенка во время автопутешествий. Имеет централизованную систему натяжения ремней, так что их длина регулируется одним движением. Предусмотрены специальные вентиляционные отверстия по всей площади автолюльки. Высокие боковины, ортопедическое ложе и гипоаллергенный матрас обеспечивают оптимальную защиту в случае удара и дополнительный комфорт малышу. Благодаря двум съемным эргономическим ручкам можно легко переносить автолюльку даже с находящимся в нем ребенком. Мягкая утепленная внутренняя обивка не линяет при стирке. Внутреннюю обивку можно стирать как на руках, так и в стиральной машине при температуре 30 °С в режиме деликатной стирки. Bebe Confort Windoo Plus можно использовать и как качалку или временную кроватку на даче или в гостях. Windoo Plus устанавливается на прогулочные коляски Elea, High Trek, Loola, Loola UP, Trophy Air и Twin Club. В комплект входит: накидка на

ножки для защиты от дождя и ветра, специальный набор безопасности для фиксации люльки на заднем сидении, дополнительная защита головы ребенка, мягкий удерживающий ремень. Вес: 6 кг. Стоимость на российском рынке: 11500–14000 руб.

HTS BeSafe iZi Comfort X3 ISOfix – кресло, устанавливаемое по ходу движения можно использовать в большинстве автомобилей, оснащенных точками крепления ISOfix. Его можно также закреплять с помощью трехточечного ремня безопасности автомобиля. Оно оснащено красно-зелеными индикаторами, которые отображают правильность установки кресла. Во избежание отсоединения кресла кем-то, кроме

рого удара благодаря особенно глубокому и хорошо защищенным мягкой обивкой боковым опорам в наиболее ответственных областях головы и таза. Имеются отверстия, позволяющие обеспечить оптимальную циркуляцию воздуха. Оригинальная система натяжения IZi-Tension-Plus обеспечивает дополнительное натяжение ремня безопасности детского сидения, производимое без приложения усилия. Цена на российском рынке 16000–20000 руб.

Каркас Kiddy Guardian Pro 2 изготовлен из высокопрочного автомобильного пластика и энергоемкого материала EPP. Ребенок первой весовой группы (от 9 до 18 кг) фиксируется в автокресле с помощью «столика

(Kiddy Shock Absorber) на 25–30 % уменьшает фронтальные нагрузки при лобовом столкновении. В комплект входит комфорт-пакет, регулирующий внутренний объем автокресла. В современной боковой защите применяется инновационный материал HONEYCOMBV2, что гарантирует максимальный уровень безопасности. Боковые фиксаторы ремня безопасности



*В соответствии с российским ГОСТом 41.44 – 2005 (гармонизирован с Правилами ЕЭК ООН № 44) «Единые предписания, касающиеся удерживающих устройств для детей, находящихся в механических транспортных средствах» все детские автокресла подразделяют на пять весовых групп:*

- группа 0 (group 0) – для детей массой менее 10 кг;*
- группа 0+ (group 0+) – для детей массой менее 13 кг;*
- группа I (group I) – для детей массой 9–18 кг;*
- группа II (group II) – для детей массой 15–25 кг;*
- группа III (group III) – для детей массой 22–36 кг.*

родителей, каждый кронштейн крепления оснащен одной предохранительной кнопкой для отсоединения кресла.

Кресло BeSafe iZi Comfort X3 ISOfix имеет улучшенное положение для сна, которое предоставляет большой комфорт и уменьшает вероятность наклона головы ребенка вперед во время сна. Для дополнительного комфорта кресло оборудовано упором для ног. Он может также использоваться в качестве ступеньки для облегчения посадки ребенка. Имеется двухсторонняя 4-х позиционная регулировка наклона кресла. Очень прочная защитная конструкция в форме чаши. В конструкции IZi Comfort используется высококачественный пенопласт полипропилен (мягкий материал, хорошо поглощающим энергию удара), что означает максимальную защиту от боко-

безопасности» – более надежного и эффективного, чем традиционные ремни. Ребенок второй-третьей весовой группы (от 18 до 36 кг) фиксируется в



автокресле с помощью штатных ремней безопасности. Инновационная система KSA-2

имеют специальную форму, упрощающую фиксацию ремня и исключают выпадение ремня при тряске автомобиля. Выдвигаемый подножный валик исключает эффект «подныривания» и затекание ног при дальних поездках. «Плавающая» в небольшом диапазоне спинка позволяет идеально настроить автокресло под любой автомобиль. Автокресло имеет идеальную эргономическую форму, что подтверждается сертификатом AGR. Чехол автокресла легко снимается и стирается. Материал чехла: Soft-Tex и Thermotex. Стоимость в России от 13000 до 15000 руб.

Единственный «недостаток» (если конечно в данном случае применимо подобное определение) тестов ADAC в том, что немецкий автоклуб испытывает, понятное дело, главным образом кресла продаваемые в Германии. Но большинство из них можно приобрести и в нашей стране, где в последнее время, кстати, появилось достаточно много продукции из Америки и Азии, которая в проверках ADAC попросту не принимала участия.





Quality  
determines  
the choice

# Автозапчасти из Кореи



Успех начинается  
с качества...



[www.amd-parts.com](http://www.amd-parts.com)

# Спутник меня бережет

Эдуард Столяров

*По мнению экспертов, самым надежным способом защиты автотранспортных средств от угонов сегодня являются спутниковые автосигнализации, представляющие собой, по сути, довольно сложные противоугонные комплексы. При этом их эффективность зависит не только от мастерства установщиков, исправности электронных компонентов, но во многом и от оперативности действий экстренных служб быстрого реагирования.*

В отличие от рынка обычных автосигнализаций, российский рынок спутниковых охранных систем для автотехники не может похвастаться таким обилием игроков. Фактически он разделен между 9 брендами: 3S-Telematica, Arkan, CobraConnex, Golden Eye, Starcom, «АвтоЛокатор», «Логистик», «Цезарь Сателлит» и «Эшелон», которые с попеременным успехом ведут борьбу за предпочтения автолюбителей. Причем серьезных успехов в этой нелегкой борьбе удалось добиться от силы половине из названных марок.

В принципе предложения всех операторов достаточно похожи, базовые функциональные возможности различаются незначительно. При этом в арсенале каждой из компаний присутствует довольно широкий спектр комплектов оборудования (ранжируются, как правило, по нарастающей от простейшего к сложному) и тарифов. Вариативность настолько широка, что без профессиональной консультации разобраться в предложении чрезвычайно сложно и порой даже невозможно. Плюс дополнительные услуги, среди которых могут быть различные (по покрытию) виды технической помощи на дороге, вызов аварийных комиссаров, скорой



помощи, прочих экстренных служб и проч.

О том, как работает система в принципе, рассказывают специалисты группы компаний «Эшелон Геолоайф». Базовый комплект, как правило, состоит из приемника GPS/ГЛОНАСС, определяющего координаты, GSM/GPRS модема, обеспечивающего обмен данными между комплектом и диспетчерским центром, а также охранно-противоугонной системы, которая в зависимости от модели комплекта, обладает различными наборами датчиков, сигнальных устройств, блокировок и механических средств защиты – то есть различными функциональными возможностями. Управление осуществляется посредством компактной электронной метки. Ее наличие отключает режим охраны, внезапное исчезновение – включает.

Их дополняют представители компании «Цезарь Сателлит»: установка любой системы сигнализации предусматривает использование высокочувствительного GPS-приемника. Автомобильный GPS способен одновременно принимать сигналы сразу нескольких спутников. Географические координаты

автомобиля определяются при этом максимально точно.

GSM/GPRS модем поддерживает связь системы с диспетчерским центром при помощи нескольких протоколов. Основным является канал передачи данных GPRS, резервным – SMS-сервис, а при необходимости могут быть задействованы режимы команд и голосовой связи. По каналу GPRS сигнализация обязательно выходит на связь через строго определенные промежутки времени, передавая информацию о своем состоянии для технического контроля.

В случае тревоги охранная система не только подает внешние сигналы, но и отправляет подробный отчет о событии в диспетчерский центр, где его обрабатывают специалисты и принимают решение, как действовать дальше. Блокировки двигателя при попытке уехать без метки срабатывают, не дожидаясь команды оператора. Диспетчер сразу же пытается связаться с хозяином автомобиля или доверенными лицами, чтобы установить, не возникла ли опасность жизни и здоровью водителя.

Дальнейшее уже дело техники – установив местоположение

автомобиля, к нему направляют сотрудников органов внутренних дел или вневедомственной охраны. У «Цезарь Сателлита» и «Автолокатора» есть собственные мобильные группы быстрого реагирования, действия которых в некоторых ситуациях гораздо эффективнее, чем государственных структур. Если транспортное средство находится в движении, к его задержанию подключаются инспектора ГИБДД. На случай захвата заложника и разбоя предусмотрены специальные оперативные планы.

Для усиления защиты предусмотрен целый ряд дополнительных функциональных возможностей. На машины устанавливаются датчики наклона, крена, вибрации и даже разборки. Их наличие повышает уровень защиты автомобиля от профессиональных угонщиков. Так же в систему могут быть интегрированы реле с цифровым кодированным управлением, модуль-закладка, который выходит на связь по собственному алгоритму и не обнаруживается сканерами в состоянии покоя. В дорогих комплексах, как правило, присутствует радиомаяк, работающий на частоте, отличной от GSM и позволяющий

определить местонахождения автомобиля методом локации.

Широко распространены системы anti hijack, предназначенные для того, чтобы не подвергая риску жизнь и здоровье водителя, помочь сохранить автомобиль в случае грабежа. Об их функционировании рассказывают сотрудники «Эшелон Геолайф»: режим anti hijack предназначен для скрытой повторной идентификации водителя в случае остановок во время поездки, и для блокировки двигателя транспортного средства в случае отрицательной идентификации. Во время поездки, когда зажигание включено, при помощи датчиков отслеживаются остановки автомобиля и открытие дверей. Тот час запускается алгоритм идентификации владельца. Если идентификация прошла неудачно, значит, водитель не может ее выполнить, следовательно, машиной завладела посторонние. В действие вступает алгоритм остановки транспортного средства, который оценивает скорость автомобиля, и при достижении безопасного значения, активирует блокировку двигателя и передает сигнал в диспетчерский центр. Дальнейший порядок действия уже известен.

Ну а теперь о некоторых примечательных особенностях отдельных систем. Спутниковая Охранно-Поисковая Система Cobra Connex – совместная разработка компаний Cobra AT (Италия), Nexo (Швейцария), Valease (Франция), при содействии SIEMENS, TRIMBLE, SUNRISE, WEBRASKA. Российский партнер, предоставляющий услуги слежения за транспортными средствами на территории России, компания «Автоконнекс». Пользователям системы предлагается воспользоваться услугами по контролю за своим транспортным средством в режиме on-line с помощью Интернет-приложения с сайта «Автоконнекс». Клиенту выдается карточка клиента, на которой под защитным слоем указан 10-значный пин-код, с помощью которого можно через

порталы компании в режиме on-line управлять своим автомобилем. Кому-то это может показаться ненужной игрушкой, но если в семье один автомобиль, которым управляют по очереди несколько ее членов, данная функция может оказаться весьма полезной.

Охранный комплекс от 3S-Telematica достаточно уникален, потому что представляет собой своего рода конструктор. Он позволяет, приобретя в начале самую простейшую систему (R-0), в дальнейшем по мере необходимости, как из кубиков, возводить на ее базе более и более сложные конфигурации (R-1, R-2 и т. д.). Противоугонные функции усиливаются за счет дополнительных датчиков объема и удара, подключается полный пакет услуг помощи на дороге.

Еще одна интересная особенность спутниковых сигнализаций от 3S-Telematica – поддержка систем страхования: «Pay-as-you-Drive» и «Pay-as-you-Use». В общих словах это механизм расчета различных страховых выплат в зависимости от индивидуальных особенностей эксплуатации автомобиля. При подсчете используются данные о пробеге машины и водителем стаже ее владельца. Их можно применять при страховании как личных автомобилей, так и автопарков коммерческих предприятий. Кроме возможности регулирования размера страховых выплат, Pay-As-You-Drive может использоваться для разрешения спорных вопросов при наступлении страхового случая.

И еще одно оригинальное ноу-хау 3S-Telematica – «Алогичный противоугонный комплекс ТМ», ставший по утверждению разработчиков первой интеллектуальной системой защиты, учитывающей алгоритмы работы мозга человека. Он стал плодом 10-летнего изучения специалистами компании совместно с сотрудниками ведущих автосалонов России и страховых компаний алгоритмов угонов автомобилей и по идее должен нарушать

существующие и возможные способы угона. В нем впервые применен подход, учитывающий человеческий и технологический факторы и направленный на противодействие мышлению автоугонщика. В соответствии с терминологией ТРИЗ (теория решения изобретательских задач) данная система подпадает под определение «идеальная».

Два самых крупных и старейших бренда в сегменте спутниковых сигнализаций это без сомнения «Цезарь Сателлит» и «Автолокатор». Первый предлагает 4 вида спутниковых сигнализаций: Omega X, Escort X+, Premium X+ и Platinum X+, различающихся стоимостью и своими функциональными возможностями. Круглосуточную поддержку клиентам «Цезарь Сателлит» оказывает единый Мониторинговый центр, объединяющий пять площадок, расположенных в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Самаре и Краснодаре (присутствует дублирование каналов связи и источников электропитания на каждой площадке; до 110 операторов в смену). Надежная работа системы гарантирована за счет взаимодействия двух дублирующих центров обработки данных, оборудованных мощными отказоустойчивыми серверами. Входящие звонки и тревожные сигналы автоматически распределяются между мониторинговыми площадками в зависимости от их загруженности.

Собственная группа реагирования «Цезарь Патруль» окажет необходимую поддержку в сложной и опасной для жизни ситуации. Ее сотрудники круглосуточно выезжают на помощь не только при попытках угона, но также в случае других нештатных ситуаций. Компания гарантирует приезд группы быстрого реагирования в течение 10 минут в любую точку города.

Сотрудники «Цезарь Патруль» прошли специальную подготовку и оснащены самым современным оборудованием. Их задача состоит в отстаивании интересов клиента в любых ситуациях. В случае попытки

угона они возьмут автомобиль под охрану до прибытия владельца и помогут оформить необходимые документы.

Получение своевременной помощи и поддержки в случае чрезвычайного происшествия гарантируется также благодаря наличию более 110 договоров о сотрудничестве, заключенных с государственными службами экстренного реагирования во всех регионах страны.

«Автолокатор» предлагает довольно широкий перечень всевозможных решений, куда входят просто спутниковые сигнализации, спутниковые сигнализации с поисковым блоком, а так же альтернативные системы. Кроме того «Автолокатор» является эксклюзивным провайдером телематических услуг проекта «Volvo On Call» на территории Российской Федерации и СНГ.

За состоянием автомобиля 24 часа в сутки в режиме реального времени следят более 50 операторов Мониторингового центра. Взаимодействие с клиентами осуществляется как на русском, так и на английском языках. Отработка поступившего сигнала тревоги занимает от нескольких секунд до минуты. Информация о случившемся передается по специальному выделенному каналу в правоохранительные органы. При необходимости на место происшествия выезжают сотрудники Мобильной группы реагирования «Автолокатор».

В этом году «Автолокатор» ввел уникальный для рынка новый подход к формированию цены на спутниковые охранные системы и абонентскую плату. С каждым последующим годом клиент получает дополнительные скидки на обслуживание автомобиля. Начиная со второго года обслуживания, предоставляются скидки от стандартных тарифов на обслуживание в размере 5 % за второй год и 10 % далее ежегодно. При подключении второго автомобиля действует скидка 30 % на установку оборудования и 10 % на абонентскую плату в первый же год (при условии, что автомобиль оформлен на одно и то же лицо).

# «АВТОСЕРВИС 2012»

5 сентября

## Уважаемые коллеги!

Комитет по предпринимательству в автомобильной сфере, аналитическая компания ОАО «АСМ-холдинг», Национальная ассоциация предприятий технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств (НАПТО), Автомобильная Сервисная Ассоциация (АСА), а также Издательский Дом «Автомобильное Время» и Группа изданий «Макс Медиа» 5 сентября 2012 года приглашают Вас на первую международную конференцию «АВТОСЕРВИС - 2012» по теме: «Перспективы развития и повышения конкурентоспособности российского рынка послепродажного технического обслуживания автомобилей». На конференции будут рассмотрены вопросы законодательства в области техобслуживания и техосмотра транспортных средств, взаимоотношений основных игроков рынка послепродажного обслуживания автомобилей, расширения инфраструктуры обслуживания, развития нормативной и правовой базы, а также профессиональной подготовки кадров для автосервиса.

## Темы для обсуждения:

- Анализ ситуации на рынке послепродажного обслуживания, статистические показатели.
- Инфраструктура операторов технического осмотра автомобилей.  
Законодательные акты в области технического осмотра автомобилей.
- Законодательные основы для повышения конкурентоспособности авторизованной торговли автомобилями.
- ВТО: плюсы и минусы для игроков российского автомобильного рынка.
- Анализ последствий решения о взимании утилизационного сбора.
- Техническая стратегия развития рынка послепродажного обслуживания автомобилей.
- Качество профессиональной подготовки специалистов автосервиса.
- Взаимоотношения предприятий автосервиса с производителями и поставщиками запасных частей.
- Разработка новых эффективных мер для развития отрасли автосервиса:  
конкурентоспособность как жизненная необходимость.
- Страховой бизнес.

К работе форума приглашены представители Государственной Думы, Правительства Москвы, Госавтоинспекции МВД России, Министерства транспорта РФ, Минэкономразвития РФ, Торгово-промышленной палаты РФ, ведущие российские аналитики, производители автокомпонентов, консалтинговых и инвестиционных компаний, деловых объединений (НАПТО, РОАД, ОАР, ААИ, и др.), а также действующие операторы техосмотра, страховые эксперты и эксперты автобизнеса, дилеры и автопроизводители, производители автосервисного оборудования и инструмента.

Для участия в конференции необходимо зарегистрироваться. Регистрационная форма прилагается.  
**Стоимость участия 19 900 рублей включая НДС.** Предусмотрены скидки

По всем вопросам участия в конференции обращайтесь к организаторам:  
Тел.: +7 (495) 955-90-80, 626-00-81, 626-02-87  
E-mail: [conference@maks-m.com](mailto:conference@maks-m.com), [inf@asm-holding.ru](mailto:inf@asm-holding.ru)

## Организаторы:



Аналитическая компания  
ОАО «АСМ-холдинг»



НП «Объединение  
автопроизводителей России»



Группа изданий



ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ»



НАПТО

# РЕГИСТРАЦИОННАЯ ФОРМА

## Первая международная конференция

### «Перспективы развития и повышения конкурентоспособности российского рынка послепродажного технического обслуживания автомобилей»

Для участия в работе форума, пожалуйста, заполните регистрационную форму и отправьте ее по адресу  
E-mail: [red@maks-m.com](mailto:red@maks-m.com)  
Или по факсу: +7 (495) 955-90-80

Фамилия, имя, отчество участника

Должность участника

Организация/компания

Адрес юридический/ почтовый

Контактное лицо

ИНН

КПП

Телефон

Факс

E-mail

## Платёжные реквизиты

Р/сч.

К/сч.

Банк

БИК

Ф.И.О.

директора

Действует

на основании

Тема доклада:

Регистрационный взнос за одного участника – 19 900 рублей, включая НДС

Руководитель компании: \_\_\_\_\_

г. Москва

5 сентября 2012 г.

## «АВТОСЕРВИС 2012»

При получении нами данной формы Вам будет направлен договор и счет на оплату регистрационного взноса. Второму и последующим участникам от одной организации предоставляется скидка до 20 % в зависимости от количества участников.

Подписчикам ОАО «АСМ-холдинг» на «Аналитический обзор» и участникам выставки «MIMS - Automechanika», а также рекламодателям и партнерам журналов «Спецтехника и коммерческий транспорт» и «Автокомпоненты» предоставляется скидка 20 %.

\*Регистрационная форма заполняется отдельно для каждого участника.  
\*Стоимость проживания в гостинице в регистрационный взнос не входит.

## АДМИНИСТРАТИВНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Дата проведения форума: 5 сентября 2012 г.

Регистрация: 9.00-10.00.

Время работы форума: 10.00-17.00.

Место проведения: Москва, ул. Кузнецкий мост, 21/5, 6 подъезд, 5 этаж, Конференц-зал.

**Документация:** участники получают пакет информационных материалов форума. Регистрационный взнос включает участие в заседаниях форума, обеспечение информационными материалами, кофе-брейк, обед. Материалы форума будут разосланы в электронном виде, без дополнительной оплаты, всем участникам в течение 3-х дней после проведения мероприятия. Отмена регистрации, заявленная до 04 июля 2012г. обеспечит Вам возврат регистрационного взноса, за вычетом административной суммы в размере 20%. При отказе от участия в форуме в более поздний срок регистрационный взнос не возвращается.

Сайт конференции: [www.asm holding.ru](http://www.asm holding.ru)

Чтобы узнать, каким образом Вы можете присоединиться к нам в качестве СПОНСОРА и воспользоваться преимуществом наилучших маркетинговых возможностей:

## КОНТАКТНЫЕ ТЕЛЕФОНЫ:

Тел./факс: +7 (495) 955-90-80

**Алембаева Вера Геннадьевна**  
a.vera@maks-m.com +7 (926) 531-98-45

**Поторочина Тамара Алексеевна**  
p.tamara@maks-m.com +7 (985) 723-98-80

**Федоткина Елена Николаевна**  
f.elena@maks-m.com +7 (916) 950-60-90

**Алембаева Любовь Геннадьевна**  
a.lubov@maks-m.com +7 (916) 424-30-26

Подпись: \_\_\_\_\_ Дата: \_\_\_\_\_



# АВТО КОМПОНЕНТЫ

## Подписка на журнал «АВТОКОМПОНЕНТЫ»

Оформить подписку в редакции:

- позвоните по телефону: (495) 955-90-80
  - подписку можно оформить, начиная с любого номера, в том числе с текущего;
  - получите и оплатите счет на 2012 год;
  - отправьте копию платежного поручения по факсу (495) 955-90-80 или электронной почте [distrib@maks-m.com](mailto:distrib@maks-m.com)
- Не забудьте указать точный почтовый адрес доставки издания.

### Заполните и вырежьте квитанцию.

Укажите, какие номера Вы хотели бы получать.

Умножьте количество выбранных номеров на 80 руб.\* и внесите полученный результат в графу «сумма».

Отправьте копию оплаченной квитанции в редакцию любым удобным способом:

по факсу (495) 955-90-80 или электронной почте [distrib@maks-m.com](mailto:distrib@maks-m.com)

\* стоимомь подписки с доставкой в страны СНГ и дальнего зарубежья уточняйте в редакции



<b>Квитанция</b>	Получатель платежа: ООО "Макс Медиа" ИНН: 7727762050 КПП: 772701001 Рас.с. :40702810700000001360 В ОАО "Промсвязьбанк" Кор.сч.: 30101810400000000555 БИК: 044525555																								
	ФИО, адрес, телефон _____ _____ _____																								
<b>Кассир</b>	Журнал "АВТОКОМПОНЕНТЫ" 2012 год																								
	<table border="1"> <tr> <th>№1</th><th>№2</th><th>№3</th><th>№4</th><th>№5</th><th>№6</th><th>№7</th><th>№8</th><th>№9</th><th>№10</th><th>№11</th><th>№12</th> </tr> <tr> <td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td> </tr> </table>	№1	№2	№3	№4	№5	№6	№7	№8	№9	№10	№11	№12												
	№1	№2	№3	№4	№5	№6	№7	№8	№9	№10	№11	№12													
<table border="1"> <tr> <th>Вид платежа</th><th>Дата</th><th>Сумма</th> </tr> <tr> <td>Оплата подписки</td><td> </td><td> </td> </tr> </table>	Вид платежа	Дата	Сумма	Оплата подписки																					
Вид платежа	Дата	Сумма																							
Оплата подписки																									
Плательщик _____																									
<b>Квитанция</b>	Получатель платежа: ООО "Макс Медиа" ИНН: 7727762050 КПП: 772701001 Рас.с. :40702810700000001360 В ОАО "Промсвязьбанк" Кор.сч.: 30101810400000000555 БИК: 044525555																								
	ФИО, адрес, телефон _____ _____ _____																								
<b>Кассир</b>	Журнал "АВТОКОМПОНЕНТЫ" 2012 год																								
	<table border="1"> <tr> <th>№1</th><th>№2</th><th>№3</th><th>№4</th><th>№5</th><th>№6</th><th>№7</th><th>№8</th><th>№9</th><th>№10</th><th>№11</th><th>№12</th> </tr> <tr> <td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td> </tr> </table>	№1	№2	№3	№4	№5	№6	№7	№8	№9	№10	№11	№12												
	№1	№2	№3	№4	№5	№6	№7	№8	№9	№10	№11	№12													
<table border="1"> <tr> <th>Вид платежа</th><th>Дата</th><th>Сумма</th> </tr> <tr> <td>Оплата подписки</td><td> </td><td> </td> </tr> </table>	Вид платежа	Дата	Сумма	Оплата подписки																					
Вид платежа	Дата	Сумма																							
Оплата подписки																									
Плательщик _____																									



# АНАЛИТИЧЕСКАЯ И КОНСАЛТИНГОВАЯ КОМПАНИЯ ОАО «АСМ-ХОЛДИНГ»

Легковые автомобили

Грузовые автомобили

Автобусы / Тrolleyбусы

Тракторы

Комбайны

Специальная техника

Прицепная техника

Коммунальная техника

Компоненты

## АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

### АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ, ТРАКТОРНОЕ И СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ РОССИИ И ДРУГИХ СТРАН СНГ

Аналитическая и консалтинговая компания «АСМ-холдинг» создана в 1991 году на базе Министерства автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения СССР.

Общество ведет непрерывный мониторинг отчетных показателей деятельности предприятий, получаемых, в основном, «из первых рук», т.е. непосредственно от производителей. Наличие ретроспективных рядов этих показателей, начиная с 1990 года, позволяют ОАО «АСМ-холдинг» не только проводить текущий анализ процессов, происходящих в автотракторном и сельскохозяйственном машиностроении, но и прогнозировать развитие этой отрасли в России на краткосрочную и среднесрочную перспективу.



#### АНАЛИЗ И ИССЛЕДОВАНИЕ ДАННЫХ АВТОПРОМА

МИРОВОЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК  
АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК РОССИИ  
АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ  
ПРОИЗВОДСТВО И ПРОДАЖИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ  
ПРЕДПРИЯТИЯМИ РОССИИ И ДРУГИХ СТРАН СНГ  
ИМПОРТ-ЭКСПОРТ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ  
ПРОИЗВОДСТВО СТРОИТЕЛЬНО-ДОРОЖНОЙ И ДРУГОЙ ТЕХНИКИ  
СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

#### АНАЛИЗ И ИССЛЕДОВАНИЕ ДАННЫХ СЕЛЬХОЗМАШИНОСТРОЕНИЯ

ТРАКТОРНОЕ И СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ  
РОССИИ И ДРУГИХ СТРАН СНГ  
– Рынок тракторов в России по тяговым классам  
– Рынок комбайнов в России  
ИМПОРТ-ЭКСПОРТ ТРАКТОРОВ, КОМБАЙНОВ И СЕЛЬХОЗТЕХНИКИ

#### ПЕРИОДИЧНОСТЬ ВЫХОДА И ФОРМАТ ОБЗОРА

– Ежемесячные сборники на русском или английском языках  
– В печатном или электронном виде

#### ИНФОРМАЦИОННЫЕ УСЛУГИ

Маркетинговые отчеты по производителям и видам техники  
Индивидуальные исследования и выборки данных  
Оперативные данные по запросам  
Организация совещаний, выставок, семинаров и других деловых мероприятий в собственном конференц-зале

Компания «АСМ-холдинг» является членом Торгово-промышленной палаты Российской Федерации и членом НП «Объединение автопроизводителей России»

Москва, Кузнецкий мост 21/5  
www.asm-holding.ru / e-mail: inf@asm-holding.ru  
+7 (495) 626-0471, 628-0884

## ОТ САМОДВИЖУЩЕГОСЯ ЭКИПАЖА К КОСМИЧЕСКОЙ ТЕХНИКЕ



### Эпохальное изобретение Bosch

В 1902 году Bosch разработал свечу зажигания, соединенную с магнето высокого напряжения. Так была решена одна из главных проблем в ранней истории автопрома. Автомобиль с бензиновым двигателем стал доступным массовому потребителю.

Анна Турова, региональный эксперт по свечам зажигания и накаливанию: «Изобретение свечи зажигания 110 лет назад и внедрение технологий массового производства произвели настоящую революцию в мировой автомобильной промышленности. Благодаря Bosch стал возможным стремительный рост объемов выпуска транспортных средств в первые же несколько десятилетий после эпохального изобретения.

Уже второе столетие Bosch является одним из ведущих мировых производителей свечей зажигания. Этот статус накладывает на нас большую ответственность. Поэтому инновационные разработки, модернизация и увеличение производства Bosch в этом направлении бизнеса с каждым годом только набирают обороты».

### Современное производство для всего мира

Компания, стоявшая у истоков автомобильного зажигания, сегодня предлагает ассортимент более чем из 1250 наименований свечей зажигания для любых типов

бензиновых двигателей. Они подходят как для автомобильного, так и для неавтомобильного сегмента: мотоциклов, мопедов, снегоходов, катеров, садового и лесохозяйственного оборудования.

Продукция Bosch используется даже в космической технике. Так, в 2003 году свечи зажигания Bosch Super W9EC0 стали частью эксперимента на борту космического челнока NASA в рамках проекта GAS-KIK.

Свечи зажигания Bosch производятся по единым производственным стандартам на заводах в Германии, России, Бразилии, Индии и Китае, откуда поставляются на мировой рынок. Общий объем их производства настолько велик, что если выпущенные свечи выложить в одну линию, то длина такой цепочки составит расстояние от Земли до Луны – 350 тысяч километров!

### Долговечные свечи с драгметаллами

Наряду со стандартными, Bosch предлагает свечи зажигания, содержащие сплавы

драгоценных и редкоземельных металлов: платину, серебро, иридий, иттрий. Решение применять такие дорогостоящие материалы продиктовано необходимостью упростить сервисное обслуживание современных двигателей. Ведь большая часть узлов нынешней техники представляет собой практически монолитные закрытые системы, и двигатель не составляет исключения. В частности, для такой, казалось бы, простой операции, как замена свечей зажигания, сегодня нередко приходится разбирать мотор, что дорого и трудоемко, особенно с учетом необходимости частой замены стандартных свечей с «малым пробегом».

Благодаря наличию благородных и редкоземельных металлов, свечи зажигания Bosch способны служить 70–100 тыс. км, что в четыре раза дольше стандартных свечей, требующих замены уже через 15–25 тыс. км пробега. Использование благородных металлов обеспечивает свечам еще несколько преимуществ: повышаются надежность зажигания и показатели экономии топлива, сокращаются вредные выбросы, а двигатель и катализатор становятся более защищенными от поломок. В ассортименте Bosch есть свечи с центральным электродом, легированным иттрием, с электродами, покрытыми платиной, со сплавом платины с иридием и с серебряным покрытием, при этом диаметр центрального электрода в свечах Bosch достигает 0,6 мм.

Примечательно, что при всей надежности и долговечности, свечи Bosch с благородными и редкоземельными металлами имеют конкурентную цену. При этом заказчиками и строгими контролерами их качества являются ведущие мировые автопроизводители, которые комплектуют свои автомобили свечами Bosch непосредственно на конвейере.

Применение свечей зажигания Bosch с содержанием благородных и редкоземельных металлов оправдано и в сегменте подержанных автомобилей (см. таблицу) со старыми двигателями, изначально укомплектованными стандартными свечами. Кроме того, свечи зажигания Bosch не редко можно встретить на автомобилях азиатских производителей.

### ПРИМЕРЫ АВТОМОБИЛЕЙ, НА КОТОРЫЕ МОЖНО УСТАНОВЛИВАТЬ СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ С БЛАГОРОДНЫМИ МЕТАЛЛАМИ.

Модель автомобиля	Маркировка
Ford Focus 2	HR 8 NPP 302
TOYOTA Camry 2.4i (выпуск с 01.2006)	FR 6 KPP 33 X + 1,1 mm
TOYOTA RAV4 2.4 (выпуск с 11.2005)	FR 6 KPP 33 X + 1,1 mm
MAZDA 6 2.0 (выпуск с 04.2002-08.2007)	HR 6 DPP 33 V 1,3 mm

[www.ST-KT.com](http://www.ST-KT.com)

# Спецтехника

коммерческий транспорт



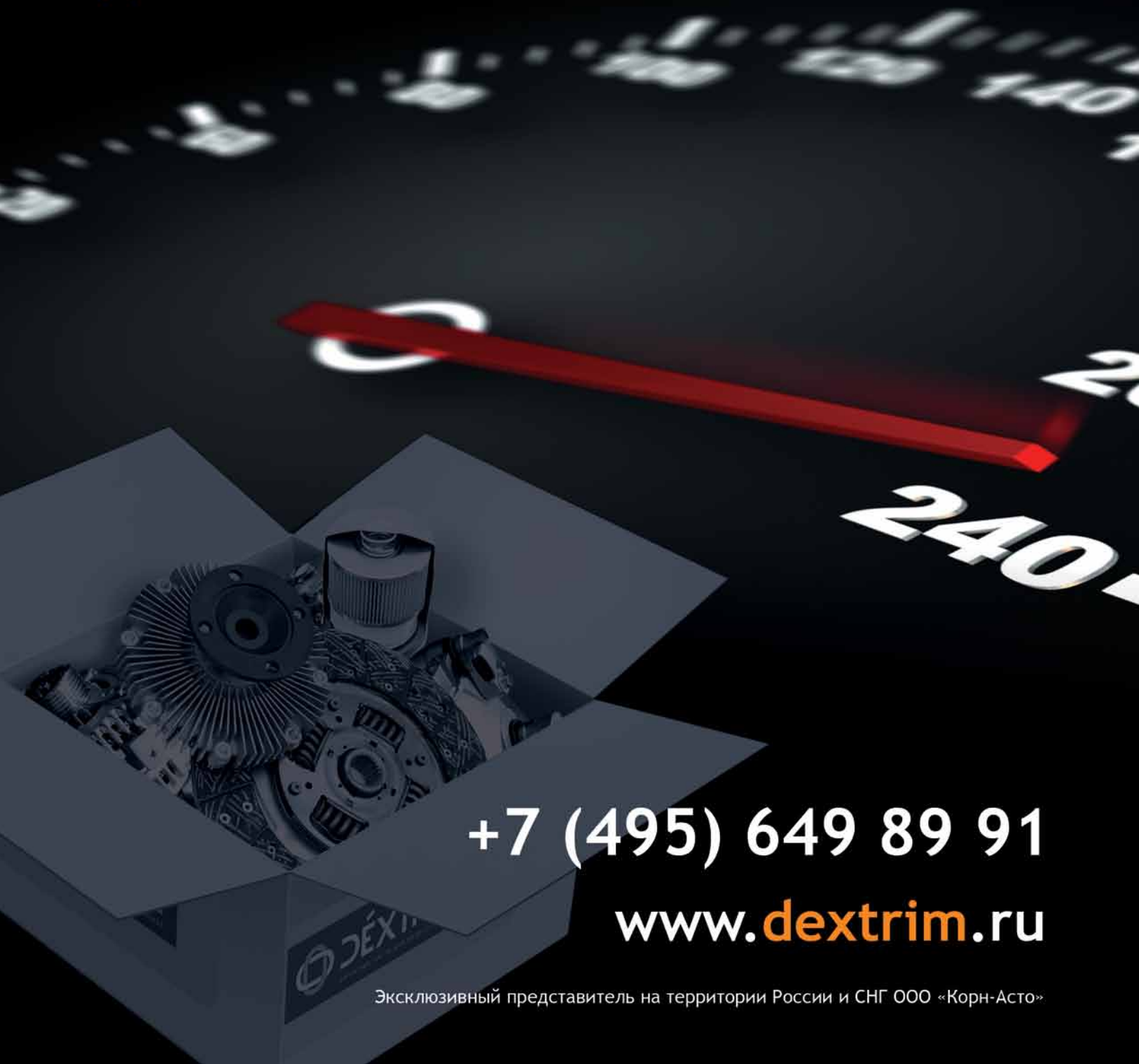
Издание  
попадающее  
точно  
в цель!

«СПЕЦТЕХНИКА и КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ» информационно-аналитический журнал бизнес-направленности для соответствующих сегментов автомобильного рынка. Цели и специфика издания обусловлены особенностями двух отраслей, которые оно объединяет. Журнал «СПЕЦТЕХНИКА и КОММЕРЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ» не просто связующее звено между производителем спецтехники и покупателем - это источник информации о тенденциях всей отрасли в целом.



ИЗВЛЕКИ ИЗ

ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ ЗАПЧАСТЕЙ  
ДЛЯ ИНОМАРОК



+7 (495) 649 89 91

[www.dextrim.ru](http://www.dextrim.ru)

Эксклюзивный представитель на территории России и СНГ ООО «Корн-Асто»

НАДЕЖНОСТИ

МАКСИМУМ



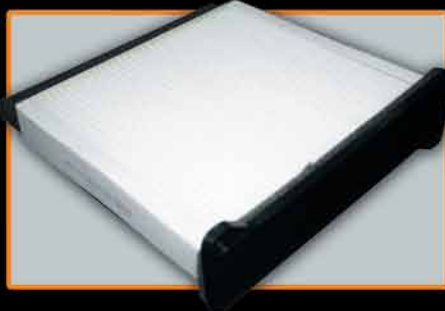
ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ



МАСЛЯНЫЕ ФИЛЬТРЫ



ВОЗДУШНЫЕ ФИЛЬТРЫ



САЛОННЫЕ ФИЛЬТРЫ



ТОПЛИВНЫЕ ФИЛЬТРЫ



# ПЕРЕМЕНА К ЛУЧШЕМУ

**Вы можете положиться на нас благодаря оригинальному качеству запасных частей CORTECO**

Мы поставляем оригинальные высококачественные запасные части: если Вы при ремонте своего автомобиля используете один из 18 000 продуктов производимых компанией Corteco, сальники, прокладки, детали подвески, тормозные шланги или салонные фильтры, можете быть уверены - Вы в надежных руках.

