

№9-10 Сентябрь-Октябрь 2022

авто

КОМПОНЕНТЫ

Автомобильные масла:
защищаемся от подделок

Диагностика двигателя по свечам зажигания

Контрафакт и рынок автозапчастей 2022

ТЕМА НОМЕРА:

ГСМ

СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ

Ищите журнал в App Store и Google Play



www.a-kt.ru

ST-KT.ru

спецтехника и коммерческий транспорт



Ищите нас в Google Play и App Store

Читайте

электронную версию

нашего журнала на своих планшетах



www.ST-KT.ru



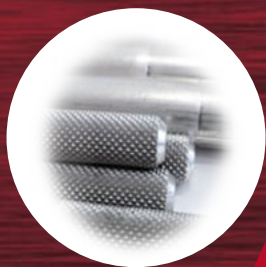
CTP[®]

RedEdition

ТЕХНОЛОГИИ ОРИГИНАЛА



ГИБРИДНЫЕ СТОЙКИ СТАБИЛИЗАТОРА



Алюминий
серии 6000



Улучшенная
конструкция
шарового пальца



Двухторовый
пыльник с двумя
хомутами



Литой
армированный
корпус

Дорогой читатель!

Автомобильный рынок продолжает держать интригу как самый захватывающий сериал. С каждым днем картинка если не меняется кардинально, то небольшие корректировки точно вносит. Некоторые эксперты разводят руками, ведь рынок нестабилен и его мотает из стороны в сторону, некоторые видят в сложившейся ситуации точки роста, а кто-то уже смирился с происходящим и терпеливо ждет, когда все это закончится. Мы же наблюдаем и анализируем, чем делимся с вами в каждом номере нашего журнала. Это выпуск не стал исключением.

Так, мы постарались подробно описать, чем сейчас живет рынок ГСМ, как в современном мире не попасть на контрафакт и где вообще искать качественный продукт. Масла – это, пожалуй, наиболее сильно страдающий от контрафакта сегмент автотоваров. К сожалению, ни автовладельцы, ни представители профессионального сообщества напрямую влиять на ситуацию не могут и потому вынуждены противостоять проблеме самостоятельно. А чтобы их противостояние стало эффективнее, расскажем о том, какие способы лучше всего помогают выявлять фейковые лубриканты. Подробнее читайте в статье «Автомобильные масла: защищаемся от подделок».

Также мы поразмышляли на тему того, что в прошлом одними из самых простых элементов технического обслуживания автомобиля были проверка и замена свечей зажигания. Это было еще до того, как двигатели обросли десятками электронных датчиков и покрылись монолитными плитами, а моторные отсеки наполнились метрами патрубков, шлангов и проводки. Впрочем, и сейчас диагностика по свечам зажигания остается одним из самых эффективных способов поиска истинной причины многих неисправностей. Вот только доставать их стало сложнее. Но ничего, мы ведь мастера и справимся с этим. И о том, как провести диагностику двигателя при помощи этой детали, читайте в нашей статье.

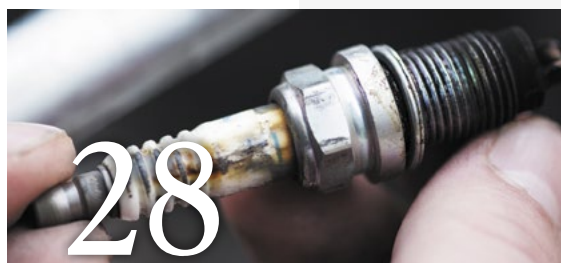


ДОСТУПНО
КОМФОРТНО
НАДЕЖНО

ОРИЕНТИР
КАЧЕСТВЕННОГО
ИСПОЛНЕНИЯ

Ищите журнал в App Store и Google Play





Главный редактор
Иван Баракин
ibarakin@maks-m.com

Редактор
Анастасия Федоткина

Арт-директор
Сергей Попов

Корректор
Вероника Матвеева

Аналитический отдел
research@maks-m.com

Над номером работали:
Анастасия Федоткина, Антон Пилот,
Дмитрий Болховский, Есения Андреева

Отдел распространения
distrib@maks-m.com

Отдел рекламы
Руководитель – Тамара Поторочина
p.tamara@maks-m.com
Тел.: +7(495) 955-90-80,
E-mail: reklama@maks-m.com

Руководитель проекта
Елена Баракина
f.elena@maks-m.com

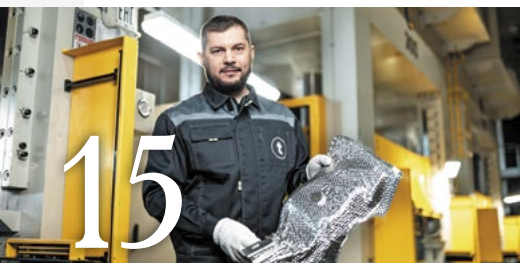
Контактная информация:
107996, г. Москва,
ул. Бултерова, 17б, 6 этаж
Тел.: +7(495) 955-90-80
Факс: +7(495) 955-90-80
Редакция - E-mail: red@maks-m.com

Отпечатано в ООО «Юнион Принт»,
603022, г. Нижний Новгород, Окский
съезд, 2.
Тираж 45000 экз. Выходит ежемесячно.
Журнал зарегистрирован в Федеральной
службе по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций
Регистрационный номер
ПИ № ФС77-47177 от 15.11.2011
Учредитель И. Г. Баракин

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

R_н Материал на правах рекламы.
Подписано в печать 15.11.2022 г.

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



8

26

12

28

15

36

19

44

Содержание

Невозможное возможно
Интервью с ведущими экспертами отрасли8

Демпферный шкив коленчатого вала:
вся самая важная информация..... 12

Производственная синергия..... 15

Автомобильные масла:
защищаемся от подделок..... 19

Контрафакт и рынок автозапчастей 2022.....26

Диагностика двигателя по свечам зажигания.....28

MIMS Automobility Moscow 2022
Свежий взгляд на привычные вещи.....36

Китай. Спрос превышающий возможности..44

Топовая комплектация

Ведущий китайский автопроизводитель FAW представляет новую комплектацию для среднеразмерного городского кроссовера Bestune T77 – Prestige Plus. Она станет самым богатым вариантом оснащения модели в РФ.

Ключевое отличие Prestige Plus – наличие функции кругового обзора на 360°. Он обеспечивается за счет работы камер, которые встроены спереди и сзади в боковые зеркала автомобиля. Новая функция позволяет более комфортно осуществлять парковку, а также безопасно передвигаться в ограниченных пространствах, например в условиях плотной городской застройки.

Рекомендованная розничная цена FAW Bestune T77 в комплектации Prestige Plus составит 2 332 000 руб. без учета скидок и акций.

До появления новой комплектации модель Bestune T77 предлагалась в России в трех версиях: Luxury (MT) с механической коробкой передач, а также Luxury (DCT) и Prestige (DCT) с автоматической коробкой передач. Последняя пользуется самым высоким спросом: на нее приходится 58% продаж T77 (на Luxury (MT) – 10%, Luxury (DCT) – 32%). В ближайшие два месяца Prestige Plus будет предлагаться наряду с тремя прежними версиями, впоследствии она заменит собой комплектацию Prestige.

FAW Bestune T77 официально появился в России в конце 2021 года. По габаритным характеристикам этот среднеразмерный кроссовер находится между двумя другими представленными в РФ моделями китайского производителя – X40 и X80: длина авто составляет 4525 мм, ширина – 1845 мм, высота – 1615 мм, колесная база – 2700 мм. FAW Bestune T77 для российского рынка оснащается передним приводом и 1,5-литровым турбированным двигателем мощностью 160 л.с., на выбор предлагаются два типа трансмиссии – 6-ступенчатая механическая коробка передач или 7-ступенчатый робот с двойным сцеплением. За прошлый год в РФ было продано около 1,7 тыс. Bestune T77, до конца 2022 года российское подразделение FAW планирует реализовать еще 750 этих автомобилей. ■



Работает всегда... 5-летняя гарантия для всех компонентов привода.

Профессионалам ремонта не нужны пустые обещания, они ценят качество, на которое можно положиться. Мы предлагаем зарегистрированным партнерским СТО 5-летнюю гарантию на все компоненты ременного привода Automotive Aftermarket. www.continental-ep.com/5



Контитек Атрибссистем Гмбх
www.continental-engineparts.com

Мировой автомобильный рынок снизил обороты

По данным аналитической компании LMC Automotive группы GlobalData, рост мирового автомобильного рынка, наблюдавшийся в течение последних четырех месяцев, остановился в сентябре, подтвердив тренд слабых продаж в этом году. Начиная с не радужных показателей 2021 года с ограничением продаж вследствие нехватки комплектующих, рынок продолжает двигаться в направлении еще одного неблагоприятного в исторической перспективе года. Рассчитанный аналитиками LMC на основе SAAR (приведенного к году с сезонными поправками показателя продаж) прогноз мирового рынка легковых автомобилей 2022 года в объеме 81,7 млн ед. остается практически на уровне 2021 года (+0,4%). Это примерно на 9% ниже уровня 2019 года (слегка превышавшего 90 млн автомобилей) и на 14% ниже пика продаж в 2017 году, когда создавалось впечатление, что мировой рынок уверенно приближается к показателю 100 млн продаж в год.

Вместе с тем в целом по миру картина представляет собой неоднородную смесь, где решительное восстановление рынка в Китае (по мере ослабления напряженности в сфере обеспечения компонентами) резко

контрастирует с вялыми продажами в Европе и Северной Америке, обусловленными состоянием региональной экономики и неопределенностью ее развития. Высокие результаты демонстрируют рынки стран Юго-Восточной Азии.

Согласно приведенным данным, мировые продажи легковых (легковых и легких коммерческих) автомобилей по итогам 9 месяцев 2022 года составили 59,5 млн ед., на 2% меньше показателя за аналогичный период 2021 года. По итогам года ожидается незначительный (на 0,4%) рост мирового рынка, до 81,7 млн автомобилей.

В странах Восточной Европы (включая Турцию) продажи в январе – сентябре составили 2,1 млн автомобилей, с падением на 30,5% к тому же периоду 2021 года, а итог годовых продаж прогнозируется в объеме 3,0 млн ед., с сокращением на 24,2% по отношению к прошлому году. Причинами такого спада аналитики LMC называют ограничение поставок комплектующих в условиях военных действий на Украине и коллапс рынка в России в результате введенных санкций и других сопутствующих действий, что привело к затруднению торговой активности в регионе. ■



В «Автотеке» стала доступна проверка истории праворульных автомобилей

Сервис проверки истории автомобилей «Автотека» добавил возможность проверить историю праворульного авто. Проверить историю праворульных автомобилей, зарегистрированных в РФ, в сервисе возможно как по государственному номеру транспортного средства, так и по номеру кузова. Таким образом, «Автотека» может проверять до 100% праворульных автомобилей, зарегистрированных в РФ. В отчете будет отражена история владения с отметкой о его регистрации в регионе.

Проверка праворульных автомобилей через «Автотеку» позволит получить все необходимые технические и юридические сведения об авто, состоящем на учете в РФ. В отчете будут отражены данные о реальном пробеге, количестве предыдущих собственников, история ДТП и ремонтов, сведения о наложенных на автомобиль ограничениях. Также в отчете будут отражены сведения о продаже данного автомобиля на «Авито Авто», информация о полисе ОСАГО, страховых выплатах, штрафах, технических осмотрах, фактах использования машины в такси и сервисах каршеринга, расшифровка номера кузова по опциям и характеристикам.

«Автотека» позволяет проверить историю тех праворульных автомобилей, которые зарегистрированы в России. Формировать и покупать отчеты по истории праворульных автомобилей смогут как пользователи веб-версии сервиса, так и те, кто пользуется мобильным приложением.

Помимо общедоступных данных из баз государственных органов, в отчетах «Автотеки» содержится информация от партнеров сервиса, которую невозможно найти в открытых источниках. Партнерами «Автотеки» выступают страховые компании, банки, дилерские центры и независимые станции технического обслуживания. ■



HELLA. Новые вызовы отрасли



Журнал «Автокомпоненты» пообщался с кандидатом технических наук, магистром техники и технологий, руководителем департамента поддержки продаж компании HELLA Александром Суходолой. В интервью мы рассмотрели вопросы состояния рынка и его перспектив, а также обсудили прошедшие отраслевые мероприятия.

понентов и то, как она стремительно меняется. «Пустым» рынок не будет никогда, место под солнцем быстро занимает. А вот насколько качественными и продуктивными будут эти изменения – покажет время.

Будущее отрасли находится в надежных руках

Отраслевые выставки в турбулентное время являются центром притяжения для всех игроков рынка автокомпонентов. Это замечательно, когда можно встретиться и пообщаться со всеми ключевыми партнерами и профессионалами рынка в одном месте, узнать последние новости отрасли и понять текущие тенденции развития рынка, принять участие в конференциях, докладах и презентациях спикеров – экспертов своего направления.

Выставки «MIMS» и «Интеравто» всегда сопровождалась высоким интересом со стороны специалистов, нынешний год – не исключение, учитывая сложность посещения выставок в связи с пандемией в прошлые годы.

В очередной раз они подтвердили свой статус в качестве значимых событий автомобильной отрасли.

Безусловно, все участники рынка автокомпонентов столкнулись с трудностями выбора дальнейшего пути развития, изменения парадигм своей операционной деятельности, а самое главное – пересмотра своих ориентиров и горизонтов планирования.

Прошедшие отраслевые выставки показали то, что всегда и в любые времена есть возможности, точки роста, все это возможно благодаря настоящим профессионалам, тем, кто создает рынок автокомпонентов завтрашнего дня. По качественному и количественному составу участников можно смело утверждать, что выставки прошли успешно, а будущее отрасли находится в надежных руках тех, кто будет менять автомобильный бизнес к лучшему.

Огромное количество возможностей

Настоящим открытием стало то, что выставки, проходящие традиционно в столице, привлекают все больше региональных партнеров, расширяются география и охват как участников со стороны производителей (в качестве примера – концерны-поставщики из Ирана), так и тех, кто создает бизнес автокомпонентов на территории нашей страны (владельцы, собственники, менеджеры региональных компаний). Интерес обусловлен огромным количеством возможностей и траекторий развития в связи со значительными изменениями пула поставщиков и ассортиментной матрицы рынка. Сейчас время новых имен и компаний, которые приняли новую реальность, а также выстроили для себя траектории дальнейшего развития. От того, как они проявят себя в ближайшие годы (качество выпускаемой продукции, сервисные концепции и забота о клиентах), зависит успешность их развития на десятилетия вперед.

«Пустым» рынок не будет никогда

«В одно окно смотрели двое. Один увидел дождь и грязь. Другой – листья зеленой вязи, весну и небо голубое. В одно окно смотрели двое...» – Омар Хайям.

Это высказывание как никогда лучше отражает происходящие сегодня события.

Новые реалии всегда влекут за собой большие изменения и в то же время открывают потрясающие возможности.

В этом году, безусловно, это выразилось в растущем количестве участников из таких стран, как Китай, Южная Корея, ОАЭ, Турция и Иран, а также ряда других стран. Достаточно посмотреть таможенную статистику ввоза автоком-

Абсолютно новый опыт

Сейчас на рынке автокомпонентов происходят изменения, сравнимые с тектоническими перемещениями литосферных плит. Крупные игроки уходят, образуются союзы, коалиции, появляются новые участники.

Безусловно, это новый, ни на что не похожий и сложный опыт для всех компаний, работающих на российском рынке. Каждая из них находит свои решения и выстраивает свою стратегию ведения бизнеса.

Перспективы

В быстро меняющихся кризисных условиях спрос на автокомпоненты всегда растет, так как люди начинают искать возможности оптимизации бюджета на обслуживание автомобиля, переходят с оригинальных запчастей на аналоги. Данный вопрос затрагивает интересы практически каждого автовладельца.

В самые смутные и темные времена всегда видно светлых людей.

Мы, как компания с вековой историей, состоящая из профессионалов, любящих свое дело, делающих мир светлее, комфортнее и безопаснее, смотрим вперед с оптимизмом.

Вектор нашего развития остается неизменным, особенно в текущих реалиях, – забота о тех, кто выбирает традиционно высокое качество запчастей и автокомпонентов HELLA.

Риски

Как и в медицинской практике, одного рецепта от всех болезней просто не бывает.

Все, что происходит сегодня, – новые вызовы, с которыми впервые столкнулась вся отрасль и все игроки рынка автокомпонентов. Любые данные о рынке к вечеру текущего дня устаревают, некоторые суждения перестают быть авторитетными в одно мгновение, а прогнозы погоды имеют большую информативность и достоверность, чем аналитика рынка. Самое важное в текущих реалиях – это правильно рассчитывать свои силы, адекватно оценивать свои возможности, быстро реагировать на стремительно меняющуюся конъюнктуру рынка и работать в новых условиях.

Задачи

Более 100 лет Hella предлагает рынку новые технологии, решения и автокомпоненты, которые делают нашу жизнь комфортной и безопасной. Основным направлением роста на ближайшие годы станет дальнейшее развитие технологий, обеспечивающих мобильность завтрашнего дня (электромобили, беспилотники и транспорт на различных видах альтернативного топлива) с заботой об окружающей среде.

Новинки

Ассортимент продукции Hella на рынке автокомпонентов уже включает в себя более 700 продуктов для электронной мобильности. В этом году компания представит новые решения для гибридных и электрических автомобилей, тем самым укрепив свой статус технологического лидера отрасли. ■

Невозможное возможно

В наше непростое время, когда рынок автомаркета лихорадит, появляется новая компания «Tech World». О причинах ее успеха нам расскажет генеральный директор Микеле Рота.

Рынок автозапчастей, безусловно, является одним из самых интересных, но в то же время в России он сложный. Расскажите, как в такое непростое время решились на открытие компании? Расскажите о направлении, стратегии, брендах.

Я считаю, что сегодня в мире уже нет ни одного рынка, который можно было бы назвать легким, а если говорить о российском рынке, то я бы назвал его не сложным, а весьма специфическим, состоящим из динамики, совершенно отличной от обычной, европейской динамики. Открытие компании – это всегда риск, ставка, где есть 50% шансов, что все пойдет хорошо, и 50% шансов, что все пойдет не так, и единственное реальное оружие для управления новой компанией – это человеческий фактор, и люди, которые работают со мной, поддерживают меня каждый день, они помогают мне сделать лучший выбор для бизнеса и для наших семей. Открывая новый бизнес в такой деликатный момент, я считаю это чрезвычайно логичным выбором. Выбором, направленным на обеспечение непрерывности обслуживания и присутствия на рынке и дистрибуции. Отъезд из страны, как это сделали многие, ничего не решит, а лишь перенесет проблемы безработного в России на безработицу в другой стране. Однако таким образом мы объединили опыт и желание выполнять работу, которую большая часть моей команды выполняет более двадцати лет, с большим профессионализмом и успехом, и готовы смотреть в будущее с намерением создать новую разработку и концепцию для российского рынка. В настоящее время рождаются и умирают десятки торговых компаний, которые обещают покупателям невероятно выгодные цены. Мы же понимаем, что есть трудности с логистикой и таможенными услугами, которые влекут за собой повышение стоимости продукта. Мы решили остаться на рынке, логично взвесив все ингредиенты, стоимости товара, учитывая экономические и человеческие ресурсы. И сделали упор на собственную транспортную логистику, способную гарантировать своевременные перевозки из Европы, Азии, Ближнего Востока и Южной Америки. Новые бренды сегодня – это деликатная тема, и на данном этапе мы занимаемся развитием новых поставщиков, отвечающих высоким качественным характеристикам и способных гарантировать чрезвычайно интересный экономический фактор.

Какие риски могут возникнуть сейчас? Расскажите, какие сегодня точки роста, перспективы вы видите на рынке?

Сегодня мы склонны смотреть на ситуацию, подчеркивая концепцию потенциальных рисков, которые в любой момент могут привести к краху рынка. На самом деле самый большой риск – перестать быть динамичным и инициативным и сидеть на скамейке, как уставшие пенсионеры, обсуждая, будет ли завтра мировая война или нет, убьют ли электромобили вторичный рынок, но единственный риск – это стать пленниками пессимизма и паниковать, потому что мы автоматически передаем эти чувства нашим клиентам, которые, в свою очередь, будут делать то же самое со своими клиентами. Безусловно, те проценты роста, которые существовали до 2020 года, сегодня не являются реальным ожиданием, но если мы посмотрим на этот момент как на старт, как на новую конфигурацию в мире автозапчастей, то перспективы диаметрально меняются.

Перспективы роста есть, и они утешительны, но давайте помнить, что говорить о перспективах роста – это не дикое спекуляции в ущерб конечному потребителю, а значит, надо быть профессионально готовым навестать то, что когда-то было в неограниченных количествах, с решениями, которые технически не заставляют нас сожалеть о прошлом и создают зону экономического комфорта для тех, кто покупает, и для тех, кто продает. Сегодня мы работаем над концепцией, высказанной итальянским промышленником в 1950-х годах, то есть люди продолжают есть хлеб каждый день, даже на войне, и хлеб может быть более или менее хорошим, но важно то, что он не отравляет людей. Сегодня Европа смотрит на Россию как на страну, находящуюся в состоянии войны, я подразумеваю, не конкретную войну, а рынок, претерпевающий изменения, где слово «изменение» приобретает не отрицательный смысл инволюции, а положительный смысл эволюции. Мы не создаем рынок, мы и есть рынок, и именно поэтому улучшаем качество и экономическую конкурентоспособность, и на основе этого хотим дать рынку стабильность и перспективу роста.

Рассматривать этот момент как инволюционную фазу значило бы говорить, что только те, у кого есть «Феррари» или «Ламборгини», имеют машину, а все остальные машины – телеги, недостойные называться машинами.

У каждого есть машина, которая, по его мнению, лучше всего соответствует его потребностям и доступности, и мы делаем то же самое, мы разрабатываем качественные продукты, подходящие для всех.

Российский рынок довольно конкурентен. Каковы ваши преимущества?

Чтобы понять в чем преимущество нашей компании, необходимо обратить внимание на ее структуру. Штаб-квартира, в которой сосредоточены все основные функции, такие как продажа, закупка, логистика, маркетинг, финансы и юридический отдел, находится в Москве.

Есть представительство в Гонконге, которое управляет частью закупок и транспортом, представительство в Дубае, занимающееся специальными продуктами и продуктами по запросу. Также работает офис в Италии.

Учитывая вышесказанное, можно сделать вывод, что наша компания позволяет предоставлять клиенту специализированную услугу, начиная от исследования продукта и заканчивая доставкой, при этом клиенту не нужно беспокоиться о каких-либо логистических или коммерческих аспектах.

Предоставление услуги не означает спекуляции на сложном моменте рынка, это означает создание условий взаимного доверия, условий спокойствия. Когда самые разнообразные и сложные запросы могут быть удовлетворены командой профессионалов, базирующихся в разных странах и управляемых людьми, хорошо известными рынку и крупным игрокам российской дистрибуции.

Мы прилагаем каждый день огромные усилия, чтобы вывести компанию, рожденную 1 августа, на полноценный и эффективный режим работы. Поэтому, наша работа соблюдает принцип, согласно которому бизнес делается на двоих, и для нас сделка считается успешной, когда клиент удовлетворен, а прибыль, полученная от бизнеса, удовлетворяет обе стороны.

Какие товарные категории будут пользоваться максимальным спросом и потребуются ли расширение ассортимента для успешной конкуренции на российском рынке?

Очевидно, что иметь все невозможно.

На этом первом этапе компания сделала выбор, чтобы сосредоточиться на расходных материалах в качестве постоянного ассортимента продаж, и по этой причине сегодня мы говорим о фильтрах, свечах зажигания, ремнях, щетках стеклоочистителей, а также о лампочках, электрических деталях.

Правильный или неправильный выбор? На сегодняшний день ответа нет, но идет работа над тем, чтобы рынок воспринял наше предложение как интересное, качественное, серьезное.

В конечном счете вопрос заключается в том, чтобы создать на рынке здоровую конкуренцию и учиться у конкурентов. И стараться делать то, что не делают конкуренты, чтобы быть все более значимыми для наших клиентов.

Рынок динамичный, живой, электрический, и рынок требует продуктов, решений, и наш способ реагирования на эти потребности будет ключом к успеху нашей работы.

Честная и профессиональная конкуренция приветствуется, потому что рынок не монополия, иначе не было бы совершенствования и роста, а были бы только спрос и предложение, от которых никто не может отказаться.

Я считаю, что наши главные конкуренты – это мы сами, поэтому создать выигрывающее соревнование – значит быть лучшими, быть серьезными, быть готовыми.

Какие задачи на будущее ставит перед собой компания?

Есть много идей и много проектов, но на данный момент главная задача – достроить компанию и удовлетворить запросы наших клиентов.

Мы создаем команду, основанную на опыте людей, проработавших в автомобильной сфере более двадцати лет, сочетая в себе смежность ума и креативность молодых людей, способных генерировать идеи на будущее.

Молодежь проявляет очень мало интереса к рынку автомаркета, и мы устали чувствовать себя вымирающей породой.

Именно по этой причине мы тратим время, энергию и деньги на стажировку молодых людей, которые заинтересованы в этом секторе или которые, не зная отрасли, благодаря профессиональной стажировке могут почувствовать себя важными и начать карьеру в автомобильном бизнесе.

Для нас было бы разочарованием заявить, что ближайшие задачи – это увеличить оборот. Главная цель будет состоять в том, чтобы принять вызовы, которые предложит рынок, потому что даже наше название, просто и лаконично, напоминает всем нам, что мир технологий строится миром людей с конкретными и инновационными идеями. Рост, успех и положительные показатели – это результат сложения, состоящего из дисциплины, творчества, профессионализма. ■

HEYNER[®]
Germany

Отличная
видимость
для каждого
автомобиля

PREMIUM QUALITÄT FÜR AUTOMOBILE

Специально для журнала «Автокомпоненты» Мильшина Мария, представитель компании брендов alca/HEYNER, рассказала о том, как компания видит современный рынок, какие тренды сохранились и какие задачи ставит перед собой компания.

Более тридцати лет на российском рынке

Наим стал 2022 год

Если говорить о рынке в перспективе текущего года, то становится очевидным, что из-за мировой ситуации товарооборот в России сократился. Но отметим, что наши прогнозы были более пессимистичны, чем показал рынок. Мы надеемся, что вторая половина года проявит себя еще лучше. Говоря о трендах, мы уже несколько лет видим, что клиенты, с одной стороны, ищут выгодную цену, а с другой стороны, конечно, качество. При этом также прослеживается тенденция, что при удовлетворении второго условия (качество) они готовы заплатить чуть больше.

Дальнейшее развитие на российском рынке

Мы оптимистично настроены, работая с нашим брендом HEYNER, стараясь вывести, а в лучшей перспективе вообще занять место других премиальных брендов. Также мы готовим предложения по бренду alca, где мы сможем составить достойную конкуренцию уже в среднем сегменте.

Риски

Конечно, мы не знаем, как будет развиваться международная ситуация. Мы понимаем, что есть риски: рост курса, политические решения, принятые в Европе и России. Мы стараемся отслеживать все происходящее и стараемся усилить наши позиции на российском рынке.

Стратегия

Стратегия компании на данный момент такова – развивать предложения в среднем сегменте – это бренд alca, более того, у нас уже есть готовые проекты. А также премиум-сегмент под брендом HEYNER. Буквально на днях мы провели встречу с компанией «Москворечье», она занимается реализацией оригинальных запчастей. Совместно мы планируем работу и с другими дилерами. Еще одной точкой роста мы для себя видим продажи через интернет.

Задачи

Основными задачами для себя мы считаем мониторинг рынка и развитие наших сегментов с целью создать востребованное предложение. С другой стороны, не менее важной задачей для компании стала поддержка экологичности производства.

Новинки

Из новинок в этом году компания представила рынку: в премиальной линейке HEYNER – варежку-скребок для борьбы со льдом. Это универсальное изобретение, которое позволит и снег убрать, и руки не отморозить. Использовать приспособление просто – внутрь теплой варежки через специальное отверстие вставляется скребок, и после этого им просто управлять, держа ручку в ладони. То есть лезвие скребка выполнено из поликарбоната и частично из резины, что обеспечивает длительный срок службы и деликатную очистку от обледенений. Ручка согреет даже в -30°C благодаря флисовой подкладке и эластичному манжету.

Также в линейке есть традиционная двусторонняя щетка-скребок для уборки снега и льда. Гарантирован длительный срок службы благодаря качественным материалам. Это удлиненная версия классической щетки-скребка, которая подойдет теперь даже для внедорожников. Лезвие теперь имеет длину 11 см и выполнено частично из ударопрочного поликарбоната, частично – из латуни. «Тело» инструмента выполнено из алюминия с мягкой рукояткой, чтобы было не холодно его держать. Выдерживает экстремальные температуры до -30°C . Размер: 11x66,5 см.

Популярные у автолюбителей бескаркасные щетки стеклоочистителя alca® SUPER FLAT со спойлером теперь имеют новый дизайн.

На картонной упаковке оптимизированного размера изображено лезвие щетки, отражающее водяной поток. Упаковке уделили много внимания, сделав ее притягивающей взгляды автомобилистов.

Резинка щеток alca® выполнена с использованием нанотехнологии, которая сделала ее более эластичной, прочной и долговечной. На оригинальном лезвии резинки немецкой щетки нанесена надпись HEYNER Germany. Все эти детали позволят отличить оригинальное изделие от участвовавших подделок.

Щетки alca® SUPER FLAT идеальны для зимы благодаря морозостойчивому бескаркасному дизайну, минималистичному и симметричному спойлеру. Лезвия щеток плотно прижимаются к стеклу и не оставляют полосу даже на больших скоростях. Благодаря универсальной базе и наличию разнообразных адаптеров оба эти стеклоочистителя подходят практически для всех автомобилей. В частности, щетки совместимы с адаптером TOP LOCK B, что позволяет использовать их на автомобилях BMW-X2, Dacia Dokker, Renault Capture и многих других. В комплекте прилагается крышка адаптера под крепление «крючок», что придает креплению более гармоничный вид.

Продукция брендов alca® и HEYNER® знакома покупателям более чем в 80 странах: Европейского союза, СНГ и стран Азии.

И, конечно, не можем не упомянуть о защите от угона с alca. Бренд выпустил на рынок новый расширяемый блокировщик колеса размера L. Он подходит для колес шириной от 180 до 260 мм. Сделан блокировщик из ударопрочной стали, весит он 2,3 кг и подходит для любых транспортных средств. Любопытно, что инструмент выпускается сразу в почтовой упаковке и его удобно пересылать по почте. ■



Демпферный шкив коленчатого вала: вся самая важная информация от экспертов Febest

Система привода вспомогательных агрегатов на первый взгляд не кажется сложной или важной. В конце концов, это всего лишь несколько «колесиков» с ремнем. Однако ее функция чрезвычайно ответственна. А один из самых значительных элементов этой системы – шкив коленчатого вала. В последнее время все чаще называемый «демпферным». Почему? На этот и многие другие вопросы отвечают эксперты компании Febest.



Что такое демпферный шкив коленчатого вала?

Демпферный шкив коленчатого вала представляет собой особый шкив, установленный на хвостовике коленчатого вала. Он заставляет вращаться ремень/ни вспомогательных агрегатов, который, в свою очередь, приводит в действие генератор переменного тока, компрессор кондиционера, насос гидроусилителя руля, водяной насос и т.д., в то же время противодействуя крутильным и резонансным колебаниям коленчатого вала.

Для эффективной работы это устройство должно быть с натягом посажено на коленчатый вал. Такая посадка гарантирует, что шкив движется в идеальном такте с коленчатым валом.

Чаще всего шкив необходим двигателям с длинными коленчатыми валами (такими как рядные двигатели с шестью или восемью цилиндрами), двигателям V-образной конструкции (опять же «шестеркам» и «восьмеркам»), а также 3-цилиндровым моторам с непоследовательным порядком включения. Дело в том, что возникающие в процессе работы двигателя гармонические и крутильные колебания могут не только значительно сократить срок службы коленчатого вала или даже вызвать мгновенную поломку, если коленчатый вал работает в усиленном резонансе, но и передаться приводимым им в действие навесным агрегатам. Поэтому шкивы, чтобы уменьшить механические воздействия и заглушить резонансы коленчатого вала, проектируют с определенным весом и диаметром, которые зависят от используемого демпфирующего материала.

Таким образом, можно заключить: демпферный шкив коленчатого вала отвечает за две очень простые, но очень важные задачи:

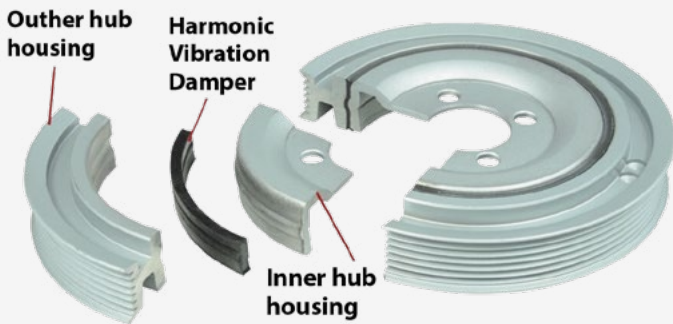
- обеспечение функционирования навесных агрегатов двигателя;

- поглощение вибрации, исходящей от коленчатого вала. Без демпфирующего резинового слоя, содержащегося внутри шкива, вибрация передавалась бы на привод, вызывая постоянный преждевременный износ и, в конечном итоге, выход агрегатов из строя. Этот демпфирующий слой представляет собой резиновое кольцо между внутренней и внешней частями шкива, гасящее вибрации двигателя, передающиеся через коленчатый вал.

Хорошо, это важная часть. Но почему он должен быть заменен?

Замена шкива коленчатого вала до того, как он выйдет из строя, может не только помочь автомобилю работать более эффективно, но





и сэкономить невероятную сумму денег на ремонте. При выходе из строя шкива коленчатого вала полностью нарушается привод вспомогательных агрегатов. Даже вращение рулевого колеса (на автомобилях с гидроусилителем) или поддержание комфортной температуры в салоне может вызвать проблемы.

В лучшем случае все обойдется заменой шкива. В худшем – предстоит замена дорогостоящих компонентов с дополнительными трудозатратами на выполнение нескольких сложных операций. Поэтому из-за его невероятно важной роли в двигателе шкив коленчатого вала никогда не должен доходить до состояния чрезмерного износа или полной выработки ресурса.

Когда следует менять шкив коленчатого вала?

Шкив коленчатого вала рассчитан на длительный срок службы двигателя. Однако из-за износа, высоких температур, воздействия охлаждающей жидкости или моторного масла (из-за утечек) резиновое кольцо может быть повреждено. А именно оно работает как гаситель вибрации, который скрепляет внутреннюю часть с внешней частью шкива. Если вы заметили, что масло или охлаждающая жидкость попали на шкив коленчатого вала, его следует тотчас заменить, пока он не вышел из строя. Если автомобиль начинает трясти и вы подозреваете, что шкив коленчатого вала может быть поврежден, рекомендуется более внимательно осмотреть его и заменить при первых признаках повреждения. Последствия износа шкива могут быть действительно серьезными. Весьма вероятно, что сломанный гаситель вибраций может повредить другие части двигателя и даже привести к катастрофическому отказу двигателя, ремонт которого обходится чрезвычайно дорого.

Лучший способ осмотреть демпферный шкив коленчатого вала – снять его. Именно снять, потому что шкив коленчатого вала нельзя просто осмотреть с одной стороны, как может показаться большинству, его физически необходимо демонтировать с двигателя, чтобы можно было проверить обе стороны на износ и повреждения. Ведь визуальный осмотр стоящего на своем месте шкива позволяет проверить только внешнюю поверхность детали, оставляя без внимания тыльную, что чревато неправильным диагнозом.

Если шкив уже снят с двигателя, в долгосрочной перспективе дешевле заменить его на случай, если с ним что-то не так.

Как понять, что демпферный шкив пришел в негодность?

Существует несколько наиболее распространенных симптомов неисправности:

- Вибрация двигателя: при выходе из строя демпферного шкива он перестанет поглощать вибрации коленчатого вала, которые пере-

даются вспомогательным устройствам двигателя. Вибрация будет усиливаться по мере приближения оборотов к резонансной частоте двигателя. Вибрации такого типа вредны для агрегатов, коленчатого вала и других компонентов двигателя.

- Проблемы с холостым ходом: шкив коленчатого вала подвергается высокой нагрузке при работе двигателя на холостом ходу. Неисправный шкив коленчатого вала может привести к нарушению работы двигателя на холостом ходу. Если вы заметили, что двигатель работает на холостом ходу неравномерно, но вы не чувствуете пропусков зажигания или проблем со сгоранием, вам, вероятно, следует проверить шкив коленчатого вала.

- На приборной панели горит аварийная сигнализация аккумуляторной батареи: когда резина или изолирующий состав разрушаются – шкив коленчатого вала перестает корректно выполнять свои функции. Внутренняя часть шкива может вообще отделиться от внешней – той, которая соприкасается с приводным ремнем. Когда приводной



ремень перестанет вращаться, все навесные агрегаты перестанут работать. Генератор переменного тока, который часто приводится в действие приводным ремнем, перестанет вращаться и не сможет заряжать аккумулятор, что приведет к включению соответствующей аварийной сигнализации на комбинации приборов.

- Жесткое рулевое колесо: автомобили с гидравлическим усилителем рулевого управления оснащены насосом гидроусилителя рулевого управления, приводимым в действие приводным ремнем. Если шкив коленчатого вала поврежден, приводной ремень перестанет вращаться, что приведет к остановке работы насоса гидроусилителя рулевого управления. Без помощи насоса гидроусилителя рулевого управления автомобиль будет трудно поворачивать влево и вправо.

- Неисправность компрессора системы вентиляции и кондиционирования воздуха: компрессор кондиционера также приводится в действие от приводного ремня и может перестать работать при возникновении проблем с демпферным шкивом коленчатого вала.

- Поломка натяжителя приводного ремня: неисправный демпферный шкив коленчатого вала не сможет должным образом поглощать вибрации. Эта вибрация будет передаваться на приводной ремень и остальную систему вспомогательного оборудования двигателя. Натяжитель ремня может перемещаться чрезмерно, пытаясь сохранить натяжение ремня постоянным, но во многих случаях это не удается, что, в свою очередь, приводит к провисанию приводного ремня, повреждая его и, в конечном счете, приводя к проскальзыванию ремня на шкивах.

- Повреждение коробки передач или двигателя. Если двигатель долгое время работал с неисправным шкивом коленчатого вала, вибрация может повредить трансмиссию, а в некоторых случаях она



также может повредить внутренние детали двигателя, такие как, например, подшипники коленчатого вала. Вибрации также могут повредить подшипники, вал и шестерни коробки передач, замена которых требует снятия коробки передач с автомобиля для ремонта.

- Повреждение кромки приводного ремня: неисправный шкив коленчатого вала может привести к смещению приводного ремня, что, в свою очередь, повредит кромки приводного ремня. Это также может привести к повреждению роликов и неметаллических шкивов.

- Визжащие звуки: в некоторых крайних случаях вы можете услышать визг, скрежет или «поскуливания», характерные для неисправных приводных ремней. Эти шумы также могут быть вызваны несомным и плохо натянутым приводным ремнем. Неисправный шкив коленчатого вала может вызывать те же шумы, что и смещение приводного ремня из-за потери натяжения.

Каковы наиболее частые причины выхода из строя демпферного шкива?

- Процессы естественного старения приводят к затвердеванию резины, следствием чего становятся растрескивание и невозможность выполнять свою функцию должным образом.

- Сильные перегревы приводят к деформации демпфирующего слоя.

- Загрязнения, наиболее опасны ГСМ, которые крайне негативно влияют на состояние резины, вплоть до ее полного разрушения.

- Использование одномассового маховика там, где изначально был предусмотрен маховик с двумя массами, приводит к перегрузке демпферного шкива и повреждению резины.

- Несоответствие запчасти стандартам OE и производственный брак.

- Неправильная установка – самая частая причина повреждения демпферного шкива коленчатого вала.



Нужно ли использовать новый крепеж при замене демпферного шкива?

В зависимости от области применения для крепления демпферного шкива к коленчатому валу могут использоваться специальные болты. Во время выполнения работ по замене или после демонтажа шкива для визуального осмотра эти болты необходимо обязательно заменить. Дело в том, что во время установки болты деформируются, а затем расширяются и сжимаются под огромным давлением работающего двигателя. Сочетание этой уникальной природы и того, что они изготовлены из высокопрочной стали, означает, что они способны значительно превосходить стандартные механические болты, которые просто не выдерживают подобных нагрузок.

Однако из-за этого при замене шкива болты должны быть заменены – происходящие деформации не допускают повторного крепления этих болтов к двигателю во избежание преждевременного износа шкива коленчатого вала или даже среза болтов.

Также очень важно для правильной фиксации болтов применять регламентированный производителем крутящий момент.

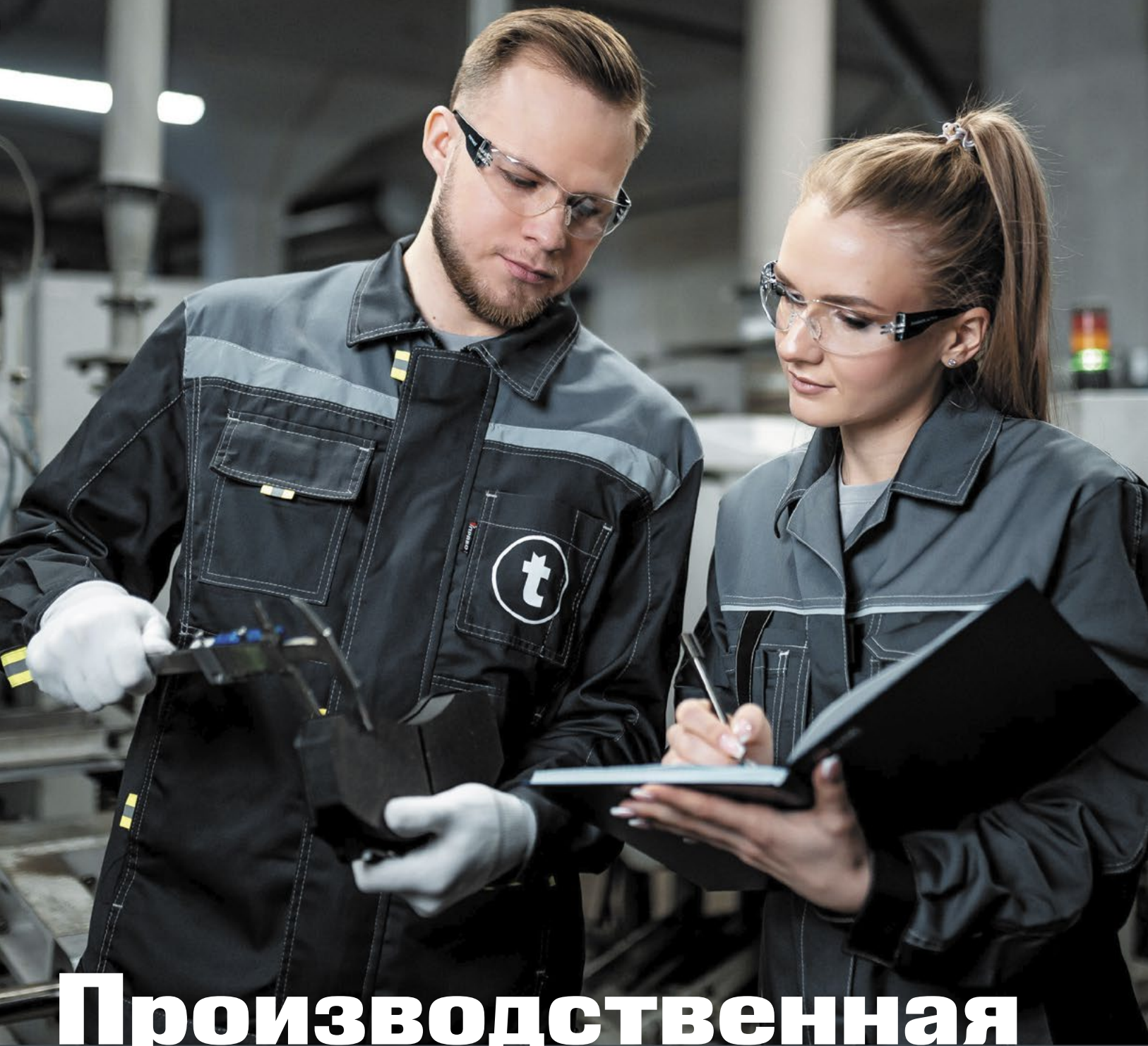
Какой ассортимент демпферных шкивов коленчатого вала предлагает компания Febest?

Компания Febest предлагает самую актуальную и современную линейку шкивов коленчатого вала на вторичном рынке. Ассортимент насчитывает десятки позиций наиболее востребованных вариантов применений: от сплошных шкивов для старых двигателей до демпферных для современных моторов.

Используя свой обширный опыт в области производства резинометаллических изделий, Febest может обеспечить идеальное сцепление резины с металлом и оптимальную прочность резиновых компонентов, используемых в демпферных шкивах, тем самым гарантируя наилучшее качество на вторичном рынке. Более того, технологии, используемые в шкивах коленчатого вала Febest, совершенствовались годами благодаря собственным исследованиям специалистов компании в области гашения вибрации. Можно с полной уверенностью сказать, что сегодня они базируются на самых передовых методах снижения вибрации.

Таким образом, покупая шкив коленчатого вала Febest, вы не только покупаете комплект, который на 100% соответствует назначению, стандартам OE или выше, но и приобретаете огромный опыт, который дает Febest в продажах, маркетинге, техническом обслуживании и гарантии. ■





Производственная синергия

Флагманские тенденции современного автомобилестроения требуют от профессионального сообщества новых технологических методов и новых подходов к производственной кооперации. В этой связи один из самых удачных примеров, полностью отвечающий передовым трендам отрасли – Международная промышленная группа Темас, объединившая крупнейшие российские компании в области производства автокомпонентов.

Путь, длиною в век

Темас далеко не новичок на рынке. Это группа с богатейшей историей, с честью прошедшая сквозь множество индустриальных вызовов минувшего XX века. Ее первый завод был основан еще в 1917 г. в Чехии и вот уже более 100 лет верен своей специализации, занимаясь выпуском уплотнительных материалов. Сегодня его высококлассная продукция пользуется повышенным спросом не только в автопроме, но и в металлургии, энергетике, нефтехимии и химической промышленности, способствуя укреплению статуса группы, как надежного поставщика материалов безукоризненного качества.

100 лет – огромный путь, путь длиною в век, за который происходит множество событий. Из одного небольшого завода Темас разрослась до, как уже было отмечено, международной промышленной группы со сложившейся самобытной производственной культурой, объединив несколько предприятий в 5 странах мира и 6 часовых поясах. Она стала стратегическим партнером глобальных корпораций, чья продукция используется в автомобилестроении, в космосе, на военных и стратегических объектах и даже на дне Северного Ледовитого океана.

И именно это колоссальное индустриальное наследие, питающее силы Группы, стало для нее крепкой основой дальнейшего роста и развития. Сегодня холдинг занимает лидирующие позиции в разработке инновационной фрикционной и прокладочной продукции, освоении наукоемких технологий компонентов теплообмена, изделий из пластика и поражает масштабом охвата рынка. Так давайте же поближе познакомимся с основными участниками Temac Industrial Group, имеющими самое непосредственное отношение к автомобилестроению.

ФРИТЕКС

ФРИТЕКС или как он назывался прежде – Завод асбесто-технических изделий (Завод АТИ) был основан в 1932 году и построен по проекту американской компании-поставщика заводов Ford в США. Предприятие стало одним из первых поставщиков Горьковского автозавода и снабжало своей продукцией все моторные и автомобильные заводы Советского Союза.

Практически каждый год в летопись завода вписывались все новые и новые эпохальные страницы. А само название – «Завод АТИ», стало, фактически легендарным. И это вполне заслуженно. Перечислить все достижения компании – нереально, у нас не хватит и десятка страниц даже для краткого их упоминания. Но все-таки стоит особо отметить, что как только в начале 1990 г. решение ЕЭК ООН запретило использование асбестового сырья, уже сменивший свое название «ФРИТЕКС» оперативно разработал отвечающую новым требованиям рецептуру и приступил к изготовлению колодок дисковых тормозов из не содержащего асбест материала.

Сегодня «ФРИТЕКС» – крупный производитель качественных полимерных композиционных и уплотнительных материалов и изделий. Завод фокусирует свою деятельность на выпуске продукции первичной комплектации, которая поставляется и на отечественные, и на зарубежные конвейеры.

Его каталог содержит более 1000 наименований запчастей для легковых автомобилей, грузовиков, сельхозтехники, метрополитена, железнодорожного транспорта и проч. Такое обширное предложение для настолько разных сфер применения сформировано благодаря превосходному оснащению предприятия современным высокотехнологичным оборудованием, инженерно-техническим центром и испытательной лабораторией, включенной в реестр Евразийского экономического союза.

Несколько слов стоит сказать об одной из важнейших товарных линеек – теплозащитных экранах. Как известно, их установка – довольно активно используемый способ защиты деталей подкапотного пространства и пола кузова автомобиля от влияния экстремальных температур и внешних механических воздействий.

Для того чтобы эта защита была максимальной «ФРИТЕКС» применяет в производстве экранов прецизионный прокат из стали и алюминиевых сплавов в сочетании с передовыми технологическими процессами холодной штамповки и механической сборки.

Такой подход позволяет говорить о закономерных конкурентных преимуществах теплозащитных экранов, разработанных на «ФРИТЕКСЕ», в сравнении с аналогами. Они заключаются в применении улучшенной конструкции и специальной структуры материала, которые обеспечивают эффективную термическую изоляцию, механическую прочность, шумопоглощающие свойства, надежность и легкий вес.



На сегодняшний день в арсенале предприятия имеется прессовое оборудование с усилием до 800 тонн. Его использование вместе с инновационным подходом и многолетним опытом производства, позволяет выполнять самые нестандартные заказы, предлагая клиентам индивидуальные комплексные решения.

Урал АТИ

Мощный характер «Урал АТИ» начал коваться в суровые дни Великой Отечественной Войны в городе Асбест, куда были эвакуированы Ленинградский асбестовый завод, Егорьевский завод «Тормозная лента», частично Ярославский асбестовый завод, Ленинградская слюдяная фабрика. В считанные месяцы на предприятии было смонтировано оборудование и освоен выпуск всей номенклатуры эвакуированных заводов.

С течением времени «Уральский завод авто-текстильных изделий» многократно упрочил свои позиции на рынке. Широта современного ассортимента поражает воображение. Уже в начале 2000-х гг. по данным Российской Асбестовой Ассоциации «Фритум» предприятие вышло на второе место по производству и реализации продукции в отрасли. Ассортимент только новой на тот момент и обновленной продукции насчитывал 82 наименования, что составляло 10% от общей номенклатуры.

Но завод не останавливался в развитии, усиленно шел процесс модернизации производства, введение в строй новых участков и цехов. Этот процесс, конечно же, дал закономерный результат. «УралАТИ» не теряет актуальности, оставаясь современным стабильным предприятием, которое выпускает тормозные, фрикционные и уплотнительные материалы. Вот только очень обобщенный перечень продукции:

- изделия фрикционные (тормозные накладки, колодки, накладки фрикционные для дисков сцепления);
- ленты тормозные, теплоизоляционные и транспортерные;
- набивки сальниковые (асбестовые, безасбестовые);
- паронит, листовые прокладочные материалы и изделия из них (прокладки, ремкомплекты);
- теплоизоляционные материалы (ткани и полотна, шнуры, упрочненная пряжа и ровница, волокна);

- упаковка из полипропиленовой ткани (мешки, рукава и мягкие контейнеры).

У завода есть собственная испытательная база, где оперативно проводятся доработки и улучшения различных видов продукции, а так же собираются точные данные по техническим характеристикам продукции, позволяющие предоставлять покупателям объективную информацию о товаре. Кроме того, современное оборудование испытательной лаборатории используется для неустанный контроля качества поступающего сырья и готовой продукции.

Не остается в стороне и экологическая безопасность. На предприятии разработаны и внедрены система экологического менеджмента и система менеджмента качества. Получены сертификаты на соответствие требованиям международной системы ISO 9001:2015, IATF 16949:2016.

ВАТИ АВТО

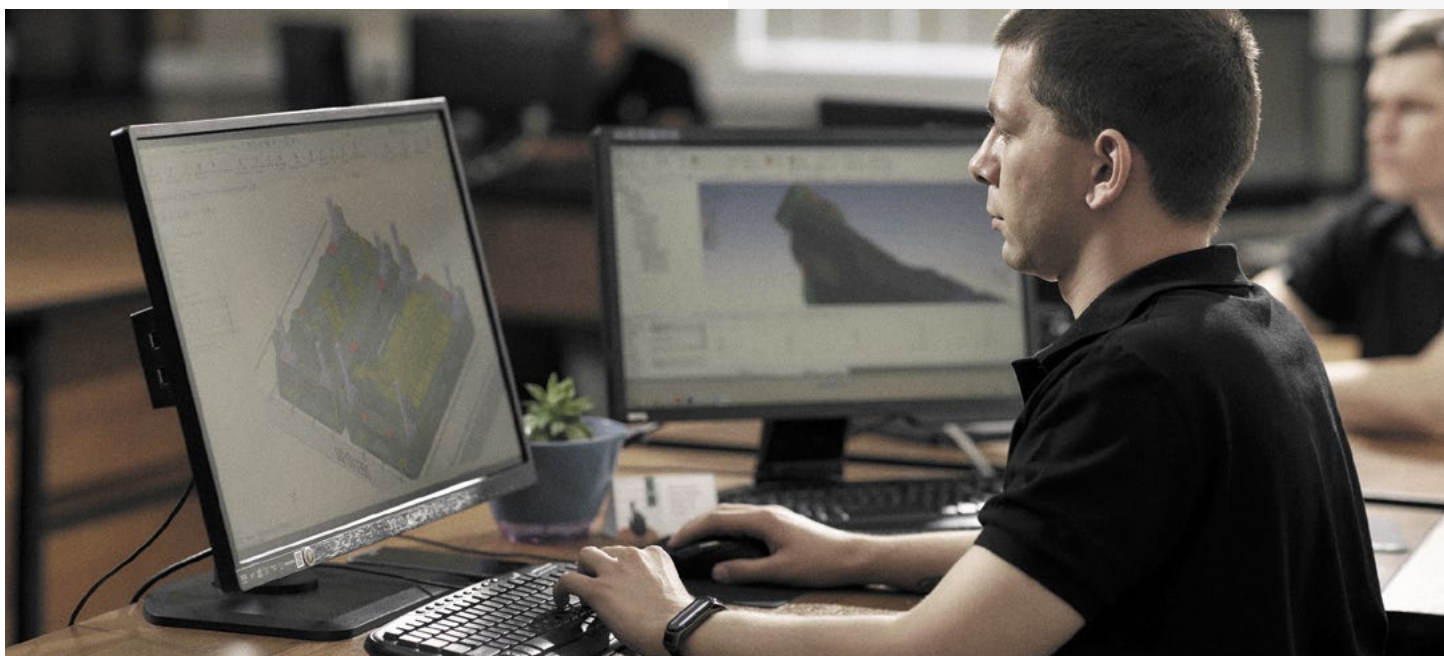
«ВАТИ-АВТО» – довольно уникальное предприятие. Его уникальность заключается в том, что оно одно из немногих в отрасли по изготовлению прокладочных материалов изделий из них, имеет в своем арсенале полную технологическую цепочку, начиная с изготовления осанстки, и заканчивая выпуском готовой продукции. При этом всесторонний контроль над производственными циклами позволяет гарантировать потребителю высочайшее качество выпускаемых изделий.

А их, надо сказать, немало. Это:

- Листовые прокладочные материалы
- Текстильные материалы,
- Фрикционные изделия,
- Фланцевые прокладки,
- Автомобильные прокладки,
- Ремонтные наборы и комплекты,
- Спирально-навитые прокладки,
- Колодки дискового тормоза,
- Колодки барабанного тормоза,
- Изделия из пластика.

Все эти изделия полностью отвечают требованиям заказчиков и экологическим нормам.





ЗТМ

ЗТМ – одно из самых молодых предприятий в Temac Industrial Group. Оно было основано в 2007 г. и ориентировано главным образом на выпуск тормозных колодок и механизмов для легковых и грузовых автомобилей.

В списке его продукции: тормозные колодки, барабаны и диски, ремонтные комплекты тормозных колодок, тормозные накладки, дисковые колодки, энергоаккумуляторы, регуляторы зазора тормозов, рессоры.

Приоритеты и ответственность

Как несложно понять из описанного выше, предприятия Temac Industrial Group сформировали мощнейшую структуру, концентрирующуюся на развитии современных направлений производства автокомпонентов, обеспечение экологической безопасности и снижение негативного воздействия на окружающую среду.

В ассортименте холдинга комплектующие для легкового, грузового и железнодорожного транспорта. Причем Temac однозначно признан №1 в Европе по производству тормозных колодок для нужд железнодорожного транспорта.

Благодаря компетенциям, опыту и высокой производственной ответственности предприятий Группы, Temac Industrial Group является аккредитованным поставщиком на отечественные и зарубежные конвейера. Среди его OEM клиентов: VG group, Skoda, КАМАЗ, АвтоВАЗ, Scania, Volvo и др.

В последние годы для них был разработан целый ряд передовых, инновационных решений. Например, для локализации новой кабины автомобилей КАМАЗ линейки пятого поколения K5, поставляются пластиковые детали интерьера и экстерьера. Кроме того, получено одобрение на поставку тормозной колодки дискового тормоза для грузовиков КАМАЗ по программе импортозамещения.

Или другой пример. Temac Industrial Group освоил производство уплотнительных прокладок по технологии MLS (Multilayer Steel) – был открыт производственный участок, позволяющий выпускать до 5 млн. металлических уплотнительных прокладок в год. Данная технология уникальна и не имеет аналогов в России. Изготовленные по этой технологии прокладки отличаются ресурсом работы до 1,5 млн. км пробега автомобиля.

А еще в арсенале заводов Temac Industrial Group технология вакуумной пайки. Она позволяет получить пластинчатые теплообменники с отличными тепловыми характеристиками и стойкостью к любым климатическим условиям. Диапазон тепловой мощности теплообменников от 10 до 80 кВт.

В авангарде Группы

Все это было бы невозможно, без входящей в состав холдинга российской инжиниринговой компании Temac Engineering. С 2008 г. она отвечает за эффективную реализацию проектов по конструированию, разработке и внедрению: автомобильных компонентов для мировых автопроизводителей, процессов производства и т. д. При этом, содействуя научно-техническому прогрессу в отрасли, специалисты компании ни на секунду не забывают об интересах устойчивого развития общества, поэтому уделяют особое внимание снижению воздействия на экологию.

Temac Engineering строит свою деятельность на принципах индивидуального подхода к каждому заказчику. Тем самым гарантируется своевременное выполнение заказа, полная техническая поддержка, регулярная отчетность по каждому реализованному этапу проекта и конфиденциальность.

Специалисты компании при проектировании для создания конструкторской документации используют САД системы. При этом процесс разработки происходит в полном соответствии с самыми свежими международными автомобильными стандартами. Выполняется изготовление прототипов и выпуск мелких серий, а так же оснастки для массового производства: штампы, пресс-формы, литьевые формы, контрольные калибры. Возможно даже применение реверс-инжиниринга автокомпонентов, посредством создания 3D-моделей по оригинальному образцу.

Ну а чтобы обеспечить комплексное решение поставленной задачи разрабатываются и технологические процессы: штамповки, механической обработки, инъекционного литья, термообработки. Естественно по ним готовится исчерпывающий комплект сопроводительной технологической документации.

Необходимо особо выделить то, что команда Temac Engineering состоит из профессионалов с многолетним опытом и молодых перспективных специалистов, которые сообща разрабатывают инженерные решения, применяя процедуры и методы проектирования по стандартам Европейских и Азиатских автомобильных концернов. Нет никакого сомнения – в руках именно этих людей, стоящих в авангарде Temac Industrial Group, индустриальное будущее не только холдинга, но и всей отрасли в целом. И видя результаты их упорного, буквально виртуозного труда за это будущее можно не беспокоиться. Свято чтя славное наследие минувших поколений, руководствуясь принципами высокотехнологичной современности, они уверенно строят инновационное будущее. ■

Автомобильные масла: защищаемся от подделок

Антон Пилот

Масла подделывают. Довольно активно. Моторные, трансмиссионные и все прочие. Это, пожалуй, наиболее сильно страдающий от контрафакта сегмент автотоваров. К сожалению, ни автовладельцы, ни представители профессионального сообщества напрямую влиять на ситуацию не могут и потому вынуждены противостоять проблеме самостоятельно. А чтобы их противостояние стало эффективнее, расскажем о том, какие способы лучше всего помогают выявлять фейковые лубриканты.



В общем-то, нет ничего удивительного в том, что именно технические жидкости, и особенно моторные масла, заслужили такую популярность у мошенников. Подделка канистры, этикетки и даже QR-кода, ведущего на какой-нибудь сомнительный сайт «удостоверения подлинности», при современных технологических возможностях, при текущем уровне доступности высококачественной полиграфии не вызывает никакого труда. Причем стоимость их изготовления вполне умеренная.

А вот получаемый профит – очень высокий. Ведь моторные масла – это, по сути, расходник номер один. Менять их надо регулярно, и интервал замены совсем невелик. Причем емкость рынка моторных масел уверенно растет из года в год, невзирая на экономические и политические кризисы. Так, согласно данным исследования маркетингового агентства ROIF Expert, в 2021 году стоимостный объем российского рынка моторных масел увеличился на 26 миллиардов рублей. Огромная цифра, не правда ли?

Но в отличие, например, от фильтров, которые также необходимы при регламентном техобслуживании, лубриканты, во-первых, дороже и, значит, прибыльнее. Во-вторых, производство фейка на порядок проще и дешевле – достаточно просто залить в канистру некую жидкость, отдаленно напоминающую моторное масло, и, считай, дело в шляпе.

Вероятность того, что кто-то будет разбираться постфактум, чрезвычайно низка. Да и доказать что-либо крайне сложно. К тому же логистика, как правило, настолько витиевата, что распутать клубок перепродаж и выйти на первоисточник у пострадавшего вряд ли получится. И еще большой вопрос, станет ли он в принципе искать «концы», если понесенный ущерб, на первый взгляд, не слишком критичен (но надо понимать, что негативные последствия непременно дадут о себе знать).

Всем этим и пользуются нечестные на руку дельцы, клепающие поддельные масла многотысячными партиями.

Это должен знать каждый

К сожалению, далеко не все автомобилисты задумываются о качестве и оригинальности компонентов смазки, полагая, что любой продукт может справиться со своими задачами. Это в корне неверное мнение. Оно радикально ошибочно и, более того, очень опасно для автомобиля.

Если прежде основная задача моторного масла состояла исключительно

в уменьшении трения между деталями двигателя, то теперь его функции заметно расширились. Современное моторное масло делает гораздо больше. Оно:

- защищает от коррозии;
- уменьшает износ двигателя;
- охлаждает рабочие узлы;
- очищает поверхности от сажи и прочих загрязнений.

Для этого в состав моторного масла вводят разнообразные присадки, доля которых может составлять до 30% всего объема масла (остальное – высококачественная базовая основа). Все началось почти 100 лет назад – на рубеже 30-х гг. прошлого века появились первые моющие присадки. Их использовали (и до сих пор используют) для очистки и нейтрализации масляных загрязнений, которые обычно вызывают отложения (масляный шлам) на жизненно важных компонентах двигателя. Типичными моющими средствами являются сульфонаты магния.

История не сохранила имя новатора. Единственное дошедшее до нас официально подтвержденное свидетельство – выпуск компанией Chevron под брендом Oronite в 1935 году первой моющей присадки на основе фосфонатов. Его-то и берут в качестве отправной точки многие современные исследователи, хотя, кто и когда по-настоящему был первым, повторимся, так и остается неизвестным. И вряд ли мы теперь когда-нибудь это узнаем.

Но, как бы там ни было, за этим анонимным первопроходцем и «Шевроном» последовали другие. В итоге на сегодняшний день разнообразие и функциональность присадок достигли огромных масштабов. Благодаря им формируется необходимая защита от коррозии, замедляется деградация базового масла, модифицируются вязкость и трение, сокращаются износ и образование задиров, гасится пенообразование и т.д. Собственно, именно присадками сейчас и определяются технологические характеристики моторных масел, поэтому качество присадок должно быть безупречным.

А вот этого-то как раз фальсификаторы обеспечить не в состоянии – подделки оригинальных смазочных материалов никогда не смогут похвастаться достойным качеством, поскольку при их изготовлении априори не используются высокотехнологичные методы производства и компоненты. Обычно сырьем для контрафакта служат промышленное масло, веретенка или автол, иногда смазочные материалы для сельскохозяйственной техни-





ки... О какой функциональности тут вообще может идти речь?

Как следствие, применение подобных продуктов приводит к стремительному росту износа трущихся поверхностей и всего двигателя в целом. Но автовладелец заметит это не сразу. Что и опасно. Пройдет какое-то время, прежде чем повреждения достигнут критических размеров. Вот наиболее типичные симптомы:

- громкий шум при запущенном двигателе – подделки быстро теряют свою плотность и недостаточно хорошо смазывают детали, они начинают тереться друг о друга;
- трудности при запуске двигателя в холодное время года;
- износ, нагар и отложения на деталях из-за низкой эффективности антикоррозионных присадок.

Если вовремя не обратить внимания на эти признаки и не заменить поддельное моторное масло, автомобиль выйдет из строя через 20–30 тыс. км пробега. Поэтому вывод очевиден: любой, кто так или иначе связан с автомобильной техникой, должен знать как и уметь проверить моторное масло.

Классические способы проверки

Самостоятельно провести точный анализ моторного масла невозможно, для этого необходимы специальные лабораторные приборы соответствующего уровня точности измерений. Но классические способы проверки позволяют очень быстро выявить наиболее грубые подделки.

1. Цвет и запах

Производители смазочных материалов не имеют единого стандарта в отношении цвета моторных масел. Продукт может иметь оттенок от светло-коричневого до темно-миндального, в зависимости от добавляемых присадок и базовой основы. Например, лубрикант на основе графита может быть почти черным. Производители также добавляют в блендинг различные пигменты для индивидуальной идентификации.

Чтобы определить подлинность моторного масла, сравните цвет выбранного образца и оригинала. Настоящее моторное масло имеет чистый цвет от охристого до коричневого без дополнительных включений, без примесей, взвешенных твердых частиц и осадков, а также обладает хо-

рошей текучестью при встряхивании. Часто возможен янтарно-желтый оттенок. Оно обязательно прозрачно! Это свидетельствует о качестве продукта.

Если моторное масло темное, в нем присутствуют определенные взвешенные вещества или осадок на дне канистры – это указывает на сомнительное происхождение моторного масла.

Кроме того, обязательно понюхайте масло. Оно может иметь слабый аромат, но не резкий запах, которым характеризуется контрафакт.

2. Этикетка и ее внешний вид

Для борьбы с подделками производители моторных масел часто меняют дизайн упаковки и этикетки. Поэтому всегда проверяйте на официальных сайтах, как они должны выглядеть. Впрочем, на складах могут иметься запасы канистр и со старым дизайном, их не стоит бояться – главное, чтобы дата выпуска не противоречила дизайну: банки со старой этикеткой должны быть изготовлены в соответствующий период времени.

Много подделок может иметь очень примитивную наклейку, на которой часто отсутствует даже самая элементарная информация о продукте и производителе. Среди обязательных сведений всегда:

- индекс вязкости в соответствии со стандартом SAE; указан под маркой моторного масла с цифрой и буквой, двузначным числом. Если это всесезонный продукт (или зимний), на нем написана буква W. Например, 5W-40. При допустимом использовании моторного масла только в теплое время года буква W на этикетке не будет обозначена. Большинство производителей выпускают смазочные материалы различной вязкости;
- информация о типе двигателя (бензиновый, дизельный);
- дата изготовления и срок годности;
- описание технологических особенностей смазки;
- данные о сырьевой составляющей моторного масла (минеральное, полусинтетическое, синтетическое); указаны, как правило, на лицевой стороне этикетки;
- спецификация, обычно аббревиатурами API и ACEA; нередко спецификация OEM;
- список производителей ДВС, которые разрешают использование конкретного масла;
- тип транспорта, для которого предназначена смазка;



• номер телефона службы поддержки клиентов и прочие контактные данные.

Кроме того, на этикетке не должно быть орфографических ошибок.

3. Защитные коды

Большинство смазочных материалов в розничной таре, которые доставляются в магазины и автомастерские, маркируются дополнительными символами безопасности. Это могут быть матрица данных, QR-код, водяной знак, голограмма и т.д.

Мошенники также могут использовать подобные элементы, они даже создают фейковые сайты, на которые попадают покупатели после сканирования кодов или ввода фальшивых ссылок. Поэтому при малейшем подозрении на подделку тотчас связывайтесь с производителем напрямую – только через официальный портал или клиентский кол-центр.

4. Зависимость цены от качества

«Не гонялся бы ты, поп...». Эта присказка актуальна и поныне – ни в коем случае не покупайте дешевое моторное масло. Если продукт продается по цене ниже рыночной, это должно вас насторожить. Скорее всего, моторное масло, цена которого более чем на 10% ниже, является подделкой. Вы также можете проверить среднюю стоимость продукта на официальном сайте производителя.

Качественный бренд никогда не будет продаваться по смешной цене. Гоняясь за экономией средств, автовладелец рискует своим автомобилем. Если двигатель выйдет из строя, затраты на его ремонт будут гораздо больше.

Прикладные способы проверки

Наряду с классическими способами проверки существуют еще и прикладные.

1. С помощью магнита. Качество моторного масла можно проверить обыкновенным магнитом. Масла потребуется немного, около 40 граммов. Вам нужно положить в него маленький магнит и оставить на некоторое время. Все ферромагнитные частицы, содержащиеся в моторном масле, прилипнут к магниту. Это можно увидеть и почувствовать, прикоснувшись к нему. При высоком содержании частиц железа необходимо заменить моторное масло на более качественное.

2. Со стеклянными пластинами. Для определения механических примесей в моторном масле можно использовать две стеклянные пластины. На одну из них капают 2–3 капли масла, вторую кладут сверху и неспешно растирают. Если слышны скрип и хруст, это означает, что в масле есть механические примеси, – скорее всего, это подделка.

Некоторые особенно чуткие умельцы, пытаясь обнаружить твердые включения, растирают моторное масло между пальцами. В принципе, так тоже можно, но хотите ли вы пачкать руки? Да и достаточно ли чувствительны ваши пальцы? Стеклянные (именно стеклянные – не металлические, не пластиковые и т.д.) пластины благодаря своей твердости тем и хороши, что позволяют обнаружить даже самые мельчайшие включения.

3. С бумагой. Возьмите лист бумаги, наклоните его под углом 30–45° и капните две-три капли жидкости. Часть масла впитается, другая потечет по листу. Внимательно изучите оставшиеся следы.

Они не должны быть очень густыми или темными, как деготь (мы об этом уже говорили). На них не должно быть черных точек, которые являются механическими включениями. Стекающая капля должна быть однородной, оставляя за собой практически незаметную линию.

Если моторное масло темного цвета, но в то же время жидкое и чистое, то его можно залить в двигатель. Каждый смазочный продукт, попадая в моторный отсек, через некоторое время темнеет, с этим ничего не поделаешь.

4. С помощью воронки. Возьмите для тестирования новое масло и масло из картера. Пропустите одну и другую жидкость через сухую воронку. Учитывайте время, необходимое для слива каждого моторного масла. Образец, который стекает быстрее, менее вязкий. Эта информация может дать хорошую почву для размышления.

5. Дать маслу отстояться. Для оценки нового моторного масла можно провести тест на небольшом количестве жидкости. Налейте около 100 граммов масла в стакан и оставьте на несколько часов. Если вы купили подделку, то со временем она начнет расслаиваться на фракции. Тяжелые

опустятся на дно, легкие останутся наверху. Такие смазочные материалы не должны использоваться в двигателе. В свою очередь, однородность структуры – очевидное свидетельство качества моторного масла.

6. Замораживание масла. Еще один хороший способ проверить качество моторного масла в домашних условиях. Способ в буквальном смысле бытовой. Просто заморозьте небольшое количество масла в морозильной камере. Такой тест покажет, как ведет себя продукт при низких температурах. Дешевые поддельные моторные масла обычно не проходят этот экзамен.

7. Нагревание. Для всепогодных смазочных материалов фактическим испытанием является нагрев на электрической плите или в духовке при температуре 100 градусов. Опыт показывает, как быстро может выгорать моторное масло и разделяется ли оно на компоненты при высоких температурах.

8. Взвешивание. Как показывает практика, вес поддельного масла всегда отличается от настоящего. Эту удивительную особенность надо использовать себе во благо. Взвесьте канистру подозрительного продукта и на официальном сайте производителя проверьте, сколько должно весить настоящее масло (такая информация обязательно есть на порталах добросовестных брендов). Любые расхождения (чаще всего – в большую сторону; подделки обычно тяжелее) – свидетельство контрафакта.

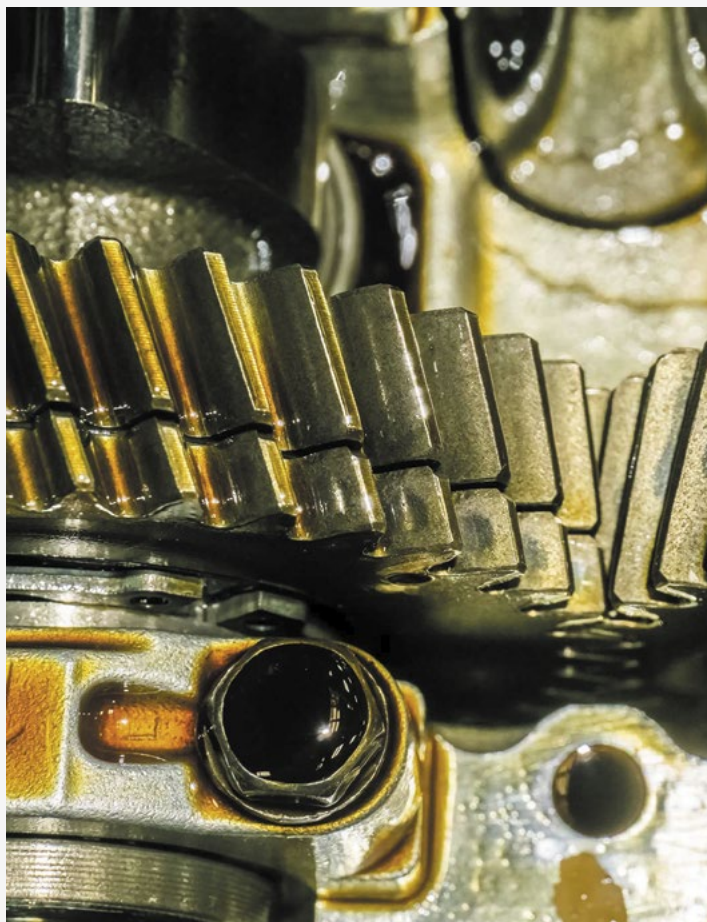
Рыночная ситуация

Проверка моторного масла на подлинность и качество приобретает особую актуальность в нынешнее непростое время. Крупнейшие иностранные бренды официально ушли с рынка (но дистрибьюторы еще распродают остатки; по оценкам экспертов, складских запасов хватит до начала следующего года), их место занимает продукция малоизвестных и ранее не очень популярных марок (часто низкосортная), да, откровенный контрафакт, переживающий буквально второе рождение благодаря легализации параллельного импорта и отсутствию контроля правообладателей.

В этой ситуации многие российские автовладельцы и СТО начали постепенно переключаться на российских производителей. Однако те с трудом справляются с увеличивающимся спросом из-за сокращения производства, вызванного потерей давно налаженных каналов поставок компонентов. Главным образом, пакетов присадок, львиная доля которых (по разным оценкам – до 90%) сконцентрирована в руках лишь четырех транснациональных гигантов: Lubrizol, Infineum, Chevron Oronite и Afton.

Эти корпорации также покинули российский рынок и прекратили поставки сырья. Найдут ли российские бренды альтернативу им? Скорее всего – да. Поиски идут энергично, и первые контракты уже заключены. Но надо понимать, что эта альтернатива подойдет отнюдь не для всех продуктов. Большинство компаний, изготавливающих присадки и расположенных в странах, либо ограниченно, либо совсем не поддерживающих санкции против России (Китай, Индия, ОАЭ и проч.), к сожалению, не владеют передовыми технологиями, лежащими в основе самых свежих редакций спецификаций моторных масел автопроизводителей и глобальных сертифицирующих органов (API, ACEA и проч.). Поэтому данная ниша долгое время останется незаполненной.

Конечно же, проблема не будет иметь массового характера и затронет не более 10–15% отечественного парка автотранспорта. К тому же с течением времени она будет нивелирована за счет расширения доступности технологий. Но в данный момент в сегменте наиболее прогрессивных моторных масел последних спецификаций нас однозначно ждет серьезный дефицит и, как следствие, наиболее мощный приток контрафакта. Так что основное внимание и меры противодействия подделкам должны быть сосредоточены именно здесь. ■





Как не ошибиться при выборе спецавтоматических жидкостей

Ежегодно премия «Мировые автомобильные компоненты» (МАК) объявляет список лучших производителей отрасли. Команда экспертов и организаторы проводят большую работу, анализируя рынок компонентов, следят за новинками и тенденциями. В течение года проводится колоссальная работа. Составляются анкеты, проводится опрос конечных потребителей, анализируются полученные данные. Мы, основываясь на этих данных, можем смело огласить список тех, кому можно доверять. В этом номере мы собрали топ-лист лучших брендов в номинациях «Бренд года в сегменте ГСМ», «Бренд года в сегменте «Автохимия» и «Специальные жидкости».

«Бренд года в сегменте «Автохимия» **Liqui Moly – 3 награды премии МАК**

Представители этого бренда трижды поднимались на сцену за своим знаком качества. Каждый раз доказывая, что все трудности производителя не проходят мимо ни экспертного взгляда, ни жесткого отбора потребителей. Мы хотим напомнить, что ежегодно на сайте премии МАК <https://maks-m.com> и во время проведения профессиональной отраслевой выставки МИМС идет голосование, по итогам которого определяется «народный» бренд. Именно эту награду в 2016 году получила компания Liqui Moly, собрав максимальное количество голосов.

CoolStream – 3 награды премии МАК

Производитель специальных жидкостей CoolStream неоднократно подтверждал звание лучшего производителя. Так, в 2016 году бренд был признан экспертами в номинации «Бренд года в сегменте «Автохимия». А уже в последующие несколько лет становился абсолютным победителем в номинации «Специальные жидкости».

«Бренд года в сегменте ГСМ» **Mobil – 3 награды премии МАК**

С самой первой премии этот бренд заявил свои права на звание лучшего в своем сегменте. Представители компании Mobil выходили на сцену за своей наградой в 2012 году, тогда они были абсолютными лидерами, по мнению экспертного жюри и потребителя. В 2013 году продукцию бренда высоко оценили конечные потребители, что позволило ему второй раз получить звание лучшего из лучших. А уже год спустя компания вновь стала единственным победителем, получив признание экспертов и конечного потребителя.

Castrol – 1 награда премии МАК

Известный всем бренд Castrol в 2013 году также стал лауреатом премии МАК. Именно в тот год экспертное жюри единодушно проголосовало за победу компании.

«Лукойл» – 1 награда премии МАК

Для этого бренда триумфальным стал 2015 год. Тогда представители компании на официальной церемонии премии МАК получили свою награду, став единственным победителем в номинации. ■



Контрафакт и рынок автозапчастей 2022

Контрафакт – это как счастье для Чука и Гека. Его каждый понимает по-своему. Например, автопроизводители относят к контрафакту оригинал, ввезённый по альтернативным каналам. По потребительским свойствам эти запчасти ничем не отличаются от так называемого «белого оригинала». А вот в цене – отличие существенное. Однако, известное постановление правительства № 506, поставило точку в давнишнем споре брендов и независимых импортёров. Параллельный импорт – это легальный бизнес, и запчасти, ввезённые по параллельным каналам, контрафактом не являются.

Статистика предоставлена Aftermarket-DATA ©. Аналитическое агентство является частью экосистемы ВИН-КОД.РФ | Win-Sto.ru. В общей сложности на площадке работают более 1.500 магазинов запчастей и НСТО. Годовая аудитория портала составляет ~ 4 миллиона уникальных пользователей, из них 9.000 посещают платформу ежедневно (профессиональное сообщество). Aftermarket-DATA © собирает данные из открытых интернет-источников, делает регулярные опросы клиентов, сотрудничает с крупнейшими игроками Рунета, например, с Avito Авто. Полученный материал фильтруется через призму собственной статистики. Таким образом получается релевантный и независимый анализ рынка.

Если же рассматривать именно вопрос подделок, то острота его сильно зависит от товарного сегмента. Сейчас наиболее остро проблема проявляется в моторных маслах. Для того, чтобы фальсифицировать премиальный бренд, достаточно подделать канистру. А внутрь цеховики-самогонщики обычно заливают дешёвую базовую основу, которую автолюбитель на вид вряд ли отличит от оригинального продукта.

Но для широкого ассортимента запасных частей, подвески, тормозных колодок, ремней, проблема контрафакта не столь актуальна. Дело в том, что контрафакт выгодно изготавливать только по сверхликвидным позициям, которые можно продать сразу в большом количестве. Например, 1000 штук бензонасосов одного конкретного артикула. А при довольно разношерстной структуре автопарка, такая потребность есть только для очень ограниченного числа моделей. В первую очередь, для автомобилей LADA.

Но контрафакт мало произвести. Его ещё надо как-то доставить до потребителя. А с учётом развития региональных дистрибуторских сетей, значение таких торговых «хабов», как Южный Порт, Кунцево и Тольяттинский авторынок, существенно снизилось. То есть, нет географической точки, куда можно привезти большую партию азиатской подделки и слить быстро и безопасно.

Правда, в eCom канале доля контрафакта постепенно нарастает. Ведь, в отличие от профессиональных дистрибьюторов, продакт-менеджеры универсальных маркетплейсов пока не сильно разбираются в теме автокомпонентов. Главное, – продавец должен выполнить технические условия онлайн-площадки, и формально следовать требованиям ЗОЗПП. При этом, у маркетплейсов есть концентрация трафика и собственная выстроенная логистика. Поэтому, чтобы не потерять доверие потребителей, онлайн-гиганты будут вынуждены не только адаптировать интерфейсы своих сайтов под специфику запчастей, но и погрузиться предметную область рынка.

Реалистично высказавшись, можно утверждать, что в канале системных дистрибуторов предпосылок для нарастания потока контрафакта нет. Есть определенные проблемы в eCom. Однако, закупщики универсальных маркетплейсов постепенно повышают компетенцию в теме автокомпонентов. Следовательно, проблема и здесь будет локализована.

Что можно посоветовать рядовому автовладельцу, чтобы не попасть на подделку? После кратковременной весенней турбулентности цен, рынок запчастей стабилизировался. Если вы видите популярную позицию, цена которой в рознице на 20% и более дешевле среднего предложения, это должно насторожить вас. Наиболее остро проблема контрафакта наблюдается в высоко оборачиваемых товарных группах с узким ассортиментом, таких как масла,



Эксперт Дмитрий Болховский, основатель платформы для автосервисов Win-Sto.ru, аналитическое агентство Aftermarket-DATA®

лампочки и т.д. Стационарные проверенные магазины и НСТО вряд ли будут рисковать своей репутацией ради краткосрочной выгоды. Если же вы покупаете онлайн, не поленитесь, перейдите на страничку продавца. Явный признак подделки – если в ассортименте продавца всего несколько позиций, а сам магазин зарегистрирован недавно. Ну, и никто не мешает вам попросить сотрудника точки выдачи, автомагазина или НСТО открыть коробку, и продемонстрировать запчасти, которые вы покупаете. Внимание к мелочам – гарантированный способ отличить контрафакт от оригинала.

Удачи на дорогах!



#ЗоркийГлаз

нейро-видео детектор автомобилей



Автоматизация контроля потока клиентов на автомойке и СТО



Распознает 33 марки автомобилей, типы кузова, расшифрует номера



Узнает сотрудников по лицам. Фиксирует активность, начало/окончание работы



Отправит отчёт дня в CRM и на email руководителя. API-интеграция



Простой монтаж. Достаточно одной WEB-камеры



Ищем инфраструктурные проекты для внедрения AI систем нового поколения: распознавание действий сотрудников в контексте оборудования, автомобилей, клиентов

Подробнее: <https://win-sto.ru/master-max-keen-eye>

email: mit@vincodrf.ru



Диагностика двигателя по свечам зажигания

Антон Пилот

В прошлом одними из самых простых элементов технического обслуживания автомобиля были проверка и замена свечей зажигания. Помните? Это было еще до того, как двигатели обросли десятками электронных датчиков и покрылись монолитными плитами, а моторные отсеки наполнились метрами патрубков, шлангов и проводки. Впрочем, и сейчас диагностика по свечам зажигания остается одним из самых эффективных способов поиска истинной причины многих неисправностей. Вот только доставать их стало сложнее. Но ничего, мы ведь мастера и справимся с этим.

Действительно, эффективность диагностики с помощью свечей зажигания сложно переоценить. Ведь, располагаясь в двигателе, они предоставляют точные сведения о том, что происходит в камере сгорания, и о внутреннем состоянии самого мотора.

Но, прежде чем вы начнете проверять свечи зажигания в поисках подозрительных признаков, хочется дать пару важных рекомендаций. Во-первых, всегда обязательно проверяйте все свечи – серьезная проблема, которую ни в коем случае нельзя упускать из виду, может возникнуть только лишь в одном цилиндре. Во-вторых, если свечи указывают на наличие неисправности, связанной с диапазоном их нагрева, или свечи просто изношены, вы можете легко устранить эти проблемы с помощью нового и правильного комплекта свечей. Однако, если диагноз более серьезный и свечи, например, покрыты маслянистыми отложениями из-за изношенного поршневого кольца, новый комплект тут окажется бессилем.

Симптомы

Существует несколько характерных симптомов, указывающих на то, что надо проверить свечи зажигания из-за возникшей проблемы либо с ними, либо с системами двигателя.

Пропуски зажигания

Поскольку свечи зажигания отвечают за воспламенение топлива в камерах сгорания цилиндров, это один из классических симптомов неисправных или некорректно функционирующих свечей. Пропуски зажигания – это когда двигатель работает с перебоями из-за того, что свечи не могут должным образом воспламенить топливовоздушную смесь. Будут отчетливо слышны трескучие звуки, будет ощущаться падение мощности двигателя – особенно во время начала движения, – качество езды заметно ухудшится.

Неисправность свечи/ей зажигания является одной из основных причин, по которой могут возникнуть пропуски зажигания. Среди других можно выделить перебои датчиков, повреждение высоковольтных проводов, контактных групп и проч. Но, в чем бы ни был корень проблемы, автомобиль в любом случае нуждается в оперативном подробном осмотре и ремонте, чтобы не только устранить основную поломку, но и предотвратить дальнейшее повреждение двигателя.

Горячая аварийная сигнализация Check Engine

Как известно, существует огромная масса предпосылок для включения аварийной сигнализации на приборной панели. Целый ряд из них связан со свечами зажигания и собственно двигателем. Например, уже упомянутые пропуски зажигания очень часто воспринимаются блоком управления как неисправность, в результате чего загорается контрольная лампочка двигателя.

Для выполнения компьютерной диагностики необходимо подключить сканер OBD2. Если обнаружится какой-либо код ошибки от P0300 до P0312, это однозначно указывает на то, что в двигателе есть пропуски зажигания. Однако может случиться так, что коды ошибок отсутствуют. И тогда уже придется выкручивать свечи.

Слишком большой расход топлива

Автовладелец совершает больше поездок, чем обычно, на заправочную станцию, но времени за рулем проводит столько же, сколько и всегда? Плохой признак. Пора задуматься о расходе топлива, а главное – почему он увеличивается. Ведь не секрет, что рост расходов означает снижение эффективности.

Одна из причин, по которой эффективность может ухудшиться, заключается в загрязнении свечей зажигания. Это приводит опять же к пропускам зажигания и целому ряду других проблем с двигателем, из-

за которых потребление топлива может повышаться до 30%. О них мы расскажем ниже, но важно понимать, что простая чистка или замена свечей положения дел не поправит.

Кроме того, некорректная работа свечей зажигания, приводящая к снижению топливной экономичности, может быть вызвана слишком большим либо слишком маленьким зазором между электродами. В этом случае следует его проверить и отрегулировать соответствующим образом, восстановив, скажем так, «заводские настройки» свечей.

Ну и третья причина увеличенного расхода горючего – полное исчерпание ресурса свечей зажигания. Тут помогает только их замена.

Нервный холостой ход

Обычно на холостом ходу двигатель автомобиля выдает около 1000 оборотов в минуту. При этом звук мотора достаточно мягкий, практически «мурлыкающий», без резких перепадов и изменений тональности. Но если он вдруг становится грубым, отрывистым, а по кузову начинают идти вибрации, заставляющие машину чуть ли не трястись, значит, с холостым ходом что-то не то.

Что происходит? Когда свеча/и дает «осечку», несгоревшее топливо может быть неправильно идентифицировано датчиком кислорода, регулирующим соотношение воздуха и горючего в топливовоздушной смеси. В итоге смесь обедняется, что вызывает опять же пропуски зажигания. Но только на холостом ходу.

Кстати говоря, переобогащенная смесь тоже довольно опасна. В этом случае несгоревшие частицы топлива будут взрываться в выхлопной системе. Важно немедленно устранить данную неполадку, поскольку она может привести к повреждению каталитического нейтрализатора.



Трудности с запуском двигателя

Машина плохо заводится по утрам? Большинство людей, как правило, списывают это на старый аккумулятор, слишком низкие температуры ночью, повышенную влажность и прочие замысловатые причины. Тем не менее плохие свечи зажигания также могут помешать запустить двигатель «с первого раза», вынуждая водителя долго крутить стартером, рискуя его в какой-то момент спалить.

Все мы прекрасно знаем, что запуск двигателя, особенно остывшего, – непростая работа для самого мотора. Поэтому блок управления добавляет чуть больше топлива, которое элементарно воспламеняется нормальной свечой зажигания. Но для свечей старых это уже тяжело.

К тому же изношенные, неисправные свечи зажигания могут привести к преждевременной разрядке и повреждению аккумуляторной батареи, поскольку при запуске от генератора еще не поступает необходимый для поддержания его заряда ток.

Но самое неприятное то, что автомобиль может вообще не завестись, если свечи зажигания слишком сильно изношены или загрязнены из-за неправильного сгорания. И виноваты в этом загрязнении не свечи. Например, «глючащий» датчик массового расхода воздуха или лямбда-зонд может привести к пропуску зажигания или перегреву двигателя, следствием чего станет загрязнение свечей зажигания сажей.

Медленное ускорение

Мы уже упоминали о проблемах с датчиком кислорода на холостом ходу, и эта проблема может не исчезать, когда водитель все сильнее жмет на педаль газа уже в движении. Дело в том, что обедненная смесь способна сделать ускорение настолько вялым и дряблым, что это бу-



дет сразу же заметно без дополнительных замеров времени. Машина просто перестанет адекватно реагировать на управляющие воздействия, как будто она сильно перегружена или у нее заклинил тормозной механизм, препятствуя ее движению вперед.

В этом тоже могут быть виноваты свечи. Когда водитель нажимает на педаль, свечи зажигания должны работать быстрее, так как камеры заполняются быстрее, – это означает, что если есть проблема со свечами, то она, скорее всего, станет заметной при попытке ускорения. Хотя на динамику ускорения влияет множество компонентов, которые также могут функционировать недостаточно корректно.

Рывки и толчки

Еще одна проблема, связанная с ускорением. Проявляется неадекватной реакцией на нажатие педали газа. Но в отличие от предыдущего случая автомобиль все-таки начинает разгоняться, но делает это как будто нервно, с рывками и толчками. Опять же, очень часто это связано с плохой топливовоздушной смесью, упомянутой ранее, приводящей к тому, что двигатель не может обеспечить необходимого стабильного уровня мощности. Он то внезапно увеличивает ее, то резко сбрасывает до полного провала на грани остановки мотора, а потом снова неожиданный рывок.

Так происходит потому, что двигатель всасывает больше воздуха, чем нужно для оптимального процесса сгорания. И свеча с этим не справляется. Что особенно опасно при движении в плотном потоке машин, например, на загородной автомагистрали.

Посторонний стук

Пожалуй, наиболее серьезный случай. Если неисправность не устранить как можно быстрее, могут произойти значительные механические повреждения. В первую очередь могут пострадать следующие компоненты двигателя:

- Днище поршня. Поршни, одни из самых уязвимых компонентов



двигателя, постоянно подвержены высоким нагрузкам. Поэтому проблемы в камере сгорания нередко выливаются в пробой днища поршня.

- Поршневые компрессионные кольца. Хотя это не так опасно, как пробой днища поршня, это все равно потребует комплексного ремонта двигателя.
- При постоянном высоком давлении и высокой температуре в камере сгорания головку блока цилиндров может повести.
- Клапаны головки блока цилиндров могут расплавиться.
- Удары могут привести к загрязнению системы смазки металлическими обломками, что станет причиной выхода из строя других деталей двигателя.

Причины

Ну а теперь, изучив симптомы, давайте перейдем к причинам. Для этого нам понадобится извлечь свечи из двигателя и внимательно их рассмотреть.

Все исправно

Если двигатель работает должным образом и свечи исправны, они выглядят практически так же, как новые, когда были впервые установлены на двигатель. Серовато-белый, а равно как и серовато-желтый или чуть коричневатый тепловой конус изолятора указывает на то, что диапазон нагрева свечи правильный. Незначительная эрозия электрода также допускается.

Отложения сажи

Бархатистые, тусклые, черные отложения сажи на тепловом конусе, электродах и корпусе могут быть вызваны любым из следующих факторов:



- неправильной смесью (неправильное дросселирование – чрезмерно насыщенная топливовоздушная смесь),
- загрязненным воздушным фильтром,
- неисправной автоматической заслонкой,
- задержкой времени впрыска,
- слишком «холодной» свечой зажигания или экстремальными условиями вождения в режиме коротких поездок с постоянными стартами и остановками.

Чтобы исправить эту ситуацию, надо провести регулировку состава смеси, заменить воздушный фильтр или использовать более «горячую» свечу зажигания в случае экстремальных условий вождения в режиме коротких поездок.

Другими источниками проблемы могут быть неисправная проводка или протекающие форсунки, заклинивший термостат, не обеспечивающий оптимального температурного режима; в некоторых случаях автомобиль двигался на слишком низкой скорости в течение длительного времени.

Симптомы: плохой запуск, пропуски зажигания, проблемы с ускорением.

Загрязнение маслом

Влажные, блестящие отложения на свечах зажигания – это масло. Чрезмерное количество масла может быть результатом износа цилиндров, поршневых колец или направляющих клапанов (легко возникает на новых двигателях и двигателях, только что прошедших капитальный ремонт). В двухтактном двигателе это указывает на слишком насыщенную масляную смесь. Чтобы устранить проблему, отремонтируйте и/или замените изношенные детали. В любом случае следует установить новые свечи зажигания.

Симптомы: плохой запуск и пропуски зажигания.

Желтые отложения

Желтые или желтовато-коричневые отложения на изоляторе и частично на тепловом конусе являются результатом присадок к топливу,



Кроме того, плавление центрального электрода может являться результатом неправильного сгорания; например, детонации или превышения времени зажигания, проблем с охлаждением двигателя, слишком ранним моментом зажигания. Но в любом случае следствием станут потеря мощности и пропуски зажигания, вплоть до серьезных повреждений двигателя.

При замене свечей необходимо точно следовать предписанным производителем транспортного средства моментам затяжки и удостовериться в том, что выбранные свечи точно подходят для данного конкретного двигателя.

Симптомы: потеря мощности на большой скорости или при высокой нагрузке.

Оплавленный боковой электрод

Оплавление бокового электрода (отчасти центрального) происходит из-за предварительного воспламенения – это явление, при котором горение начинается до воспламенения. Преждевременное воспламенение может быть вызвано перегревом в камере сгорания, превышением времени зажигания, обеднением топливовоздушной смеси, неисправностью механизмов опережения зажигания, отложениями в камере сгорания, повреждением головки блока цилиндров или прокладок коллектора. Чтобы избежать предварительного зажигания, перед установкой новых свечей зажигания требуется тщательная проверка двигателя и системы зажигания.

Симптомы: потеря мощности из-за повреждения двигателя.

Эрозия электродов

Эрозия электродов вызывается несоблюдением интервалов замены свечей. Это приведет к пропускам зажигания и плохому запуску. К тому же сильный износ электродов может быть вызван агрессивными присадками к топливу и маслу. Он еще более усугубляется неблагоприятной турбулентностью газа в камере сгорания, вызванной тяжелыми отложениями. Это не проблема теплового диапазона.

содержащих свинец. При более высокой нагрузке нагар становится проводящим и вызывает пропуски зажигания. Необходимо установить новые свечи (очистка неэффективна) и отказаться от использования бензина с большим содержанием свинца.

Симптомы: пропуски зажигания при быстром ускорении или при высокой нагрузке, но без проблем при нормальной работе.

Коричневатый оттенок

Коричневатый оттенок на желтом глазурированном отложении представляет собой комбинацию углерода и свинца из присадок к топливу и маслу. Они накапливаются на тепловом конусе при медленном движении и при резком ускорении плавятся. По мере остывания отложения затвердевают. Опять же, чистка и пескоструйная обработка бесполезны; установите новые свечи зажигания.

Симптомы: пропуски зажигания.

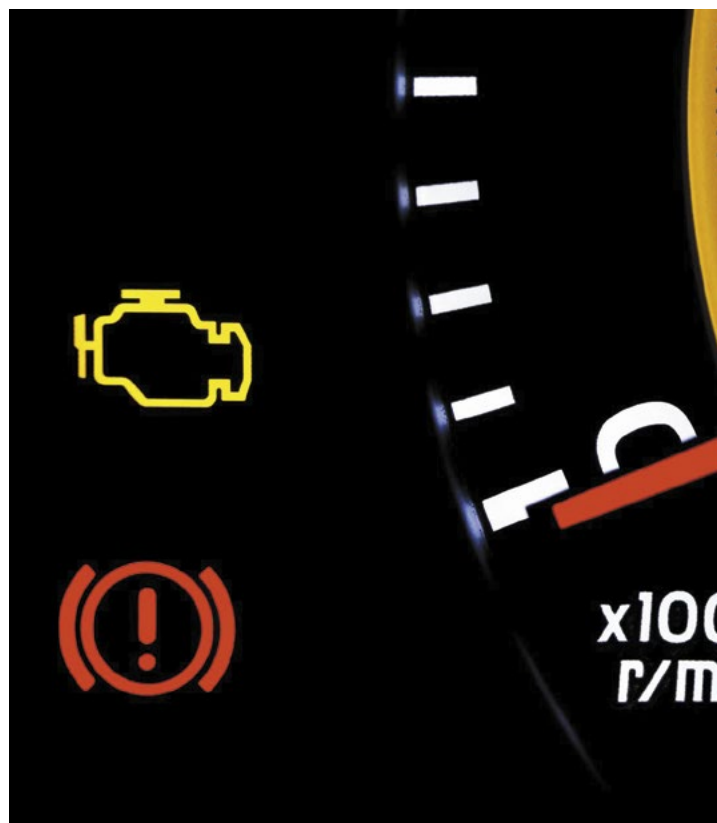
Коричневая зола

Бархатистые, коричневатые, похожие на шлак отложения на электродах и изоляторе представляют собой остатки золы от присадок к маслу и топливу. Легирующие добавки оставляют несгораемую золу в камере сгорания и на свече зажигания. В серьезных случаях может потребоваться обезуглероживание камеры сгорания перед установкой новых свечей зажигания.

Симптомы: пропуски зажигания.

Расплавленный центральный электрод

Расплавленный центральный электрод (отчасти, возможно, боковой) с белым, покрытым «волдырями» (мелкими черными отложениями) тепловым конусом указывает на неправильный диапазон нагрева или недостаточный крутящий момент при установке (если изолятор отделен от корпуса и корпус обесцвечен, причиной однозначно является недостаточный момент). Если корпус не обесцвечен, все дело, наоборот, в избыточном моменте затяжки.



Установите новые свечи зажигания.

Симптомы: плохой запуск и ускорение. Загрязнение топливом

Загрязненные топливом свечи могут иметь блестящий налет на тепловом конусе и боковом электроде, но в отличие от масляного он практически сразу после извлечения свечи высыхает. Такой налет указывает на слишком насыщенную топливную смесь, проблемы с зажиганием или слишком низкий диапазон нагрева свечи. Это может произойти, в частности, если водитель снова и снова нажимает на педаль акселератора во время запуска автомобиля. Чтобы разобраться с проблемой, нужно убедиться в том, что диапазон нагрева свечей зажигания соответствует характеристикам двигателя (особенно если когда-либо вносились изменения в настройки). Эта информация доступна в руководстве пользователя автомобиля. Кроме того, необходимо отрегулировать впрыск топлива (или карбюратор), чтобы скорректировать топливовоздушную смесь.

В незапущенной стадии помогает совершенно нехитрая процедура – извлечение всех свечей зажигания и проворот стартером, позволяющий впустить свежий воздух в цилиндры.

Симптомы: плохой запуск и пропуски зажигания.

Поврежденный изолятор

Изолятор может треснуть только по одной причине – из-за неправильной установки, когда свечу слишком сильно провернули и сломали.

Также на изоляторе могут образоваться похожие на трещину черные следы прогара, идущие вертикально вниз к корпусу. Они возникают из-за разряда тока от контактного вывода свечи зажигания вниз по внешней стороне изолятора; из-за плохой установки/изношенной контактной гайки.

Симптомы: короткое замыкание из-за дефекта изоляции приводит к плохой работе на холостом ходу и пропускам зажигания при ускорении.

Оплавление резьбовой части

Оплавление резьбовой части происходит из-за неправильной затяжки свечей зажигания.

Симптомы: потеря мощности из-за повреждения двигателя.

Повреждение теплового конуса

Физическое повреждение теплового конуса изолятора, вплоть до отколовшихся кусочков, может стать следствием:

- удара,
- отложений между центральным электродом и изолятором,
- коррозии центрального электрода,
- неправильного сгорания,
- недостаточного внимания к регулировке зазора,
- а также когда длина резьбы свечи зажигания слишком велика для свечного отверстия,
- в камере сгорания имеется какой-либо посторонний предмет (маленький болт, гайка или тому подобное).

Необходимо установить новые свечи зажигания.

Симптомы: пропуски зажигания.

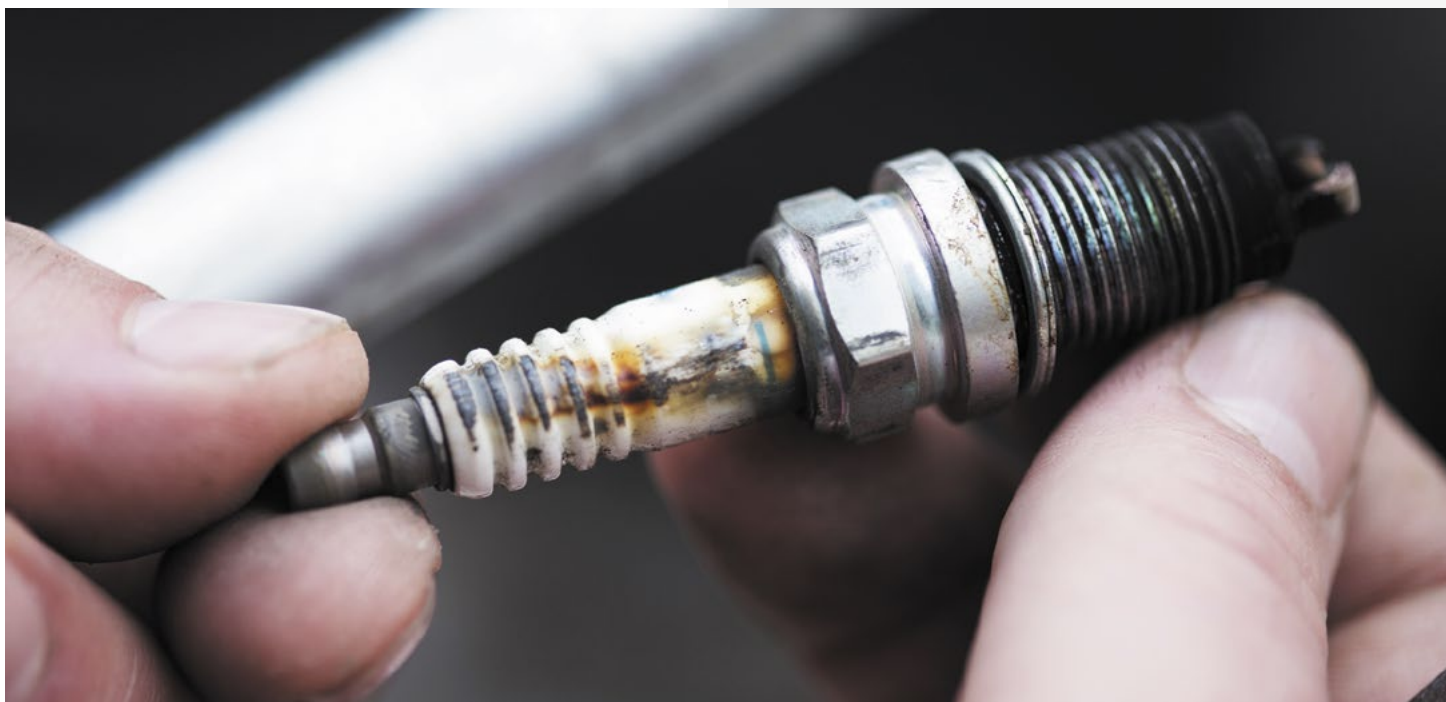
Повреждение и поломка бокового электрода

Повышенная нагрузка на боковой электрод из-за высокой мощности, высокого крутящего момента двигателя или настройки, модификации и т.д.; чрезмерная вибрация из-за суровых условий эксплуатации или недостаточно крепкой фиксации свечи зажигания приводят к поломке бокового электрода посередине или у основания. Часто на большей части поперечного сечения видны усталостные трещины.

В качестве меры противодействия повышенной нагрузке на боковой электрод можно порекомендовать использование свечей с небольшим боковым электродом. Например, свечей с двумя боковыми электродами (они обычно маленькие), свечей с малым боковым электродом (конический вырез), гоночных свечей, свечей поверхностного разряда и т.д.

Ну и, опять же, следует очень внимательно относиться к рекомендуемым моментам затяжки.

Симптомы: неисправность зажигания, повреждение двигателя или вспомогательных устройств из-за фрагментов бокового электрода. ■





Свечи зажигания. Бренды, которым можно доверять

Возможно, свечи зажигания и имеют «простоту» в своем дизайне, но так точно нельзя сказать про их конструктив. Создание детали стоит больших трудов ученым и инженерам. Качественная свеча – залог хорошей работы двигателя и экономия на вынужденном ремонте. Выбор достойного продукта – вопрос непростой, но эксперты премии «Мировые автомобильные компоненты» успешно справляются с этой задачей уже многие годы. Мы же проанализировали результаты работы экспертной премии и хотим рассказать вам, кто в сегменте свечей зажигания не краснеет за свою продукцию.

NGK – 6 наград премии МАК

Одним из лидеров отрасли, бесспорно, стал бренд NGK. За всю историю существования премии «Мировые автомобильные компоненты» его отмечали как эксперты, так и потребители. Так, компания дважды (2013 и 2014 гг.) становилась лучшим производителем, по мнению потребителей, а в 2015 и 2017 гг. она и вовсе стала абсолютным победителем, получив голоса от экспертного жюри и потребителей.

Вот уже 85 лет компания сохраняет и приумножает качество своей продукции. А отличным доказательством этому служит неоднократная победа в премии Мировые Автомобильные Компоненты.

Denso – 5 наград МАК

Производитель свечей зажигания Denso неоднократно подтверждал звание лучшего производителя, получая награду от экспертов отрасли, а в 2016 году компания стала единственным обладателем заветной награды в номинации «Свечи зажигания года».

Мы хотим напомнить, что ежегодно на сайте премии МАК <https://maks-m.com> идут голосования, по итогам которых определяется «народный» бренд. Этот год не станет исключением. Голосование определяющее победителей девятой по счету премии МАК завершится 20.10.2021 года. ■

АВТО-ЕВРО



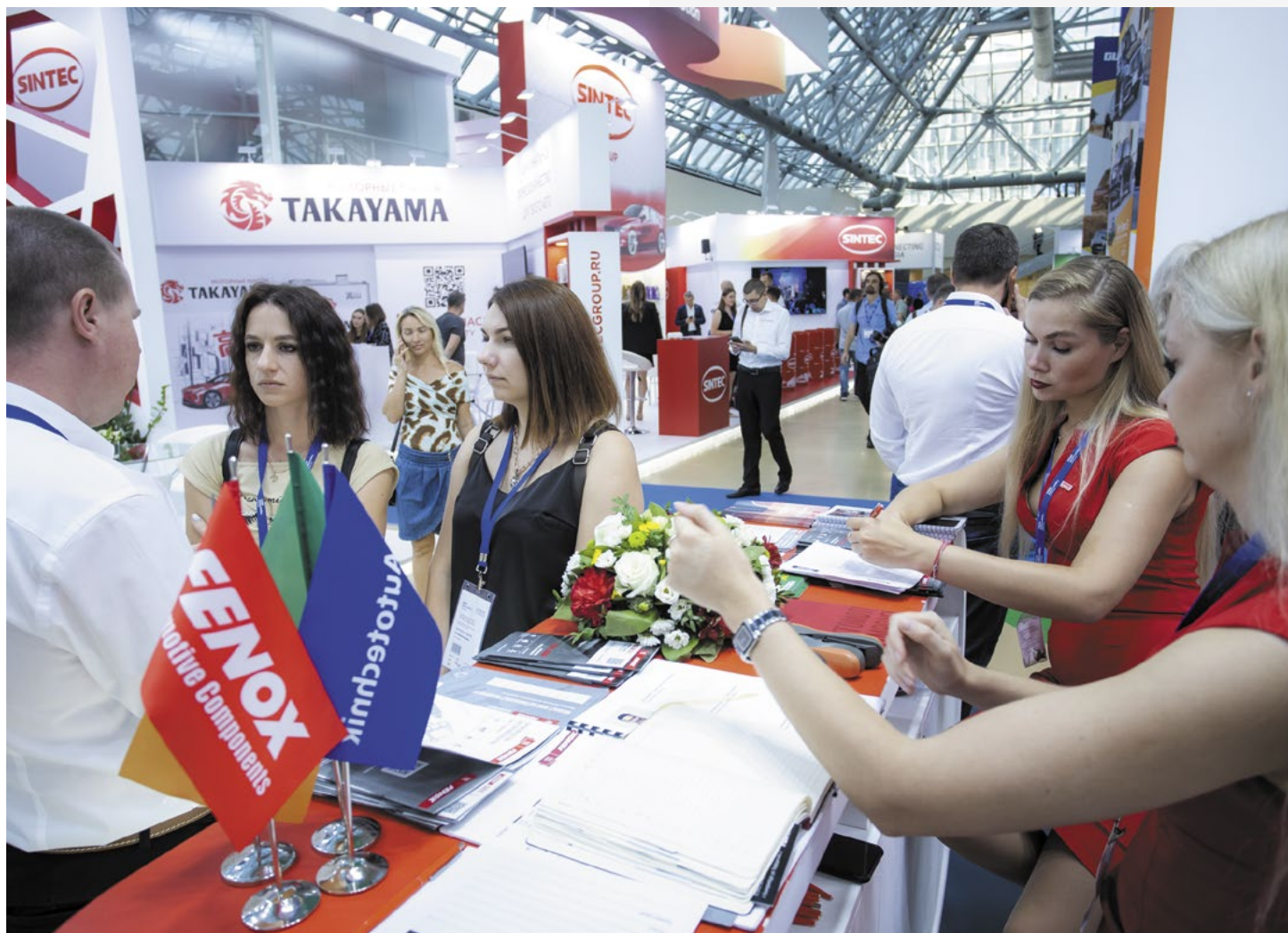
YAMAHA





MIMS Automobility Moscow 2022. Свежий взгляд на привычные вещи

Традиционная встреча партнеров в этом году могла оказаться под большим вопросом. Много вопросов оставались открытыми. Да, сомнения, конечно же, были – ситуация сегодня сами знаете какая. Отменяют? Перенесут? Произойти могло все что угодно. Но организаторы нашли выход из сложившейся ситуации. В конечном итоге все произошло правильно – привычная для всех выставка обрела новый вид и имя MIMS Automobility Moscow 2022.



Место встречи изменить нельзя

Действительно, по сути, вопросов о проведении выставки было множество. А как это будет? Удастся ли сохранить масштаб? И дело здесь не в позиции организаторов – они-то настроены были решительно, упорно делая максимум возможного для того, чтобы выставка прошла на традиционно высоком уровне. Но ситуация – ситуация, сами понимаете, могла внести самые радикальные изменения буквально когда угодно.

Однако, к счастью, все сложилось благополучно, и в назначенное время MIMS Automobility Moscow 2022 распахнула двери павильонов. Отметим, что выставка прошла в полноценном очном формате с посетителями и гостями, стендами и участниками. Причем в формате достаточно представительном и масштабном.

Судите сами. В списке участников оказались более 500 компаний, в числе которых 100 китайских компаний в составе национального павильона. Турецкие производители также традиционно представили масштабную экспозицию. Закономерным продолжением российско-иранских отношений, начавшихся в 2021 году с нескольких индивидуальных экспонентов, стал полноценный национальный павильон, заручившийся поддержкой профильной ассоциации и посольства Ирана в РФ. В этом году в выставке также приняли участие производители из Республики Беларусь, Бельгии, Великобритании, Венгрии, Казахстана, ОАЭ, Польши, Республики Корея, Узбекистана.

Инновации

Одна из важнейших тем автопрома сегодня – инновации, и новый раздел Future Mobility стал органичным развитием концепции выставки. Все тренды последнего года, а также только появляющиеся на рынке решения и технологии в области автопрома представили участники раздела на стендах и в зоне тест-драйвов. Кроме того, инновационные проекты были презентованы в рамках конференционной программы, например, компания NEXT Electro представит первый коммерческий электромобиль российского производства.

Насыщенная программа

Выставка – это прежде всего площадка для встреч, для живого общения и горячего обсуждения актуальных тем в располагающих к тому декорациях соответствующей индустрии. Она не обязана доминировать масштабом и поражать воображение размахом. У нее другая цель, поскольку специализированная выставка – это именно специализированное отраслевое мероприятие, собирающее профессионалов, заинтересованных игроков рынка для непосредственной коммуникации между собой.

В этом плане никаких вопросов к MIMS Automobility Moscow 2022 быть не может. Все дни, в течение которых она проходила, были до краев наполнены жаркими дискуссиями, продуктивными встречами, содержательными консультациями. Благо организаторы постарались

создать для этого все условия. Более того, на выставке, так или иначе, все равно все встретились со всеми – MIMS Automobility Moscow 2022 стала ярким и, что особенно важно, долгожданным профессиональным событием, своеобразным центром притяжения, на которое в обязательном порядке делегировали своих представителей даже не имевшие здесь собственных стендов компании.

Естественно, ситуация от страны к стране и от компании к компании отличается, но тем не менее в общем и целом положение именно таково. Правила есть правила. Их надо соблюдать. Кому-то, как, например, Parts-Mall, Kroner и B-Ring и некоторым другим, можно было выступить со стендом.

Новинки

Тем самым бренды могли в режиме реального времени рассказать посетителям, что произошло в компании за это время, каких новостей и событий стоит ожидать в этом году. А некоторые презентовали новые для российского рынка бренды. Так, компания ITAKO Group, официальный представитель B-Ring, представила бренд российскому рынку на международной выставке автокомпонентов.

Ассортимент подшипников и ШРУСов B-Ring насчитывает 1300 артикулов и состоит из трех линеек продукции. Расчетный пробег запчастей экономлинейки PRAKTISK составляет 40 000 км, на эти подшипники и ШРУСы распространяется гарантия в 20 000 км пробега или 6 месяцев эксплуатации. Изделия основной линейки FÖRST отличаются высоким качеством и оптимальными эксплуатационными характеристиками, а их расчетный пробег составляет 70 000 км. На запчасти премиальной линейки для СТО HÄRDIG распространяется расширенная гарантия – 50 000 км или 2 года эксплуатации, а их

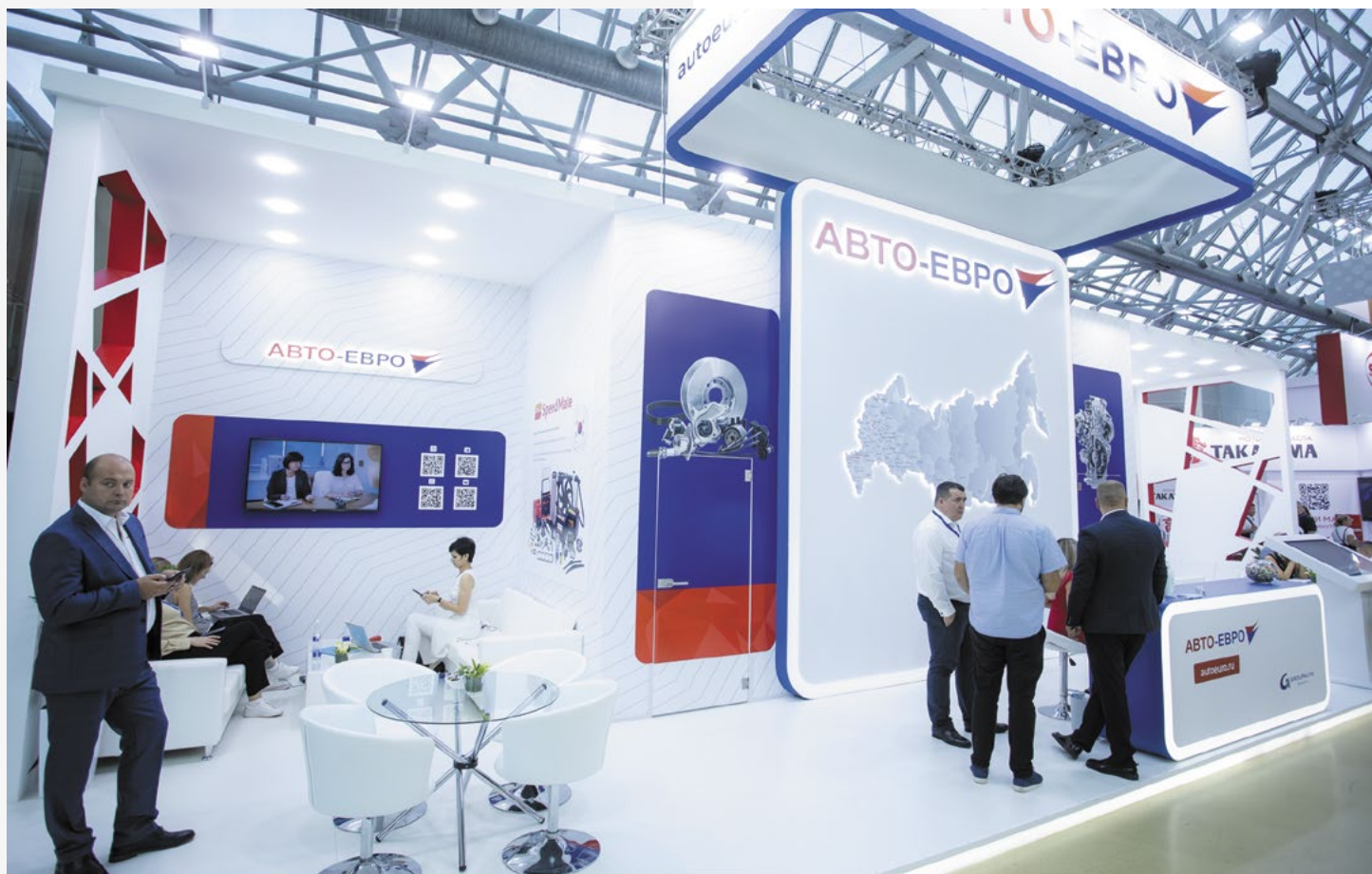
расчетный пробег составляет 100 000 км.

Во время выставки представители компании рассказали о масштабном обновлении ассортимента, который увеличился более чем на 200 артикулов. При этом сильнее всего обновилась премиальная линейка для СТО B-Ring HÄRDIG. Сегодня ассортимент подшипников и ШРУСов B-Ring значительно расширяется для обеспечения покрытия потребностей российского автопарка в запчастях.

Важным направлением работы B-Ring на российском рынке стало развитие программы поддержки независимых СТО. Специалисты B-Ring детально анализируют статистику гарантийных возвратов для выявления типовых проблем при техническом обслуживании автомобилей. Яркий пример подобной проблемы – некорректная установка ступичных подшипников на такие популярные автомобили, как Ford Focus II или VW Polo. Для корректного выполнения этой процедуры требуется оригинальный специальный инструмент: при монтаже прессом повреждается дорожка качения, что приводит к сокращению срока службы ступичного узла и гулу подшипника. Для решения этой проблемы специалисты B-Ring в рамках программы поддержки СТО проводят специализированные технические семинары, а также предоставляют специнструмент через региональных торговых партнеров.

ИМАФ

В рамках выставки также состоялось флагманское мероприятие Международный московский автомобильный форум ИМАФ 2022. Во время форума особое внимание эксперты уделили вопросам преодоления неопределенностей в текущей кризисной ситуации, обсудили необходимые меры государственной поддержки, изменения в цепочках поставок.





В начале пленарного заседания с приветственным словом к участникам форума обратилась Анна Манвелова, генеральный директор ITEMP Expo. Филипп Пегорье, заместитель председателя правления Ассоциации европейского бизнеса, выразил благодарность организаторам и участникам форума за уникальную возможность, предоставленную автопроизводителям, представителям государственных органов, дилерского сегмента, консалтинговых и юридических компаний, обменяться мнениями о текущем состоянии российской автомобильной отрасли и перспективах ее развития. Господин Пегорье особенно отметил, что вопрос состояния и будущего российского автопрома всегда сохраняет актуальность как для его непосредственных участников, так и для всей российской промышленности и экономики.

В ходе пленарной сессии, которую модерировал Андрей Томышев, партнер, руководитель направления по оказанию услуг компаниям автомобильной отрасли в странах СНГ, Б1, спикеры обсудили наиболее острые текущие проблемы автопрома, такие как перебои в цепочках поставок, падение производства и продаж.

Андрей Назаров, премьер-министр правительства Республики Башкортостан, рассказал о работе предприятий автопрома в Республике Башкортостан, инвестиционных проектах и потенциале региона в сфере развития предприятий автопрома.

Дмитрий Пронин, генеральный директор АО МАЗ «Москвич», и Алексей Лихачев, директор по стратегии и цифровым технологиям «Группы ГАЗ», поделились практическими кейсами развития автомобильной промышленности в текущих условиях.

Дмитрий Гулин, вице-президент «РОАД» и член совета директоров «Автомир», осветил специфику работы дилерского сегмента в изменившихся условиях рынка. Михаил Блинкин, научный руководитель факультета городского и регионального развития НИУ ВШЭ,

рассказал о проблемах развития рынка электромобилей в России и перспективах сферы самоуправляемых автомобилей.

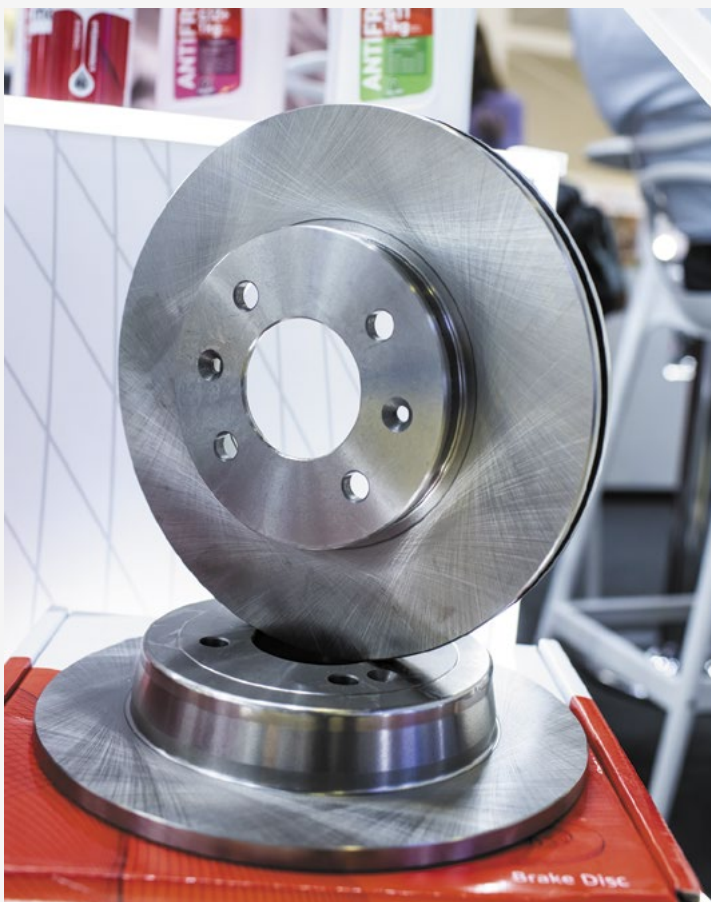
Татьяна Арабаджи, руководитель НАПИ, и Сергей Целиков, руководитель АВТОСТАТ, представили статистику производства и продаж грузовых, легковых автомобилей и автобусов, а также представили свое профессиональное видение касательно автомобильного рынка. Эксперты отметили существенные изменения в структуре рынка.

Вильгельмина Шавшина, председатель Комитета АЕБ по таможене и транспорту, говоря о мерах господдержки автопрома, обратила внимание на инициативу обнуления таможенных пошлин на автокомплектующие.

Тему текущих законодательных инициатив продолжили эксперты второй сессии, модератором которой выступила Татьяна Кофанова, лидер Группы по работе с предприятиями автомобильной отрасли в России и странах СНГ, ДРТ. Антон Банковский, председатель Комитета АЕБ по интеллектуальной собственности, SEAMLESS Legal, рассказал о последствиях легализации параллельного импорта для автомобильной сферы и проблеме контроля за контрафактной продукцией. Екатерина Ерова, председатель рабочей группы АЕБ по защите прав потребителей, Baker McKenzie, представила судебную практику по защите прав потребителей.

В рамках инновационной сессии, которую модерировал Кирилл Жанайдаров, руководитель проектов транспортной инфраструктуры фонда «Сколково», эксперты обсудили беспилотные технологии, «цифровые двойники» и возможности НИОКР.

Виктория Синичкина, директор по консультационным услугам компаниям автомобильной отрасли, «Технологии доверия», Ольга Мудрова, исполнительный директор Национальной ассоциации участников рынка робототехники, Андрей Малышев, заведующий



ший отделом калибровочных работ гибридных силовых установок и транспортных средств, ФГУП «НАМИ», и Владимир Воронцов, руководитель проектов по разработке и постановке в серию композиционных материалов для автомобильной промышленности, НПП «ПОЛИПЛАСТИК», обсудили перспективы электротранспорта и беспилотного транспорта в России и тенденции развития новых технологий. Алексей Беляев, председатель Комитета АЕБ поставщиков автомобильной промышленности, директор по стратегическим проектам «Лаборатории умного вождения», рассказал о технологии использования данных и ее выгодах как для водителей, так и для бизнеса.

В завершение форума традиционно состоялся круглый стол «BIG Data в автопроме», модератором которого стал Вадим Сахонько, руководитель направления, НТИ «Автонет». Участники подискутировали о принадлежности данных, генерируемых автомобилем, тех-

нологиях сбора, обработки и управления данными, перспективах развития платформы «Автодата», кибербезопасности и защите данных. Спикерами круглого стола выступили Дмитрий Руденко, генеральный директор, «Абсолют Страхование», Алексей Касаткин, руководитель проектного офиса, IT-компания страховых продуктов Simple, Евгения Пономарева, менеджер по развитию бизнеса, Kaspersky, Сергей Наумовский, эксперт, РОАД, Сергей Бургазалиев, независимый эксперт по индустрии, «Автомобили и транспорт», Денис Климанов, ведущий инженер-конструктор, АО «АВТОВАЗ».

Несмотря на то что участники автомобильного рынка в России на данный момент сталкиваются со сложнейшими вызовами, мы уверены, что форум позволил как самим спикерам, так и присутствующим делегатам и участникам найти ответы на беспокоящие их вопросы. ■





«Автокомпоненты» на выставке «MIMS Automobility Moscow 2022»

Журнал Автокомпоненты существует уже более 10 лет. За эти годы он по праву получил статус авторитетного и значимого ориентира в автокомпонентной отрасли для многих профессионалов.

В этом году наш журнал участвовал в выставке «MIMS Automobility Moscow 2022» и традиционно мы вместе с партнерами подготовили и провели розыгрыш призов среди подписчиков и посетителей выставки.


За время проведения розыгрыша в нем участвовало более 400 посетителей нашего стенда и не один не ушел без подарка.

Благодаря этому мероприятию журнал получил новых подписчиков и читателей, а компании которые любезно предоставили подарки получили новых лояльных клиентов.

Мы искренне благодарны нашим партнерам, компании DENSO, HELLA, RUSEFF за оказанную поддержку!

До встречи на нашем стенде на ведущих выставках отрасли!





Китай. Спрос превышающий ВОЗМОЖНОСТИ

Ажиотажный спрос на перевозки из Китая привел к перезатаренности портов Дальнего Востока и увеличению заторов на автомобильных погранпереходах. При этом ж/д рейсы регулярно отменяются. Как результат, сроки доставки из Китая в Россию увеличились до 50-90 дней, в зависимости от направления. Об этом сообщили логистические компании ПЭК, «Парус», Asia Import Group, а также производители «Завод МеталлЭнерго» и «Брозэкс Восток».



В сентябре самая напряженная ситуация сложилась на ж/д направлении: сроки доставки могут варьироваться от 25 до 75 дней, прогнозировать практически невозможно, сообщает ПЭК. По словам директора бизнес-юнита ПЭК: GLOBAL Оксаны Феоктистовой, с августа компаниям регулярно сообщают об отмене рейсов из Китая, причины не объясняются.

Порты Дальнего Востока перезатарены

Заместитель директора «Брозекс Восток», член «Деловой России» Леонид Поденков добавляет, что вагоны могут простаивать на промежуточных станциях 1-2 месяца. В марте дальневосточный производитель строительных и отделочных материалов переориентировался на альтернативных поставщиков химической продукции из Китая. Однако компания регулярно сталкивается с нарушением сроков доставки и повреждением грузов в пути. Вагоны спускают с сортировочной горки, что приводит к порче оборудования, рассказывает эксперт. Тарифы на ж/д перевозки выросли на 7% год к году.

Сроки доставки морским транспортом из Китая увеличились с 50 до 90 дней. «Порты Дальнего Востока перезатарены, срок ожидания разгрузки может достигать 14 дней. Не хватает открытых площадок для таможенных досмотров, что приводит к задержкам в обработке. Недостаточно и ж/д платформ — а это простои, которые не регламентируются никакими нормативами», — отмечает Оксана Феоктистова.

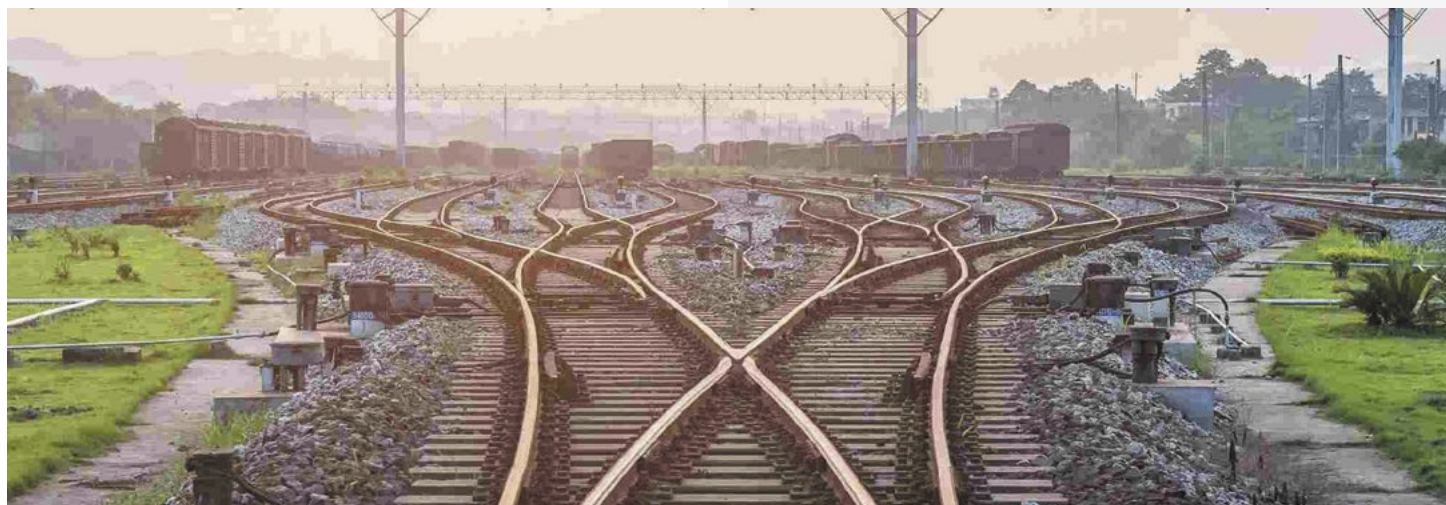
Дефицит провозных мощностей

По словам ведущего менеджера по продажам «Парус» Евгения Валиева, на Восточном направлении возник дефицит провозных мощностей. Глобальные морские линии заменили российские и китайские операторы, грузы доставляются в основном судами малой вместимости. При этом ставки на морской фрахт за год снизились в два раза: \$12 тыс. до \$6 тыс. за FEU, рассказывает генеральный директор Asia Import Group, член комитета по транспортной логистике «Деловой России» Артем Лылык.

Заторы сохраняются и при автодоставке из Китая. На данный момент между РФ и КНР действует восемь МАПП, пропускная способность которых до сих пор ограничена — не более 40 грузовиков в сутки. Действует модель перецепки, когда до границы товар доставляет китайский грузовик и только после этого партию забирает тягач на российских номерах.

Спрос на доставку из Китая продолжает расти

Как отмечает генеральный директор Asia Import Group Артем Лылык, по состоянию на сентябрь самый большой срок ожидания на погранпереходах «Забайкальск — Маньчжурия», «Полтавка — Дуннин», «Суйфэньхэ — Пограничный». Время проезда через границу составляет 23-45 дней. Один день простоя обходится перевозчику в 2,5-5 тыс. руб.





«Положительный момент — открытие грузового моста “Благовещенск — Хэйхэ” и транспортно-логистического центра Каникурган. Однако пока недостаточно инфраструктуры. В частности, необходимо установить ж/д тупик, который мог бы обрабатывать, принимать контейнеры и формировать составы для отправки в Центральную часть России», — говорит Лылык. По его словам, с 1 сентября все грузовики, прибывшие из Китая на территорию России, необходимо выгружать. Требуется создать технологический проход в контейнере для досмотра пограничниками и кинологами. Простой фур и расходы на погрузочно-разгрузочные работы увеличивают себестоимость автодоставки из Китая на 10-12%, резюмирует эксперт.

Только за последние семь месяцев товарооборот РФ и КНР вырос на 29% и составил \$97,7 млрд, согласно данным Главного таможенного управления Китая.

«Спрос на доставку из Китая продолжает расти, за март-сентябрь объем грузоперевозок ПЭК увеличился на 42%. Чтобы избежать задержек в сроках доставки, отслеживаем ситуацию в режиме реального времени и переключаемся на альтернативные маршруты», — отмечает директор бизнес-юнита ПЭК: GLOBAL Оксана Феоктистова.

Логистика может стать барьером

Но по мнению представителей компаний, логистика может стать барьером для торгового сотрудничества стран. Поэтому игроки рынка предлагают увеличить число автомобильных погранпереходов

между Россией и Китаем, внедрить электронную систему резервирования времени пересечения госграницы, оборудовать площадки ожидания на подъездах к МАПП, модернизировать подъездные трассы, расширить число полос.

«Важно ускорить строительство дополнительных мощностей в портах Дальнего Востока и модернизацию существующих. Речь о морских контейнерных терминалах, новых причалах, кранах, зонах таможенного оформления и дополнительных ж/д платформах», — подчеркнул коммерческий директор завода по производству металлоконструкций «МеталлЭнерго», председатель комитета по транспорту и грузоперевозкам межрегионального отделения «Деловой России» по Хабаровскому краю и Еврейской автономной области Максим Кузема.

Остро стоят вопросы с оборудованием ж/д станций и их пропускной способностью. Как правило, грузы из Китая и другие импортные отправления доставляются только на станции Московского железнодорожного узла, именно там есть складская инфраструктура и зоны таможенного оформления. Если модернизировать и адаптировать станции других крупных ж/д узлов, например, Новосибирска и Екатеринбурга, можно равномерно распределить контейнерный грузопоток. Это снизит нагрузку на Ворсино, Белый Раст и другие ж/д погранпереходы, отмечают логистические операторы. ■

ПОДАРОК

Мы дарим подарки!



Редакция журнала «Автокомпоненты» совместно с брендом «Jiki» проводит акцию и дарит подарки подписчикам печатного издания и в соцсетях.

Акция проводится не для рекламы, мы просто хотим поблагодарить читателей журнала «Автокомпоненты» за выбор нашего издания для расширения профессионального кругозора.

Условия проведения: Два самых активных подписчика получат рюкзак, футболку, бейсболку и термокружку от бренда «Jiki», лидера в производстве РТИ.

Итоги мы подведём в следующем номере журнала, а также расскажем о них в соцсетях. В конкурсе участвуют подписчики, присоединившиеся к нам в период с 1 октября по 1 декабря

Отметим, что благодаря широкому кругу наших партнеров испытывать удачу вы сможете практически каждый месяц!



Квитанция	Получатель платежа: ООО «Макс Медиа Групп» ИНН: 7728345282 КПП: 772801001 Р/с: 40702810202870001964 К/с: 3010181020000000593 В АО «АЛЬФА-БАНК» г. Москва БИК: 044525593					
	<i>ФИО, адрес, телефон плательщика</i>					
	Журнал «Автокомпоненты» 2022 год					
	№1-2	№3-4	№5-6	№7-8	№9-10	№11 №12
Отметки банка	Вид платежа		Дата		Сумма	
	Оплата подписки					
	<i>Подпись плательщика</i>					
Квитанция	Получатель платежа: ООО «Макс Медиа Групп» ИНН: 7728345282 КПП: 772801001 Р/с: 40702810202870001964 К/с: 3010181020000000593 В АО «АЛЬФА-БАНК» г. Москва БИК: 044525593					
	<i>ФИО, адрес, телефон плательщика</i>					
	Журнал «Автокомпоненты» 2022 год					
	№1-2	№3-4	№5-6	№7-8	№9-10	№11 №12
Отметки банка	Вид платежа		Дата		Сумма	
	Оплата подписки					
	<i>Подпись плательщика</i>					

Оформить подписку в редакции:

- позвоните по телефону: (495) 955-90-80
 - подписку можно оформить, начиная с любого номера, в том числе с текущего;
 - получите и оплатите счет на 2022 год;
 - отправьте копию платежного поручения по факсу (495) 955-90-80 или электронной почте distrib@maks-m.com
- Не забудьте указать точный почтовый адрес доставки издания.

Заполните и вырежьте квитанцию.

Укажите, какие номера Вы хотели бы получать. Умножьте количество выбранных номеров на 450 руб.* и внесите полученный результат в графу «Сумма». Отправьте копию оплаченной квитанции в редакцию любым удобным способом: по факсу (495) 955-90-80 или электронной почте distrib@maks-m.com

* стоимость подписки с доставкой в страны СНГ и дальнего зарубежья уточняйте в редакции

автО

КОМПОНЕНТЫ



Ищите нас в Google Play и App Store



Читайте

электронную версию

нашего журнала на своих планшетах

www.A-KT.ru



FIND CORTECO ONLINE!



CORTECO

25
years

a brand of
FREUDENBERG

КАЧЕСТВО, КОТОРОМУ ДОВЕРЯЮТ

В октябре 1996 года компания Corteco стала частью одного из крупнейших конвейерных поставщиков - Freudenberg Group. Именно тогда началась новая страница в истории бренда.

Этот год мы встречаем под знаком 25-летия в составе группы компаний Freudenberg.

Все это время мы руководствовались принципами, заложенными Карлом Фройденбергом – основателем Freudenberg Group, главными из которых являются ценность клиентов, инновационный подход, лидерство и долгосрочное сотрудничество.

Мы обеспечивали наших клиентов качественной продукцией, используя проверенные решения, внедряя инновации и собственные разработки.

Наша стратегия неизменна: мы продолжим создавать высококачественную продукцию, чтобы решать задачи будущего уже сегодня.

Corteco - это...

25 лет в составе Freudenberg Group

16 представительств во всем мире

>60 стран присутствия бренда

>26 000 видов деталей

оригинального качества

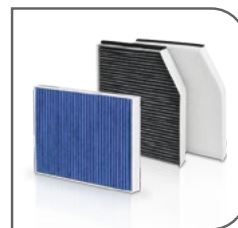
FREUDENBERG
SEALING TECHNOLOGIES



Vibracoustic



micronAir®



a brand of
FREUDENBERG

CORTECO