

ВЕСТНИК АВТОБИЗНЕСА

#3 (3)-2015

АВТ МАСТЕР



www.a-master.kz

ОСНОВНЫЕ ТЕМЫ НОМЕРА:

Анонс выставки Phaeton Expo | 20 лет системе ESP | Современный завод BMW | Диагностика подвески | Системы впрыска | Каталитический нейтрализатор | Вся правда о подъемниках | Обзор новинок автозапчастей и расходных материалов | Семинар КУВ (Алматы) | Статистика



Реклама

bilsteingroup[®]

НЕПОБЕДИМОСТЬ КОМАНДЫ В СИЛЕ КАЖДОГО

Phaeton Expo // 19.-20.06.2015 // Стенд D16

VILLAGE ANGKOR

элитная недвижимость

РЕКЛАМА



Роскошный отдых для Вас и Вашей семьи

Предлагаем вашему вниманию комплекс Village Angkor в п. Кошарица, Болгария. Наши коттеджи и дома подходят для эксплуатации круглый год. В них можно жить не только в период отпусков, но и в остальное время года.



Удивительно привлекательное сочетание моря и гор делает отдых здесь особенно приятным и удивительно комфортным. Типичная болгарская деревня превращается во все более в элитное место для отдыха и проживания круглый год.

Деревня Кошарица, где располагается Комплекс "VillageAngkor", находится на южном склоне Восточных Балкан к западу от Солнечного Берега.

"Village Angkor" представляет собой комплекс из 16 домов, бассейна с зоной отдыха и отдельной открытой автостоянкой.



Двухэтажные дома имеют тщательно продуманную функциональную планировку позволяющую проживать комфортно всем членам семьи

VA В каждом доме предусмотрен камин, который позволит быстро согреться в холодное время года.

VA Каждый дом имеет зеленую зону с уютной террасой и отдельный открытый камин (барбекю).

VA Открытый плавательный бассейн для взрослых и детей с зоной отдыха.

VA Удобная Автостоянка для жителей и гостей комплекса.

VA Комплекс расположен в элитном поселке Кошарица, всего в 5 км от Солнечного Берега, одного из главных морских курортов Болгарии.



Дома типа "А"

Дом типа "А" имеет на первом этаже: прихожую, гостиную комнату с камином, кухню—столовую, кладовку, туалетную комнату.

На втором этаже предусмотрено: две спальные комнаты, ванная комната, кладовка и веранда.

Общая площадь дома — 110 кв. м.



Дом типа "Б"

Дом типа "Б" имеет на первом этаже: холл—прихожую, гостиную комнату с камином, кухню—столовую, кладовку, ванную комнату.

На втором этаже предусмотрено: три спальные комнаты, две ванн комнаты, веранда.

Общая площадь дома — 130 кв. м.

VA Village Angkor

Болгария, п. Кошарица,
(Солнечный берег),
Благострой 69.

Телефон представителя
компании в Казахстане:
+7 701 711 55 79

www.blagostroy69.kz

Журнал «Автомастер» 3(3)-2015

Собственник и издатель
— ТОО «Нувэль Казахстан»

Журнал зарегистрирован в Агентстве Республики Казахстан по связи и информации. Свидетельство: №14625-Ж от 11.11.2014 г.

Редакция:

г. Алматы, ул. Сарсенбаева, 7.
Главный редактор — Саблин Дмитрий

Связь с редакцией:

+7 727 296-98-09
info@a-master.kz
Тираж — 3000 экземпляров

Обозреватели и авторы номера:

Андрей Сафонов;
Илья Фарбер;
Сергей Камнев;
Дмитрий Саблин;
Серик Туленов;
Эдуард Кричевский;
Михаил Логинов.

Эксперты номера:

Лев Аксельрод - руководитель компании Alfa Equip (Казахстан);
Владимир Измайлов - технический специалист компании KYB (ЕВРОПА).

Рекламный отдел:

Республика Казахстан, г. Алматы, ул. Попова, 19, оф. 304.

Связь с рекламным отделом:

+7 727 260-85-27 (Александр, Алеся)

Рекламные материалы, отмеченные словом «Реклама», и статьи с пометкой PR публикуются на платной основе.

Отдел распространения:

+7 727 271-54-33 (Николай)
Журнал распространяется на платной и бесплатной основе.

Если Ваш бизнес связан с автомобилями или автосервисом и Вы заинтересованы в том, чтобы получать наш журнал бесплатно, пришлите заявку на e-mail: info@a-master.kz. Бесплатная доставка осуществляется в пределах г. Алматы.

Отпечатано в типографии Pride Print РК, г. Алматы, ул. Мирзояна, 13-15, тел. (727) 378-7747.

Мнение авторов не всегда отражает точку зрения редакции. Редакция не несет ответственности за содержание рекламных статей, рекламных модулей и качество рекламируемых товаров/услуг. Рукописи не возвращаются и не рецензируются. Ответственность за использование фотоматериала в рекламных статьях несет рекламодатель. Перепечатка материалов в печатной прессе разрешена со ссылкой "...по материалам журнала "Автомастер" (www.a-master.kz).

В сети Интернет перепечатка разрешена только при условии сохранения активной ссылки на источник: «...по материалам журнала «АВТОМАСТЕР». Название журнала должно включать гиперссылку на www.a-master.kz

ЖУРНАЛ "АВТОМАСТЕР" #3 (3)-2015

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

	6-7
10-13	
	14-16
20-25	
	28-29
30-31	
	32-38
44-47	
	48

С 18 по 20 июня крупнейший дистрибьютор автозапчастей в Казахстане — компания Phaeton DC — проведет в Алматы автомобильный форум и выставку Phaeton EXPO. Руководитель компании Марат Шотбаев ответил на ряд вопросов.

В 2015 году исполняется 20 лет с момента, когда начали устанавливать на серийные автомобили систему ESP, изобретенную инженерами компании Bosch.

Одной из наиболее красивых штаб-квартир в мире исполнилось 10 лет. И мы, возможно, не слишком впечатлили бы читателя этим фактом, если бы не сообщили, что речь идет о здании автозавода BMW Group в Лейпциге.

В подвеске и шасси нет узлов или соединений, которыми можно было бы пренебрегать. В них все подчинено законам взаимодействия, рассчитано на работу в комплексе, потому и устранение явных неисправностей невозможно без диагностики на перспективу.

Требования высокой отдачи, умеренного расхода горючего и относительной чистоты выхлопа, предъявляемые к современным автомобильным двигателям, можно выполнять одновременно за счет оптимизации процесса сгорания топлива.

Каталитический нейтрализатор или каталитический конвертер — это устройство в выхлопной системе, предназначенное для снижения токсичности отработавших газов. По причине изрядной длины названий часто используется сокращенное «катализатор».

Каким должен быть подъемник? Какие вообще бывают подъемники? Как их правильно и безопасно эксплуатировать и обслуживать? Об этом и многом другом рассказал нашему журналу руководитель компании Alfa Equip.

В конце апреля в Алматы состоялся технический семинар компании KYB (Kayaba), на котором в течение шести часов рассматривались вопросы производства автомобильных амортизаторов, их устройство, разновидности и назначение, а также особенности их монтажа и обслуживания.

В апреле автомобильный рынок Казахстана продемонстрировал некоторое оживление. Утраченные позиции понемногу возвращает отечественный автопром: доля автомобилей локального производства в официальных апрельских продажах составила 12%.

ПОСЕТИТЕ НАШ САЙТ

- Новости от производителей автозапчастей, инструмента и расходных материалов
- Новости на рынке специализированного инструмента и оборудования
- Информация о проводимых акциях, презентациях, семинарах
- На сайте публикуются открытые вакансии в сфере автобизнеса
- Статистика продаж официальных дилеров
- Мастер-классы для работников автосервиса

www.a-master.kz

ТВОЙ ЛИЧНЫЙ НАВИГАТОР
В МИРЕ АВТОБИЗНЕСА

НОВОСТИ

НОВОСТИ

ГЛОБАЛЬНАЯ ОТЗЫВНАЯ КОМПАНИЯ SUBARU

О начале глобальной отзывной кампании Impreza/WRX 2004 – 2007 годов выпуска объявила компания Fuji Heavy Industries и ее дистрибьютор в нашей республике – Subaru Kazakhstan.

Причина отзыва – пресловутая фронтальная подушка безопасности для пассажира производства компании Takata Corporation. Точнее, вероятность проникновения влаги в газогенератор подушки безопасности в случае длительной эксплуатации автомобиля, которая может привести к повреждению корпуса газогенератора и при срабатывании фронтальной подушки безопасности пассажира увеличить риск получения травм.



По данным Fuji Heavy Industries, под условия кампании попадают 405 автомобилей,

реализованных через казахстанские официальные дилерские центры.

Справедливости ради следует уточнить, что на данный момент в автомобилях Subaru не было зафиксировано ни одного случая повреждения газогенератора при срабатывании фронтальной подушки безопасности, поэтому предпринимаемые меры носят превентивный характер. Все работы по устранению проблемы в рамках данной отзывной кампании будут для владельцев автомобилей выполняться бесплатно.

Чтобы узнать, попадает ли автомобиль под данную кампанию, необходимо обратиться к официальному дилеру Subaru и сообщить VIN номер автомобиля.

Опции – шире, безопасность – выше

Научно-производственное объединение «СтарЛайн» выпустило новую версию бесплатного мобильного приложения StarLine 3.0 для Android, представив его как инструмент, обеспечивающий высочайший уровень защиты данных от несанкционированного доступа.

Пока рынок телематических услуг, включающий в себя и мобильные приложения для автовладельцев, является достаточно уязвимым для атак кибер-преступников. В свете данной проблемы инженеры «СтарЛайн» первыми в области обеспечения автобезопасности успешно реализовали принцип двухфакторной аутентификации. Для надежной защиты конфиденциальной информации пользователи при входе вводят логин, пароль, а также уникальный код, полученный по SMS.

Стало легче найти свою машину. Теперь в разделе «Карта» значок местоположения автомобиля заключен в круг, очерчивающий границы нахождения транспортного средства. Точная информация о погрешности местонахождения указана рядом со значком автомобиля. В настройках приложения появились две новые удобные опции: «Не выключать экран» и «Статус обновления». С их помощью пользователь всегда будет в курсе последних событий, связанных с автомобилем.



«Automechanika Moscow»



24 – 27 августа этого года в Москве, на площадке выставочного комплекса «Экспоцентр», намечено проведение профильной выставки «MIMS Automechanika Moscow».

Традиционно выставка будет проходить в формате B2B, а основными ее темами станут запчасти, автокомпоненты для легковых автомобилей, автоэлектрика и автоэлектроника, аксессуары и тюнинг, автокосметика и средства по уходу за автомобилями, шины и диски, моечное оборудование, лакокрасочные материалы, грунты, шпатлевки, гаражное и диагностическое оборудование, инструменты, масла, смазки и охлаждающие жидкости.

Более подробную информацию о выставке можно получить на сайте www.mims.ru.



Gates для Jaguar

Компания Gates рванет к новым высотам со стартом продаж новой модели Jaguar XE. Причина в том, что это первая модель, на которой будет установлена система ремennого привода вспомогательных агрегатов (ABDS), разработанная, испытанная и произведенная Gates.

Разработка четырехцилиндрового двухлитрового двигателя AJ 200 (Ingenium) вывела отношения JLR и компании Gates на новый уровень. Последняя и прежде занималась поставкой ремней, но не поставляла металлических деталей для приводных систем JLR. Теперь же специалисты европейского технического центра компании Gates в Германии разработали систему ABDS. Натяжители и направляющие ролики производятся на заводе компании в Измире (Турция), в то время как сами ремни — на заводе в Бальсарени (Испания).

Прогнозы говорят о том, что этот успешный шаг увеличит долю производства компании Gates, до сих пор не входившей и в десятку крупнейших партнеров JLR по выручке от продаж. Теперь, к моменту запланированного пика производства в 2018 году, компания уверенно войдет в пятерку.

На разработку этого проекта с момента заключения договора до выпуска первой модели с новым двигателем ушло три года. В рамках соглашения Gates будет напрямую поставлять новые детали на четыре завода JLR. Кроме того, детали будут поставляться и для дальнейшего распространения внутри дилерской сети.



В СВЕТЕ ЯРКОГО ТЮНИНГА

Под рев моторов и громкую музыку в Москве прошла специализированная выставка «Московское тюнинг-шоу 2015», где были представлены последние технологические новинки и инновационные разработки для мастеров тюнинга и кастомизации.

В буквальном смысле ярко выглядел выставочный стенд компании OSRAM, на котором демонстрировалась новейшая продукция, в том числе дневные ходовые огни LEDriving®, светодиодные противотуманные фары LEDriving FOG, а также беспроводное освещение для салона автомобиля LEDambient® и фонари LEDinspect®.

Большой интерес у посетителей вызвал представленный на выставочном

стенде компании автомобиль Volkswagen Passat. Он привлекал внимание необычным внешним видом, беспроводной системой освещения интерьера OSRAM LEDambient® и дневными ходовыми огнями. Кроме того, гости выставки могли оценить функциональные особенности и характеристики ламп OSRAM, получить технические советы и консультации по вопросам подбора и установки светового оборудования.





ШАГ НАВСТРЕЧУ КЛИЕНТУ

Через четыре месяца после старта официальных продаж в Казахстане, во второй половине мая, компания Infiniti открыла в Алматы автосалон «Infiniti Автомир», представив в этом дилерском центре наиболее популярные модели – Q50, Q70, QX70 и QX80, а также ознакомив собравшихся с видами на день сегодняшний и планами бренда на ближайшее будущее.

Марка Infiniti присутствует в королевских гонках Formula 1 и не первый год сотрудничает с четырехкратным чемпионом мира, легендарным немецким

гонщиком Себастьяном Феттелем. В результате такой нетривиальной дружбы появились интересные инженерные решения,



реализовавшиеся в серийных моделях этого премиального бренда. Весь модельный ряд Infiniti производится на заводах в Японии и США, а продается в 50 странах мира. С недавних пор – и в Казахстане.

Вице-президент Infiniti по европейскому, ближневосточному и африканскому направлениям Франсуа Гупиль де Буийе (Francois Goupil de Bouille) в приветственном слове, открывая центр в Алматы, подчеркнул: «Минувший год стал рекордным для Infiniti. И сегодня бренд продолжает увеличивать объемы продаж по всему миру. Поэтому открытие нового дилерского центра в Казахстане стало для нас естественным решением, несмотря на сложную экономическую ситуацию. Покупатели ценят качество, стиль и уникальные особенности автомобилей Infiniti, и мы должны быть там, где находятся наши клиенты. Мы особенно заинтересованы в развивающихся рынках, поэтому марка широко представлена в России и в Казахстане. Все продаваемые машины имеют местную спецификацию. Это очень удобно как для



покупателей, так и для поставщиков, ведь, покупая автомобиль у местного дистрибьютора, вы можете быть уверены в его соответствии условиям эксплуатации».

Ольга Филиппова, управляющий директор Infiniti в Восточной Европе, также отметила значение состоявшегося мероприятия: «На рынок Казахстана мы смотрим с оптимизмом, делая сегодня еще один шаг навстречу клиентам, которые смогут оценить не только неповторимые качества автомобилей Infiniti, но и качество сопутствующего продажам сервиса».

Николай Груздев, генеральный директор «Автомир», представляя группу компаний, уделил большое значение показателям: «Это один из крупнейших автодилеров России, представляющий 19 автомобильных брендов. «Автомир» работает с 1993 года и в настоящий момент насчитывает 49 дилерских центров, 19 из них находятся в Москве, 26 — в регионах. В состав группы компаний входит и официальный дистрибьютор марки Nissan в Казахстане, у которой теперь есть три центра: в Астане, Алматы и Караганде. Общий оборот компании, с учетом продаж и сервисного обслуживания автомобилей, в 2014 году достиг 91 млрд рублей. Своих владельцев нашли 94 907 автомобилей, из них 80 396 новых и 14 511 с пробегом. Надеюсь, что в Казахстане мы откроем еще не один дилерский центр».

Сергей Саблин, директор дилерского центра-автосалона Infiniti в Алматы, сказал несколько слов о том, что сделано и что сможет теперь делать центр: «За четыре месяца с момента старта официальных продаж реализовано 150 автомобилей Infiniti. Мы обслужили 106 машин, из них 10 — по гарантии. Обустроены сервисная и клиентская зоны, шоу-рум. Оборудование, которое установлено в сервисной зоне, новое, американского и немецкого производства. Оно позволяет проводить все виды работ, включая расточку тормозных дисков, устранение сбоев в электронике и топливной системе».



Слева на право: Ольга Филиппова - управляющий директор Infiniti в России и на Украине; Франсуа Гупиль де Буйе - вице-президент Infiniti в Европе; Николай Груздев - ген. директор Группы «Автомир»; Сергей Саблин - директор компании «Автомир» в РК.



Оборудование, которое установлено в сервисной зоне, новое, американского и немецкого производства.



Центр укомплектован полным штатом сотрудников, сертифицированных брендом Infiniti. В нем проводится гарантированное сервисное обслуживание всех моделей марки независимо от того, где был произведен автомобиль. Центр также осуществляет оптовые и розничные продажи автозапчастей, предлагает накопительную дисконтную

программу и программу trade in, есть услуга подменного автомобиля.

В этом году автосалон «Infiniti Автомир» планирует продать 450 автомобилей Infiniti, предоставит клиентам в Алматы полный комплекс услуг по покупке, гарантийному и сервисному обслуживанию, а также предложит современные кредитные и страховые продукты. ©

МЕСТО ВСТРЕЧИ — PHAETON EXPO



С 18 по 20 июня крупнейший дистрибьютор автозапчастей в Казахстане – компания Phaeton DC – проведет в Алматы автомобильный форум и выставку Phaeton EXPO. Руководитель компании Марат Шотбаев ответил на ряд вопросов, раскрывающих суть и цель предстоящих мероприятий.

– Есть ли предыстория у нынешней выставки?

– Автошоу и автомобильные показы не так давно были очень популярны в южной столице, предпринимались даже попытки проводить специализированную выставку «Автозапчасти» в Алматы и в Астане. В конце 90-х — начале 2000-х годов такие экспозиции занимали по шесть-восемь павильонов и были достаточно успешны. Затем наметился спад. В последние три-четыре года наблюдается все меньше участников и заметно уменьшилось количество посетителей.

Вместе с тем число поставщиков нашей компании неуклонно растет. В 2004 – 2005 годах мы выходили на рынок, позиционируя себя исключительно в качестве

представителей компании Bosch. Позднее мы стали представлять два-три бренда. А сейчас столкнулись с проблемой: нет достойной площадки, где можно было бы наиболее полно продемонстрировать весь наш ассортимент, ведь у компании Phaeton DC уже около 70 поставщиков! Очевидно, что выставлять соответствующее количество стендов на любой выставке — значит нести колоссальные затраты. Поэтому мы созрели для того, чтобы провести «домашнюю» выставку, так называемую «homeexpo».

В течение двух дней, 19 и 20 июня, выставляться будут наши поставщики. Около 50 из них уже подтвердили готовность участвовать. Чтобы избежать долгого рассказа о том, кто они, я скажу так: в основном это

официальные поставщики компонентов для заводской сборки автомобилей различных марок.

Понятно, что у профессионалов в нашем бизнесе, у мастеров, слесарей СТО, у диагностов, а также у представителей розничной торговли и хозяев автопарков высок интерес к подобным мероприятиям и есть желание пообщаться с представителями громких брендов. Им хочется обсудить преимущества и недостатки той или иной продукции, наверняка есть вопросы по ассортименту, по рекламациям. Вот мы и решили организовать выставку как встречу взаимно заинтересованных сторон.

– Есть ли у предстоящей выставки особенности, которые могли бы привлечь наиболее пристальное внимание посетителей?

– Думаю, что наиболее интересными будут новинки автозапчастей и инструмента от мировых производителей, а также сервисные концепции от компаний Bosch и Phaeton DC. Мы акцентируем внимание на развитии отечественных станций сервисного обслуживания. Соответственно нам важно знать, какие позиции сейчас занимает казахстанский автосервис в сравнении с зарубежными аналогами, что можно сделать для его развития, важно обобщить опыт передовых стран. Мы знаем и видим, что прорех в данной сфере бизнеса очень много, есть над чем работать. В компании Phaeton DC считают, что на нас лежит некая доля ответственности за отечественный автосервис, так как уровень технической подготовки некоторых СТО и специалистов оставляет желать лучшего. А ведь от компетентности специалистов в этой сфере зависит грамотное решение многих, далеко не праздных вопросов.

– От кого Вы ждете наибольшего внимания к выставке? От крупных сервисных центров или от мелких гаражных СТО?

– Уверен, что выставка будет одинаково интересна как представителям мелкого сервиса, так и крупным центрам.

– Как бы Вы оценили интерес представителей известных брендов к казахстанскому рынку?



— Я оцениваю его как устойчивый и активный. Отечественный рынок открыт, прозрачен и является крупнейшим в Средней Азии.

— У компании Phaeton DC есть опыт участия в выставках в составе международной ассоциации поставщиков автозапчастей (ATR). Имеет ли ассоциация отношение к данной демонстрации?

— Только косвенное. Мы, как одни из учредителей ATR, представим на выставке производителей автозапчастей из других стран. Ведь по сути ATR — международный союз дистрибьюторов, и одним из них является Phaeton DC. Таких союзов в мире четыре. ATR — самый большой: его годовой товарооборот составляет порядка 9 млрд евро.

— Каковы Ваши ожидания от выставки?

— В первую очередь мы хотели бы дать представителям розничного рынка и сервиса возможность пообщаться с производителями автозапчастей. Согласитесь, одно дело, когда мы говорим что-то как ретрансляторы поставщиков, и совсем иное, когда поставщики говорят сами за себя. В рамках двухдневной выставки у людей появится возможность пообщаться с каждым представителем, поучаствовать в бесплатных тренингах, посмотреть продукцию, задать волнующие вопросы и открыть для себя какие-то новые перспективы. С точки зрения поставщиков, выставка также будет привлекательна возможностью узнать казахстанский рынок не со слов посредников, а напрямую от представителей отечественного автосервиса.

— Кто будет проводить тренинги, о которых Вы упомянули?

— Большая часть будет проводиться представителями фирм-поставщиков по группам товаров, а некоторая, меньшая часть, — специалистами Phaeton DC. Все зарубежные тренеры имеют специальную подготовку, говорят на русском языке, знакомы с международными принципами ведения тренинговых занятий. Хотел бы отметить, что занятия предусмотрены как теоретические, так и практические — на моделях, на экспонатах выставки.

— Выставка станет традиционной?

— Мы очень на это надеемся. Если она понравится, зарекомендует себя как действенный инструмент, мы будем проводить ее как минимум раз в два года, а может быть, и ежегодно. Самый главный вызов для нас в организации экспозиции — необъятные просторы Казахстана. Ведь хочется пригласить гостей из Атырау, Павлодара, Петропавловска, Уральска и многих других городов нашей страны. Мы, конечно, понимаем, что представители автосервиса — народ достаточно инертный, и для них потратить время на посещение подобной выставки — означает потерять клиентов и часть доходов. Скорее всего, этот вопрос мы решим в ближайшем будущем, организовав выездную экспозицию, с которой посетим крупные города Казахстана. На домашней выставке в Алматы в июне этого года мы планируем собрать полторы — две тысячи посетителей, в числе которых будут представители автосервиса города Алматы и регионов Казахстана.

— В рамках мероприятия предусмотрен еще и форум. Какие вопросы будут рассматриваться на нем?

— Форум пройдет 18 июня. По сути, он является некоторым

барометром, точно отражающим состояние рынка. Мы будем очень внимательно анализировать его результаты и все выступления участников. Кроме того, мы хотим объединить представителей разных сфер бизнеса, и не только автомобильного, чтобы понять, как живет бизнес в Казахстане, каков экономический климат. Пока приходится с сожалением констатировать, что нет единства между представителями рынка автозапчастей и независимых сервисов, автодилерами, хотя все они делают общее дело и косвенно друг от друга зависят.

Одна из сессий форума будет посвящена взаимодействию автомобильных дилеров и автопроизводителей. Как известно, в стране есть три автопроизводителя: «Азия авто», «Астана моторс» и «Аллюр авто». Мы пригласили их, чтобы обсудить развитие автомобильного рынка Казахстана. В числе приглашенных участников и спикеров будут руководители крупнейших дилерских центров республики. Свое участие подтвердили Нурлан Смагулов, Андрей Лаврентьев, Ержан Мандиев, Канат Акишев.

Темой еще одной сессии станут автокомпоненты.

— В прошлом году на аналогичном форуме поднимались вопросы консолидации, было ощущение, что вот-вот появится организация, которая объединит казахстанских поставщиков автозапчастей. Актуальна ли эта идея сегодня?

— Мы являемся членами Ассоциации Автобизнеса Казахстана — АКАБ. Ассоциация уже доказала свою компетентность. Вполне возможно, что в перспективе внутри нее будут создаваться отдельные подразделения, что позволит контактировать с государственными органами по узконаправленной тематике. Основной проблемой сегодня, к решению которой необходимо подойти комплексно, являются теневые поставщики автокомпонентов и запчастей, которые не платят ни налогов, ни пошлин, ни социальных отчислений. Надеюсь, что общими усилиями мы вскоре сможем изменить ситуацию к лучшему. ☉



ПЕРЕД КЕМ МЫ ТАК ВЫСТАВЛЯЛИСЬ?



Во второй половине мая в одном из центральных павильонов выставочного центра «Атакент» состоялась VII международная выставка автозапчастей и оборудования для гаражей и АЗС, собравшая в Алматы представителей 12 стран-участниц.

Традиционно наиболее весомо была представлена продукция из Китая. Более 30 стендов демонстрировали запасные части и оборудование, произведенное в этой стране. Гости из Поднебесной проявили себя, как говорится, «во всех номинациях», выставив множество экспонатов: от уплотнителей и резиновых шайб до профессиональных

автосканеров и программирующих устройств.

Другие 22 стенда представляли продукцию из Бельгии, Германии, Италии, ОАЭ, Польши, России, Тайваня, Турции, Украины, Японии и Казахстана. В течение трех дней выставка была плацдармом для налаживания деловых связей, а также для обмена мнениями, идеями и опытом.



Евгений Третьяков, главный инженер SDK Group and Filtr.uz, присутствовал на выставке в качестве гостя. В первый же день он поделился впечатлениями от увиденного и сказал несколько слов о том, чем его заинтересовала выставка:

— С удовольствием общаюсь с коллегами. Заметьте, не говорю «с конкурентами»! Я представляю узбекский завод, с 2010 года производящий более 100 наименований автомобильных фильтров и фильтров для спецтехники. Наша компания называется Filtr.uz. На заводе работают около 300 человек. Проектная мощность предприятия — 3,6 млн изделий в год. Оно крупнейшее в Узбекистане, хотя продукция идет пока в основном на внутренний рынок. Вскоре мы начнем выпуск смазывающих материалов, поэтому нам очень интересен опыт тех, кто уже давно работает в этом бизнесе.

Украинский завод «Электромаш» делегировал на выставку своего директора, Сергея Коровина, вкратце представившего выпускаемую его предприятием продукцию:

— Мы производим электротехнику, в частности автомобильные генераторы и стартеры для легковых автомобилей, а с 2003 года также фильтры, масляные и топливные.





Другие материалы
в этой рубрике



Завод работает с 1930 года и его продукция хорошо известна в СНГ. Мы основной поставщик электрооборудования для ЗАЗ. В Казахстан приехали впервые, нам интересен ваш рынок.

Наши земляки, алматинцы из компании Road Spark, арендовали один из самых больших и ярких стендов. Оказалось, что они привезли на выставку масла Axcl, произведенные в Объединенных Арабских Эмиратах.

— Это первая наша выставка. И мы рады представить компанию, более 20 лет производящую качественные масла и поставляющую их в основном на европейский рынок — отметил директор компании Нуржан Тулегулов. — В Казахстане мы стали представлять Axcl совсем недавно, месяца три назад, и пока работаем только в Алматы. Со временем надеемся выйти и на регионы. Сейчас изучаем рынок и конкурентов, но уверены, что масло Axcl лучшее.



Ввиду не слишком пристального внимания к выставке со стороны зрителей, она щедро одарила «обширными возможностями общения» самих участников, представлявших друг другу свои экспозиции. Зато за три дня шинники много узнали о маслах, ходовики изучили разновидности фильтров, а специалисты по автосигнализации успели задружиться с поставщиками аудиосистем. Что ж, как принято говорить старым друзьям, приезжайте к нам еще... ☺

www.a-master.kz



КОНКУРС ЗАВЕРШЕН!

Стали известны итоги конкурса «Лучший автосервис», организованного и проведенного в Алматы журналами «Pitstop» и «Автомастер». Победители получили призы и дипломы, поучаствовали в лотерее, смогли пообщаться с коллегами и журналистами в неформальной дружественной обстановке одного из гостеприимных ресторанов южной столицы.

В состязании, стартовавшем в марте текущего года, принимали участие более 100 организаций автомобильного сервиса. Все участники распределились по 11 номинациям. Голосование шло по трем направлениям: «Народный выбор» (на сайте журнала Pitstop); «Выбор редакторов» (оценка главных редакторов ведущих автомобильных СМИ РК); «Выбор редакции журнала Автомастер».

«Технически конкурс «Лучший автосервис» был устроен так, что каждый из голосующих мог заявить о своем предпочтении только раз в сутки, и все набранные голоса не засчитывались, — рассказывает секретарь конкурса Андрей Сафонов. — Как организаторы состязания, мы находились в постоянном взаимодействии со службой подсчета голосов, но влиять на процесс не могли, хотя переживали за взлеты и падения рейтингов все».

В ходе народного голосования в номинациях «Лучшая СТО», «Лучший автомагазин» и «Лучший пункт замены масла» победил техцентр Valvoline. Лучшим шинным

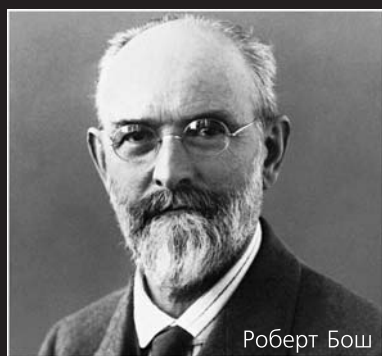
сервисом был назван Formula 7. В номинации «Лучший сервис автодилера» победил «Тойота Центр Жетысу». «Лучшей автомойкой» стала автомойка «На Манаса». «Лучшее автоателье» — «Виз». «Лучший шинный бренд в Казахстане» — Bridgestone (CBC Group). «Лучшее моторное масло» и «Лучшая автохимия» — Valvoline (Valtec Asia). «Лучший аккумулятор» — «Bosch» (Phaeton DC).

Голоса редакторов распределились следующим образом. В номинации «Лучшая СТО» лидирует Bosch Service. «Лучшим автомагазином» назвали «Тулпар». «Лучший пункт замены масла» — SCT. «Лучший шинный сервис» — Vianor. «Лучший сервис автодилера» — БИПЭК АВТО. «Лучшее автоателье» — «Виз». «Лучший шинный бренд в Казахстане» — Nokian. «Лучшее моторное масло» — Castrol. «Лучший аккумулятор» — Varta. «Лучшая автохимия» — Ma-Fra.

Редакция журнала «Автомастер» лучшим назвала СТО SCT. Лучшим автомагазин, по ее мнению, AGA. А вот среди моторных масел лидировало масло Motul.



ДВАДЦАТЬ ЛЕТ СИСТЕМЕ ESP



Роберт Бош

В 2015 году исполняется 20 лет с момента, когда начали устанавливать на серийные автомобили систему ESP, изобретенную инженерами компании

Bosch. Аббревиатура ESP расшифровывается как Electronic Stability Program. Это компьютерная технология, контролирующая поведение автомобиля в повороте. Система была создана не на пустом месте, она стала логичным шагом вперед в цепочке последовательных инноваций. Поэтому, прежде чем рассказать о принципе работы ESP, стоит обратиться к истории компании Bosch.

Будущий основатель предприятия Роберт Бош родился в 1861 году в небольшом городке Альбек на юге Германии. В пятнадцатилетнем возрасте Роберт пошел учиться механике, но качество обучения его не устроило. Это имело два последствия. Во-первых, Бош решил продолжить обучение и, накопив денег, в 1884 году уехал в США, а во-вторых, после основания собственной фирмы он уделял особое внимание подготовке кадров. Многочисленные учебные центры Bosch в наши дни, пусть и разбросанные по всему миру, остаются верными принципам основателя.

За два года, проведенных в Америке, Роберт Бош осознал перспективы электричества в промышленности и быту и по возвращении в Германию открыл мастерскую в Штутгарте — одном из промышленных центров страны. Тогда у него было лишь два работника. Сравните с 360



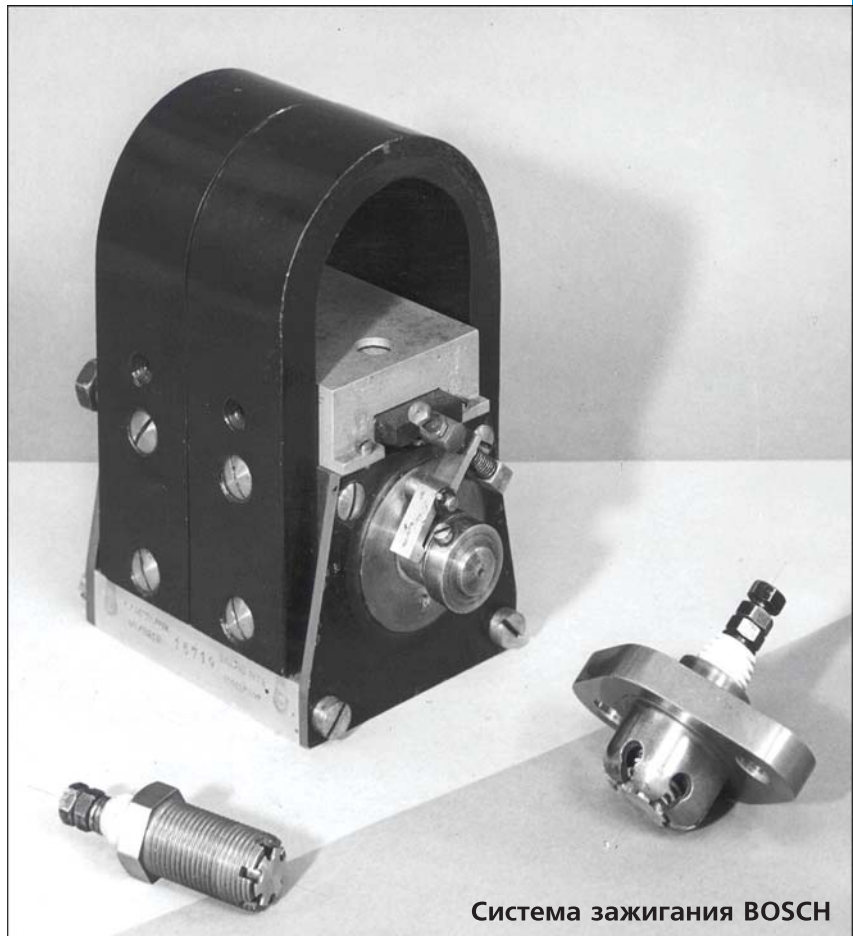
тысячами в 2015 году!

Первое время заказов было немного и Бош брался за все. Этим объясняется нынешняя многопрофильность компании. Большим подспорьем для Bosch стал процесс электрификации Штутгарта, начавшийся в 1890-х. Примерно в те же годы на немецких улицах появились первые автомобили, пока еще слишком несовершенные, чтобы преодолеть искушение что-то в них улучшить.

В 1897 году компания Bosch представила систему зажигания от магнето для высокооборотных двигателей. Тем самым Роберт Бош решил главную проблему ранней истории автомобилестроения: зажигание от магнето пришло на смену калильным трубкам Даймлера, использовавшим открытое пламя.

Через пять лет компания получила патент на свечу зажигания, и вскоре это изобретение уже широко применялось по всему миру. С того момента специалисты Bosch разработали более 20 тысяч модификаций свечей зажигания.

В 1909 году Роберт Бош открыл первый полноценный завод в



Система зажигания BOSCH

Реклама



МЕТКО. ВЗРЫВНО. ОГЛУШИТЕЛЬНО.

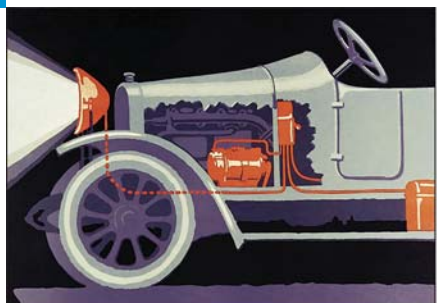
У нас нет причин скромничать. 40 лет опыта поставок на конвейер и на свободный рынок, высочайшие требования к качеству, упаковка с защитой от подделок – всё, что мы делаем, мы делаем лучше всех! Поршни и поршневые кольца, вкладыши и поршни в сборе – все наши продукты идеальны. В яблочко!
Убедитесь сами на www.npr-europe.com

Phaeton DC
г. Алматы, Турксибский район,
микрорайон Колхозшы, д.4.
Тел. +7 (727) 3 560 560
www.phaeton.kz

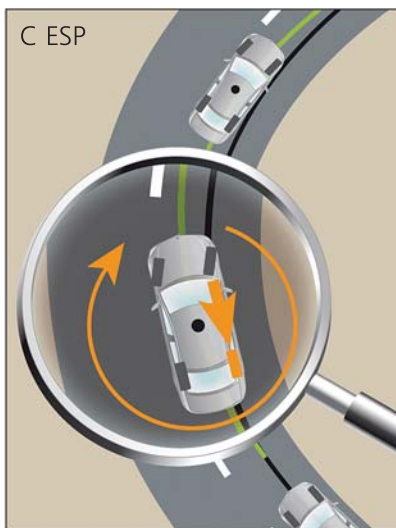
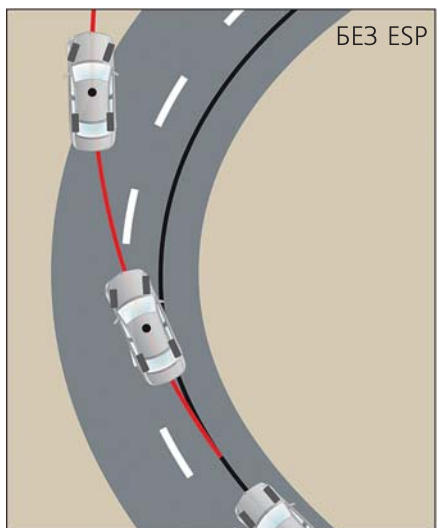


ПЕРСОНАЛИИ

ПЕРСОНАЛИИ



Bosch-Licht



городе Фойербих. Рост объемов производства привел к увеличению прибыли, а это позволило выделять больше средств на исследования. В 1913 году на рынке появляется набор Bosch-Licht — первый самодостаточный комплект электрического освещения автомобиля, предназначенный для самостоятельного монтажа. В 1921 году инженеры Bosch изобрели электрический клаксон, а в 1927-м — систему непосредственного впрыска для дизельных двигателей.

В годы нацистского правления в Германии Роберт Бош, будучи в оппозиции к фашистскому

режиму, преобразовал компанию из акционерного общества в общество с ограниченной ответственностью, чтобы сохранить ее исключительно в руках членов семьи.

Основатель фирмы скончался в 1942 году, но на положении Robert Bosch GmbH на рынке эта трагедия не сказалась. Развитие электроники позволило создавать все более сложные устройства. Так, например, на счету Bosch первая надежная система бензинового электронного впрыска D-Jetronic (1967) и первая четырехканальная антиблокировочная система тормозов (1978).

АБС контролирует продольное поведение авто при резком замедлении. Казалось логичным сделать схожую систему и для разгона. Так в 1986 году появилась противобуксовочная система, которая, используя сигналы тех же датчиков, что и АБС, при интенсивном разгоне притормаживает отдельные колеса, чтобы как можно скорее привести сцепление ведущих колес к оптимальному уровню.

И вот, наконец, мы добрались до изобретения ESP (1995). Когда были решены проблемы с прямолинейным контролем, пришла очередь стабилизации автомобиля в повороте. Основная задача ESP состоит в том, чтобы автомобиль всегда ехал туда, куда повернут руль, без заноса и рысканий. Работает система следующим образом: водитель рулем задает траекторию движения, и датчик угла поворота передает данные в блок управления. Туда же приходит информация от датчиков АБС, ускорения и углового вращения кузова. Как только данные с одного или нескольких датчиков превысят критические значения, «зашитые» в программе блока управления, программа начнет выправлять траекторию автомобиля. Делается это короткими тормозными импульсами, направленными на то колесо, вокруг которого автомобиль должен вернуться и изменить траекторию своего движения. Если этого оказывается недостаточно и скорость входа в поворот велика, ESP может убавить обороты двигателя, уменьшая тем самым тягу на колесах.

Первым автомобилем, который оснастили ESP, стало купе Mercedes-Benz S600 (кузов С140). Затем компанию ему составил аналогичный седан и родстер SL-класса. Это были машины не для простых смертных, и сначала ESP воспринимали как технический изыск. Все изменилось в 1997 году, когда новейший субкомпакт А-класса на испытаниях в Швеции завалил «лосиный тест», имитирующий объезд внезапно вышедшего на шоссе зверя. Спроектированный под инновационную топливную аппаратуру (пробовались электрические батареи и водородные элементы) А-класс пошел в серию с обыкновенным бензиновым двигателем, в



Эксперты называют систему ESP самым важным изобретением в сфере автомобильной безопасности после трехточечных ремней.



результате чего центр масс оказался слишком высоко. Перепроектировать подвеску было уже поздно, и ESP пришлось как нельзя кстати. А-класс был спасен, а система стабилизации в повороте пошла в массы.

Что любопытно, сама идея ESP также зародилась благодаря событию, произошедшему на территории Швеции. В 1989 году в ходе тестов молодой инженер Daimler-Benz Франк-Вернер Мон на подтаявшей после холодной зимней ночи дороге, управляя тогдашним E-классом, «улетел» боком в сугроб.

В настоящее время выпускается девятое поколение ESP. Усовершенствовать систему помогло изобретение электроусилителя руля. Теперь вдобавок к тормозным импульсам и «игре» с оборотами двигателя ESP может осуществлять и легкие подруливания. Помимо основной функциональности, в расширенные пакеты ESP-9 входят и другие полезные технологии: например, противооткатная система, адаптивный круиз-контроль или система удержания автомобиля в рамках дорожной разметки.

Эксперты называют систему ESP самым важным изобретением в сфере автомобильной

безопасности после трехточечных ремней. Согласно исследованиям, эта система может предотвратить до 80% аварий, вызванных заносами. В США с распространением ESP число аварий со смертельным исходом сократилось почти на треть.

Сегодня 78% новых пассажирских и легких грузовых машин в Европе оснащается системой ESP. С ноября 2014 года ESP больше не считается дополнительным компонентом,

а включается в стандартную комплектацию всех новых автомобилей в странах Европейского Союза. В США ESP обязательна к установке на всех автомобилях массой до 4,5 тонн. Обязательным является применение системы в Канаде, Австралии и Израиле. В Японии, Южной Корее, России и Турции соответствующие нормативы вступят в силу в течение следующих нескольких лет. ©



ЗАВОД



парящий над стереотипами

Одной из наиболее красивых штаб-квартир в мире исполнилось 10 лет. И мы, возможно, не слишком впечатлили бы читателя этим фактом, если бы не сообщили, что речь идет о здании автозавода BMW Group в Лейпциге, созданном архитектором Захой Хадид. Рассказом об этом примечательнейшем сооружении наш журнал открывает цикл статей о наиболее ярких мировых центрах автомобильного производства.



Центральное здание завода BMW в Лейпциге является воплощением идеи о том, что архитектура может позитивно влиять на производственную атмосферу и продуктивность работы команды. Отделы администрации, контроля качества, дизайнерские и другие службы здесь вплотную соседствуют с конвейером. Оригинальное творение архитектора поражает воображение и до сих пор не имеет аналогов. В 2013 году здание вошло в топ-10 рейтинга «Лучшие корпоративные здания мира». Оно имеет еще целый ряд наград, включая Deutsche Architekturpreis — немецкую премию в области архитектуры.

Сама Заха Хадид, британский архитектор иракского происхождения, так объясняет концепцию своего творения: «Дизайн здания завода BMW Group в Лейпциге отражает намерение компании создать полностью интегрированное рабочее пространство, избегая традиционного деления на группы, которое теперь не считается уместным для современных рабочих зон. Интеграция, коммуникация и сотрудничество — вот слова, определяющие облик завода»



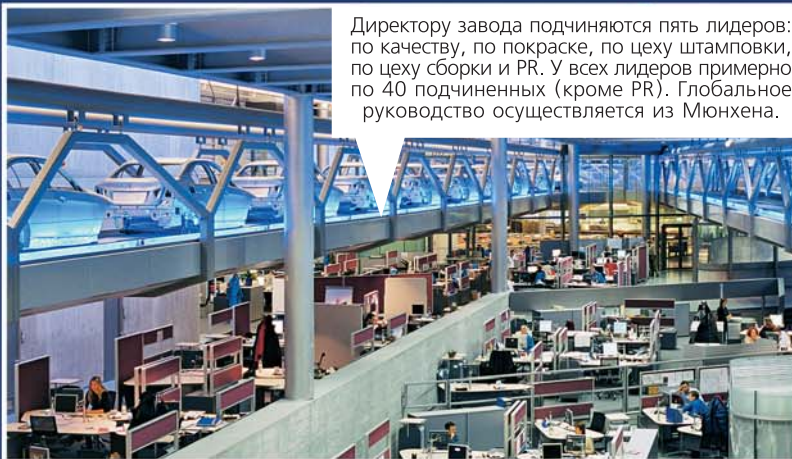
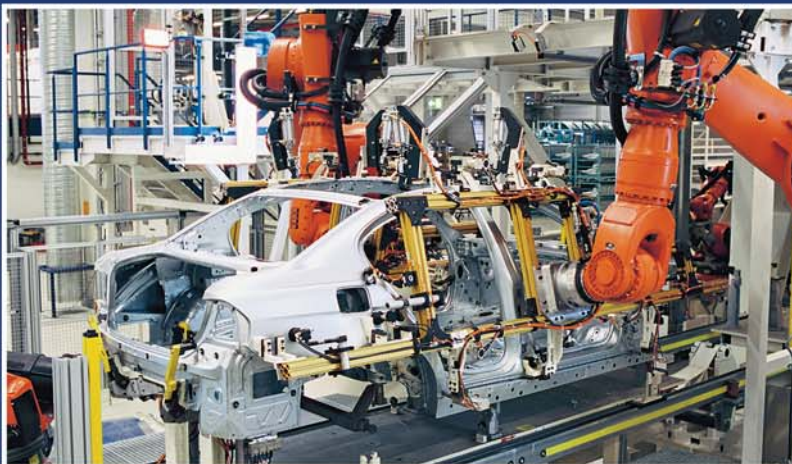
BMW в Лейпциге. Его сотрудники продолжают придумывать инновационные идеи, разрабатывать передовые технологии для строительства моделей BMW i3 и BMW i8, которые вносят существенный вклад в снижение выбросов углекислого газа, и реализовывать в жизнь уникальные общественные программы. Успех BMW Group в Лейпциге — свидетельство стратегического подхода, честности и вовлеченности каждого человека в процесс».

Понятия «взаимосвязанность» и «движение» стали ключевыми для архитектуры здания. И не случайно при его создании Заха Хадид говорила: «Все течет и движется! Это место, в которое энергия прибывает со всех сторон!». Архитектор всегда стремилась разрушить общепринятые каноны и расширить рамки привычного пространства, придав ему мощный динамический импульс. С этой же целью, для усиления внутреннего движения и деформации, Заха Хадид полностью отвергает геометрию в общепринятом понимании, использует искаженную перспективу, акцентировано выявляя острые углы и кривые линии.

Интерьер центрального здания следует принципам полной прозрачности и оптимальной эффективности рабочего процесса. На пути из штамповочного в покрасочный цех автомобиля разной степени готовности открыты как взору каждого из тысяч работников завода, так и взору посетителей. Кузова машин «парят» вдоль 600-метрового сборочного конвейера в полной тишине.

Задание на проектирование включало три основных производственных корпуса по количеству функций — сварка, окраска, сборка, — сведенных под одной крышей и расположенных вокруг главного здания в форме звезды. Нарастив количество лучей-корпусов, в будущем планируется расширить производство.

Центральное здание — мозг заводского комплекса: все пути и нервные связи стекаются сюда. Однако главным достоинством проекта является исключительная возможность органичного объединения производственного



Директору завода подчиняются пять лидеров: по качеству, по покраске, по цеху штамповки, по цеху сборки и PR. У всех лидеров примерно по 40 подчиненных (кроме PR). Глобальное руководство осуществляется из Мюнхена.



Каждую неделю рабочие обсуждают производственную цепочку с целью улучшения производства, а также для сбора рационализаторских предложений, внедрение которых премируется.



В BMW стремятся к экологичности производства. В покрасочном цехе краска через решетчатый пол попадает в воду, вода фильтруется, краска извлекается и снова используется. Остатки металла и пластик также перерабатываются. Рабочие передвигаются по цеху на велосипедах и самокатах, у каждого он свой. Шины у транспорта для внутривозовского передвижения белые.



На производстве существуют оптические системы контроля и навигации. Практически каждая деталь перед монтажом сканируется. Компьютер по полученным оптическим данным определяет соответствие детали необходимым параметрам. Также оптические системы стоят на конвейере при установке лобового и заднего стекол для более точной посадки.

и офисного пространств. Естественно, шумное производство вынесено на периферию комплекса, чтобы не нарушать тишину офисов, но идущая в цех окраски сдвоенная лента конвейера проходит прямо над головами служащих бюро и отделов. В одну сторону над ними проплывают эффектно подсвеченные серые металлические кузова, обратно — они же, но уже окрашенные в один из тринадцати цветов, в

которых сегодня поставляется третья серия.

С момента ввода в эксплуатацию в 2005 году лейпцигский завод BMW Group выпустил более 1,6 млн новых автомобилей, включая две инновационные модели: BMW i3, работающую исключительно на электричестве, и plug-in — гибрид BMW i8.

Грузовики подъезжают практически вплотную к конвейеру. По участкам сборки

детали развозятся беспилотными тележками, которые «ориентируются» по напольной магнитной разметке. В сварочном цехе полтысячи роботов обеспечивают почти стопроцентный уровень автоматизации, сваривая шестьсот деталей каждого кузова пятью тысячами швов точечной сварки.

В первую очередь концерн, конечно, заинтересован в высоких экономических показателях, однако исследования, проведенные специалистами компании, убедительно доказывают, что сегодня эффективность работы больше не определяется только лишь применением передовых технологий. Скорее, она зависит от взаимодействия предприятия и персонала. Предложенный госпожой Хадид проект позволяет и персоналу, и посетителям стать свидетелями процесса производства. Результат работы становится видимым для всех, и в BMW уверены, что такой подход окажет положительное влияние на корпоративный дух сотрудников, а значит, сделает лучше и конечный продукт — автомобиль.



ДИЗАЙН

Разработка логотипов, фирменного стиля, упаковки. Наружная реклама. Любая полиграфия, от визитки до книги. Даем консультации.

ШИРОКОФОРМАТНАЯ ПЕЧАТЬ

Печать на цветной пленке, оракале, виниле фотобумаге, оконной сетке, баннере.

ПЕЧАТНЫЕ СМИ

Разработка рекламных модулей, адаптация, перевод. Разработка концепции, слоганов. Реклама в печатной прессе.

(офсетная печать)

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ПОЛИГРАФИИ

Буклеты, брошюры, лифлеты, флайеры, плакаты, календари, визитки, каталоги, пакеты, конверты, и прочее.

Офсетная печать выполняется на Японском и Германском оборудовании. Широкий выбор материалов.



ИЗГОТОВЛЕНИЕ

Стикеров, наклеек, баннеров, вывесок на основе ПВХ.



Печать выполняется на японском оборудовании, японскими, турецкими и китайскими расходными материалами.

КОМПЬЮТЕРНАЯ ВЫШИВКА

Вышивка на крое, бейсболках, футболках. Эксклюзивная вышивка. Изготовление шевронов. Пошив спец. одежды.



Вышивка производится на Швейцарском оборудовании фирмы Bernina, расходными материалами п-ва Китай и Ю. Корея.

ЗАШИВАЕШСЯ НА РАБОТЕ?

ДОВЕРЬ НАМ СВОИ ЗАБОТЫ!

ТОО «Нувэль Казахстан»: РК, г. Алматы, ул. Попова 19, оф. 304.
Тел.: +7 /727/ 296 98 09, тел./факс: +7 /727/ 260 85 27, e-mail: info@nouvelle.kz

ЗАПЧАСТИ

ВОЗДУШНЫЙ ФИЛЬТР ЛУЧШЕ ОДИН РАЗ УВИДЕТЬ



Photo: MANN FILTER

Очевидным кажется факт, что воздушные фильтры нуждаются в регулярных проверках и замене. Это ключ к обеспечению оптимальной производительности и надлежащей мощности двигателя, к чистоте воздуха в салоне. Тем не менее большинство автолюбителей пренебрегает осмотрами воздушных фильтров, считая эти приспособления чем-то несущественным, малозначимым.

Как известно, роль фильтров заключается в улавливании и удержании мелких частиц пыли и грязи, взвешенных в воздухе. Этот мелкий мусор может вызвать повреждения цилиндров двигателя, поршней и поршневых колец, а также подшипников и коленчатого вала, если частицы пыли окажутся в масле, сработав в данном случае как абразив.

В салоне фильтр стоит на страже здоровья водителя и пассажиров. Согласитесь, не хочется вдыхать то, чем так богата дорога, — пыль, грязь и резиновая труха. Кстати, весь этот коктейль, проникая в салон, ложится тонким слоем на стекло, делая его менее прозрачным.

Отсекая грязь, содержащуюся в воздушном потоке, фильтр также играет не последнюю роль в системе впрыска топлива. Воздух является одним из обязательных компонентов процесса горения в двигателе внутреннего сгорания. По оценкам экспертов, для сжигания 1 л бензина требуется 15 л воздуха, при этом большое значение имеет и его качество. До некоторых пределов система управления двигателем может компенсировать неудовлетворительную работу грязного воздушного фильтра,

через который затруднено прохождение воздуха. Но когда ограничение становится слишком большим, двигатель «задыхается» и нарастает расход топлива. Оно при этом не сгорает полностью и выбрасывается с выхлопом. В результате, деньги улетают на ветер или даже на уплату штрафов за вред, наносимый экологической среде.

Назовем признаки, указывающие на то, что фильтрующий элемент пора менять:

- повышенный расход топлива;
- повышенное содержание углекислого газа в выхлопе;
- снижение мощности мотора.

Интервалы между заменами, которые рекомендуются заводами-производителями воздушных фильтров, как правило, чрезмерно оптимистичны и колеблются в диапазоне от 50000 до 80000 км. Однако будет лучше проверять воздушный фильтр при каждой замене масла или через каждые 25000 км. Его требуется менять в случае намочения в воде или масле, а также если присутствуют признаки износа. Если автомобиль эксплуатируется в особенно пыльной местности или в условиях повышенной

загрязненности, воздушный фильтр придется менять чаще, либо нужно подобрать фильтр с расширенными техническими параметрами.

Некоторые модели воздушных фильтров имеют большую площадь и емкость, что увеличивает их эффективность и продлевает срок службы. Производители сосредотачивают повышенное внимание на достижении зыбкого баланса между высокой работоспособностью фильтра и не слишком быстрым его заполнением.

Конструкции фильтра могут быть разными, но принцип работы остается неизменным: воздух через воздухоприемный патрубок поступает в корпус, там на пути воздушного потока располагается фильтрующий элемент, проходя через него, частицы пыли задерживаются, воздух очищается и после этого попадает во впускной коллектор двигателя — вот и все, можно сказать, что свое назначение воздушный фильтр выполнил.

Наиболее распространены фильтры, рабочим элементом которых является бумага либо целлюлозные или синтетические волокна, через которые проходит фильтруемый воздушный поток. Фильтрующий блок сложен особым образом, и это увеличивает очистительную способность. Переплет волокон обеспечивает улавливание очень мелких частиц — до одного микрона. Материал фильтров обработан специальной смолой, сохраняющей работоспособность фильтра даже после контакта с водой, маслом или топливом. Нужно иметь в виду, что эти фильтры необслуживаемые, то есть мыть и пылесосить их, как это делают некоторые «особо рачительные» автолюбители, просто бессмысленно.

Рассказать?

Нет, лучше показать!

Замена воздушного фильтра не требует больших материальных и временных затрат. Наверняка вам не раз приходилось втолковывать это клиентам. Лучше же, следуя старой верной присказке, один раз увидеть. Показывайте автолюбителям грязные фильтры их автомобилей! Так необходимость замены фильтров станет для них более очевидной и, значит, неизбежной. А чтобы закрепить свой авторитет, рекомендуем клиентам только высококачественные фильтры известных производителей. ©

ИЩИТЕ РАБОТУ?

ПРЕДСТАВЛЯЕМ ВАШЕМУ
ВНИМАНИЮ АКТУАЛЬНЫЕ
ВАКАНСИИ ОТ КОМПАНИЙ
ИЗ СФЕРЫ АВТОБИЗНЕСА

Kulan oil

1) Product CVL (Commercial Vehicle Lubricants) в г. Алматы,
2) Product IND (Industrial Lubricants) в г. Алматы,
3) Маркетолог в г. Алматы,
4) Офис-менеджер в г. Алматы,
5) Торговый представитель PVL (Passenger Vehicle Lubricants) в г. Алматы,
6) Торговый представитель CVL (Commercial Vehicle Lubricants) в г. Алматы,
7) Технической специалист (CVL & IND) в г. Атырау,
8) Бухгалтер-кассир в г. Атырау,
9) Продавец-консультант в г. Павлодар,
10) Бухгалтер-оператор в г. Семей
Тел.: 8-701-756-63-05,
(727) 311-12-24.
Резюме высылать на электронный адрес: hr@kulanoil.kz.

CarLine Auto Service

1) Автомеханик,
2) Моторист,
3) Автоэлектрик,
4) Мастер-приемщик,
5) Менеджер по работе с клиентами
Адрес: г. Алматы, пр-т Райымбека, 371а, м/у ул. Тлендиева (бывш. Софьи Ковалевской) и Емцова (бывш. Петрова).
Тел.: (727) 329-58-48.

Allur Auto

Ученик менеджера отдела продаж автомобилей в г. Астана.
Резюме высылать на электронный адрес: HR@allurauto.kz.

Turkuaz Machinery

Офис-менеджер.
Тел.: (727) 273-19-95.

ТОО ГРУППА КОМПАНИЙ СВС

Супервайзер склада (управляющий складом). Адрес: г. Алматы, пр. Рыскулова, 57в.
Тел.: (727) 312-21-44, 312-21-33.

ABS-Cars

Стажер по продажам автомобилей.
Тел.: (727) 367-02-40,
367-02-41, 300-66-67.

КазТехТрэйд

1) Автоэлектрик,
2) Мастер-механик по балансировке шин на шиномонтаж,
3) Механик на СТО.
Адрес: г. Алматы, ул. Тауелсыздык 13. Тел.: (727) 298-70-65.

Autodom-T

Механик по транспорту.
Тел.: (727) 394-57-51.

LIQUI MOLY EURASIA

1) Мерчендайзер,
2) Менеджер по продажам.
Адрес: ул. Джандосова 162/2, уг. ул. Берегового.
Тел.: (727) 309-22-59.

Valtec Asia

1) Автослесарь,
2) Автоэлектрик.
Тел.: (727) 271-95-30,
8-777-779-74-75.

Vip Автосервис

Мастер-приемщик.
Тел.: (727) 396-43-04, (727) 316-07-98, 8-701-519-28-41.

Автотрейд

Менеджер по продаже автозапчастей.
Тел.: 8-777-779-75-59.

Karcher

Офис-менеджер.
Тел.: (727) 279-77-07.

Logistic Point

Менеджер по продажам.
Тел.: (727) 233-29-09.

Восток OIL

Руководитель отдела продаж.
Тел.: (727) 381-38-88.

УЗАВТО Азия

Оператор call-центра.
Тел.: (727) 311-52-95.

CARLUX COMPANY

1) Механики автосервиса,
2) Автоэлектрик-диагност,
3) Мастер-приемщик,
4) Менеджер отдела запасных частей и аксессуаров.
Тел.: (727) 300-04-12.
E-mail: info@carlux.kz

Автопродукт

Менеджер по работе с клиентами.
Тел.: (727) 223-47-92, 223-46-40.

Шинторг

Автомеханик.
Тел.: (727) 258-66-66.

БИПЭК Авто

Электрик-диагност.
Тел.: (727) 2-555-777.

Тойота Сити

Автомеханик.
Тел.: (727) 258-81-01.

Заинтересованы в поиске сотрудников?

Направляйте информацию об открытых вакансиях на e-mail: info@a-master.kz
Информация публикуется бесплатно.

ХОТИТЕ ПОВЫСИТЬ КВАЛИФИКАЦИЮ?

ПРЕДСТАВЛЯЕМ ОБЗОР
СЕМИНАРОВ НА БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

КОМПАНИЯ	ТЕМА СЕМИНАРА	ДАТЫ ПРОВЕДЕНИЯ	УСЛОВИЯ	КОНТАКТ
Turkuaz Automotive	Бренды: Shell, GT radial, Mutlu	Темы и точные даты проведения семинаров Вы можете узнать у контактного лица.	Семинары на индивидуальной основе.	Баловнев Евгений, Тел.: (727) 341-03-52
UniTiM	Бренд TOTAL	Темы и точные даты проведения семинаров Вы можете узнать у контактного лица.	Семинары на индивидуальной основе.	Ахунов Рустам, Тел.: (727) 279-62-41
Interoil (Технические масла Казахстана)	Бренды: Gazpromneft, ENI, Total, G-Energy	Темы и точные даты проведения семинаров Вы можете узнать у контактного лица.	Семинары на индивидуальной основе.	Цой Андрей Тел.: (727) 250-90-91 Заявки отправлять на E-mail: info@interoil.kz.

МАСТЕР-КЛАСС

МАСТЕР-КЛАСС

КАК, ЧТО И С ПОМОЩЬЮ ЧЕГО ПРОВЕРИТЬ В ПОДВЕСКЕ



В подвеске и шасси нет узлов или соединений, которыми можно было бы пренебрегать. В них все подчинено законам взаимодействия, рассчитано на работу в комплексе, потому и устранение явных неисправностей невозможно без диагностики на перспективу.

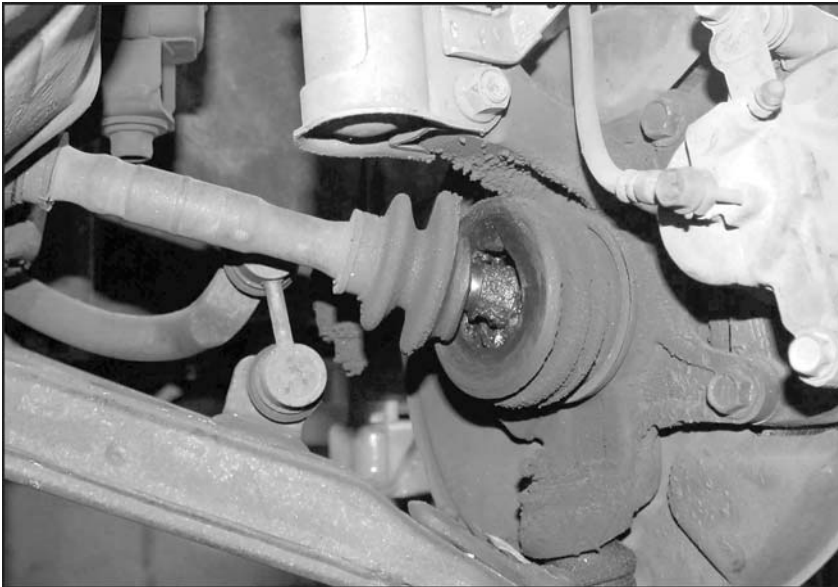
Сертифицированные европейские станции технического обслуживания, а других в Европе нет, просто не выпускают любой автомобиль без обязательного осмотра подвески. Клиент, конечно, может отказаться от ремонта, который предлагается, но тогда отказ будет документально зафиксирован в сервисной книжке автомобиля и ответственность за неисправность целиком ляжет на него.

Читатель, возможно, попытается возразить: «Где Европа, а где мы!» Только и я молчать не стану. По моему

глубокому убеждению, нам стоит как можно быстрее перенимать все лучшее. И пусть у нас пока нет практики обслуживания машин по сервисным книжкам, но диагностические листы на цивилизованных СТО уже появились. Дело за малым: осознать ответственность за безопасность клиента, повернуться к нему лицом и аргументировано предлагать ремонт, если в нем есть необходимость. Кстати, такое внимание принесет еще и вполне ощутимые материальные дивиденды, ведь средняя стоимость чека

вырастет в разы. Да, отдельные клиенты могут возмущаться, а некоторые даже попытаются скандалить. Объясните таким, что вы «всюду суете свой нос» не из праздного любопытства, а потому, что привыкли ответственно относиться к своей работе и не хотите оставлять клиента в беспечном неведении или в опасности. В диагностическом листе обязательно укажите, если обнаружили, следующие дефекты и неисправности:

- неравномерный износ шин;
- люфт рулевого механизма;
- негерметичность системы гидроусилителя руля и шлангов рулевого механизма;
- неудовлетворительное состояние амортизаторов, стоек и верхних опор;
- люфт подшипников колес, биение или неровное вращение;
- износ шаровых опор, втулок и уплотнителей подвески;
- видимые явные повреждения амортизаторных пружин;
- негерметичность или повреждение пыльников



шарниров равных угловых скоростей (ШРУС);

- утечки в дифференциале, в коробке передач или в трансмиссии.

Через некоторое время клиентов перестанет удивлять, что, ремонтируя кузов или меняя шины, реставрируя глушитель или меняя масло, вы обратили внимание на одну из выше приведенных проблем. Они будут воспринимать такое внимание как ответственное отношение к делу, и в репутации вашей СТО появится еще один плюс. Если же клиент откажется устранять обнаруженную неисправность, в диагностическом листе нужно сделать соответствующую запись и потребовать у клиента поставить подпись.

Начнем с шин и пыльников

Неравномерный износ шин

является недвусмысленной подсказкой мастеру, что транспортное средство имеет проблему в геометрии либо детали подвески или рулевого управления изношены или повреждены.

Так что же искать?

- Плечевой износ внутреннего или наружного края шин обычно появляется из-за износа рулевых тяг, но может также возникнуть в результате износа или разбалтывания крепления внутренней части рулевой тяги с шестернями реечного рулевого механизма. Другие причины кроются в согнутых рулевых тягах или несоосности задних колес.

- Неправильный развал вызывает неравномерный износ на одной стороне шины. К этому может привести также разрушение сайлентблоков поперечного рычага, выработка в шаровых опорах, повреждения от



НА ЗАМЕТКУ:

Затягивая колесные гайки, не используйте противозадирные и другие смазки!



Необходимый крутящий момент на зажимной гайке колеса очень важен по трем причинам. Первая: он должен сдержать гайку от откручивания. Вторая: крутящий момент призван предотвратить перекос тормозного диска. Третья: он должен не допустить разрыва шпильки. Для окончательной затяжки гайки должен быть использован динамометрический ключ, и гайки должны быть затянуты с усилием, рекомендуемым спецификациями.

Внимание! Моменты затяжки рассчитываются для чистых и сухих гаек и шпилек. Это означает отсутствие на резьбе смазочных материалов любого вида. Смазки позволяют снизить трение, что может показаться хорошей мерой в предотвращении ржавчины и «оживлении» зажимных гаек, но снижение трения допускает приложение гораздо более серьезного усилия на зажимные колесные гайки (до 25% и выше). Конечным результатом может стать перекос тормозного диска или сломанные шпильки. Разумнее зачистить шпильки проволочной щеткой, удалив ржавчину и грязь. Если гайки сильно проржавели или имеют повреждения резьбы, лучше их заменить. То же самое касается и колесных шпилек.

МАСТЕР-КЛАСС

НА ЗАМЕТКУ:

При диагностировании подвески можно столкнуться с гудением подшипников. Причем, где гудит, сразу и не понять...



В этом случае можно воспользоваться специальным диагностическим устройством — стетоскопом. Оно предназначено для выявления состояния вращающихся пар в узлах подшипников, для оценки равномерности и длительности звуковых сигналов либо для оценки рабочего состояния узлов по характерным шумам.

Существует два вида стетоскопов: электронный и механический. Самыми простыми являются механические стетоскопы. Они относятся к «бюджетному» типу и ими часто пользуются даже обычные автолюбители. Электронный стетоскоп считается более качественным прибором, у него присутствует усилитель звука, а также высокочувствительный микрофон.

Естественно, что решающую роль в точности такой диагностики играет не только хороший слух диагноста, но и опыт, знания, способность к анализу и даже интуиция.



Photo: МАНА ©2015

столкновения или сильной коррозии.

На автомобилях с передним приводом к неравномерному износу шин может привести смещение двигателя из-за неравномерного продавливания подушек. Ослабленная или сломанная пружина амортизатора также может нарушить развал и повлечь за собой износ шин.

- Чашевидный износ шин могут вызвать нерабочие амортизаторы или дисбаланс колеса.

Продолжить проверку стоит осмотром состояния резиновых пыльников всех шарниров. Резина должна быть мягкой при сжатии. Внутри пыльников должна быть смазка. Но, если резина уже старая, высохла и потрескалась, а при легком нажатии из пыльника выходит смазка или вода, требуется замена или ремонт защищаемых ими узлов.

Проверим рулевое управление

Попросите напарника раскачивать руль транспортного средства, стоящего на колесах при полном весе, тем временем посмотрите, нет ли люфта в рулевом механизме и рулевой колонке. Обратите внимание, что эту проверку лучше делать именно тогда, когда автомобиль стоит на колесах, так как сопротивление позволяет легче обнаружить проблемы.

Метод проверки под нагрузкой — это также хороший способ найти свободный ход верхних опор и выработку в подшипниках различных узлов подвески.

Как правило, рулевые тяги не должны показывать видимых вертикальных или горизонтальных смещений. Внутренняя рулевая тяга и соединяющаяся с ней шестерня



Photo: МАНА ©2015



рулевого механизма заключены в сильфон, что затрудняет их осмотр. Если сильфоны резиновые, вы можете проверить наличие люфта, сжимая и прощупывая соединение, нажимая на колесо снаружи или пока помощник качает руль. Если вы чувствуете удары в соединении, обнаружили их рыхлость, значит, они требуют замены. В том случае, когда сильфон жесткий пластиковый, вы можете проверить узел без движения в рулевой тяге, потянув и надавив на колеса.

Стоит обратить внимание на крепления стоек в багажнике. Их ослабление или износ тоже могут изменить геометрию колес, привести к гулянию руля и шумам. Обращайте также внимание на рулевое усилие, отдачу, стабильность курса в движении, на чувствительность руля и шумы.

Проверка гидроусилителя руля

Рулевое усилие на ручную и электрическую систему должно прикладываться с учетом массы транспортного средства, стоящего на колесах. Необычно высокое усилие в сочетании с плохим возвращением руля может свидетельствовать о неправильной работе насоса или износе золотника клапана в рулевой рейке. Если рулевое «тянет» в одну сторону при работающем двигателе, это указывает на проблему в регулирующем клапане. Не забудьте проверить уровень жидкости в насосе и резервуаре гидроусилителя рулевого управления. Визуальный осмотр насоса, шлангов и рулевого привода должны раскрыть источник утечек, если таковые имеются.

Если жидкость сильно обесцвечена, имеет запах гари, значит, она была перегрета и окисляется. Это может привести к нарушению во взаимодействии насоса с рулевым механизмом и к преждевременному выходу их из строя, если они уже не понесли ущерба. Замена жидкости лишь отсрочит проблемы на какое-то время, поэтому лучше сразу пристально взглянуть «на железо».

Теперь от просмотра перейдем к прослушиванию. Негромкое шипение является нормальным для большинства систем усилителя руля, но чрезмерно



Photo: TRW©2015



Photo: MAHA ©2015



Photo: Maha©2015

громкое может свидетельствовать о плохой работе обратного клапана. В любом случае натужный шум насоса обычно указывает на износ его деталей. Если визжит ремень, его следует подтянуть или заменить.

Проверяем ступичные соединения

Проверьте ступицы на наличие люфта, прежде чем переходить к проверке шаровых, потому что играть здесь могут свободные детали подвески и рулевого управления.

Начните с поднятия колес от земли и вращения каждого колеса вручную для проверки на предмет неровностей хода и шума в подшипниках. Если подшипники урчат, снимите их для очистки и дальнейшего обследования.

Для проверки подшипника ступицы возьмитесь за колесо сверху и снизу, попробуйте раскачивать его взад и вперед, вдавив с одной стороны, одновременно вытягивая наружу с другой. Если вы чувствуете движение, подшипники разболтались. Обратитесь к спецификации для определения максимально допустимого свободного хода.

Исправные ступичные подшипники на старых транспортных средствах должны быть сняты, очищены, проверены, перепакованы свежей смазкой. И уплотнители тоже! Эту

процедуру нужно повторять через каждые 30000 км пробега или в случае, если автомобиль продолжительное время находился в воде.

Если герметичный подшипник и ступица в сборе рыхлые, движение в них шероховатое, шумное, детали должны быть заменены. При этом помните, что, собирая ступичный узел, следует соблюдать рекомендованный момент затяжки. Это также касается крепежных болтов/гаек тормозных дисков.

Проверка шаровых шарниров

Пока ваше транспортное средство неподвижно стоит на земле, загляните под машину, посмотрите на нижнюю часть поворотного кулака, прикрепленного к колесу. Втулка колеса должна торчать из нижней части корпуса шарнира примерно на половину дюйма (1,25 см). Если опора изнашивается, втулка колеса западает в корпус, и это означает, что вам нужно заменить шаровой шарнир. Если этот индикатор не дает вам достаточно ясного знака, поднимите автомобиль, чтобы осмотреть шарнир более тщательно. Попробуйте раскачать шаровой узел с помощью монтировки или крупной отвертки.

В задней подвеске автомобиля рекомендуется обратить внимание на гайки крепления

стремянок рессор, если таковые имеются; гайки крепления нижней и верхней проушин амортизаторов; гайки крепления пальцев рессор, а также на состояние резиновых конических втулок амортизаторов и резиновых втулок рессор. Имейте в виду, что резиновые втулки, установленные в ушках рессор, не маслостойкие, а потому на них не должна попадать смазка или бензин.

Рычаги и стабилизаторы поперечной устойчивости

Передние рычаги, а также задние продольные рычаги и поперечные балки должны быть осмотрены на предмет заломов, сгибов или трещин. Также вы должны убедиться, что шаровой шарнир надежно сидит в рабочем узле.

Проверьте втулки на отсутствие чрезмерного движения, износа, трещин или развальцовки. Это можно сделать, аккуратно отогнув резину от металлической части, чтобы увидеть, насколько подвижны втулки, и определить плотность их прилегания. Металлические втулки должны иметь минимальный люфт. Раскачайте автомобиль, заставьте подвеску двигаться. Это поможет определить шумные втулки и соединения. Проверьте конечные звенья стабилизатора поперечной устойчивости, убедитесь, что крепление надежно.



Photo: Meyle©2015

Проверим амортизаторы и стойки



Photo: Bilstein©2015

«Дребезг-тест», когда автомобиль заставляют прыгать на месте, обычно раскрывает многие тайны. Но тест-драйв в движении даст вам еще более точную картину состояния амортизаторов, стоек и верхних опор. Если они сильно изношены, автомобиль будет чрезмерно раскачиваться или, наоборот, станет жестко реагировать на малейшие неровности дороги. Может присутствовать и биение в кузов.

При осмотре амортизаторов и стоек следует искать:

- физические повреждения (сломаны крепления, погнуты стержни и т. п.);
- утечку жидкости;
- раздавленные, развалившиеся или треснувшие резиновые втулки;
- признаки физического контакта с другими элементами подвески, с выхлопной трубой и тормозными шлангами.

Любое из вышеупомянутых условий требует ремонта или замены проблемных деталей.

Не забудьте проверить дорожный просвет и тормоза

Измерение дорожного просвета скажет вам о провисании пружин и о необходимости их замены. Заметьте, мы говорим об измерении. Это значит, что вашего зоркого и быстрого взгляда будет недостаточно, чтобы позволить дальше всему идти своим чередом. Трудно увидеть небольшие, но существенные различия в высоте с разных сторон автомобиля, и практически невозможно без использования измерительного прибора определить, находится ли транспортное средство в пределах заводских допусков по дорожному просвету.

Поинтересуйтесь тем, как клиент использует свое транспортное средство. Для некоторых условий эксплуатации требуется усиление пружин, что может обеспечить дополнительную грузоподъемность, а также улучшенную управляемость, например, при буксировке прицепа.

И обязательно нужно проконтролировать тормозную систему автомобиля, несмотря на то что она и не относится к подвеске. В дисковых тормозах проверяется остаточная толщина тормозного диска и его биение. Само собой, необходимо проверить и степень износа колодок, также нужно проверить, как колодки двигаются по направляющим осям скобы суппорта. Обратите внимание и на то, как суппорт отпускает колодки после нажатия педали тормоза: колесо должно вращаться ровно и бесшумно. Если по результатам диагностики диск был заменен, не забудьте предупредить автовладельца о необходимости обкатки новых тормозных дисков. Проводится она дважды или трижды на скорости 70 – 75 км/ч ровным и длительным нажатием на педаль тормоза, исключая полную остановку автомобиля. Эффективность барабанных тормозов проверяется в движении или на стенде. ●

ТЕХНОЛОГИИ

ТЕХНОЛОГИИ



Photo: BOSCH

КОНКУРЕНТОВ – ВДРЫЗГ И ПРИТОМ БЕЗ БРЫЗГ

Компания Bosch уделяет большое внимание обеспечению хорошего обзора на дороге, справедливо признавая его основой безопасного движения. Обеспечить наилучшие показатели обзора призван передовой продукт компании – «умная» система очистки лобового стекла, уже имплантированная в стандартную комплектацию нового Volvo XC90.

Система стеклоочистки состоит из привода встречного движения, стеклоочистителей Bosch Aerotwin и инновационного рычага Bosch Jet Wiper с форсунками и контролем подачи жидкости.

Форсунки распыляют омывающую жидкость на ветровое стекло непосредственно перед щеткой стеклоочистителя, которая равномерно распределяет ее далее по стеклу.

«Целевой впрыск значительно улучшает обзор водителю, при этом потребление жидкости омывателя сокращается вдвое», — прокомментировал инновацию Бернхард Штрауб, президент подразделения электроприводов Bosch.

Экономия также объясняется использованием привода встречного движения, который управляет перемещением стеклоочистителей между двумя конечными позициями — положением покоя и передней стойкой. Система электронного управления приводом определяет положение Jet Wiper на лобовом стекле. Для достижения максимальной эффективности очистки форсунки распыляют жидкость омывателя только во время движения стеклоочистителя вверх. Жидкость, попадая на стекло, мгновенно подхватывается щетками и равномерно распределяется. Таким образом система обеспечивает

оптимальную очистку по всей длине щетки, гарантируя беспрепятственный обзор не только водителю, но и видеосенсору, который обычно располагается на той же высоте, что и зеркало заднего вида.

Важно отметить, что скорость движения автомобиля не влияет на конечный результат работы Jet Wiper, ведь воздушные потоки не играют практически никакой роли, так как форсунки встроены непосредственно в рычаг стеклоочистителя. Кроме того, они оборудованы маленькими клапанами, которые открываются, когда водитель активирует функцию очистки лобового стекла, и закрываются после того, как на стекло попадает нужное количество жидкости. Данная технология решает проблему быстро и без лишнего брызг. В зимнее время форсунки подогреваются.

Есть секрет и в щетках

стеклоочистителя. Он заключается в использовании двухкомпонентной резины. Трущая кромка чистящего элемента выполнена из твердой синтетической резины, что существенно снижает ее износ. Задняя поверхность сделана из мягкой синтетической резины для обеспечения плавного и бесшумного скольжения. Если щетку нужно заменить, это не потребует ни усилий, ни времени благодаря особой конструкции креплений Jet Wiper.

Остается добавить, что в тесте стеклоочистителей, проведенном немецким автомобильным клубом ADAC, только Bosch Aerotwin получила хорошую оценку. Другие семь участников не заслужили чести быть даже упомянутыми. Да и выбор системы Bosch Aerotwin компанией Volvo говорит сам за себя и свидетельствует о лидерстве на рынке.



Photo: BOSCH



NISSAN

И РАБОЧЕЕ МЕСТО БУДУЩЕГО



Photo: Nissan ©2015

С некоторой долей юмора разработано уникальное рабочее место инженерами, создавшими кроссовер Nissan Qashqai. На базе технологий, используемых в автомобилях марки, построена рабочая станция, следящая за всем происходящим вокруг. Технически новинка выполнена безупречно, а вот юмор ниссановцев многим может показаться весьма своеобразным...

Вам хорошо знакомы признаки снижения работоспособности? Может, вы засыпаете за рабочим столом? Не успели выпить свой утренний

кофе? Видимо, эти ощущения не редки и для инженеров Nissan. И именно они, вероятно, стали импульсом к созданию инновационного рабочего места



Photo: Nissan ©2015

с системами кругового обзора (Around View Monitor), распознавания движущихся объектов (Moving Object Detection) и контроля усталости водителя (Driver Attention Alert).

Инженеры европейского технического центра Nissan совершенно справедливо предположили, что используемые в автомобилях электронные помощники водителя могут пригодиться и для повышения производительности труда в офисе. Вот так и появился прототип рабочего места на базе кроссовера. Теперь системы кругового обзора и обнаружения движущихся объектов упрощают коммуникацию с коллегами в офисе, а система контроля усталости помогает избежать соблазна уснуть, который часто возникает в середине рабочего дня. «Рабочая станция» также оснащается эргономичным сиденьем от Qashqai, обеспечивающим прекрасную поддержку позвоночника, поясницы и грудной клетки.

«Конечно, в создании рабочего места «на базе Qashqai» есть доля шутки, но это прекрасно демонстрирует возможности наших технологий, которые делают жизнь проще, — отмечает Дэвид Мосс (David Moss), вице-президент европейского технического центра Nissan. — Пока рабочие места нового типа не планируется выпускать серийно, но как знать, в жизни случается всякое!»

Система кругового обзора включаетя прикосновением к иконке «передача заднего хода», и сотрудник на рабочем месте может видеть все, что происходит вокруг. Система распознавания движущихся объектов звуковым сигналом предупреждает о приближении коллег к вашему рабочему месту, причем с любой стороны в радиусе 5 метров. Датчики, встроенные в клавиатуру и мышь, следят за уровнем активности сотрудника. Если они «не видят» каких-либо действий в течение определенного времени (его можно устанавливать), то подаются визуальные и звуковые сигналы — так работает система контроля усталости.

Тут и призадумаетесь: если автомобили вскоре приедут к нам в офисы, то не ждать ли в ближайшем будущем их появления в том или ином виде в тихих уютных квартирах...

ЭЛЕКТРОННЫЙ ВПРЫСК ТОПЛИВА



Требования высокой отдачи, умеренного расхода горючего и относительной чистоты выхлопа, предъявляемые к современным автомобильным двигателям, можно выполнять одновременно за счет оптимизации процесса сгорания топлива.

Эффективность сгорания в свою очередь определяется однородностью топливовоздушной смеси и равномерностью ее дозирования. Стараясь улучшить эти параметры, инженеры сначала пришли к идее замены карбюратора на впрыск под высоким давлением, а затем – к электронному контролю процесса впрыска. Наравне с русскоязычным термином «впрыск» в специальной литературе употребляется также англицизм «инжектор» (injector). Буквально это слово означает форсунку, то есть устройство, через которое непосредственно происходит впрыск топлива. По-немецки «впрыск» будет Einspritzung (айншприцунг), что объясняет маркировку литерой «Е» старых «Мерседесов» и «Ауди», оснащенных системами впрыска.

Ранние механические инжекторные системы подавали бензин непрерывно (читай: создавали большие насосные потери на стенках впускного тракта) и не обеспечивали должной равномерности его подачи. Электроника решила эти проблемы за счет перехода на импульсную подачу и более высокой скорости прохождения сигналов управления.

Распространение электронного впрыска по технологическим причинам стало возможным только в 70-х, причем сначала это был в основном центральный впрыск – с единственной форсункой на блок цилиндров. Позднее развитие электроники позволило создавать более сложные схемы, подводя по форсунке к каждому цилиндру. Такой тип впрыска называется многоточечным или распределенным. Распределенный электронный впрыск в предкамерную область до наших дней остается основным



видом подачи топлива в автомобильных двигателях. Сегодня мы расскажем о принципе его работы.

Не секрет, что основную часть топливоздушную смеси составляет именно воздух. Масса поступающего воздуха исключительно важна для расчетов, производимых электронным блоком управления системой впрыска, и поэтому тщательно фиксируется датчиком массового расхода воздуха. Как правило, его чувствительным элементом служат две тончайшие платиновые нити, на которые после включения зажигания подается электрический ток. Электричество нагревает нити, а последующее поступление воздуха охлаждает, меняя их сопротивление. В более старых системах впрыска встречался расходомер флюгерного типа, где чувствительным элементом была заслонка во впускном коллекторе. На оси заслонки ставился потенциометр, меняющий сопротивление пропорционально углу поворота заслонки.

Кроме объема поступающего воздуха, блок управления считывает его температуру и давление во впускном коллекторе. Для этих целей используются отдельные датчики. Прочие сенсоры контролируют температуру охлаждающей жидкости, скорость вращения коленвала, напряжение в бортовой электросети, содержание кислорода в выхлопе (лямбда-зонд) и ряд других показателей, в зависимости от конкретной модели. Важно, что используемых в расчетах параметров очень много, и с каждым поколением их число возрастает.

За доли секунды рассчитав количество топлива, которое может полностью сгореть в цилиндрах при собранном наборе параметров, компьютер подает сигнал форсункам на открытие. Сигналом является электрический импульс, длительность которого как раз определяется результатами расчета. Все время подачи сигнала форсунки остаются в открытом положении, и топливо впрыскивается в предкамерную область впускного коллектора. А если быть совсем точным, то происходит распыление бензина на заднюю стенку впускных клапанов. Сейчас



их даже на бюджетных моделях, как правило, два на цилиндр. Чтобы добиться этого, в системе подачи горючего предусмотрен электрический насос, создающий необходимое давление в топливной магистрали. Распыленный бензин смешивается с воздухом и засасывается внутрь цилиндра на такте впуска.

Большинство современных автомобилей оснащено системами фазированного впрыска. Это значит, что каждая форсунка управляется индивидуально и открывается в оптимальный момент, как его «видит» программа, заложенная в блок управления. Таким образом, ни одна форсунка не «стреляет» зря. А значит, в этой схеме насосные потери существенно меньше по сравнению с более старыми алгоритмами одновременного или попарно параллельного впрыска.

Впрочем, попарно параллельный режим работы впрыска предусмотрен и в современных двигателях. Одновременный впрыск через пары форсунок включается или при отказе какого-то из важнейших датчиков, или при прогреве двигателя. В первом случае это нужно, чтобы обеспечить бесперебойную работу при любой нагрузке (пусть и частично отказавшись от оптимизации процесса), а во втором главной целью является достижение рабочих температур, поэтому меняются не только фазы впрыска, но и, во многих случаях, обогащается топливоздушная смесь.

Это, что называется, классика электронного впрыска. В последующих статьях мы расскажем о более современных системах, принцип работы которых существенно отличается от канонического варианта. ©



КАТАЛИТИЧЕСКИЙ НЕЙТРАЛИЗАТОР



Каталитический нейтрализатор или каталитический конвертер – это устройство в выхлопной системе, предназначенное для снижения токсичности отработавших газов. По причине изрядной длины названий часто используется сокращенное наименование – «катализатор».

Лавинообразный рост автомобильного парка уже во второй половине 60-х годов прошлого века заставил правительства развитых стран всерьез задуматься о воздействии выхлопа на атмосферу. Особенно это касалось больших городов. Например, в 1970 году в Токио регулировщики уже работали в респираторах, так как дышать в перенаселенной японской столице было нечем.

Главным виновником такого положения дел был тетраэтилсвинец, добавлявшийся в бензин и повышавший октановое число. С 1972 года в США начался процесс постепенного отказа от этилированного бензина. И в

первую очередь этим объясняется существенное снижение отдачи американских моторов тех лет.

Тем не менее даже после отказа от тетраэтилсвинца в выхлопе типичного автомобиля оставалось предостаточно вредных веществ: оксидов азота, углеводородов и угарного газа. Чтобы избавиться от них, придумали каталитический нейтрализатор.

Катализатор состоит из блока-носителя, теплоизоляции и корпуса. Блок-носитель представляет собой «кирпич» из керамики или, реже,

металлического сплава. Носитель имеет ячеистую структуру из вытянутых в продольном направлении сот. Это сделано для максимизации площади контакта носителя с отработавшими газами. Иногда вместо сот используют скопление мелких керамических бусин. От корпуса блок-носитель отделен слоем теплоизоляции, так как рабочая температура катализатора составляет около 300° С.

Как легко догадаться из названия каталитического нейтрализатора, принцип его работы основан на использовании веществ, ускоряющих реакцию распада или преобразования вредных соединений. Такие вещества в химии называют катализаторами. В случае с автомобильным нейтрализатором веществами-катализаторами, как





правило, служат платина, родий и палладий, тончайшим слоем нанесенные на соты блока-носителя. То есть фактически нейтрализатор состоит из трех последовательных блоков — каждый со своим катализатором.

Родий является восстановительным катализатором, выделяя из оксидов (NOx) безвредный азот. С реакции восстановления и начинается работа нейтрализатора. Платина и палладий относятся к окислительным катализаторам. С участием оставшегося в выхлопе кислорода они способствуют превращению несгоревших углеводородов (CH) в водяной пар, а угарного газа (CO) в углекислый газ (CO₂).

Третьим этапом работы после восстановления и окисления является контроль потока выхлопных газов для управления системой впрыска топлива. Для контроля используется информация, собираемая с двух датчиков кислорода, или лямбда-зондов, так как соотношение воздуха и топлива принято обозначать греческой буквой λ. Один расположен перед нейтрализатором, а другой — сразу после. На основе показаний зондов блок управления двигателем уменьшает или увеличивает количество подаваемого с топливом воздуха, чтобы двигатель работал на соотношении, близком к стехиометрической точке (для воздуха с бензином это соотношение равно 14,7:1).

Именно чувствительность нейтрализаторов к отклонениям от стехиометрической пропорции топливовоздушной смеси и стала причиной повсеместного утверждения электронного впрыска, поскольку никакая механика и никакие карбюраторы не способны обеспечить действительно равномерную подачу топлива.

По той же причине двигатели с непосредственным впрыском, умеющие работать на существенно обедненной смеси, имеют только ту часть конвертера, которая восстанавливает азот, а для нейтрализации соединений углерода предусмотрены системы рециркуляции отработавших газов. В этом случае топливовоздушная смесь «разбавляется» отработавшими

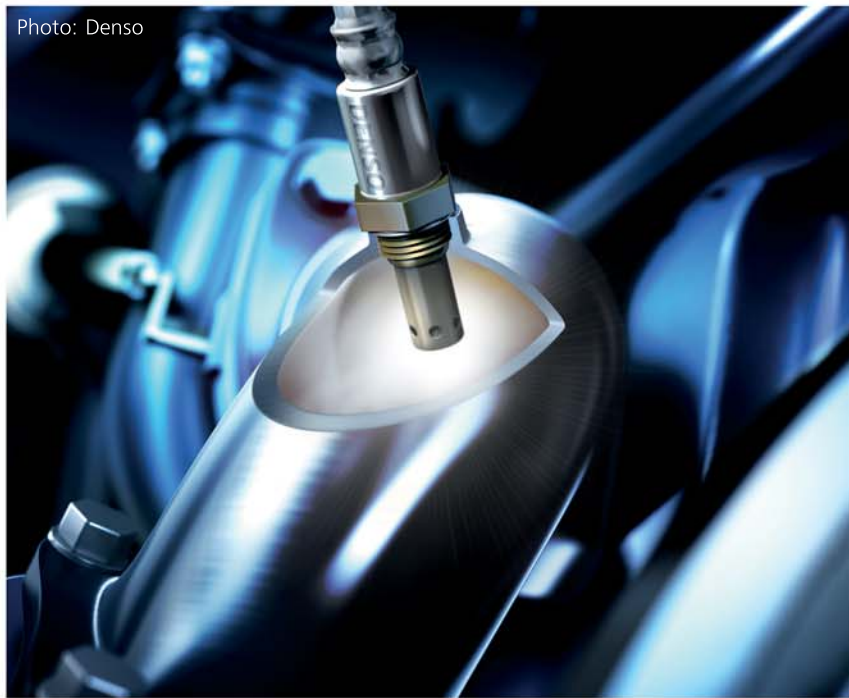


Photo: Denso

газами, чем снижается температура горения в камере сгорания, а значит, образование вредных компонентов выхлопа идет менее активно.

С достоинствами все понятно, теперь о недостатках. Каталитический конвертер работает исключительно при высокой температуре. Когда вы только заводите машину, устройство почти не работает. Проблема решается смещением нейтрализатора ближе к двигателю. В этом случае он нагревается быстрее, но это одновременно сокращает срок службы конвертера. Большинство автопроизводителей размещает катализатор под передним пассажирским сиденьем — в зоне условного компромисса между производительностью и долговечностью.

Кроме того, нейтрализатор увеличивает обратное давление выхлопа, от чего двигатель теряет немного мощности. В наши дни потери удалось сократить до 2-3 л.с., но четверть века назад при мощных высокооборотистых моторах речь могла идти о полутоннах.

Отказ каталитического нейтрализатора может произойти

по нескольким причинам. Во-первых, из-за механического воздействия: керамика — материал хрупкий, и сильным ударом о препятствие можно разрушить сотовую структуру конвертера. Во-вторых, как уже отмечалось, нейтрализатор весьма чувствителен к составу выхлопа. Неисправности системы впрыска, не замененные вовремя кислородные датчики или свечи зажигания, избыток масла в выхлопе или использование несовместимых с каталитическим нейтрализатором присадок приводят к образованию пленки на поверхности блока-носителя, которая «запекается», подобно лаку, начисто блокируя вещества-катализаторы.

Типичные симптомы неисправности каталитического конвертера: снижение мощности мотора (ухудшение разгонной динамики); повышенный расход топлива; затрудненный пуск двигателя; резкий запах сероводорода из выхлопной трубы; дребезжание как следствие разрушения сотовой поверхности.

К сожалению, ремонт вышедшего из строя катализатора невозможен, поможет только полная замена узла. ©



ИНСТРУМЕНТАРИЙ: ПОДЪЕМНИКИ

ИНСТРУМЕНТАРИЙ

ВЫСОКОЕ НАЗНАЧЕНИЕ – ПОДНЯТЬ И УДЕРЖАТЬ

Подъемник является неотъемлемой и необходимой частью оборудования станции технического обслуживания. Без него никуда. Это устройство обеспечивает максимальный доступ к обслуживаемым узлам автомобиля, поднимая и удерживая машину на определенной высоте.



Каким же должен быть подъемник? Какие вообще бывают подъемники? Как их правильно и безопасно эксплуатировать и обслуживать?

Об этом и многом другом рассказал нашему журналу руководитель компании Alfa Equip Лев Михайлович Аксельрод.

Прежде всего, необходимо четко понимать, что подъемник должен соответствовать виду работ, выполняемых в той или иной технологической зоне СТО или автотранспортного предприятия. В соответствии с назначением к подъемникам предъявляются разные технические требования.

– Лев Михайлович, расскажите нашим читателям, какими бывают подъемники.

– Подъемники классифицируются по типу установки: стационарные и передвижные; по количеству стоек: 1-, 2-, 3-, 4-, 5-, 6- и 8-стоечные; по грузоподъемности; по типу привода: электромеханические, электрогидравлические, пневмогидравлические и другие; по типу поднимающих устройств: цепные, винтовые, ножничные, телескопические, рычажные; по типу подхватывающих устройств: платформенные, рамные,

консольные.

Есть еще класс передвижных раздельностоечных подъемников (одно-, двух-, четырех-, шести-, восьмистоечных) с независимыми колоннами, устанавливаемыми к каждому из колес. Эти подъемники используются преимущественно в ремонте грузового транспорта.

Существуют также плунжерные подъемники, в которых применяется большой гидроцилиндр, утопленный в пол.

Одностоечных подъемников я, сколько работаю, в Казахстане не встречал. Они используются довольно редко. Самый же распространенный – двухстоечный подъемник.

Для нанесения антикоррозийного покрытия обычно используются подъемники опрокидывающего типа.

Стационарные подъемники монтируются в определенном месте на ровной поверхности, чаще всего без специального фундамента. Если же подъемник телескопический (в том числе плунжерный, стойки которого утоплены в пол), то для его монтажа требуется глубокий конструктивно сложный фундамент.

Для обслуживания легковых автомобилей на большинстве СТО используются двухстоечные подъемники грузоподъемностью до 2 тонн. На них и производятся все основные виды работ в зоне приемки и выдачи автомобиля, технического обслуживания и ремонта ходовой части, а также на участке проведения кузовных работ.

Доступ к обслуживаемым на подъемнике узлам и агрегатам поднятого автомобиля зависит от конструкции подхватывающих устройств. Наибольший доступ к узлам и агрегатам автомобиля снизу обеспечивают подъемники с подхватом в виде четырех телескопических лап. С таким подхватывающим устройством выпускаются двухстоечные подъемники.

Рамные автомобили – автобусы и тяжелые джипы – желательно обслуживать на платформенных подъемниках (4-стоечных или ножничных).

При использовании платформенных подъемников для освобождения подвески машин используются дополнительные приспособления.



**Ножничный
электрогидравлический подъемник**

Подъемники с подхватывающим устройством в виде поперечных балок (рамные) выпускаются 1- и 2-плунжерными. Используются они в зонах мойки, на постах нанесения противокоррозионного покрытия, в зоне технического обслуживания и ремонта.

Подъемники платформенного типа (ширина направляющих платформ подъемника достигает 700-800 мм) выпускаются 4, 6, 8-стоечными с электрогидравлическим или электромеханическим приводом.

Для расширения перечня проводимых работ подъемники дополнительно комплектуются вспомогательным оборудованием — балконами, домкратами и другими приспособлениями.

Двухстоечные подъемники бывают основными и безосновными. Первые отличаются наличием горизонтальной платформы или рамы, к которой крепятся стойки. У вторых независимые колонны с системой синхронизации крепятся непосредственно к полу.

— Какими подъемники бывают, мы выяснили. Теперь давайте разбираться, как они работают.

— Электромеханические подъемники работают за счет вращения винта, поднимающего

гайку из бронзового сплава, то есть основным является принцип червячной передачи. В свое время это были самые распространенные устройства.

Еще есть электрогидравлические подъемники, где подъем и опускание происходит за счет работы гидроцилиндров с маслом.

Электромеханические устройства были популярны из-за не слишком высоких требований к обработке металла. Кроме того, их было проще производить. Да и ремонтпригодность электромеханических подъемников выше, чем электрогидравлических, так как самая изнашиваемая часть в электромеханическом подъемнике — ходовая гайка.

Гидравлические подъемники сейчас получили большее распространение, потому что гидравлика по сравнению с электромеханикой менее энергозатратна. Например, четырехтонный электромеханический подъемник — это два двигателя по 4 киловатта, а в гидравлическом двигатель на 2,2 киловатта.

От применения таких устройств обычно ожидают экономии электроэнергии, хотя

эти надежды довольно призрачны. Подъемник около 1 минуты затрачивает на подъем машины и столько же на спуск, то есть даже при большой разнице в мощности двигателя на выходе затраты электроэнергии получаются мизерные. При этом у гидравлики есть такой существенный недостаток, как невозможность останавливать подъемник в любом положении.

Производители качественных электромеханических подъемников предусматривают для своих изделий очень маленький шаг винта при увеличенном размере ходовой гайки. Это делается для уменьшения нагрузки на каждый виток резьбы, для сокращения износа и для того, чтобы подъем можно было остановить практически в любой точке.

У гидравлических же подъемников используются так называемые стопорные линейки, чтобы не оставлять на продолжительное время гидравлику под нагрузкой. Шаг между линейками составляет около 10 см, что не всегда удобно, особенно если требуется, например, поджать рычаги подвески. Тем более что прежде чем опустить электрогидравлический подъемник, его нужно

ИНСТРУМЕНТАРИЙ: ПОДЪЕМНИКИ

ИНСТРУМЕНТАРИЙ



Двухстоечный электромеханический подъемник.

приподнять, чтобы разгрузить стопорные линейки.

Основные электромеханические подъемники с нижней несущей рамой обычно имеют четкую синхронизацию. При этом следует знать, что вы никогда не сможете добиться распределения нагрузки поровну на обе стойки. Одна из них всегда будет нагружена сильнее.

На бесосновных подъемниках работать удобнее, так как автомобиль не придется закатывать через препятствие. Но ресурс таких подъемников ниже, потому что цикл работы одной из колонн будет складываться из чередования коротких циклов движения и остановок. То есть получается, что работать удобнее, но износ выше, или наоборот.

— На что нужно обратить особое внимание при выборе подъемного устройства?

— Важно обратить внимание на мощность электродвигателей. Мощные имеют больший ресурс, при подъеме тяжелых автомобилей у них меньше пусковые и обратные токи.

Обращать внимание нужно и на электросхемы подъемников. Некоторые производители делают систему контроля подъема высоковольтной, но лучше, когда она низковольтная, так как напряжение в сети бывает нестабильным. Чтобы избежать залипания контактов пускателя из-за перепадов напряжения, лучше выбирать 24- или 36-вольтовую автоматику.

Следует учитывать и

расстояние, на которое выносятся подхват. В зависимости от плеча меняются грузоподъемность и нагрузка на стойки подъемника. Чем дальше вылет подхвата, тем ниже грузоподъемность. Иногда на короткие подхваты автомобиль устанавливают так, что стоит задеть бампер, как машина переворачивается. Нужно помнить, что современный автомобиль, как правило, тяжелее спереди. Необходимо учитывать развесовку, иметь в виду конструктивные особенности каждого конкретного подъемного устройства.

Очень важную роль играет в подъемнике металл, его качество и количество. Понятно, что все производители стремятся к оптимизации производства, к снижению расходов. Особенно остро проблема встает в период кризиса. Сегодня даже крупные европейские производители экономят на автоматике, на мощности электродвигателей и на толщине металла как наиболее существенной статье расходов, так как в Европе подъемники производят только из корабельной стали, имеющей очень высокий коэффициент упругой деформации, устойчивости к усталости металла и коррозии.

Добросовестный производитель гнет колонну подъемника из 16-миллиметровой корабельной стали, а тот, кто похитрее, стремясь сэкономить, делает ее же из стали 4-миллиметровой, но сложно

профилированной. Нагрузку вторая колонна выдержит такую же, что и первая, вопрос только в том, как долго. В стремлении избежать каких бы то ни было рисков в европейских странах принята директива, по которой использовать устройства с высокой грузоподъемностью более 7 лет нельзя. Их списывают и утилизируют, хотя некоторый запас прочности у этих устройств еще сохраняется.

Интересно, что многие производители перестали указывать вес выпускаемого оборудования, потому что он очень красноречиво свидетельствует о долговечности и надежности подъемника. И если вам говорят, что в Европе кто-то купил подъемник на 20 % дешевле, можете быть уверенными в том, что это устройство на 20 % легче. Чудес не бывает!

Выпуская электрогидравлические подъемники, экономить при производстве можно еще более серьезно. Гидроцилиндры производители укорачивают вдвое, ведь именно они очень дороги в производстве и их сложно изготавливать. Через блок устраивают подъем тросом — вот и экономия! Но при этом нужно учитывать, что цилиндр понесет в два раза большую нагрузку и трос нужно менять ежегодно. Производитель также может поставить гидроцилиндр не к каждой колонне, а один на две опоры — экономия еще заметнее,



тем более что и системы синхронизации при этом никакой не нужно. Но такое устройство требовательно к внимательному техническому обслуживанию, которое на отечественных станциях встретишь нечасто...

Экономить старается и покупатель. Отечественные сервисы среднего и мелкого масштаба традиционно ориентируются на недорогие подъемники, то есть предпочитают китайскую продукцию. В последнее время на этот зыбкий путь встали и крупные сервисы. Все акцентируют внимание на цене. Такое предпочтение можно объяснить и периодом становления казахстанского автосервиса и неуверенностью в стабильности экономической ситуации. В любом случае установка подобного оборудования влечет явные риски. Очевидно, что корабельной легированной стали в несущих конструкциях китайского производителя вы не увидите, и, скорее всего, колонны будут изготовлены из металла вторичной переработки.

В 2003 году я был в Китае на открытии завода одного из производителей подъемников. На маркировке устройства было указано 4 тонны, а я вижу, что конструктивно подъемник не рассчитан на подъем рамных машин. Прошу сотрудника, проводящего презентацию, поднять на этом устройстве джип. Он категорически отказывается. Спрашиваю, почему же тогда написано, что он может поднимать 4 тонны? Представитель завода отвечает: «Четыре тонны — это хорошо». Вот и вся логика!

Не хочу утверждать, что все, сделанное в Китае, некачественное. Там тоже выпускают хорошие подъемники, но стоят они при соблюдении всех производственных требований дороже немецких.

Много китайской продукции появляется на рынке под европейскими брендами. Поэтому, приобретая подъемник, нелишне определить, громкое имя на упаковке называет реального производителя или это только торговая марка. Если второе, то вы года через три

рискуете столкнуться с проблемой отсутствия оригинальных запчастей. Допустим, металлическую часть можно изготовить и у нас, а вот с электроникой такой вариант исключен категорически. Бывает, изготовленное в Китае оборудование недобросовестные поставщики продают с европейским сертификатом. Замечу при этом, что разбег в цене качественного европейского производителя и китайского может быть пятикратным! Думается, показатели качества соотносятся также. Китайские дешевые подъемники лишены даже системы автоматического контроля. А в нештатной ситуации, когда происходит остановка одной из колонн, достаточно перекося в десять градусов, чтобы машина опрокинулась...

Те, кто приобретает китайское оборудование, должны свыкнуться с мыслью, что после поломки его придется выбросить, ведь отремонтировать такое просто невозможно.

Большинство из того, что к нам завозится, попадает в страну

Правильное решение для любой ситуации на дороге: Ассортимент BILSTEIN

BILSTEIN B1



BILSTEIN B4



BILSTEIN B4
Модуль пневмоподвески

BILSTEIN B6



BILSTEIN B14



BILSTEIN B16



BILSTEIN Clubsport



BILSTEIN B3



Наш ассортимент учитывает индивидуальный подход к вашему автомобилю. Стандартные или сверхмощные амортизаторы, спортивная подвеска или амбициозный автоспорт; полный ассортимент Bilstein позволит воплотить ваши идеи в реальность. С первой секунды движения Вы познаете непревзойденное сочетание know-how автоспорта и безупречного качества поставщика на конвейер.

www.bilstein.de

BILSTEIN – The Driving Experience.

Phaeton DC

г. Алматы, Турксибский район, микрорайон Колхозшы, д.4.
Тел. +7 (727) 3 560 560, www.phaeton.kz

Tanauto Kazakhstan

г. Алматы, пр. Райымбека 169А
Тел. +7 (727) 250 72 22, www.tanauto.kz



ИНСТРУМЕНТАРИЙ: ПОДЪЕМНИКИ

ИНСТРУМЕНТАРИЙ



Четырехстоечный электрогидравлический подъемник.

контрабандным путем. Я видел, как в Урумчи продают запчасти к шиномонтажному оборудованию: сидит продавец, а перед ним стол, заваленный железками. Пожалуйста, выбирай, что тебе нужно! Никаких сложных цифробуквенных кодировок, как в каталогах у «цивилизованных» производителей, вы не увидите, а следовательно, и запасные части правильно выбрать не сможете.

– Допустим, что свой выбор мы сделали. Существуют ли какие-то правила установки?

– Да, конечно! Существуют совершенно четкие нормативы и СНиПы. Для установки подъемника необходимо привлечь строительные компании с лицензией на установку такого оборудования. Другой вопрос, соблюдается ли это на практике. Как правило, нет. Чаще всего помещения СТО и автосервисов строятся не специалистами.

Стандартное рабочее место для двухстоечного подъемника рассчитывается, исходя из размеров площадки 5 на 7 м, чтобы остались технологические

зоны вокруг подъемника.

В случае установки четырехстоечного устройства, нужно исходить из размеров подъемной платформы, они бывают от 4 м до 6-8 м для легковых автомобилей. Минимальный запас для технологической зоны – 1 м с каждой стороны подъемника. Не забудьте про расстояние до потолка. Оно должно быть таким, чтобы при подъеме автомобиля на максимальную высоту исключить повреждение крыши, открытого багажника или капота. Если потолок слишком низкий, как это обычно бывает в небольших гаражных мастерских, можно прибегнуть к хитрости: сделать под подъемником яму, в которой будет находиться мастер, обслуживающий автомобиль. Наличие свободного пространства вверх является значимым еще и с точки зрения освещенности рабочей зоны, шумности, вентилирования и ряда других важных факторов.

Для установки любого подъемника нужен фундамент, и вопрос в том, насколько сложным и мощным будет его основание. Самые сложные фундаменты конструируются для плунжерных устройств, так как подъем на высоту 1,8 м подразумевает наличие 2-



Двухплунжерный электрогидравлический подъемник.



Другие материалы
в этой рубрике

метровой конструкции под землей. Ножничные подъемники также могут быть утепленными в пол.

К фундаменту, на который устанавливается автоподъемник, предъявляются очень строгие требования, поэтому заниматься самодеятельностью не стоит. Ведь от фундамента зависит не только удобство монтажа, но еще и безопасность работы. В технической документации, которой серьезные производители комплектуют свои изделия, обязательно расписаны все требования по установке подъемников. Если пол бугристый, с трещинами, сильными перепадами по высоте, то вряд ли удастся установить стойки подъемника ровно. В результате может возникнуть перекос и при подъеме автомобиля одна из стоек будет нагружена больше.

Для двухстоечных подъемников с несущей нижней рамой и четырехстоечных моделей толщина фундамента редко превышает 15 см. При заливке рекомендуется



Постройка сложного фундамента под установку плунжерных подъемников.

использовать бетон марки М 300 или выше. При крепеже используются самораспорные анкерные болты.

А вот для установки двухстоечных подъемников с независимыми колоннами нужно более прочное 40-сантиметровое основание из бетона марки М 400/500 с армированием по определенной схеме.

Собирается автоподъемник на месте, затем производят крепеж к полу собранной конструкции, а после подключают к ней

электричество.

– Что делать, чтобы приобретенное подъемное оборудование служило долго?

– Европейские компании, занимающиеся производством подъемников давно и серьезно, в инструкции по эксплуатации детально прописывают все режимы и допуски эксплуатации, а также регламентируют обслуживание. Необходимо лишь скрупулезно выполнять эти требования, и тогда подъемник будет работать долго и

**PHAETON
EXPO**
19-20.06.2015

ВЫСТАВКА ТОВАРОВ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ И АВТОСЕРВИСОВ

19-20 июня, начало в 10:00

- Бесплатное обучение на семинарах и тренингах
- Шоу экзотических автомобилей
- Современные новинки и тенденции
- Beer Fest, розыгрыши призов и лотереи

**Вход
свободный**

Разделы выставки:

- Запасные части для легковых автомобилей
- Смазочные материалы, спецжидкости, автохимия
- Запасные части для грузовой техники и спецтранспорта
- Сервисные концепции

Место проведения:

Оборудованная выставочная зона на территории дистрибьюторского центра Phaeton DC

г. Алматы, Турксибский район, мкр-н «Колхозшы», д. 4

Регистрация на expo.phaeton.kz

ИНСТРУМЕНТАРИЙ: ПОДЪЕМНИКИ

ИНСТРУМЕНТАРИЙ



Плунжерный телескопический подъемник.

безаварийно. Очевидно, что рабочий ресурс зависит от качества изделия и от соблюдения правил его обслуживания.

Вспомним недавнее прошлое. На электромеханических подъемниках советского производства при недостаточно внимательном уходе и нерегулярной смазке приходилось менять ходовую гайку каждые полгода. На современных качественных электромеханических подъемниках с системой автоматической смазки винта первый раз ее меняют после 8 – 12 лет эксплуатации. Если такая система отсутствует, персонал раз в неделю должен смазывать гайку. И хотя раз в неделю проприцевать ее, а заодно и опорный подшипник, можно за две минуты, у нас, даже в крупных сертифицированных сервисах, ленятся это делать. И это несмотря на то, что все подъемники лидирующих производителей оборудованы таблицами, в которых указаны сроки проведения регламентных работ.

Совсем недавно в нашу компанию обратились с запросом на замену одной ходовой гайки двухстоечного подъемника. Мы рекомендовали поменять сразу

две на двух стойках. Получили отказ. Случай очень показательный. И выглядит он еще более странно, если учесть, что так поступают люди, посмеивающиеся над автолюбителями, меняющими на их СТО по одному амортизатору. Кстати, присмотритесь повнимательнее к этой самой ходовой гайке. Чем меньше шаг резьбы на ней, тем лучше. Хорошо, если и ходовая и страховочная гайки сделаны из бронзы.

Если вы хотите быть уверенными в том, что оборудование исправно, то раз в год необходимо производить статические и динамические проверки работы подъемников. Стандартный динамический тест заключается в том, что вы перегружаете подъемник на 10%, поднимаете и опускаете его максимально высоко. Второй тест, состоит в том, что подъемник в поднятом состоянии нагружается на 25 % сверх нормы, стоит под нагрузкой некоторое время и разгружается, после чего осматривается на предмет обнаружения деформаций, протеканий и разрушений.

– Получается, что вопрос покупки и установки подъемника без всякого

преувеличения является вопросом сохранения жизни и здоровья сотрудников станций технического обслуживания?

– Да, это так. Попробуйте обратиться к азиатским поставщикам и приобрести два-три подъемника. Что вы у них увидите? Сертифицированную продукцию и оборудование? Нет! Зато продавцы вас участливо спросят, в какой цвет покрасить агрегаты и название какой фирмы на них написать.

Недавно введенная в связи с вступлением в Таможенный союз система обязательной сертификации оборудования привела пока только к удорожанию продукции. Деньги за сертифицирование брать не отказываются, но вникать в то, что оформляют, никто не хочет. Или не может. В лучшем случае эксперты посмотрят техническую документацию. На сертифицирование одного наименования продукции требуется минимум 45000 тенге! А вопросы качества и безопасности остаются «за скобками».

И... пока это так, давайте не будем говорить об охране труда на отечественных СТО. Грустная это тема.

Сильны по отдельности, непобедимы в команде



bilstein group – семейное предприятие, состоящее из группы компаний, объединяющей под своим зонтом бренды febi, SWAG и Blue Print. Лидер на рынке aftermarket, bilstein group предлагает 47.000 наименований запчастей и комплексных предложений для ремонта всех популярных легковых автомобилей и коммерческой техники.

febi - бренд bilstein group

С момента создания в 1844 году febi bilstein фокусируется на инновациях и качестве продукции. Именно поэтому знак “Made in Germany” – это не только признание, но и обязательство. Компания постоянно инвестирует в расширение собственного производства и тестирующего оборудования. Ассортимент покрывает 30 000 запчастей для европейских легковых автомобилей и коммерческой техники.

SWAG - бренд bilstein group

SWAG гарантирует высочайшее качество продукции и быструю доставку. Ассортимент включает 22 000 запчастей для установки на европейские легковые автомобили. SWAG применяет стандарты качества оригинала для собственной продукции. Строгий контроль качества всего ассортимента продукции обеспечивает уверенность клиентов в марке SWAG.



Blue Print – бренд bilstein group

С 1994 Blue Print предлагает комплексные решения на азиатские и американские автомобили благодаря широкому ассортименту в 22 000 наименований. Качество продукции и легкий доступ к сервисной информации - отличительная черта британского бренда. Онлайн Каталог Blue Print LIVE! – быстрый и точный поиск запчастей.

Подробную информацию Вы найдете на сайте www.bilsteingroup.com



ОБЗОР НОВИНОК

ЗАПЧАСТИ, КОМПОНЕНТЫ, РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ



ПО КРАТЧАЙШЕМУ ТОРМОЗНОМУ ПУТИ

Тормозные колодки MEYLE Platinum – новый продукт премиального сегмента – обеспечивают высочайший уровень безопасности и максимально эффективно тормозят. К такому выводу пришли специалисты компании Automotive Testing Papenburg GmbH (АТР) – одного из крупнейших независимых институтов автомобильных испытаний.

Усовершенствованные тормозные колодки MEYLE Platinum отличает новый фрикционный материал, позволяющий тормозить не только надежно, но и бесшумно. Материал не содержит меди и тяжелых металлов, при этом колодки демонстрируют превосходные характеристики замедления вращения дисков при высоких температурах. Еще одна особенность тормозных колодок MEYLE Platinum – соединенные между собой трехслойные серебряные демпфирующие пластины, закрепленные на обратной поверхности опорных пластин колодок. Сократить время притирки колодок после установки и использовать их с максимальной нагрузкой позволяет особый процесс термообработки, так называемая предвулканизация, или скорчинг, осуществляемый на завершающем этапе производства. Помимо прочего, тормозные колодки MEYLE

Platinum разрабатывались с учетом требований для тяжелых автомобилей представительского класса и SUV.

Проверка производительности, проведенная в апреле, доказала, что MEYLE Platinum обеспечивают короткий тормозной путь и гарантируют безопасность в любой ситуации. На первом этапе использовались два одинаковых автомобиля Audi Q7. При торможении на сухом покрытии автомобиля, оснащенный колодками MEYLE, остановился раньше, сэкономив критически важные метры тормозного пути, способные стать решающими в опасной ситуации. Тест на разнородном, влажном и снежном, покрытии позволил оценить работу тормозов в сложных условиях и определить, способен ли автомобиль сохранять прямолинейность движения при замедлении. Победителем этого испытания также стал автомобиль, оснащенный колодками MEYLE

Platinum. Торможение в экстремальных условиях оценивалось на гоночном треке в рамках испытания на постоянство характеристик при скоростном вождении. В ходе этого теста были осуществлены десять последовательных циклов торможения без пауз, при которых температура тормозных механизмов превышала 650°C. Стабильность фрикционных свойств подтвердила высокую эффективность колодок. Эта серия проверок проводилась и на автомобилях компактного класса, и на среднеразмерных моделях BMW X1 и VW Golf V. При этом автомобили, оснащенные колодками MEYLE Platinum, также показали лучший результат.

Таким образом, расширенные независимые испытания в реальных условиях подтвердили превосходные характеристики тормозных колодок, созданных гамбургской компанией, а также их соответствие самым высоким экологическим стандартам.

Компания GKN представила профессиональный набор инструментов для ремонта и обслуживания ШРУСовых соединений и крестовин карданных валов. В набор вошли специальные съемники для демонтажа длинных и

коротких шарниров, крепеж, позволяющий удерживать карданный вал в момент демонтажа крестовины. Кроме съемников, в комплекте есть динамометрический ключ, с помощью которого легко регулировать момент затяжки

ДЛЯ МАСТЕРОВ

с учетом требований конкретного производителя запчасти.

Набор поставляется в удобном кейсе. Инструменты можно приобрести как в комплекте, так и любой отдельно.





Другие материалы
в этой рубрике

Пусть зеленеют фильтры, а не мы

Каждый день салонный фильтр автомобиля очищает большой объем воздуха: за год в 300 раз больше объема, который насчитывается в стандартном доме площадью 250 квадратных метров! Поэтому очень важно менять фильтр через каждые 15 000 км пробега или один раз в год.



В процессе его эксплуатации постепенно теряется электростатический заряд, как следствие, салонный фильтр засоряется и очищение воздуха становится менее эффективным. Засоренные фильтры, помимо всего прочего, могут стать средой для размножения опасных грибков и бактерий, вызывающих аллергию и респираторные заболевания.

Салонные фильтры DENSO обеспечивают очищение воздуха от пыли, сажи, бактерий, спор и различных аллергенов. А теперь компания начала еще и выпуск уникальных «зеленых» салонных фильтров. Кроме фильтрующего элемента, состоящего из нескольких слоев нетканого материала и слоя из активированного угля, такой экологичный фильтр имеет антибактериальный слой с ионами серебра, предотвращающий размножение грибков и вирусов. Правда, предназначены «зеленые» фильтры пока только для внутреннего рынка Японии.

www.a-master.kz

В ГЛАВНОЙ РОЛИ – СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ



Новое видео для специалистов сервисных центров, позволяющее познакомиться с особенностями работы водяных насосов представлено на канале «MEYLE TV» в YouTube. Видеоролик помогает понять, почему необходимо промывать систему охлаждения, в нем также рассказывается об особенностях в конструкции водяных насосов MEYLE-HD.

Неисправности водяных насосов часто являются причиной визитов автовладельцев в сервисные центры. Требования к работе водяных насосов в подержанных автомобилях выше по сравнению с требованиями для новых автомобилей. Вследствие износа и старения деталей, а также после ремонта в системах охлаждения возникают и накапливаются загрязнения. Посторонние частицы легко распространяются по всей системе, проникая в зазоры механических уплотнений и повреждая их поверхности. Неисправность водяного насоса и недостаточный объем циркуляции охлаждающей жидкости могут быстро привести к серьезным повреждениям двигателя.

Новый видеоролик MEYLE Mechanics разъясняет, насколько важна промывка системы охлаждения и показывает, как защитить водяной насос от износа и выхода из строя.

Интересно, что в водяных насосах MEYLE-HD применяются механические уплотнения из карбида кремния. В отличие от чистого углерода, обычно используемого в продукции

других производителей, карбид кремния обладает значительно более высокой прочностью и износостойкостью. Кроме того, в новых водяных насосах MEYLE-HD применяются четырехконтактные роликовые подшипники, а также радиально-упорные шариковые подшипники, которые хорошо подходят для работы в высоконагруженных узлах, выдерживая воздействие больших осевых нагрузок.

Немаловажно, что, как и на все продукты MEYLE-HD, на новые водяные насосы распространяется двухлетняя гарантия. Видео можно найти по адресу:

<https://youtu.be/j64heKuvXzM>.



Для просмотра видео сканируйте QR-код

ОБЗОР НОВИНОК

ЗАПЧАСТИ, КОМПОНЕНТЫ, РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

NOKIAN TYRES ГАРАНТИРУЕТ



Компания Nokian Tyres объявила о бессрочной расширенной гарантии на шины для внедорожников. Теперь гарантия распространяется на весь срок их эксплуатации (до глубины протектора в 4 мм).

В случае непреднамеренного повреждения Nokian Tyres бесплатно отремонтирует шину, а если ремонт невозможен — заменит на новую.

Бессрочная расширенная гарантия распространяется на новые летние шины для внедорожников Nokian Hakkapeliitta 8 SUV, Nokian Hakkapeliitta 7 SUV, Nokian Hakkapeliitta R2 SUV.

Расширенная гарантия действует и для летних шин Nokian Hakkapeliitta 8, Nokian Hakkapeliitta 7, Nokian Hakkapeliitta R2, Nokian Hakkapeliitta CR3.

Расширенная гарантия на шины Nokian Tyres является дополнением к стандартным заводским гарантийным условиям. В России программа работает с 2007 года. За это время по всей стране было выбрано около 3600 надежных партнеров — шинных центров, автосалонов и интернет-магазинов, ставших участниками проекта.

Расширенная гарантия распространяется на шины, приобретенные на территории стран СНГ в торговых точках, являющихся участниками программы. Ремонт или замена шин также осуществляются в авторизованных сервисах Nokian Tyres.

МНОГО ЩЕТОК, ПРОСТЫХ И НЕ ОЧЕНЬ



Компания DENSO представила широчайший ассортимент щеток стеклоочистителя, а также новый каталог TecDoc, который отличается удобством и упрощает выбор продукции.

Специалисты компании DENSO сравнили варианты креплений, размеры и формы стандартных щеток с продукцией основных конкурентов и теперь предлагают клиентам рынка автомобильных запчастей самый полный ассортимент щеток стеклоочистителя с длительным сроком службы.

Ник Томас (Nick Thomas), менеджер DENSO по новому продукту, объяснил: «Мы приложили значительные усилия для увеличения охвата парка автомобилей в рамках расширения программы щеток стеклоочистителя DENSO. Предлагаемый нами ассортимент стандартных щеток теперь полностью сопоставим с линейками продукции конкурентов. Мы также

дополняем линейку бескаркасных щеток в комплекте с уникальным предложением гибридных щеток».

Новый каталог содержит обновленный перечень усовершенствованных щеток стеклоочистителя DENSO, включая оригинальные щетки стеклоочистителя заднего стекла. В линейке представлены щетки различных конструкций в комплекте с переходниками под байонет, крючок или систему крепления с двумя винтами.

В каталог включены рекомендации по установке, описание типов конструкций, а также раздел с перекрестными ссылками и полезная инструкция для покупателя.

Программа щеток стеклоочистителя DENSO включает 1700 позиций, которые обеспечивают покрытие парка автомобилей Европы на 85%, и позволяет подобрать щетки стеклоочистителя практически для любой машины.

Безопасно и экономично

Новый контроллер давления в шинах грузовиков был представлен SKF на выставке в Ганновере. Система состоит из прочных датчиков, закрепленных снаружи на колесах, а также температурных датчиков, данные от которых поступают в центральный блок управления. Он рассчитывает давление в шинах и в режиме реального времени отображает его на приборной панели. Все это позволит снизить расходы на реконструкцию шин, минимизировать расход топлива и выбросы CO₂.





www.wahler.de

ОРИГИНАЛЬНОЕ КАЧЕСТВО!

Фирма WAHLER производит термостаты уже более 80 лет, с тех самых пор, когда термостат впервые был применён в автомобиле, имеющем двигатель внутреннего сгорания.



Кроме термостатов, WAHLER разрабатывает и производит клапаны, трубы системы рециркуляции отработанных газов (РОГ) и термодатчики.

Этот немецкий производитель по праву считается ведущим специалистом в данной области. Улучшив традиционный термостат, компания разработала «разогреваемые» термостаты,

которые существенно уменьшают фазу прогрева двигателя и одновременно препятствуют локальному перегреву. Кроме этого, для самых передовых технологий охлаждения, применяемых в двигателях внутреннего сгорания, где открытие и закрытие циклов охлаждения контролирует электроника, WAHLER разработал и успешно выпускает электрорегулируемые термостаты.

Инновационные технологии, качественный и надёжный продукт давно сделали WAHLER незаменимым поставщиком для ряда именитых автопроизводителей, среди которых ALFA ROMEO, AUDI, BMW, BOSCH, DAF, DAIMLER, CHRYSLER, EBERSPACHER, FIAT, FORD, GENERAL MOTORS, HOLDEN, IVECO, MAHLE, MAN, OPEL, PEUGEOT, PORSCHE, RENAULT, RVI, SAAB, SCANIA, SEAT, SIEMENS, SKODA, STEYR, VAUXHALL, VM, VOLKSWAGEN, и VOLVO.

Важно, что и на конвейеры автопроизводителей и на рынок запчастей WAHLER поставляет идентичный продукт. Для WAHLER существует только одно качество – качество оригинала!

В современном автомобилестроении всё большее значение приобретает экологичность автомобиля. Ужесточаются требования к снижению токсичности отработанных газов. Экологическая чистота выхлопа закладывается инженерами в конструкцию мотора еще на этапе проектирования. Для снижения выброса вредных веществ в атмосферу и была разработана система рециркуляции отработанных газов (РОГ), функция которой состоит в том, чтобы возвращать часть выхлопных газов в камеру сгорания на новый цикл, в результате чего выхлоп становится более чистым. Управляет системой специальный клапан (AGR - аббр.с немец., EGR- аббр.с англ.).

Разработкой и производством компонентов РОГ WAHLER занимается с того момента, когда подобные системы впервые были задействованы в автомобилестроении. Наличие собственной научно-исследовательской базы, испытательного полигона с двигателями всевозможных модификаций позволяет компании уверенно держать пальму первенства в данной области.

Длительное время вся продукция WAHLER шла исключительно на сборочные конвейеры



автомобильных компаний. В последнее время спрос на компоненты РОГ значительно вырос и на рынке запчастей для послепродажного обслуживания автомобиля. В связи с этим WAHLER предложил рынку компоненты системы рециркуляции отработанных газов в розничной сети через своих официальных дистрибьюторов. Теперь каждый желающий автолюбитель может приобрести такие же запчасти WAHLER, которые были установлены на его автомобиль на этапе сборки.



Также WAHLER своим партнёрам на рынке запчастей предлагает:

- программу из 500 различных вариантов термостатов;
- термостат в комплекте с соответствующей прокладкой или комплектом прокладок по количеству его возможных применений;
- отличный сервис, удобные сроки поставок, каталоги продукции.

Дистрибьюторы WAHLER в Казахстане

Mega Motors

г. Алматы, Кульджинский тракт, 4а.
Тел. +7 (727) 234-42-44
www.megamotors.kz

Phaeton DC

г. Алматы, Туркисбский р-н, мкр. Колхозшы, д.4.
Тел. +7 (727) 3 560 560
www.phaeton.kz

Tanauto Kazakhstan

г. Алматы, пр. Райымбека, 169А.
Тел. +7 (727) 250-72-22
www.tanauto.kz



В конце апреля в Алматы состоялся технический семинар компании KYB (Kayaba), на котором в течение шести часов рассматривались вопросы производства автомобильных амортизаторов, их устройство, разновидности и назначение, а также особенности их монтажа и обслуживания. Сотрудники сервисных станций по окончании семинара прошли тестирование на получение сертификатов от компании KYB.

Занятия вызвали неподдельный интерес. Просторный конференц-зал одного из отелей южной столицы едва вместил собравшихся, при этом некоторые из них участвовали в мероприятии не впервые, ведь компания KYB сделала ежегодный семинар доброй традицией. Мастера алматинских СТО и автосервисов с большим вниманием прослушали краткую историческую справку о зарождении компании, о ее первых успехах





Другие материалы
в этой рубрике

ЕМИНАР КУВ

ВАЖНЕЙШИЙ КОМПОНЕНТ ПОДВЕСКИ – АМОРТИЗАТОР!

на внутреннем рынке, о выходе на международную арену.

Далее Владимир Измайлов, технический специалист компании КУВ, проводивший семинар, сделал обзор производимых продуктов, спектр которых достаточно широк: рулевые рейки с гидроусилителем; насосы АКП; системы подруливания задних колес; рулевые демпферы для мототехники; различные датчики и блоки управления; домкраты и тормозные колодки, а также многое другое.

Начав свое движение в 1919 году с исследовательского центра, основанного в Японии Сиро Каябой (Siro Kayaba), компания выросла в одного из мировых лидеров по производству гидравлической техники, широко используемой в автомобилестроении, авиации, на железнодорожном транспорте и в морском судоходстве. Сегодня компания КУВ еженедельно выпускает свыше миллиона амортизаторов! Кстати, их массовое производство началось в 1947 году. Завод, откуда идет большинство амортизаторов, поставляемых в страны Таможенного союза, был построен в Гифу (Япония) в 1968 году. Теперь заводы КУВ работают еще и в Испании, Чехии, США, Малайзии, Индонезии, Таиланде, Китае. Общая производственная мощность этих предприятий позволяет выпускать около 84 миллионов амортизаторов в год. В 2014 году КУВ выпустила новые позиции: 226 по амортизаторам, 92 по пружинам, 65 по защитным комплектам и 48 по комплектам верхних опор. К слову, образцы готовой продукции проходят около 140 различных тестов.

В 2011 году неподалеку от завода в Гифу был открыт собственный испытательный полигон компании с моделированием

разнообразных типов дорожных покрытий. Корпорация КУВ имеет 32 дочерних компании и 76 различных подразделений по всему миру. Это крупнейший поставщик на конвейеры Toyota, Renault, Nissan, PSA, Mitsubishi. В 2011 году торговые знаки КУВ и Kayaba зарегистрированы в реестре интеллектуальной собственности Республики Казахстан. Официальными дистрибьюторами компании в нашей стране являются фирмы Phaeton DC и Kulan Oil.

В ходе семинара специалистами особо подчеркивалось значение взаимосвязей и взаимовлияния узлов, деталей и систем в современном автомобиле. Участники подробно изучили устройство амортизаторов,

однотрубных, двухтрубных, масляных и газонаполненных. Рассматривалась работа клапанных механизмов, основные причины потери эффективности работы амортизаторов, признаки их износа и правила хранения.

Следует знать, что износ амортизаторов приводит к ослаблению сцепления шин с дорожным покрытием, к увеличению тормозного пути (особенно на автомобилях с ABS), к некорректной работе электронных систем (ABS, TSC,...). Кроме того, ухудшается управляемость автомобилем, раньше проявляется эффект аквапланирования на мокрой дороге, в темное время суток появляется мерцание света фар, значительно увеличивается износ шин, дисков и деталей подвески.



www.a-master.kz



Мы гарантируем КАЧЕСТВО!!!
www.sobek.kz

Оборудование и инструмент для АВТОСЕРВИСА





**Спецодежда
и защитная
обувь**





ТОО «СОБЕК-Сервис»
РК, г. Алматы, пр. Суяубая, 465В
Тел./факс: (727) 252 99 05, 252 93 17
e-mail: info@sobek.kz

г. Астана – (7172) 48 90 17
г. Караганда – (7212) 51 94 71
г. Актобе – (7132) 23 29 88
г. Талдыкорган – (7282) 40 15 90



От штатной работы амортизаторов зависит долговечность трансмиссии и ШРУСов, элементов рулевого управления, дисковых и барабанных тормозов, пружин и верхних опор, автоматической коробки передач.

Амортизатор пора менять, если замечен износ сальника или штока, обнаружена течь, если появился износ сайлентблоков, заметны повреждения корпуса или крепежных элементов, а также если имеет место потеря демпфирующей способности. Замена амортизаторов рекомендуется через 70000 км или через каждые 3-4 года. При этом одновременно обязательно

нужно поменять отбойники, проверить износ пружин и верхних опор.

Особое внимание на семинаре было уделено вопросу типовой маркировки амортизаторов KYB и признакам фальсификации. На сегодняшний день в стандартной серии выпускаются следующие типы продукции: Premium, Excel-G, Gas-a-Just. В специальной серии выпускаются амортизаторы UltraSR, New SR Special, AGX, Super Special for Street, MonoMax, Skorched4'S. Существует также тюнинговая серия амортизаторов KYB.

Слушатели семинара узнали также о принципах и правилах подбора продукции компании по

ее электронным и печатным каталогам; о специальной серии амортизаторов, обеспечивающих повышенную устойчивость автомобиля при активном вождении и агрессивном стиле езды; об ассортименте дополнительной продукции KYB: защитных комплектах, пружинах подвески и верхних опорах. Полезной была информация о проверке работоспособности новых амортизаторов, о правилах предъявления претензий производителю и рекламациях. Изучался единый гарантийный талон компании KYB и, конечно, наиболее распространенные неисправности амортизаторов, возникающие по большей части оттого, что при их установке не были учтены особенности эксплуатации автомобиля или его конструкционные особенности. Указано было и на необходимость своевременной замены пружин при смене амортизаторов, а также на обязательное их взаимное соответствие по техническим параметрам.

Интересно, что компания обратила внимание на распространенный современный молодежный тюнинговый тренд и выпустила в специальной серии амортизаторы Lowfer Sports для занижения клиренса.

В числе передовых разработок KYB — электронные блоки





управления, рулевого механизма в сборе и электромотора обратной связи для системы рулевого управления. Система предполагает отсутствие какой-либо механической связи между рулем и колесами автомобиля.

Отдельной, особо значимой темой стали права и обязанности авторизованных сервисов, требования, предъявляемые к ним.

Заметим, что семинар не сводился лишь к прослушиванию полезной информации. В его процессе собравшиеся имели возможность задавать вопросы ведущему семинара. Большая часть таких вопросов, как можно было ожидать, касалась качества продукции. В ответ на претензии автомастеров Владимир Измайлов призвал от общих критических отзывов перейти к практике фиксации конкретных недостатков по конкретным моделям амортизаторов и пружин. Он порекомендовал записывать номер запчасти, указывать конкретный дефект, марку автомобиля, условия установки запчасти и ее эксплуатации. Только так, по его словам, данные о дефектах можно будет анализировать и устранять.

Было отмечено также, что всем, кто так или иначе связан с установкой амортизаторов и их обслуживанием, стоит обратить внимание на электронные каталоги компании KYB. Из материалов, представленных на семинаре, стало очевидно, что именно эти ресурсы предоставляют возможность тщательного и скрупулезного подбора деталей для любой марки автомобиля в различных комплектациях и для самых разнообразных условий эксплуатации. Причем от того, насколько правильно сделан выбор, будет зависеть и то, насколько комфортным станет движение, и то, насколько долго прослужит амортизатор.

В завершение семинара Владимир Измайлов ответил и на наши вопросы:

— Почему перенесен склад продукции KYB из Москвы в Ригу?

— Этот перенос связан с оптимизацией деятельности компании и сокращением расходов, что само по себе никак не должно сказаться на ассортименте продукции.

— Где производится продукция



Владимир Измайлов – технический специалист компании KYB

KYB, поступающая в Казахстан?

— Все, что поступает на рынок Казахстана, произведено на разных заводах компании по всему миру. В концепции KYB нет разделения поставок продукции конкретных заводов на региональные рынки. Потребности того или иного рынка удовлетворяются согласно запросам дистрибьюторов. В процессе же разработки новинок экспертами анализируется множество факторов: от количества автомобилей различных марок до их комплектации в том или ином регионе.

— Планируется ли строительство завода KYB в одной из стран Таможенного союза?

— Этот вопрос интересует многих и достаточно давно. Но, насколько мне известно, в ближайшее время не планируется.

— Сколько СТО и магазинов,

сертифицированных KYB, работает в Казахстане?

— На сегодняшний день 87 станций и 58 магазинов. Причем если лет десять назад наша компания стремилась развить широкую сеть сертифицированных сервисов и гналась за количеством, то теперь акцент смещен в сторону качества услуг, ужесточились требования к претендентам.

— Существуют ли какие-то особые черты, отличающие казахстанский рынок, на который поступает продукция KYB?

— Да, пожалуй... Казахский рынок достаточно велик, а официальных дистрибьюторов на нем всего два, в то время как в России, например, их более десятка. При этом наше взаимодействие с казахскими партнерами выстроено четко и расширять здесь дистрибьюторскую сеть мы не планируем. ©

ПРОДАЖИ АВТОДИЛЕРОВ ЗА МАРТ – АПРЕЛЬ 2015 ГОДА

(сокращенная версия)



В апреле автомобильный рынок Казахстана продемонстрировал некоторое оживление. Утраченные позиции понемногу возвращает отечественный автопром: доля автомобилей локального производства в официальных апрельских продажах составила 12% против 10% в марте.

В сравнении с мартом официальный рынок вырос в апреле почти на 12% — было реализовано 9392 новых автомобиля. Если в марте продали 891 автомобиль казахстанской сборки, то в апреле хозяев обрела 1161 машина, то есть на 30% больше. В апреле было реализовано на 62% больше легковых автомобилей и на 15,6% больше внедорожников. С начала года превалирует доля продаж в сегменте автомобилей стоимостью 10 — 15 тыс. USD.

«Впечатляет динамика развития программы льготного автокредитования. — комментирует ситуацию Андрей Лаврентьев, президент Ассоциации Казахстанского Автобизнеса. — В первые дни мая банками было одобрено 848 заявок граждан на получение кредитов. Примеру государства последовали и собственные финансовые организации популярных брендов, а также банки второго уровня, предлагающие новые продукты кредитования».

Количество новых импортируемых автомобилей на официальном рынке также выросло по сравнению с прошлым месяцем на 9,7% (8231 ед. против 7501 ед. в марте). В

годовом сравнении проявился спад количества импортируемых новых автомобилей на 20% (30958 ед. против 38737 ед.). Россия традиционно удерживает первую строку списка стран-импортеров и продолжает наращивать присутствие на рынке официальных продаж новых автомобилей, занимая 71% доли рынка.

Hyundai Elantra стал самым продаваемым легковым автомобилем апреля: продано 197 ед. против 127 ед. в марте текущего года. Среди внедорожников отечественного производства рост продаж по сравнению с прошлым месяцем продемонстрировали Toyota Fortuner, Kia Sportage, Hyundai Tucson, Ssang Yong Kyron, Ssang Yong Nomad.

Если анализировать положение в сравнении с аналогичным периодом прошлого года (АППГ), продажи легковых автомобилей упали на 21% (23550 ед. против 29833 ед.). Внедорожников продано 7991 ед., за АППГ — 13849 ед. — это спад на 42%. Самыми популярными в сегменте были компактные SUV. На их долю пришлось 31,5% от продаж внедорожников и 7% от всех официально проданных в Казахстане новых автомобилей.

Наиболее популярным в данном классе стал автомобиль Renault Duster: продано 1017 ед.

По оценкам АКАБ, на официальном рынке с начала текущего года было реализовано автомобилей на сумму 754,9 млн USD. В январе — апреле 2014 года эта сумма равнялась 1123,8 млн USD. Таким образом, наблюдается спад почти на 33%.

На долю национальных производителей пришлось 93,7 млн USD. Это на 61% меньше, чем за АППГ. Импортированных автомобилей было реализовано на 661,2 млн USD. И это тоже спад на 25% по сравнению с АППГ, когда этот показатель был равен 881,8 млн USD.

В апреле среднемесячные продажи автомобилей PC, SUV, MPV, PU, масса которых до 3,5 тонн, выросли на 9% по сравнению с мартом. Всего их было реализовано 8428 ед. В соотношении с прошлогодним апрелем продажи снизились на 34,6%.

Как видно из приведенной ниже таблицы, первое место по количеству продаж занимают автомобили марки Lada с ростом на 5,2% по сравнению с апрелем 2014 года.

Продажи за Апрель 2015

	2014	2015
LADA	4123	3131
Kia	1720	1015
Hyundai	1036	785
Toyota	1047	712
Renault	720	621
Volkswagen	318	428
Chevrolet	1199	290
UAZ	145	281
Daewoo	563	227
Geely	240	198
Skoda	356	144
Subaru	86	139
SsangYong	134	86
Mitsubishi	191	54
Nissan	374	43
BMW	28	37
Lexus	104	29
Land Rover	41	27
Peugeot	93	26
Mercedes-Benz	62	25
Morris Garages	13	24
Mazda	12	22
Ford	43	15
Opel		14
Infiniti		12
Audi	15	11
Honda	33	10
Suzuki	23	9
Porsche	7	8
Mini	2	3
ZAZ	169	2
Jaguar	1	
	12902	8428



Wir im Allgäu.



Динамометры
Подъемники различных конструкций
Тестовое оборудование, газоанализаторы
Оборудование для тестирования подвески автомобиля

www.maha.de

www.maha.ru

**ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ИНСТРУМЕНТ
ОБОРУДОВАНИЕ**

Astonish®

...премиуми қарестба!



**АВТОКОСМЕТИКА
ПРЕМИАЛЬНОГО
КАЧЕСТВА ИЗ ВЕЛИКОБРИТАНИИ**



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В КАЗАХСТАНЕ - ТОО "ЭЛЕВИТ-КАЗАХСТАН"
г. Алматы, пр. Суюнбая 66-В офис 301. Тел.:(727) 382-16-14, 382-20-62 E-mail: adm@elevit.kz

www.elevit.kz