

MIMS-2017 Automechanika

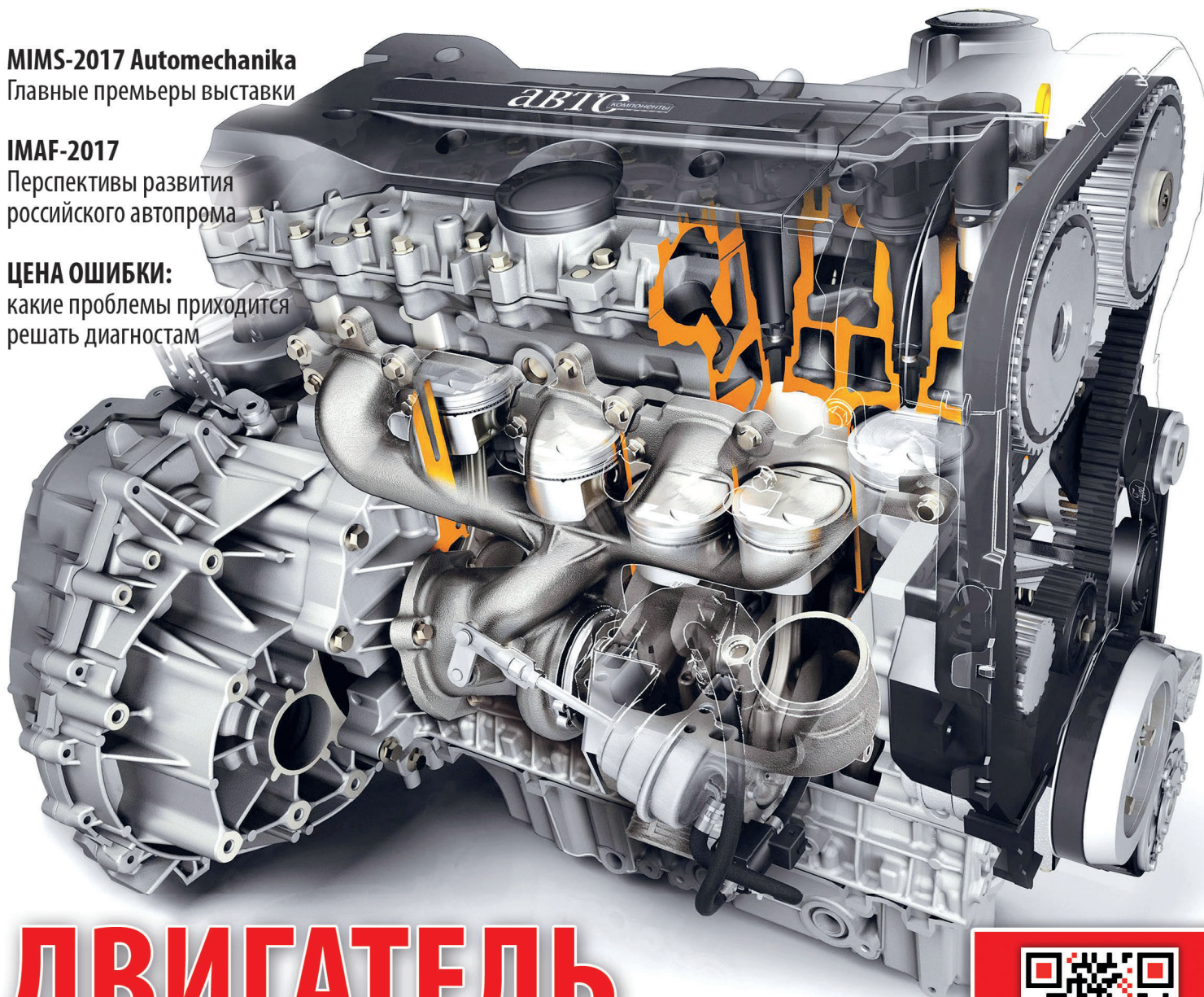
Главные премьеры выставки

IMAF-2017

Перспективы развития
российского автопрома

ЦЕНА ОШИБКИ:

какие проблемы приходится
решать диагностам



ДВИГАТЕЛЬ

Тенденции развития

Эксплуатация и ремонт



PARTS-MALL

PARTS-MALL

На протяжении более 15 лет Корпорация Parts-Mall выпускает частный бренд и предоставляет высокий уровень сервиса для своих клиентов. Это дало возможность комплексно удовлетворить потребность наших клиентов в запчастях для корейских автомобилей.

Корпорация Parts-Mall не только предоставляет все виды автозапчастей для корейских авто, но и разрабатывает теперь ассортимент для японских, европейских и американских автомобилей. 1,320 типов фильтров и 386 типов тормозных колодок были разработаны и добавлены нами на сегодня в этом направлении. Кроме того, в настоящее время мы также активно прилагаем наши усилия для развития ассортимента деталей подвески и амортизаторов. Это будет в ближайшее время!

Предоставляя и расширяя ассортимент запасных частей для Non-корейских приложений, мы, Корпорация Parts-Mall, ставим целью обслуживание наших клиентов с одного окна. Услуги, которые мы предоставляем, всегда полезны для решения потребностей клиентов в надежном поставщике запасных частей. За счет расширения и развития ассортиментов запчастей Корпорация Parts-Mall преследует цель стать замечательной ведущей компанией на мировом рынке, далеко за пределами ограниченного круга корейского бизнеса запасных частей!



PMC

FILTER

BRAKE PAD

PMC

• AUDI

A3 96-03
A4 B6 01-06
A6 C7 12-

• BMW

1 F20 11-
3 E90 08-11
5 F10 10-
X3(F25)

• Nissan

ALMERA(N16E) 00-06
JUKE 10-
QASHQAI J10 07-
TEANA(J31) 03-08
X-TRAIL(T31) 07-

• Suzuki

IGNIS II 03-
LIANA 01-
SX4(GY) 06-

• M-Benz

E W210 95-02
E W211 02-08
S W220 98-05
S W221 09-

• Honda

ACCORD 8 08-
CIVIC 8 06-11
CR-V 3 RE1-RE5-7 06-

• Toyota

AURIS(E150) 06-
AVENSIS(T3) 08-
CAMRY(XV40) 06-11
COROLLA(E140) 06-
HILUX(7) 05-10
YARIS(YARIS2) 05-

• Renault

FLUENCE 09-
MEGANE 02-08
SANDERO B0 07-

• Peugeot

206 SALOON 07-
207 06-
307 BRAKE(3E) 02-

• Opel

CORSA C 00-06
VECTRA B HATCHBACK(38_) 95-03

• Mitsubishi

ASX 10-
L200 96-05
OUTLANDER CU2W 03-06
PAJERO G4 06-

• Chevrolet

TRAILBLAZER(T360) 02-09

• Skoda

OCTAVIA 96-10

• Volkswagen

JETTA(A5) 05-10
PASSAT5(B5,5/3B) 01-05
TOUAREG(7LA,7L6,7L7) 02-10

• Ford

EXPLORER B 91-01
FIESTA 08-
FOCUS 11-

• Mazda

2 DE 07-

• FORD

C-MAX 07-
FIESTA 95-02
FOCUS 05-10

• Honda

ACCORD 7 03-07
CIVIC 9 11-
LEGEND 2 91-96

• Mazda

5 CR19 05-
6 GG 02-08
CX-7 ER 06-

• Mitsubishi

ASX 10-
L200 05-
LANCER C8 00-07
OUTLANDER CU2W 03-06
PAJERO G4 06-

• Nissan

ALMERA(N16) 00-01
MURANO(Z50) 04-08
NOTE(E11E) 06-
PATHFINDER(R50) 97-04
X-TRAIL(T30) 01-07

• Opel

ASTRA G GE GE2700/3000 98-04
CORSA C 00-06
VECTRA C 02-08

• Peugeot

206 98-10

• Renault

CLIO III 05-13
LAGUNA 2 00-07
MEGANE 02-08

• Suzuki

GRAND VITARA(JT) 05-
JIMNY(FJ) 98-
LIANA 01-
SWIFT(SG) 05-

• Toyota

AURIS(E150) 06-
AVENSIS VERSO 01-09
CAMRY(XV30) 01-06
CAMRY(XV40) 06-11
COROLLA(E120) 00-
COROLLA(E140) 06-
HIACE(H200) 04-
HILUX(7) 05-10
LAND CRUISER PRADO (J120) 02-09
PRIUS(XV30) 09-
YARIS(YARIS2) 05-

• Volkswagen

CADDY 04-

У нас большой ассортимент кроме указанных тут позиций - и мы его еще расширим

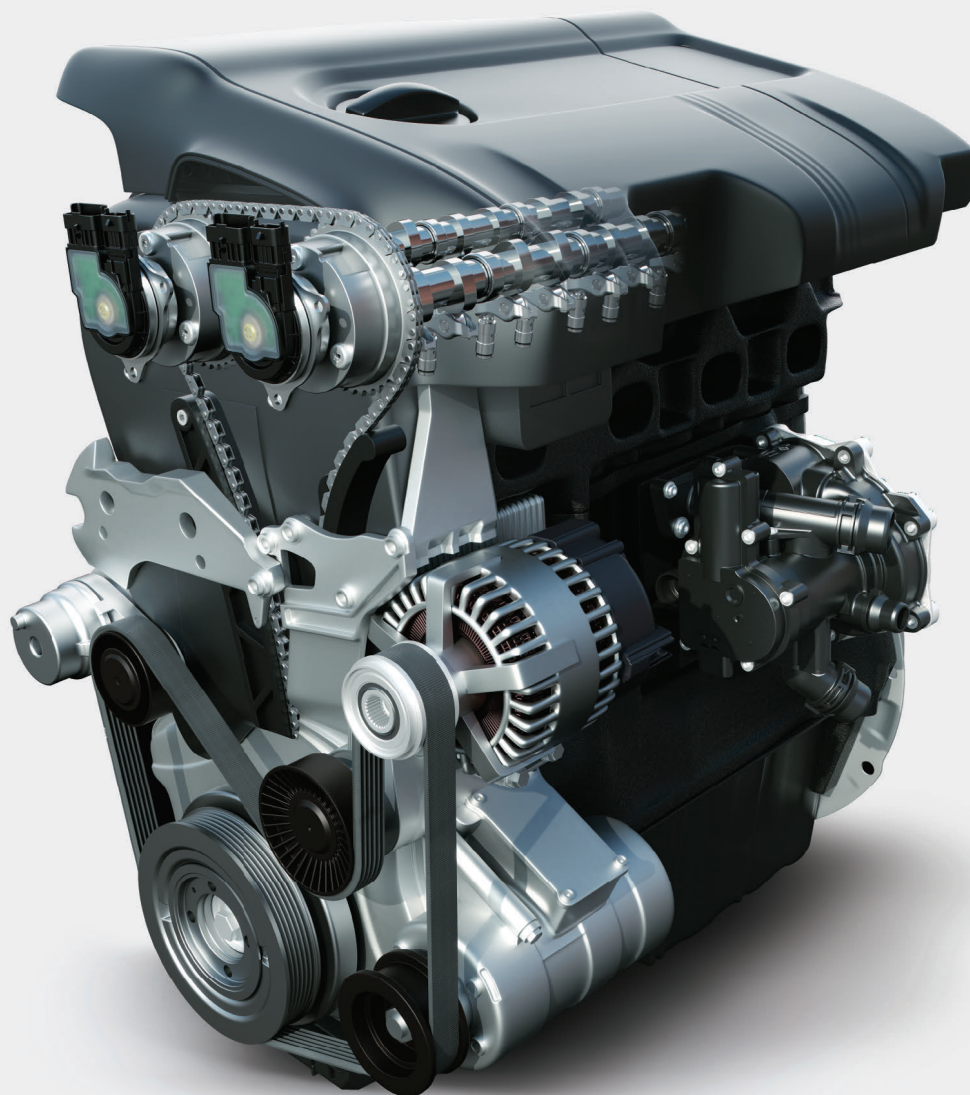
PARTS-MALL

PARTS-MALL
CORPORATION

PMC

brings you success!

ЭКСПЕРТЫ В ДЕТАЛЯХ ДВИГАТЕЛЯ.



Реклама

Ремонтные решения для ГРМ, навесного оборудования, привода клапанов и системы охлаждения от одного производителя.

Продукция INA - это технически сложные детали для ключевых систем двигателя. Комплексные ремонтные решения позволяют автосервисам работать эффективно и профессионально.

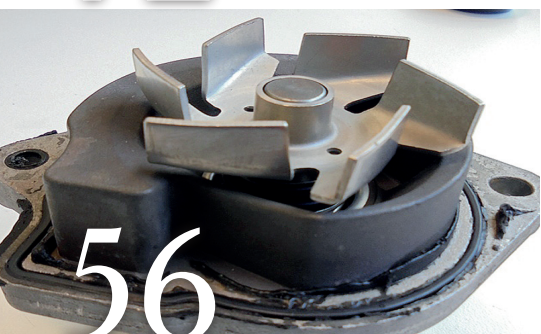
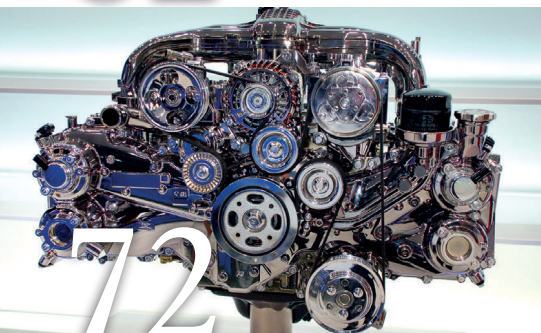
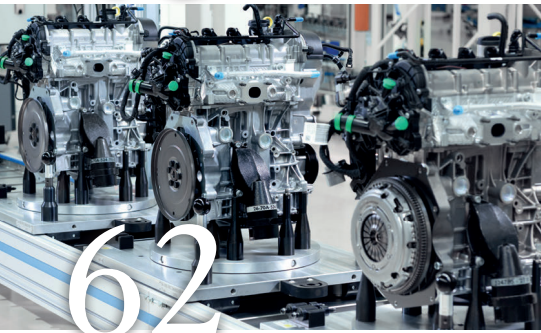
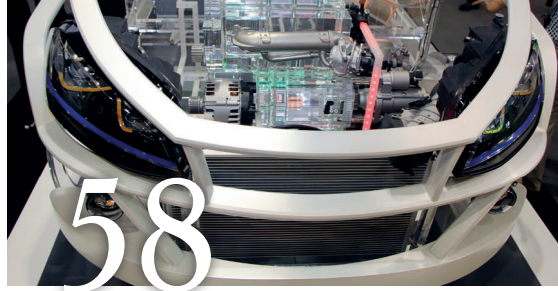
Больше информации:

www.schaeffler-aftermarket.ru

www.repxpert.ru



SCHAEFFLER



И.о. главного редактора
Сергей Дьяконов
d.sergey@maks-m.com
Редактор
Анастасия Федоткина

Арт-директор
Андрей Стоцкий
Художник
Алексей Шухардин

Корректор
Вероника Матвеева

Аналитический отдел
research@maks-m.com

Над номером работали:
Владимир Кузьменко

Отдел распространения
distrib@maks-m.com

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

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

Контактная информация:
107996, г. Москва,
ул. Бултерова, 176, 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 03.11.2011
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». При цитировании ссылка на журнал «Автокомпоненты» обязательна.

Rm Материал на правах рекламы.
Подписано в печать 6.09.2017 г.

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

Содержание

Новости. События. Презентации

- MIMS-2017 Automechanika
Отрасль на пороге перемен 16
- ИНТЕРАВТО-2017
Самые стойкие 48

Рынок автокомпонентов

- PETRONAS 52
- Замена водяной помпы: важные рекомендации 56

Тема номера

- Автомобильный двигатель.
Каким он будет через пять лет? 58

Отечественное моторостроение.
Курс на локализацию 62

Сервис. Эксплуатация. Оборудование

- Ремонт или замена? 68
- Как продлить моторесурс 72

Правильная диагностика –
основа грамотного ремонта 75

Диагностика сегодня 76

Экономика. Бизнес. Практика

- IMAF-2017:
желаемое и действительное 78



Это Крис Коллар (Chris Kollar), ведущий инженер компании TRW Северная Америка.

Независимо от того, играет ли Крис в хоккей за Spitfires или работает над угловым модулем TRW, объединяющим детали тормозной системы, рулевого управления и подвески, он должен многое уметь; но чтобы быть действительно превосходным специалистом, ему нужно знать, как собрать эти умения воедино.

Эксклюзивный угловой модуль TRW грамотно сочетает в себе детали разных систем автомобиля, каждый раз обеспечивая неизменно точную установку. Тормозная система, рулевое управление и подвеска идеально соответствуют друг другу для обеспечения максимальной безопасности.

Чтобы добиться действительно потрясающей работоспособности, доверьтесь настоящим профессионалам.

Смотреть историю Криса на trwaftermarket.com/ru/cornermodule

НАСТОЯЩИЕ ПРОФЕССИОНАЛЫ

Реклама

A TRW SYSTEM



www.trwaftermarket.com/ru/cornermodule

Каждая запчасть TRW разработана для решения проблемы; просто потому, что над ней работают 4000 инженеров, конструкторов и специалистов по продукции по всему миру. Имея за плечами более 100 лет опыта в производстве оригинального оборудования, TRW устанавливает стандарты качества и безопасности.

TRW

Новинки Hella на выставке в Дрездене



5–7 октября 2017 года компания Hella представит на выставке по пожарной технике и защите от катастроф FLORIAN в Дрездене новые системы освещения, фары и проблесковые маяки, предназначенные для специальной техники.

Среди новинок – третье поколение светодиодных систем освещения Modul 70. Устройство включает 4 мощных светодиода с цветовой температурой 6500 градусов Кельвина, что соответствует дневному свету. Такая система освещения позволяет водителям лучше различать цвета ночью и делает вождение менее утомительным. Специально разработанные отражатели проецируют луч света на 160 м впереди автомобиля. У новых систем освещения Hella энергопотребление снижено до 13 Вт, что является дополнительным преимуществом.

На выставке Hella также представит различную технику для полицейского применения, например фронтальные предупредительные светодиодные огни, которые крепятся к лобовому стеклу с помощью присосок.

DENSO обновила линейку кислородных датчиков



Компания DENSO расширила ассортимент датчиков кислорода, добавив восемь новых позиций. Этот шаг позволит дистрибьюторам и СТО расширить спектр обслуживаемых моделей автомобилей.

Восемь новых наименований кислородных датчиков охватывают более 5,9 млн моделей автомобилей таких популярных марок, как Ford, Jaguar, Opel, Renault и Suzuki.

Компания DENSO занимается производством датчиков кислорода с 1977 г. и остается одним из ведущих поставщиков этих деталей. Несколько сотен миллионов датчиков DENSO используются для измерения состава топливоздушную смеси в автомобилях по всему миру.

Стефан Верхоф, менеджер по продукту «датчики кислорода» DENSO Europe, отмечает: «Расширение ассортимента будет выгодным для СТО и автомобилистов по всей Европе, так как они получат доступ к запчастям, позволяющим оптимизировать работу двигателя, а также восстановить его исходные экономичность и мощность. Мы стремимся снизить вредное воздействие автомобилей на окружающую среду и непрерывно обновляем и улучшаем нашу продукцию, постепенно воплощая эту цель в жизнь».

Skoda построила автоматизированный склад на заводе в Квасинах



На заводе Skoda в чешском городе Квасины заработал первый автоматизированный склад для мелких деталей (складская система AKL).

Уникальность нового склада заключается в высокой степени его автоматизации. Оснащенные видеокамерами роботы автоматически заполняют полки деталями, а также забирают их, загружают в контейнеры и отвозят в нужные места на заводе. Более того, роботы также самостоятельно, без участия человека, разгружают контейнеры.

Завод в Квасинах специализируется на выпуске моделей Skoda Kodiaq, Skoda Superb и нового компактного кроссовера Skoda Karoq. Система для хранения мелких деталей AKL находится в центральной части склада Skoda. Процесс сортировки и доставки материалов на производство полностью автоматизирован, а благодаря системе Just-In-Sequence со склада всегда отправляется строго необходимое количество деталей и в четко обозначенное время. Система AKL в Квасинах имеет 45 000 контейнеров (KTL) для транспортировки деталей.

Строительство автоматизированного склада в Квасинах началось в январе 2016 года. Марка инвестировала в систему свыше 8 миллионов евро, проведенная модернизация должна обеспечить экономию более чем 1 миллиона евро ежегодно.

Классика и современность



Infiniti представила концепт в стиле гоночных автомобилей 1930-х годов. У автомобиля, получившего название Prototype 9, архаичная рамная конструкция, подвеска всех колес рессорная. Аскетичный интерьер также выполнен в ретро-стиле. Массивный руль, занимающий большую часть кокпита, вращается вокруг алюминиевой ступицы. В центре приборной панели – три больших круглых циферблата.

А вот силовая установка, разработанная отделением Advanced Powertrain, – самая что ни на есть современная. На данном автомобиле установлен электродвигатель мощностью 120 кВт, который приводит в действие задние колеса. Prototype 9 способен развить максимальную скорость 170 км/ч, разгон от 0 до 100 км/ч занимает 5,5 с.

Появятся ли такие автомобили на дорогах, пока неизвестно, но идея интересная, а исполнение оригинальное.

KYB

Наша точность, Ваше преимущество

УПРАВЛЯЕМОСТЬ



РЕКЛАМА

**ПРЕВОСХОДСТВО
ТЕХНОЛОГИЙ**

3 года
гарантии*

или 80 000 км



www.kyb.ru

Амортизаторы от поставщика на конвейеры

*Подробная информация об условиях гарантии на сайте www.kyb.ru

Старт производства кроссовера Skoda Karoq



С конвейера завода Skoda в чешском городе Квасины сошел первый компактный кроссовер Skoda Karoq.

Новинка оснащается светодиодными фарами головного освещения и цифровой комбинацией приборов с настраиваемым графическим оформлением. Для Skoda Karoq предлагается пять модификаций двигателей мощностью от 115 до 190 л.с. Новый кроссовер может быть оснащен виртуальной педалью для бесконтактного открытия дверцы багажника и опциональной системой VarioFlex для трансформации задних сидений. Предприятие в Квасинах – одна из трех производственных площадок Skoda в Чешской Республике. Завод является одним из крупнейших работодателей в Краловоградском регионе: здесь работают около 8000 сотрудников. За последние годы его производственный потенциал был значительно расширен и модернизирован. Только с 2015 года Skoda инвестировала порядка 11 миллиардов крон в развитие мощностей завода по производству автомобилей класса SUV. В ближайшие годы компания планирует увеличить объемы выпуска до 295 000 единиц в год.

В рамках Стратегии-2025 Skoda реализовывает масштабную кампанию по расширению модельного ряда, в первую очередь марка сосредоточена на укреплении позиций в сегменте кроссоверов. С началом серийного производства Karoq бренд делает очередной важный шаг в реализации этой стратегии. Старт продаж на европейских рынках запланирован на октябрь этого года.

Новые датчики высокой температуры MEYLE

Компания MEYLE обновила ассортимент датчиков высокой температуры (HTS).

Датчики температуры отработавших газов подвергаются экстремальным тепловым нагрузкам – диапазон их рабочих температур составляет от –40 до +1200°C. Надежные и точные измерения необходимы для оптимизации процесса сгорания и контроля уровня выбросов вредных веществ. Корректное измерение температуры крайне важно для увеличения срока службы турбокомпрессора и каталитического нейтрализатора, а также для эффективной регенерации сажевого фильтра. Чтобы соответствовать этим требованиям, гамбургский производитель запасных частей MEYLE расширяет ассортимент датчиков температуры отработавших газов MEYLE ORIGINAL. Теперь более 150 наименований этих изделий доступны для установки на автомобили практически любой марки – это более 26 миллионов транспортных средств в Европе.

Volkswagen подводит итоги

Во втором квартале 2017 года марка «Volkswagen – легковые автомобили» продемонстрировала положительную динамику, закрепив успехи начала года. За первые шесть месяцев показатели прибыли, рассчитываемые по новой схеме с разграничением концерна и марки, увеличились на 8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года и достигли 39,9 млрд евро. Операционная прибыль увеличилась вдвое и достигла 1,8 млрд евро по сравнению с 0,9 млрд евро в прошлом году.

В первом полугодии 2017 года, несмотря на сохраняющуюся на рынках сбыта напряженную обстановку, марка Volkswagen продолжила укреплять свои позиции. Динамика роста показателей сбыта выросла к концу полугодия: количество реализованных автомобилей увеличилось в мае и в июне на 3,5% и 4% соответственно. В общей сложности в первом полугодии марка передала своим покупателям во всем мире 2,9 млн автомобилей, что на 0,3% выше прошлогоднего результата. Значительный рост (+8,2%) отмечен в США, где марка Volkswagen завоевала ключевые позиции на рынке, а также на южноамериканском континенте (+12,2%) и в России (+17,9%). На важнейшем для марки рынке в Китае прирост составил 0,2%.

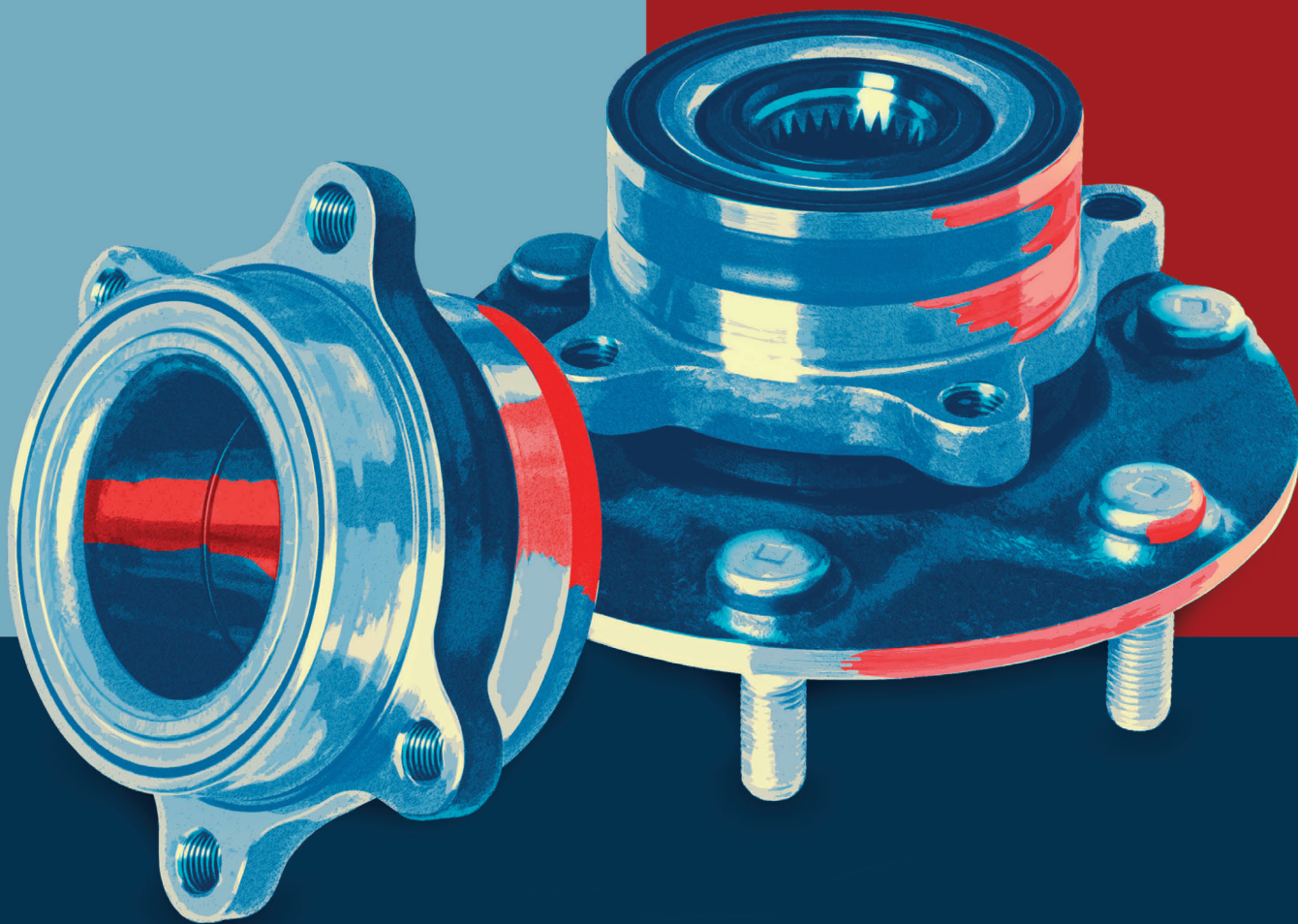
Помимо растущей конкурентоспособности и продолжающихся позитивных перемен в отдельных регионах, во второй половине года марка Volkswagen сосредоточится на дальнейшем расширении своей модельной линейки, которое можно по праву назвать самым большим за всю историю марки. В первую очередь внимание будет уделено перспективному и высокодоходному сегменту кроссоверов, ассортимент которых планируется значительно расширить. К 2020 году у марки будет 19 моделей в данном сегменте – изначально их было всего две. К этому же времени предполагаются масштабное обновление и расширение всего ассортимента Volkswagen. Кроме того, в 2020 году предполагается также выпустить на рынок инновационные транспортные средства на электрической тяге.

Современные методы диагностики амортизаторов



Компания MEYLE выпустила новый видеоролик: «Как выявить неисправность амортизаторов и обеспечить безопасную эксплуатацию автомобиля».

Производители рекомендуют выполнять проверку амортизаторов на СТО через каждые 80 000 км пробега. Амортизаторы подвергаются высоким нагрузкам во время движения. Их исправность – важнейшее условие безопасности автомобиля и его пассажиров. Неисправные амортизаторы увеличивают тормозной путь и ухудшают управляемость автомобиля. При появлении этих симптомов необходимо срочно заменить амортизаторы. В своем новом видео на YouTube-канале MEYLE TV «Механика MEYLE» рассказывают, как специалисты СТО могут легко включить проверку амортизаторов в стандартную процедуру диагностики автомобиля.



Реклама

YES WE HAVE

Более 1000 артикулов подшипников и ступиц колеса • 92% покрытие парка азиатских автомобилей, а также ассортимент для американских и европейских автомобилей

www.japanpartsgroup.com



30000 артикулов • 140 товарных линеек

JAPANPARTS GROUP

Japanparts ashika JapKo

Новая система безопасности Subaru станет доступна в России



Компания ООО «Субару Мотор», дистрибьютор автомобилей Subaru, сообщает, что новое поколение кроссовера Subaru XV будет оснащаться системой помощи водителю EyeSight. Это оригинальная система безопасности Subaru, которая включает в себя функции адаптивного круиз-контроля, автоматического предаварийного торможения, предупреждения о выходе из занимаемой полосы движения и приближении к разметке, а также активного контроля движения по полосе. Ранее система EyeSight была недоступна для России и Республики Беларусь.

Новое поколение Subaru XV появится в дилерских центрах в четвертом квартале 2017 года. Подробности о ценах, комплектациях и изменениях модели для российского и белорусского рынков будут объявлены ближе к дате начала продаж.

Есики Кишимото, генеральный директор ООО «Субару Мотор»: «Появление EyeSight – это прорыв на пути к достижению всесторонней безопасности. Система уже помогла избежать как минимум одной аварии каждому четвертому водителю Subaru Outback с EyeSight, по результатам опросов владельцев в Европе. Во всем мире реализовано более одного миллиона автомобилей Subaru, оснащенных EyeSight. После нескольких лет тестирования системы в условиях российских дорог я рад сообщить, что мы готовы к запуску EyeSight в России».

MANN+HUMMEL покупает компанию Jack Filter

Группа компаний MANN+HUMMEL – ведущий мировой разработчик и поставщик систем фильтрации – подписала соглашение о приобретении бизнеса австрийского семейного предприятия Jack Filter.

Основанная в 1947 году компания Jack Filter специализируется на создании HEPA-фильтров, предназначенных для самой тонкой очистки воздуха от частиц размером менее микрона. Компания разрабатывает элементы систем вентиляции и кондиционирования автомобилей, офисных зданий, гостиниц, школ и торговых центров. Ежегодно Jack Filter производит и продает продукции примерно на 10 млн евро. В настоящее время на предприятиях компании в Австрии, Германии и Венгрии работают около 100 человек.

Соглашение предполагает приобретение группой MANN+HUMMEL компаний Jack Filter Lufttechnik и Jack Filter Hungaria. При этом Александр Гаггл, управляющий партнер Jack Filter, становится руководителем глобального направления MANN+HUMMEL – Intelligent Air Solutions.

Контроль над Jack Filter позволяет MANN+HUMMEL расширить ассортимент продукции в области HEPA-фильтров и открывает компании широкий доступ к дополнительным сегментам рынка HVAC (отопление, вентиляция и кондиционирование), а также двум современным производственным объектам Jack Filter в Австрии и Венгрии.

Кроссовер Mitsubishi ASX возвращается в Россию



Официальный дистрибьютор Mitsubishi Motors в России компания «MMC Рус» официально объявляет о возобновлении поставок Mitsubishi ASX. Автомобили для России будут производиться на заводе Mitsubishi Motors в городе Окадзаки (Япония). Компактный кроссовер Mitsubishi ASX возвращается на российский рынок обновленным. Инженерами Mitsubishi были внесены качественные изменения, коснувшиеся как внешнего облика модели, так и ее технических характеристик.

Первые автомобили поступят в официальные дилерские центры марки в России в середине августа на Дальнем Востоке и с середины сентября будут доступны во всех остальных регионах.

Передняя часть машины оформлена в соответствии с новой концепцией дизайна бренда Dynamic Shield. Кроссовер отличается от предшественника решеткой радиатора и передним бампером. Автомобиль также получил новые светодиодные ходовые огни.

Основные изменения в интерьере обновленного Mitsubishi ASX нового модельного года – это переработанная напольная консоль, расположение USB-разъема на центральной консоли и мягкая обивка боковой части центральной консоли в зоне коленей водителя и пассажира. У Mitsubishi ASX 2018 модельного года также была улучшена шумоизоляция.

Автомобили оснащаются уже знакомыми и проверенными на российских дорогах бензиновыми двигателями объемом 1,6 л (117 л.с.) в комбинации с 5-ступенчатой механической трансмиссией или 2-литровыми (150 л.с.) с вариатором INVECS-III.

Компоненты тормозных систем Blitz

Немецкая компания Carberry, специализирующаяся на производстве автозапчастей, заметно увеличила ассортимент тормозных компонентов марки Blitz, поставляемых на российский рынок.

Перечень тормозных барабанов пополнился сразу на 30 артикулов, покрывающих потребности почти двух с половиной тысяч модификаций автомобилей.

По оценкам экспертов потребительского рынка в сегменте автомобильных комплектующих, реализуемых на вторичном рынке запчастей, за последнее время заметно вырос спрос на различные компоненты тормозных систем. Данную ситуацию эксперты связывают с увеличением парка подержанных автомобилей, значительную долю которых на сегодняшний день составляют легковые автомобили различных иностранных брендов, в том числе собираемых в России.

Ford Sollers доверяет Henkel

Ford Sollers сообщает о присвоении статуса поставщика Q1 компании Henkel. Официальная церемония вручения награды Q1 Ford прошла на территории завода в г. Энгельс (Саратовская область). В мероприятии приняли участие первый заместитель министра промышленности и энергетики Саратовской области, представители администрации г. Энгельс, а также руководство компаний Ford Sollers и Henkel.

Как отметил Альберт Вазьянский, руководитель отдела по технической поддержке и развитию поставщиков Ford Sollers: «Развитие нашего бизнеса в России важно для всего бренда Ford, и мы рады сотрудничеству с таким надежным партнером, как компания Henkel. Q1 – это значимая награда, которая вручается лишь тем компаниям, которые полностью соответствуют стандартам качества Ford по поставкам производственных комплектующих и уровню предоставляемых услуг».



«Мы рады быть частью производственного процесса одного из лидеров автомобильной промышленности. Сегодня материалы Henkel поставляются на все производства Ford Sollers в России: это заводы во Всеволожске, Елабуге и Набережных Челнах, и мы планируем развивать дальнейшее партнерство с компанией», – прокомментировал сотрудничество Константин Петров, руководитель бизнес-подразделения «Клеевые технологии в автомобильной и металлургической промышленности» Henkel в России и странах СНГ.

Henkel производит поливинилхлоридные композиции и средства предварительной обработки металлов для автомобильной промышленности в Энгельсе начиная с 2006 года. Сейчас объем производства на заводе достигает 8500 тонн продукции в год, продукция реализуется на всей территории России и ряда стран СНГ.

Q1 – это единая международная система контроля качества Ford. Для получения статуса Q1 поставщик должен соответствовать строгим требованиям автопроизводителя к логистике, организации системы управления качеством и производственных процессов, а также требованиям к ведению документооборота и соблюдению норм охраны окружающей среды.

alca[®]
Germany

SUPER FLAT
ОДНА ДЛЯ ВСЕХ!



Реклама



Немецкий стандарт качества

www.heynermobil.de

Новое оборудование Bosch для оценки состояния протектора шин



Определение степени износа шин без необходимости остановки транспортного средства стало реальностью с новым оборудованием Bosch TTM. Оно определяет остаточную глубину протектора всего за несколько секунд. Чтобы запустить автоматическую проверку состояния всех четырех колес, достаточно проехать на автомобиле поперек двух измерительных модулей на скорости до 8 км/ч. Система способна распознавать даже неравномерный износ шин. Благодаря этому с помощью оборудования можно быстро выявить необходимость регулировки углов установки колес или замены неисправных элементов подвески. Протокол измерений можно вывести на стационарный компьютер мастерской, на дисплей мобильного планшета мастера или на экран телевизора в общей зоне СТО, открыто демонстрируя информацию для всех клиентов. Наглядное отображение результатов измерений в детальном виде делает информацию понятной даже для простого автолюбителя.

В новой системе Bosch для измерения остаточной глубины протектора используются HD-камеры и метод цветового кодирования. Благодаря этому разработчикам удалось полностью исключить ошибки измерений, возникающие при использовании механических приборов. Новое оборудование от Bosch для оценки состояния шин устойчиво к воздействию пыли, вибрации, изменению влажности и температуры. Проведению измерений не мешают загрязнения на поверхности протектора, маркировки на шинах или слабое освещение. Дополнительное преимущество нового оборудования в том, что для очистки рабочих поверхностей можно смело использовать воду. При этом сушить их сжатым воздухом после мойки не требуется, что позволяет добиться дополнительной экономии времени и средств.

Новое оборудование Bosch для оценки остаточной глубины протектора шин обеспечивает СТО несколько преимуществ. Автоматизированный алгоритм измерений позволяет быстро оценивать состояние шин в процессе приемки автомобилей на обслуживание. Результаты, изначально представленные в цифровой форме, легко обрабатывать, сохраняя вместе с сервисной историей автомобиля. И, наконец, быстрое отображение результатов измерений в режиме реального времени наряду с их высокой точностью позитивно влияет на статус мастерской в глазах клиентов.

Новые подшипники коленчатого вала

Подразделение Federal-Mogul Powertrain расширило ассортимент подшипников коленчатого вала изделиями с новым высокоэффективным полимерным покрытием IROX 2. Новинки будут представлены уже в этом году на Международном автосалоне во Франкфурте.

Запчасть разрабатывалась для коленчатых валов с отполированной поверхностью, работающей с маловязкими моторными маслами. Подшипники имеют покрытие на основе эпоксидной смолы (PAI, полиамидимид) с различными присадками, распределенными по всему связующему материалу. В ходе работы над покрытием IROX 2 разработчики на молекулярном уровне модифицировали состав связующего материала, а также внесли некоторые изменения в его состав.

Продукт теперь имеет повышенную концентрацию взаимодействующих между собой твердых смазочных материалов, а также инженеры компании убрали частицы карбида кремния.

В процессе создания покрытия IROX 2 было использовано множество испытательных стендов, большинство которых – собственная разработка компании. Новые подшипники с полимерным покрытием можно использовать в двигателях как легковых, так и коммерческих автомобилей. В частности, они особенно эффективно работают в силовых агрегатах гибридных автомобилей и автомобилей с системой «старт-стоп» – для них характерен частый повторный запуск двигателя, а потому к их подшипникам предъявляются дополнительные требования.



OSRAM получила награды Bosch и TEMOT

Компания Osram получила сразу две престижные премии. Одна из них – Bosch Global Supplier Award. Она вручается каждые два года группой компаний Bosch. Вторая премия была вручена в рамках ежегодной конференции акционеров и поставщиков одной из крупнейших мировых закупочных ассоциаций TEMOT International, состоявшейся в Барселоне.

На этот раз наградой Bosch Global Supplier были отмечены представители двух бизнес-подразделений компании Osram – Specialty Lighting и Opto Semiconductors. При награждении были отмечены четкость и оперативность, с которой были структурированы бизнес-процессы продаж в совместном проекте, а также упрощены сопутствующие процедуры.

Подразделение Osram Specialty Lighting Business Unit было удостоено премии TEMOT International Award 2016 в категории «Продажи и маркетинг». TEMOT оценил общий успех стратегии компании и ее дочернего бренда NEOLUX, а также выдающуюся эффективность продаж и продвижения продуктов обоих брендов.

Водители голосуют за автоматизированный транспорт

Компания Bosch провела опрос среди водителей на тему, готовы ли они ездить на беспилотных автомобилях.

Автоматизированная система управления автомобилями превращает наши транспортные средства в водителей, а водителей – в пассажиров. В будущем автомобили при нажатии одной-единственной кнопки смогут самостоятельно доехать до места, которое выберет водитель, при этом соблюдая все правила дорожного движения и скоростные ограничения, что сделает процесс вождения еще более безопасным. Многие респонденты хотят, чтобы автомобили с функцией автопилота избавили их от стресса, связанного с вождением. Их привлекает возможность передать управление автомобилю во время парковки или в пробках. Данная информация была получена в результате последнего опроса, проведенного компанией Bosch в шести странах – Бразилии, Германии, Китае, Соединенных Штатах Америки, Франции и Японии. Большинство опрошенных водителей предпочли бы во время езды в режиме автопилота смотреть в окно и наслаждаться пейзажем (63%) или же разговаривать с пассажирами (61%).



Автомобиль будущего, который полностью освободит водителя от необходимости управлять рулевым устройством, а также нажимать на педаль газа и тормоза, видится необходимым в первую очередь тем, кто планирует поездки на большие расстояния (67%) и расслабленные путешествия (61%). Большинство опрошенных ожидают значительного повышения удобства (68%) и безопасности (60%) во многих ежедневных ситуациях, например таких, как поиск парковки в городах. Опрос выявил любопытное ранжирование предпочтений в автоматизированных функциях: чаще всего назывались процесс парковки (65%), поиск парковки в центре города (60%), а также простая навигация в условиях пробок (59%).

Расслабиться, откинувшись на сиденье, смотреть в окно и наслаждаться пейзажем – именно так большинство водителей представляют себе альтернативу постоянной концентрации за рулем. 63% из числа опрошенных сообщили, что хотели бы отдыхать в то время, как их автомобиль находится в режиме автоматического вождения. В целом опции, которые предлагает автоматизированное вождение, делают автомобили более привлекательными для потребителей. Больше половины участников (54%) опроса, организованного компанией Bosch, согласились с данным утверждением. Новые технологии являются важным пунктом, который может подвигнуть на покупку автомобиля.

HEYNER ORIGINAL QUALITÄT

HEYNER
Germany

HYBRID
Graphit

Wischerblatt
500mm-20"

Hybrid-Technologie
kombiniert
die Aerodynamik der
Flachbleiwischer
mit dem perfekten
Kontakt mit der
Windschutzscheibe
der traditionellen
Technologie.
Korrosions-
beständig.

**NANO
GRAPHIT**
For Extra Long Life

Exzellentes
Wischergebnis
bei hoher
Geschwindigkeit
durch
verstärkten
Anpressdruck
und Spolier.
Qualitätsgummi
erfolgreich
getestet
bei 1.000.000
Bewegungen.
Adapter B1
beigefügt.

MAK
No1
No1

100% Endkontrolle
für beste Qualität.

1 Stück

Auch geeignet für neue
Automobile von Mercedes, Audi,
BMW, Ford, Volkswagen, Opel,
Vaux, Renault usw. mit
Spezial-Adapter (separat erhältlich).

PREMIUM QUALITÄT
FÜR AUTOMOBILE

www.heynermobil.de



HYBRID



Преимущество двух технологий

Гибридная технология объединяет аэродинамический дизайн бескаркасных щёток и идеальный контакт с лобовым стеклом классической технологии щёток стеклоочистителей

Немецкий стандарт качества.
www.heynermobil.de

Реклама

DENSO обновила ассортимент компонентов для систем терморегулирования



Компания DENSO представляет 35 новых запчастей для систем терморегулирования. Расширение ассортимента позволит увеличить охват моделей автомобилей ведущих производителей и облегчить выполнение технического обслуживания.

Среди новинок – пять конденсоров, девять вентиляторов салона, десять интеркулеров, девять радиаторов и два вентилятора радиатора.

Данное обновление дополнительно обеспечивает 355 вариантов применения и соответствует 58 артикулам оригинальных компонентов для популярных моделей автомобилей таких марок, как Opel, Peugeot, Citroen, Renault и Fiat.

Благодаря этому обновлению ассортимента компонентов DENSO для систем терморегулирования СТО смогут предложить своим клиентам запчасти оригинального качества и избавить их от неприятностей, связанных с неисправным кондиционером.

Новые детали будут доступны для заказа в электронном каталоге DENSO с июля, а в системе TecDoc – с августа 2017 года.

Компоненты систем терморегулирования DENSO установлены в качестве оригинального оборудования в значительной части парка европейских автомобилей. DENSO – один из ведущих разработчиков и производителей компонентов для систем терморегулирования: изделия компании призваны обеспечивать комфорт водителя и пассажиров, при этом они обладают оптимальными рабочими характеристиками и способствуют экономии топлива.

Моторное масло WINDIGO SYNTH RS 5W-40 PLUS

Всесезонное синтетическое легкотекучее масло нового поколения WINDIGO SYNTH RS 5W-40 PLUS создано для применения в новейших бензиновых и дизельных двигателях легковых автомобилей.

При разработке данного вида масла учитывались все требования, предъявляемые к усовершенствованным конструкциям легковых двигателей и катализаторов, а также требования к качеству новых масел API SN. Масло обладает прекрасными защитными свойствами и эффективно работает в широком диапазоне температур. Прочная масляная пленка защищает двигатель даже при критических температурах. Благодаря сбалансированному пакету присадок предотвращается образование отложений в двигателе, что способствует более эффективной и долговечной работе двигателя.

Чтобы повысить износоустойчивость, в моторное масло WINDIGO добавлены присадки с мельчайшими наночастицами, которые заполняют микронеровности, задиры или микротрещины. В результате уменьшаются трение и нагрев деталей двигателя, снижается расход смазки и топлива, а также сводится к минимуму уровень вредных выбросов в атмосферу.

Webasto победила в конкурсе Plus X Award



Панорамный люк Webasto с рассеянной подсветкой получил награды сразу в трех категориях: «Инновация», «Высокое качество» и «Дизайн». Накрышная система так впечатлила международных экспертов, что во втором конкурсном туре ей присудили дополнительную награду – «Лучший продукт – 2017». В 2016 году компания BMW удостоила этот автомобильный компонент с оригинальной световой графикой премии Supplier Innovation Award в категории «Эмоциональный опыт».

Награды Plus X Award присуждаются передовым технологическим решениям, которые отвечают требованиям самых высоких стандартов. «Мы очень гордимся премией «Автомобильный компонент года – 2017». Это знак признания тех особых преимуществ, которые наш продукт дает конечным потребителям», – говорит Хольгер Энгельман, председатель правления Webasto SE. Залог этой заслуженной победы – глубочайшее знание рынка и многолетний опыт мирового отраслевого лидера. Международная команда инженеров непрерывно и с большим энтузиазмом работает над созданием еще более неординарных и комфортных решений для настоящего и будущего автомобильной отрасли.

Hyundai и Shell продолжают сотрудничество

ООО «Хендэ Мотор СНГ» и ООО «Шелл Нефть» подписали соглашение о продлении сотрудничества. Концерн Shell остается эксклюзивным поставщиком смазочных материалов для гарантийного и постгарантийного обслуживания автомобилей Hyundai на территории России и СНГ до конца 2021 года.

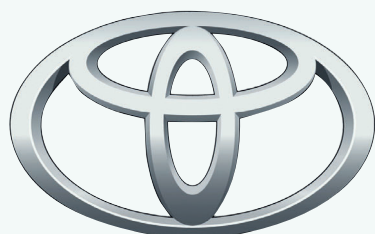
Соглашение является важной составляющей глобального партнерства концернов Hyundai и Shell и предусматривает продолжение и укрепление сотрудничества в развитии технологий, разработке новых составов и видов моторных масел для обеспечения потребностей современной модельной линейки автомобилей Hyundai.

На церемонии подписания соглашения компании представили новый продукт, созданный в рамках долгосрочного сотрудничества и совместных исследований, – полностью синтетическое моторное масло Shell Helix Ultra ECT AH 5W-30. Масло разработано с учетом жестких требований высокоэффективных бензиновых и дизельных двигателей Hyundai, требующих применения масел современных стандартов ACEA C3 или API SN. Оно обеспечивает защиту систем снижения токсичности выхлопов (сажевых фильтров и каталитических нейтрализаторов) и помогает улучшить показатели экономичности двигателей. Новый продукт включен компанией «Хендэ Мотор СНГ» в карту смазочных материалов, размещаемую в сервисных книжках владельцев автомобилей Hyundai.

Toyota строит полигон для испытания беспилотных автомобилей

Toyota продолжает комплексно развивать направление безопасных и удобных автомобилей с автономным управлением. Для всестороннего изучения дорожного движения под управлением автоматизированных систем компания одновременно приступает к созданию уникального тестового трека и запускает новые проекты в партнерстве с крупнейшими университетами США.

Североамериканский офис «Тойота» инвестирует 5 миллионов долларов в строительство специального испытательного трека на юго-востоке штата Мичиган. Новый полигон станет безопасной и контролируемой закрытой средой для тестирования технологий автономного вождения и сетевой мобильности (CAV) во всех возможных ситуациях, включая экстремальные. Строительство уникального трека организовано по инициативе Американского центра мобильности (ACM), одним из соучредителей которого стала «Тойота». Благодаря федеральному статусу проекта «Тойота» предполагает ускорить продвижение высоких технологий в сотрудничестве с государственными организациями США.



TOYOTA

Одновременно с постройкой испытательного трека «Тойота» запускает в США пятилетнюю программу совместных исследований с крупнейшими научными центрами страны. Реализовывать программу будет созданный компанией «Тойота» в 2011 году Центр совместных исследований в области безопасности (CSRC). За первые пять лет работы Центра «Тойота» инвестировала в разработку и вывод на рынок передовых технологий безопасности около 50 миллионов долларов. За время работы Центр запустил и завершил 44 исследовательских проекта с 23 университетами-партнерами, опубликовав более 200 отчетных работ. Проекты CSRC внесли значительный вклад в исследование влияния на безопасность движения человеческого фактора, эффективности активных и пассивных систем безопасности, а также в области сбора данных о движении и разработки новых инструментов для анализа этих данных.

В 2017 году «Тойота» запускает 11 новых масштабных проектов в партнерстве с восемью ведущими университетами США с общим бюджетом 35 миллионов долларов. Задача новых проектов – получить детальную картину изменений в безопасности дорожного движения и взаимодействии человека с автомобилем, оснащенным системами автономного вождения. Партнерами «Тойоты» в новых проектах стали самые влиятельные научные организации Северной Америки, включая Мичиганский университет, университет штата Айова, Политехнический университет Виргинии и другие.

green

FILTER

НЕМЕЦКИЙ КЛИМАТ В ВАШЕМ АВТОМОБИЛЕ



Топливные, масляные, воздушные и салонные фильтры

GREENFILTERS.DE



Высококачественные фильтрующие материалы на композитной основе, используемые в линейке продукции GREEN FILTER, обеспечивают чистоту двигателя и воздуха в салоне автомобиля. 100% контроль качества



Высокая степень фильтрации в фильтрах двигателей гарантирует 99% очистку от частиц больше 10 микрон. Для салонных фильтров используется специальная серия антибактериальных и угольных фильтров



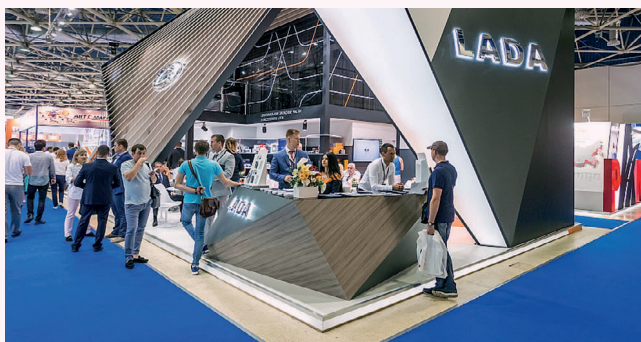
Продукция соответствует качеству оригинальной комплектации



CARBERRY.

Performance for value

Фирменное масло LADA



На выставке MIMS-2017 Automechanika LADA представила смазочные материалы под собственным брендом.

Синтетические и полусинтетические моторные масла, синтетическое трансмиссионное масло дополнили линейку технических жидкостей LADA, в которую уже входят антифризы, тормозная и стеклоомывающая жидкость, а также консервирующие и антикоррозийные составы.

Моторные масла специально подбирались под конструктивные особенности LADA, они прошли полный цикл испытаний в собственных и независимых лабораториях. В результате покупателям моторных масел LADA предложен продукт, наилучшим образом подходящий под сложные условия эксплуатации. Моторные масла LADA способствуют легкому пуску двигателя при отрицательных температурах, предотвращают образование высокотемпературных отложений и обеспечивают чистоту двигателя на протяжении межсервисного интервала. Трансмиссионное масло LADA обеспечивает плавное переключение передач в жестких условиях работы, способствует надежной эксплуатации узлов при высоких нагрузках и в широком интервале температур. Масла одобрены ПАО «АВТОВАЗ» и рекомендованы к применению в автомобилях LADA в различных модификациях, выполняющих требования экостандартов до Евро-5 включительно.

Техника безопасности

В конструкции современного автомобиля нет мелочей, даже, казалось бы, такая незначительная деталь, как подстаканник, может повлиять на безопасность движения.

Вне зависимости от размеров, любая емкость должна не только поместиться в подстаканник, но и остаться там во время любых маневров автомобиля. Поэтому дизайнеры и инженеры Ford регулярно отправляются на испытательную трассу в Меркенихе (Германия), запасшись специальными тестовыми контейнерами с жидкостью. Там прототипы подстаканников с установленными в них контейнерами подвергают тесту, получившему название «американские горки». Во время выполнения серии маневров перегрузки в салоне Ford достигают 5 g, что сравнимо с перегрузками, испытываемыми организмом человека во время катания на аттракционе «американские горки» с высокой скоростью.

Благодаря таким испытаниям водители автомобилей Ford могут быть уверены, что даже при резком ускорении или в крутом повороте их стаканчик с латте или газировкой останется в подстаканнике, а не превратится в снаряд, обливающий салон автомобиля и пассажиров горячей или сладкой жидкостью.

Роботы на заводе Ford Sollers



У двух сотрудников завода Ford Sollers во Всеволожске технические паспорта вместо гражданских, а пенсия им не положена вовсе. Они ежедневно проходят 6 км каждый, доставляя к конвейеру сотни килограммов комплектующих, и радуют окружающих звонким исполнением «Катюши». Их зовут Лелик и Болик, и это единственные роботы на производстве, получившие собственные имена от благодарных сотрудников завода.

Несмотря на человеческие имена, Лелик и Болик не относятся к андроидам, роботам гуманоидного типа. Это автономные транспортные средства (automated guided vehicle, AGV), роботы-тележки, предназначенные для доставки передней панели автомобиля в сборе к кузову для установки. Роботы появились на заводе осенью 2015 года, и к настоящему моменту пробег каждого составляет 2300 км, а общее количество перевезенных деталей приближается к 24 000. Шасси AGV изготовлено из легкой трубчатой конструкции по принципу минимальной достаточности. Каждый робот весит около 100 кг и способен принять на борт груз, примерно соответствующий собственному весу. Движение осуществляется с помощью двух электрических моторов, один из которых отключается во время выполнения поворота. Скорость движения программируется оператором и может достигать 50 метров в минуту. Маршрут для роботов задается с помощью магнитной ленты, приклеенной к полу, и легко изменяется при необходимости. Заряда двух аккумуляторов (12 В, 120 Ач) хватает на две смены непрерывной работы, предусмотрена возможность их быстрой замены с помощью специальной тележки.

Безопасность людей при движении роботов обеспечивают лазерные сканеры безопасности, регистрирующие появление посторонних объектов в рабочей зоне и помогающие вовремя остановить AGV. Кроме того, Лелик и Болик при движении непрерывно мигают лампочками и проигрывают мелодии – в память роботов можно загрузить до восьми мелодий, выбираемых вручную. Наибольшей популярностью у сотрудников завода пользуется «Катюша», но в репертуаре есть и композиции классической музыки.

Запчасти LECAR

Сеть магазинов «LADA Деталь» представила на выставке MIMS-2017 Automechanika новую линейку запчастей, аксессуаров и автохимии LECAR.

LECAR – это собственная марка запасных частей розничной сети «LADA Деталь», которая выступает гарантом качества, надежности и безопасности каждой детали. Для LECAR разработана оригинальная упаковка, которая выглядит как продолжение комбинации приборов автомобиля. На упаковку нанесены интуитивно понятные пиктограммы, указывающие на систему автомобиля, где применяется деталь, или обозначающие неисправность. Новая линейка автокомпонентов относится к сегменту экономкласса, это практичное и оптимальное по стоимости решение в вопросе обслуживания автомобиля. Продажи запчастей LECAR в розничной сети «LADA Деталь» стартуют в сентябре 2017 года.

Volvo и Geely создали две новых компании



Производитель автомобилей премиум-класса Volvo Cars и китайская автомобильная группа Geely Holding завершили формирование двух новых компаний для развития существующих и разработки будущих технологических решений. Новые совместные предприятия позволят обеспечить экономию средств за счет увеличения масштаба работы, а также ускорить процесс создания электрифицированных автомобилей следующего поколения.

Соглашения, подписанные в Нинбо (Китай), определяют стратегические приоритеты, состав руководства и формат взаимодействия и цели в рамках сотрудничества внутри группы.

Новое технологическое совместное предприятие, получившее название GV Automobile Technology (Ningbo) Co. Ltd., будет принадле-

жать Volvo Cars и Geely Holding в соотношении 50/50. Штаб-квартира компании будет располагаться в Китае, а в шведском Гетеборге появится дополнительный офис.

Также будет сформирована отдельная компания LYNK & CO, полностью отвечающая за модельную линейку автомобилей LYNK & CO и принадлежащая совместно Volvo Cars, Geely Holding и Geely Auto. Компания получит вновь сформированную структуру и состав управления.

«Создание этих совместных предприятий имеет особую ценность для всех участников. Мы стремимся обеспечить глобальную экономию за счет увеличения масштаба, способствуя более тесному сотрудничеству между нашими брендами в работе на общих автомобильных архитектурах и при разработке электродвигателей. Кроме того, это партнерство позволит LYNK & CO полностью реализовать свой потенциал», – заявил председатель правления Geely Holding Ли Шуфу.

Volvo Cars станет держателем 30% акций LYNK & CO, 50% будут принадлежать Geely Auto, а Geely Holding станет обладателем оставшихся 20% новой компании. Участие шведского автопроизводителя в качестве миноритарного акционера означает поддержку компанией Volvo Cars бренда LYNK & CO как сейчас, так и в будущем.

Volvo Cars и Geely уже практикуют обмен технологиями. Это работает на примере компактной модульной архитектуры (CMA). Она используется в производстве ожидаемой вскоре новой линейки компактных Volvo 40-й серии, а также автомобилей от LYNK & CO. Ожидается, что формирование компании LYNK & CO будет завершено в сентябре текущего года.

www.osram.ru

OSRAM NIGHT BREAKER®

10
ЛЕТ

БОЛЬШЕ БЕЗОПАСНОСТИ.
БОЛЬШЕ ВИДИМОСТИ.
БОЛЬШЕ СВЕТА.



Укроти ночь вместе с OSRAM NIGHT BREAKER®
10 лет безопасного вождения



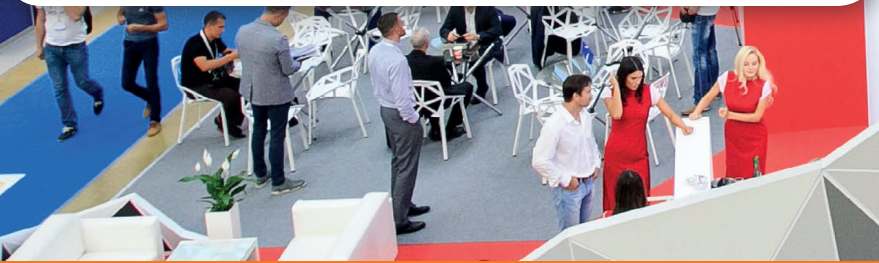
Свет – это OSRAM

OSRAM

MIMS-2017 Automechanika

Отрасль на пороге перемен

Завершила свою работу выставка **MIMS-2017 Automechanika** – важная бизнес-площадка в России для производителей автокомпонентов и предприятий, работающих в сфере автосервиса.



Сергей Дьяконов

Как и ожидалось, выставка оказалась более представительной, чем в предыдущие годы. Свои новинки здесь продемонстрировали 1324 компании из 41 страны мира. По сравнению с прошлым годом размер выставочных площадей увеличился на 37%.

Такой успех связан с тремя основными факторами. Автомобильный рынок России начал расти, а параллельно с ним и производство автокомпонентов демонстрирует положительную динамику. Если на бизнес не повлияет геополитический фактор, то есть все условия для последующего динамичного роста экономики.

Второй фактор связан с тем, что мы живем сейчас в очень интересное время – когда параллельно с автомобилями традиционной конструкции формируется, по сути, новая отрасль, связанная с проектированием и производством электромобилей, внедряются в жизнь технологии автономного управления, не за горами время, когда появятся полностью беспилотные машины. А это значит, что автокомпонентов станет больше, они будут более разнообразными. Одни компании сегодня демонстрируют технологии автономного вождения, которые уже через несколько лет войдут в нашу жизнь, а другие, и не без успеха, продолжают выпускать карбюраторы, спрос на них до сих пор есть, хотя такие машины уже давно не производят. Российский рынок интересен для производителей автокомпонентов своей многогранностью и большим потенциалом для роста. Если образ жизни и рынок в крупных городах мало чем отличаются от других мировых мегаполисов, то глубинка до сих пор фактически живет в прошлом веке, но и там надо на чем-то передвигаться. Кроме этого, у нас страна огромная, с разными климатическими и дорожными условиями, соответственно, и запчасти и расходные материалы для эксплуатации автомобилей нужны разные.

И третья причина успеха выставки связана с тем, что в этом году не проводится Automechanika во Франкфурте, поэтому ведущие производители автокомпонентов привезли свои новинки в Москву. К нам приехали руководители крупнейших мировых компаний, поэтому и деловая программа была очень насыщенной.

В рамках выставки состоялся 8-й Московский международный форум автомобилестроения IMAF 2017, на котором участники обсудили актуальные вопросы в рамках темы «Автомобильная отрасль в процессе трансформации: факторы успеха». Здесь представители государственных структур и ведущих автомобильных компаний говорили о стратегии развития отечественного автопрома на ближайшие годы, в частности о планах по повышению локализации производства.

Впервые состоялась конференция «Автосервис-2017», которая была посвящена актуальным проблемам работы автосервисных. Основная тема, которая обсуждалась на данной конференции, – в каком направлении будут развиваться дилерские и независимые автосервисы во всем мире, и в России в частности. Большое внимание было уделено относительно новой для нашего рынка тенденции – развитию сетевых автосервисов.

Также на открытой конференционной площадке AGORA состоялось более 20 семинаров, мастер-классов, круглых столов, презентаций и обучающих мероприятий. В работе площадки AGORA приняли участие представители компаний-экспонентов и авторитетные профессионалы отрасли. Свои конференции в рамках данного проекта организовал и издательский дом «Макс Медиа».

Редакция журнала «Автокомпоненты» приняла активное участие во всех мероприятиях выставки MIMS-2017 Automechanika. На стенде издательства состоялся розыгрыш призов от наших партнеров. В этом и следующем номере мы подробно расскажем о важнейших новинках отрасли, новых тенденциях в автобизнесе. ■



PREMIUM RANGE ПРЕМИУМ АССОРТИМЕНТ



BREMBO

О новых разработках в области тормозных систем рассказал Марно Моретти, директор по маркетингу компании Brembo, подразделение Aftermarket.

«Автокомпоненты»: Компания Brembo известна во всем мире прежде всего как разработчик и поставщик тормозных систем для ОЕ. Какие инновации из ОЕ пришли за последнее время на рынок запасных частей?



– Одна из тенденций последних лет – технологии, которые ранее применялись только для премиального сегмента, становятся доступны для массовых автомобилей. Brembo в этом плане является первопроходцем: компания разрабатывает и предоставляет тормозные системы на конвейеры ведущих компаний, в том числе специализирующихся на производстве машин премиальных марок, но при этом в продуктовой линейке для рынка запасных частей есть тормозные диски для бюджетных авто, например для LADA.

Brembo стремится сократить время выхода на рынок всех новых продуктов своего ассортимента. Как правило, начало поставок компонентов тормозных систем для новых автомобилей



на вторичный рынок составляет 12–18 месяцев, но Brembo ломает этот стереотип: для некоторых марок автомобилей этот срок не превышает 3–6 месяцев с момента начала продаж автомобиля.

Сейчас на вторичный рынок уже поставляются композитные, двухсоставные диски, они легче дисков, сделанных из одного материала, что наделяет их целым рядом преимуществ. Главная премьера Brembo на выставке MIMS Automechanika – композитный соединенный литьем тормозной диск. История разработки этой конструкции такова – Brembo является конвейерным поставщиком композитных дисков для премиальных автомобилей Mercedes-Benz. Однако по соглашению с автопроизводителем компания не имеет права поставлять такие детали на вторичный рынок. Поэтому была разработана новая технология, благодаря которой удалось создать диск, эквивалентный оригинальному изделию по всем характеристикам.

Стальной корпус ступичной части получают посредством процесса прессования и затем помещают в литейную форму для введения жидкого чугуна, который отливают при температуре 1400°C. Далее происходит соединение с тормозной поверхностью, поскольку чугун затвердевает вокруг специальных стальных зубьев на ступице.

В результате получается легкий диск, полностью взаимозаменяемый с оригинальным изделием, обладающий такой же эффективностью, но при этом с уменьшенным весом. Новый композитный соединенный литьем диск Brembo обладает рядом преимуществ по сравнению с деталями, сделанными по традиционным технологиям. В частности, он менее подвержен термомеханическим деформациям. Композитный корпус гарантирует снижение веса диска на 15% по сравнению с цельным диском того же размера. Поскольку тормозной диск является частью неподдрессоренной массы автомобиля, уменьшение веса улучшает управляемость, что приводит к более точному и

стабильному движению транспортного средства и обеспечивает более комфортную езду. Также снижение веса позволяет снизить расход топлива и уменьшить вредные выбросы в атмосферу.

Поверхность диска покрыта с применением ультрафиолетовой технологии, современным, инновационным способом. Это гарантирует высокую устойчивость к коррозии, влажности и повышенным температурам. Кроме того, покрытие по ультрафиолетовой технологии на водной основе не требует



растворителей, что делает процесс нанесения покрытия очень эффективным с точки зрения затрат энергии: экономия 98% энергии и выбросов.

«Автокомпоненты»: *Возможно ли использование таких дисков для автомобилей других марок?*

– Да, такие тормозные диски уже предложены и тестируются на автомобилях компании Jaguar Land Rover. Но надо понимать, что пока это достаточно дорогая и сложная технология, поэтому ее применение в массовом сегменте – вопрос будущего.

«Автокомпоненты»: *Какие еще компоненты тормозных систем предлагает Brembo?*

– Примерно десять лет назад Brembo наряду с дисками стала предлагать тормозные колодки.

Это оказалось очень удачным решением, поскольку многие клиенты предпочитают приобретать детали тормозной системы от одного производителя. Сейчас мы продаем тормозных колодок примерно в два раза больше, чем дисков. Ассортимент тормозных колодок постоянно растет, сейчас в каталоге 1600 наименований – это 98% европейского автомобильного парка.

Также Brembo предлагает барабаны, колодки для барабанов, гидравлические компоненты, такие как тормозные цилиндры, шланги и главные цилиндры.

лов вторичного рынка и рядовых автолюбителей.

Онлайн-каталог, с обширной базой данных продуктов, предоставляет все коды, доступные в ассортименте Brembo для каждого выбранного автомобиля, а приложения позволяют легко и быстро получить консультацию. Помимо поиска по марке/модели автомобиля, также можно просматривать продукцию по размеру и коду, где для каждого запрашиваемого продукта вместе с соответствующим кодом Brembo будут отображаться коды оригинала или конкурентов.

Недавно в ассортимент продуктов для вторичного рынка были добавлены восстановленные суппорты и тормозная жидкость.

«Автокомпоненты»: *Как осуществляется продвижение продукции Brembo на российский рынок? Есть ли специальные программы для автосервисов?*

– Brembo уделяет большое внимание этому вопросу. В частности, регулярно проводятся технические тренинги для специалистов сервисного направления. Компания предлагает комплексную программу обучения – «Академию тормозных систем Brembo». Основной акцент делается на информационной поддержке. Год назад Brembo запустила новый веб-сайт, предназначенный для профессиона-

Brembo создала свой контент на веб-сайте с целью более полного соответствия потребностям всех специалистов в цепочке поставок на вторичный рынок, предоставляя надежную поддержку в работе, которую они выполняют каждый день, обеспечивая при этом легкую навигацию, полную и полезную информацию.

Brembo также использует социальные сети для непосредственного общения с потребителями на различные темы: инновации в исследованиях и разработках, новые достижения и исключительные результаты, новости о корпоративных событиях и специализированные темы, связанные с продукцией. ■



Компания KYB, один из ведущих в мире производителей автокомпонентов, в этом году выступила в качестве официального партнера выставки MIMS Automechanika. В России компания известна прежде всего своими амортизаторами и пружинами, хотя она разрабатывает и производит компоненты для самых различных отраслей промышленности.

На вопросы журнала «Автокомпоненты» отвечает Сергей Бескоровайный, руководитель отдела маркетинга KYB Eurasia.

«Автокомпоненты»: Насколько успешно развивается бизнес KYB в России?

– Бизнес развивается вполне успешно. Мы выполняем все планы и задачи, намеченные на этот год. KYB сохраняет свою долю на рынке. Учитывая то, что мы работаем в премиальном сегменте, где конкуренция очень жесткая, это хороший результат. В связи с этим хотелось бы поблагодарить наших постоянных партнеров.

«Автокомпоненты»: Какие новинки компания представила в последнее время?

– Наряду с премиальным сегментом мы развиваем продуктовую линейку простых газонаполненных двухтрубных амортизаторов Excel-G. Весной 2017 года мы начали выпускать такие амортизаторы для Hyundai Solaris I и Kia Rio III – это одни из самых распространенных автомобилей на российском рынке.

Главная премьера KYB на выставке – новая тюнинг-серия амортизаторов KYB JAOS BATTLEZ. Новинка KYB JAOS BATTLEZ заполнит ранее пустовавшую нишу во внедорожной



линейке KYB – высокотехнологичный тюнинг подвески.

KYB JAOS BATTLEZ – не просто амортизаторы, а комплект регулируемой подвески. Это совместная разработка KYB и Jaos – известного производителя оборудования для тюнинга внедорожников. KYB разработала для комплекта подвески сами амортизаторы. Jaos дополнил конструкцию усиленными пружинами из титанового сплава и монтажными деталями.

В зависимости от модели автомобиля комплекты KYB JAOS BATTLEZ оснащаются либо регулируемой жесткостью демпфирования (от 8 до 16 предустановок), либо полным комплектом регулировок, включая изменяемую высоту пружинной чашки.

В 2017 году подвеска KYB JAOS BATTLEZ была установлена на автомобиль Toyota Hilux команды JAOS Team. Она успешно прошла боевое крещение в условиях реального соревнования на ралли Asia Cross Country Rally в Таиланде.

Однако подвеска KYB JAOS BATTLEZ будет интересна и вне спорта – ценителям «гражданского» тюнинга и тем, кто хочет получить более сбалансированный автомобиль. Спецсерия JAOS позволит значительно улучшить и асфальтовые, и внедорожные характеристики таких автомобилей, как Toyota Land Cruiser LC200, Prado, FJ Cruiser, Mitsubishi Pajero, Nissan X-Trail, Suzuki Jimny, Jeep Wrangler.

«Автокомпоненты»: *Каковы основные тенденции на рынке*

амортизаторов? Изменился ли спрос из-за кризиса?

– Спрос смещается в зону бюджетного сегмента. Автомобильный парк стареет, покупательная способность не растет. Но в этом году появились сигналы, что рынок начинает стабилизироваться. Появилось понимание, что ситуация, которая сложилась в 2014 году, – это не кризис, а новая реальность. Сейчас считать деньги начали все. Покупатель тщательно выбирает продукт, все покупки выверенные.

Наша компания в этом году сделала для покупателей уникальное предложение – ввела трехлетнюю гарантию при пробеге до 80 000 км на всю продуктовую линейку. Мы уверены в качестве своего продукта.

«Автокомпоненты»: *Каким образом организована дистрибуция на российском рынке?*

– Мы работаем в России с начала 2000-х годов, в 2005 году открылось представительство компании. При этом амортизаторы Kayaba хорошо известны в России с начала 1990-х годов и заслужили хорошую репутацию. В России мы работаем с крупнейшими дистрибьюторами автокомпонентов. Компания не сотрудничает напрямую непосредственно с ретейлом.

«Автокомпоненты»: *Какие специальные программы действуют для клиентов?*

– У KYB есть несколько таких программ. Прежде всего, это «KYB Сервис», созданная для авторизации автосервисов. Компания KYB в числе первых уловила современные тенденции рынка



автосервисных услуг: наряду с качеством важными критериями при выборе продукта становятся гарантия от производителя и профессиональный сервис для потребителя.

В 2018 году появятся новые решения для ретейла и СТО, направленные на повышение лояльности клиентов.

«Автокомпоненты»: *Помимо деталей подвески KYB производит и другие компоненты, расскажите о них, пожалуйста.*

– KYB – один из мировых лидеров по производству гидравлических комплектующих. Мы про-

изводим насосы, гидроцилиндры для самых различных областей промышленности. Компания поставляет комплектующие для аэрокосмической отрасли, в частности для пассажирских самолетов Boeing 777, космических кораблей, наши узлы применяются в скоростных поездах.

В России KYB известна прежде всего амортизаторами и пружинами для автомобилей. 70% деталей из этой группы мы поставляем на конвейеры ведущих автопроизводителей. Компания производит также амортизаторы для кресел и инвалидных колясок.

KYB старается идти в ногу со временем. Мы производим электронные системы рулевого управления, которые устанавливаются на спортпрототипах на гонке «24 часа Ле-Мана», а также для автомобилей массового сегмента, например Nissan и Infiniti. В 2011 году открылся и успешно работает уникальный полигон KYB с двумя центрами исследования и разработок, специально предназначенный для тестирования систем подвески, электроники и рулевого управления. ■





bilstein group

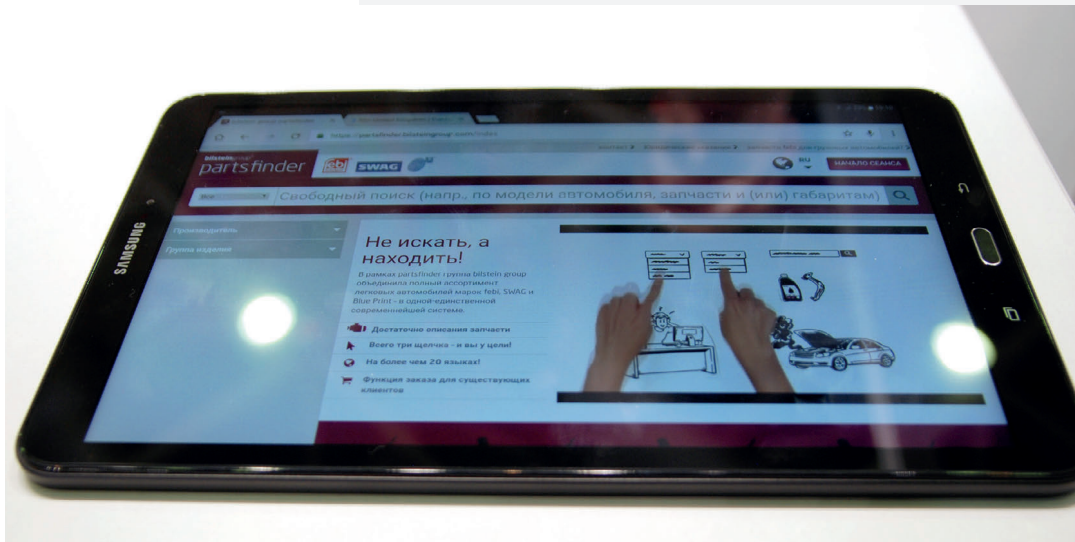
На выставке состоялась презентация онлайн-системы поиска запчастей partsfinder. Новая поисковая система охватывает весь ассортимент деталей для легковых автомобилей марок febi, SWAG и Blue Print – всего более 45 000 наименований.

Основным преимуществом онлайн-системы partsfinder является прямой поиск запасных частей по описанию. Система находит нужный результат на основании всего лишь нескольких ключевых слов. Даже при использовании других параметров поиска результат достигается максимум в три клика. Привязка к ID пользователя позволяет максимально быстро найти нужную деталь, поскольку система автоматически показывает марки и модели автомобилей конкретного региона. Дополнительная опция онлайн-системы partsfinder – это возможность формировать индивидуальный список деталей в формате PDF и распечатывать его.

В линейке бренда SWAG появился новый продукт – высоко-

качественные эластичные муфты от известного немецкого производителя SGF. Эластичные муфты устанавливаются на любом конце карданного вала с целью снижения вибрации от трансмиссии. Такие муфты актуальны для автомобилей с задним приводом и со всеми ведущими колесами. Инновация от компании SGF представляет

собой технологию текстильных волокон Tenpr, которыми армируются петлеобразные уплотняющие элементы из вулканизированной резины, используемые для силовой трансмиссии. Технология волокон Tenpr позволяет производить компактные и легкие муфты, обладающие отличными эксплуатационными качествами. ■



bilsteingroup[®]

СОБСТВЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО –

ГАРАНТИЯ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНОГО
КАЧЕСТВА ПРОДУКЦИИ

Реклама

www.bilsteingroup.com





Эти два немецких бренда хорошо известны в России и в мире как производители автокомпонентов высочайшего качества: например, щетки стеклоочистителя HEYNER® и alca® неоднократно побеждали в престижных международных конкурсах. Большими конкурентными преимуществами HEYNER® и alca® являются доступная цена и широкий ассортимент, в результате каждый автовладелец может выбрать товар в соответствии со своими потребностями и бюджетом.

О том, какие новинки появились в ассортименте этих двух брендов, как развивается бизнес в России, рассказал Том Хайнер, директор alca mobil logistics+services gmbh. «Автокомпоненты»: Сказали ли кризис на покупательском спросе?

– Да, клиенты стали более тщательно подходить к выбору товара. Большинство предпочитают приобретать товар известных марок, но при этом обращают существенное

внимание на стоимость. В этом плане у брендов HEYNER® и alca® есть большие конкурентные преимущества, они давно известны в России, а стоимость продукции ниже, чем у большинства конкурентов. Раньше большим спросом пользовались бескаркасные щетки стеклоочистителя alca® SUPER FLAT, но в последнее время мы наблюдаем рост интереса к более доступной линейке alca® SPECIAL. В ответ на растущий спрос мы вывели на рынок новую линейку





каркасных щеток alca® SPECIAL KONTAKT. Они недорогие, но при этом обладают уникальными характеристиками. Новые щетки не случайно называются SPECIAL KONTAKT. В состав резины включен такой нанографит, который улучшает качество контакта со стеклом. Щетки alca® SPECIAL KONTAKT поставляются в специальной блистерной упаковке. Они представлены в широком ассортименте в гипермаркетах и на заправочных станциях. По-прежнему высоким спросом пользуется наша уникальная разработка – щетки стеклоочистителя HEYNER® HYBRID, которые сочетают в себе достоинства каркасных и бескаркасных технологий. С наступлением холодов покупатели начинают интересоваться специальными зимними щетками alca® WINTER.

«Автокомпоненты»: HEYNER® и alca® также производят в широком ассортименте автоаксессуары – какие новинки появились в этой области?

– Мы представляем на выставке MIMS-2017 Automechanika новые модели ножных насосов, различные противоугонные устройства, клеммы для аккумуляторов, устройства для зарядки электронной техники и еще много чего, мы внимательно следим за спросом и постоянно обновляем свою продуктовую линейку. – **Какие конкурентные преимущества есть у амортиза-**

торов alca®? Применяются ли в их конструкции уникальные технические решения?

– Мы разрабатываем амортизаторы с учетом требований каждого конкретного рынка. К примеру, в деталях амортизаторов, предназначенных для России, используются специальный металл и масло, благодаря чему они могут эффективно работать в условиях низких температур (до -50 градусов Цельсия). Также у нашей продукции превосходное соотношение цены и качества и обширная продуктовая линейка. **«Автокомпоненты»:** Чем отличается отечественный

рынок от других? Есть ли какие-либо различия в условиях эксплуатации автомобилей?

– Помимо экстремально низких температур, характерных для северных регионов, необходимо отметить, что дороги по качеству сильно уступают европейским, поэтому амортизаторы работают с большей нагрузкой.

«Автокомпоненты»: Есть ли в продуктовой линейке амортизаторов alca® модели, предназначенные для российских автомобилей? Речь идет не только о LADA, но и об автомобилях иностранных брендов, собранных на российских заводах.

– Да, конечно, мы постоянно следим за новыми моделями автомобилей, которые появляются в той или иной стране, в том числе и в России, и разрабатываем для них новые модели амортизаторов.

«Автокомпоненты»: Как организована дистрибуция в России?

– Мы предпочитаем работать через партнерскую сеть. Такая схема идеально подходит для компаний, которые являются одновременно и производителями, и поставщиками. Мы стараемся работать с долгосрочными партнерами, эксклю-

зивными дилерами, оптовой сетью. Также мы сотрудничаем с интернет-магазинами, станциями технического обслуживания и автозаправками. Для нас каждый клиент важен. Продукция HEYNER® и alca® представлена более чем в 80 странах мира, но российский рынок самый большой и значимый для нас.

«Автокомпоненты»: Изменилась ли структура российского рынка запчастей и аксессуаров за последнее время?

– Да, рынок стал более цивилизованным. Лет десять назад мы 60% своей продукции продавали на открытых рынках, сейчас торговля переместилась в гипермаркеты, на интернет-площадки, в автозаправочные сети. В последнее время растут продажи через автосервисы.

«Автокомпоненты»: Существуют ли специальные программы для продвижения продукции HEYNER® и alca® на российском рынке?

– Мы обеспечиваем наших партнеров информационной поддержкой. На нашем сайте есть видео для правильного монтажа деталей, разработана специальная программа подбора щеток стеклоочистителя для той или иной модели автомобиля. ■





CTR

Компания **CTR** представила расширенный ассортимент продукции на Европейскую программу



AUDI A3 04-13

ШАРОВАЯ ОПОРА
РУЛЕВОЙ НАКОНЕЧНИК
РУЛЕВАЯ ТЯГА
РЫЧАГ ПОДВЕСКИ
СТОЙКА СТАБИЛИЗАТОРА
ПЕРЕДНИЕ КОЛОДКИ
ЗАДНИЕ КОЛОДКИ

CBVW-2L/R
CEVW-1L/R
CRVW-3
CQVW-1L/R
CLVW-1
SKVW-7
SKVW-8



OPEL corsa D

ШАРОВАЯ ОПОРА
РУЛЕВОЙ НАКОНЕЧНИК
РУЛЕВАЯ ТЯГА
РЫЧАГ ПОДВЕСКИ
ПЕРЕДНИЕ КОЛОДКИ

CBG-64
CEG-15L/R
CRG-14
CQG-10L/R
CKG-57



FORD focus III

ШАРОВАЯ ОПОРА
РУЛЕВОЙ НАКОНЕЧНИК
РУЛЕВАЯ ТЯГА
РЫЧАГ ПОДВЕСКИ
СТОЙКА СТАБИЛИЗАТОРА
ПЕРЕДНИЕ КОЛОДКИ
ЗАДНИЕ КОЛОДКИ

CBF-24
CRF-10
CEF-37L/R
CQF-1L/R
CLF-23
CKF-14
CKMZ-23



WOLKSVAGEN polo V

ШАРОВАЯ ОПОРА
РУЛЕВОЙ НАКОНЕЧНИК
РУЛЕВАЯ ТЯГА
РЫЧАГ ПОДВЕСКИ
СТОЙКА СТАБИЛИЗАТОРА
ПЕРЕДНИЕ КОЛОДКИ

CBVW-1L/R
CEVW-3L
CRVW-1
CQVW-3L
CLVW-2
CKVW-7

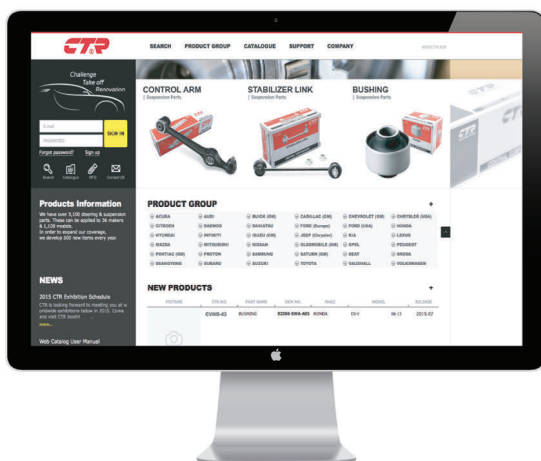


Компания **CTR** – глобальный производитель деталей подвески, рулевого управления, элементов трансмиссии и тормозных систем.

На 16 заводах по всему миру **CTR** выпускает около 3700 компонентов OEM-продукции, которая поставляется на конвейеры 19 мировых автомобильных брендов, среди которых HUYNDAI, KIA, FORD, GM, CHEVROLET, JAGUAR, BMW, VOLVO, MB, FIAT, RENAULT-SAMSUNG, SSANG-YOUNG, DAEWOO и другие.

ДЕТАЛИ **CTR** – ЭТО КОНВЕЙЕРНОЕ КАЧЕСТВО ПО ДОСТУПНОЙ ЦЕНЕ.

ПОСЕТИТЕ НАШ ОНЛАЙН-КАТАЛОГ: WWW.NEOCTR.KR/RU/



ТЕПЕРЬ И НА ЕВРОПУ!



JAPANPARTS GROUP

Japanparts Group

В последнее время Japanparts Group усиливает свое присутствие на российском рынке, о чем свидетельствует активное участие компании в выставке MIMS-2017 Automechanika. В интервью журналу «Автокомпоненты» Алессандро Пьяцца (Alessandro Piazza), генеральный директор Japanparts Group, рассказал о перспективах развития фирмы и планах работы на российском рынке.

«Автокомпоненты»: Japanparts Group производит самые различные автокомпоненты. В каких областях в последнее время прогресс наиболее заметен?

– Продуктовая линейка Japanparts Group включает в себя 140 различных групп запчастей: от компонентов двигателя до тормозных систем, от сцепления до электрики и элементов подвески. В последнее время прогресс наиболее заметен в области компонентов подвески. *«Автокомпоненты»: Какие новинки Japanparts Group представила в последнее время?*

– За последние несколько лет компания инвестировала значительные средства в развитие линейки амортизаторов, которые сейчас пользуются большим спросом. Именно по этой при-

чине в этом году компания расширила свой склад, специально предназначенный для этой группы товаров, на 13 000 кв. м. Кроме того, в настоящее время на складе в Вероне представлены товары около 1600 наименований, что позволяет быстро осуществлять поставки не только в Италии, но и во всех остальных странах, где имеются офисы Japanparts Group. Продуктовая линейка Japanparts постоянно увеличивается. Только за последние два месяца компания, добавив 300 новых наименований деталей, увеличила покрытие европейского автопарка до 95%. *«Автокомпоненты»: Какие конкурентные преимущества у продукции Japanparts Group?*

– Быстрая доставка, хорошее качество и конкурентоспособная

цена – это наши основные ценности на протяжении уже более 30 лет.

Japanparts Group управляет всеми логистическими потоками на своем цифровом складе.

Ежегодно компания отправляет заказчикам 1700 контейнеров запчастей, ежедневно обрабатывается до 12 000 заказов, оперативная доставка осуществляется в течение одних-двух суток.





Партнерство с ведущими дистрибьюторами имеет для нас фундаментальное значение. Это позволило провести подробный анализ конкурентов, что, в свою очередь, дало возможность определить лучшую стратегию для позиционирования на рынке и быстро стать одной из ведущих компаний в области производства автомобильных запасных частей. Компания Japarparts Group планирует привлечь на эти цели еще больше ресурсов, постоянно контролируя предложение по наиболее востребованным продуктам и предоставляя продукт отличного качества по конкурентоспособной цене. ■

Мы предлагаем нашим клиентам наиболее технологически передовые решения, которые соответствуют самым современным требованиям с точки зрения качества и производительности. Каждая деталь производится в Japarparts Group в соответствии со стандартами OEM, чтобы соответствовать установленным параметрам эффективности и качества по конкурентоспособным ценам.

«Автокомпоненты»: Где разрабатываются и производятся автокомпоненты Japarparts Group?

– Продукты Japarparts Group разрабатываются на основе образцов OEM и производятся в основном в азиатских странах: Японии, Тайване, Таиланде, Сингапуре и Китае.

В Japarparts Group имеется специализированный технический персонал, который контролирует исключительно производственные предприятия, запрашивает образцы и тестирует их технические характеристики.

«Автокомпоненты»: Насколько перспективен российский рынок? Как организована дистрибуция в России?

– В настоящее время Japarparts Group представляет на российском рынке полный спектр деталей, которые могут применяться в качестве альтернативы оригинальным запасным частям в азиатских автомобилях.



SCHAEFFLER

SCHAEFFLER

welcome

Herzlich Willkommen

more information

Work. Learn. Inform.

SCHAEFFLER

На стенде Schaeffler Automotive Aftermarket были представлены новейшие разработки инженеров группы Schaeffler в области автомобилестроения, а также новинки брендов LuK, INA, FAG и Ruville.

Среди них комплекты LuK RepSet 2CT – решения для ремонта трансмиссии с сухим двойным сцеплением, ассортимент которых расширен до роботизированных КПП Renault EDC (Efficient Dual Clutch) и Ford DPS-6, пользующихся в настоящее время высоким спросом, а также для КПП Alfa Romeo и Fiat TCT. Уже в следующем, 2018 году запланирован выход комплектов LuK RepSet 2CT для автомобилей Kia и Hyundai с полной сопроводительной технической информацией.

Еще одно комплексное техническое решение для легковых автомобилей и легкого коммерческого транспорта – ремонтные комплекты LuK GearBox, которые существенно упрощают ремонт механических коробок передач, коробок передач с двойным сцеплением и дифференциалов. До недавнего времени данный комплект выпускался под брендом INA, но в августе текущего года

был осуществлен переход к бренду LuK, а ассортимент ремонтных решений GearBox был расширен более чем в два раза.

Под брендом INA компания Schaeffler Automotive Aftermarket представила полный ассортимент ремонтных решений для двигателей, в частности для ремонта привода ГРМ, навесного оборудования, привода клапанов и системы охлаждения. На сегодняшний день продукция INA включает в себя как отдельные детали и комплекты для двигателей с ременным и цепным приводом, так и сложные механизмы регулировки фаз газораспределения. Впервые в линейке продукции INA представлены компоненты цепного привода, водяные насосы, а также комплекты распределительных валов. INA также является мировым поставщиком подшипников для ремонта механических коробок передач, коробок передач с двойным сцеплением и дифференциалов.





Schaeffler Automotive Aftermarket впервые представила уникальное ремонтное решение для замены ступичных подшипников на грузовом транспорте – FAG SmartSET. Оно представляет собой предварительно собранный и отрегулированный ступичный модуль, специально разработанный для независимого рынка автозапчастей. Внешний и внутренний подшипники поставляются предварительно смазанными с оптимальным количеством и типом смазки. В каждый комплект включены специальные оправки для простого и надежного монтажа в ступицу колеса, а также инструкции с иллюстрациями по установке.

Экспозицию Schaeffler Automotive Aftermarket дополнили ремонтные решения Ruville для подвески, опор двигателя и трансмиссии, ШРУСов и опор стоек амортизаторов. Разработав собственную систему управления качеством и тесно сотрудничая с независимыми испытательными центрами, такими как TUV и Germanischer Lloyd, Ruville поставляет как отдельные компоненты, так и системные решения, не уступающие оригинальным запчастям и соответствующие самым высоким технологическим стандартам.

Компания Schaeffler активно развивает производство в России. Благодаря открывшемуся два



года назад заводу в Ульяновске компания получила возможность поставлять комплектующие на конвейеры ведущих российских автопроизводителей. В числе приоритетных проектов недавно вышедшие флагманы Тольяттинского завода – LADA Vesta и LADA XRAY, для конвейерной сборки которых под брендом LuK поставляются детали узла сцепления. Локализация производства в России позволила поставлять на вторичный рынок запчастей, не уступающие по качеству оригинальным, почти для всех популярных в России автомобилей. В частности, LuK производит комплекты сцеплений для LADA Vesta, Granta, Kalina и Largus, Renault Logan и Duster, Nissan Almera, Hyundai Solaris, Kia Rio, Volkswagen Polo Sedan 2010–2015 года. Для автомобилей LADA Vesta, Granta, Kalina и Largus, Renault Logan и Duster, Nissan Almera доступны комплекты ГРМ INA. Для всех моделей, за исключением LADA Vesta, предлагаются комплекты передних и задних ступичных подшипников FAG.

Также на стенде Schaeffler Automotive Aftermarket состоялась презентация обновленного интернет-портала REXPERT, предназначенного для автосервисов и торговых компаний независимого рынка автозапчастей. ■



Компания Bosch представила концепцию современной станции технического обслуживания – Connected Workshop.

Новое программное обеспечение Bosch Connected Repair позволит объединить диагностическое оборудование СТО в единую сеть. С помощью подключения приборов к сети автомастерская получает ряд преимуществ: результаты диагностики и регулировок автоматически заносятся в общую базу данных, позволяя сохранять всю информацию о состоянии автомобиля и вести историю его ремонта. Сведения по автомобилю клиента в любой момент доступны специалистам СТО.

Еще одна передовая технология Bosch позволяет подключать транспортные средства автотранспортных компаний к единой сети. Компактное устройство от Bosch способно записывать и передавать на сервер текущие GPS-координаты и всю информацию о параметрах движения транспортного средства. Использование телематики позволит операторам транспортных компаний осуществлять контроль за передвижением каждой машины, собирать

статистику перевозок и более эффективно управлять парком предприятия. Автомобильные компании смогут предлагать клиентам удаленную диагностику в случае поломки транспортных средств. Страховые службы получают возможность производить анализ статистики движения при аварийных случаях. Bosch рассматривает различные области применения телематики и сотрудничество с заинтересованными компаниями.

Среди диагностического и гаражного оборудования на

стенде Bosch были представлены инновационный бесконтактный стенд измерения углов установки колес FWA 9000, стенд DAS 1000 для калибровки систем помощи водителю, новый прибор TTM 2104 для оценки состояния протектора шин.

На выставке также был представлен полный ассортимент продукции Bosch для обслуживания автомобилей – от свечей зажигания до рулевых систем. В числе прочих компонентов – тормозные жидкости нового поколения Bosch ENV4 и Bosch ENV6. Они разработаны и испытаны в соответствии с требованиями автопроизводителей к современным тормозным системам. Новые жидкости обладают пониженной вязкостью, высокой

температурой кипения, оптимизированными смазывающими характеристиками для предотвращения шумов и коррозии. Это увеличивает срок службы гидравлических компонентов и интервалы замены жидкости. Bosch ENV4 и ENV6 также позволяют произвести безошибочную замену любых гликолевых тормозных жидкостей DOT 3, DOT 5.1, DOT 4 классов 4 и 6.

На выставке было объявлено о вступлении компании «Мишлен» в программу лояльности Extra, созданную Bosch для СТО и магазинов автозапчастей. Теперь все партнеры программы могут получать дополнительные бонусные баллы за закупку шин MICHELIN. Более подробную информацию можно будет получить на стенде Bosch.

Также Bosch представила новую программу партнерства для малых СТО. Она предназначена для тех автосервисов, которые по каким-либо причинам не подходят под стандарты сервисной концепции «Бош Модуль». Программа партнерства позволит СТО выделиться на рынке, получить отличительное внешнее оформление, воспользоваться технологиями и поддержкой компании, а также приобретать запчасти Bosch на выгодных условиях напрямую от официальных дилеров. ■





Ведущий мировой поставщик автокомпонентов делает ставку на развитие цифровых технологий. С 2017 года компания развивает концепцию Valeo Service под лозунгом «Мы заботимся о вас».

Valeo ежегодно производит более 4800 новых продуктов, охватывающих 14 продуктовых линеек для легковых автомобилей. Valeo поставляет свою продукцию в 150 стран. 87% автокомпонентов идет на конвейерные поставки, 13% – на вторичный рынок запчастей.

Среди новинок этого года – линейка бескаркасных щеток стеклоочистителя HYDROCONNECT. Новые детали делятся на две категории: Multiconnection – передние и задние щетки, представляющие собой аналоги оригинальных изделий для вторичного рынка; Upgrade – передние стекло-

очистители для креплений «под крючок». 20 артикулов с тремя типами адаптеров позволяют покрывать 96% европейского автомобильного парка. Новые щетки стеклоочистителя оснащены асимметричным спойлером, который обеспечивает эффективную очистку благодаря равномерному давлению на лобовое стекло, они изготовлены из износостойкой резины с высокотехнологичным покрытием.

Также на стенде Valeo была представлена новая линейка комплектов сцеплений Full Pack DMF, включающих двухмассовый маховик DMF, корзину сцепления, выжимной подшипник и болты.

В сфере услуг компания представила программу Tech Care, предназначенную для поддержки автосервисов. Еще

одна новинка – электронная версия каталога Valeo Service для мобильных телефонов с приложением My Valeo Parts. ■





PARTS-MALL

Ведущий корейский поставщик PARTS-MALL представил на выставке обновленную продуктовую линейку.

Компания является поставщиком номер один для автомобилей корейского производства. Ассортимент PARTS-MALL обеспечивает полное покрытие парка корейских автомобилей, включая такие известные бренды, как Hyundai, Kia, Daewoo, SsangYong. У PARTS-MALL самый большой склад в Корее среди поставщиков неоригинальных запчастей (12 000 кв. м).

Годовой объем экспорта корпорации более 100 миллионов долларов США. PARTS-MALL активно работает на внешних рынках, офисы компании открыты в России, Малайзии, Китае, ОАЭ и ЮАР. Российский рынок – в числе приоритетных, о чем свидетельствует недавнее открытие склада в Москве. Благодаря этому клиенты теперь могут приобретать запчасти с наименьшими расходами и в кратчайшие сроки.

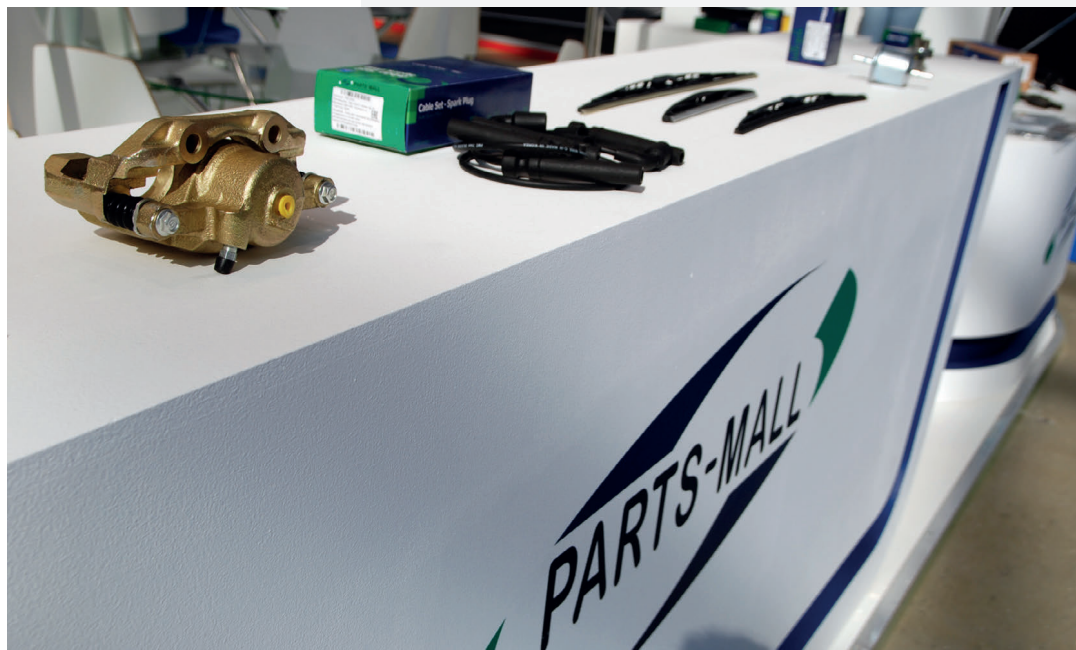
Корпорация постоянно обновляет продуктовую линейку,

помимо запчастей для корейских автомобилей PARTS-MALL производит фильтры, тормозные колодки и диски,

детали подвески, амортизаторы, высоковольтные провода, компоненты системы охлаждения, электрооборудование, помпы для японских, китайских и европейских машин.

Также под брендом PARTS-MALL ESSENCE предлагаются детали проверенных поставщиков из Китая и Тайваня.

Наряду с основным брендом PARTS-MALL предоставляет своим клиентам возможность приобрести по оптимальным ценам товары брендов CAR-DEX (детали подвески), EX-TRIM (кузовные детали), VICHURA (светотехника и зеркала) и DASHI (восстановленные детали). ■



PARTS-MALL



Поставщик автокомпонентов
мирового уровня

КТО МЫ?

- Сертифицированный поставщик Tec-doc Data (единственная из корейских фирм уровня А-класса)
- Комплектация деталями для корейских авто, включая Hyundai, Kia, Samsung и SsangYong
- Расширение ассортимента на японские, европейские и американские автомобили (фильтры, тормозные колодки, детали подвески)
- Самый большой и эффективный среди всех корейских компаний склад



- Бренд, специализирующийся на деталях к корейским автомобилям
- Полный ассортимент
- Сделано в Корее



- Бренд, специализирующийся на запчастях для японских, европейских и американских автомобилей



**PARTS-MALL
ESSENCE**

- Уникальное сочетание качества и доступности по цене
- Клапаны, вкладыши двигателя / Поршневые кольца / Ступицы / Тормозные суппорты / Диски и барабаны / Поворотные кулаки / Топливные насосы / Регуляторы / Шкивы-гасители колебаний коленвала / Шатуны



**PARTS-MALL
CORPORATION**

Developed by
World-class Quality
Automotive Parts supplier

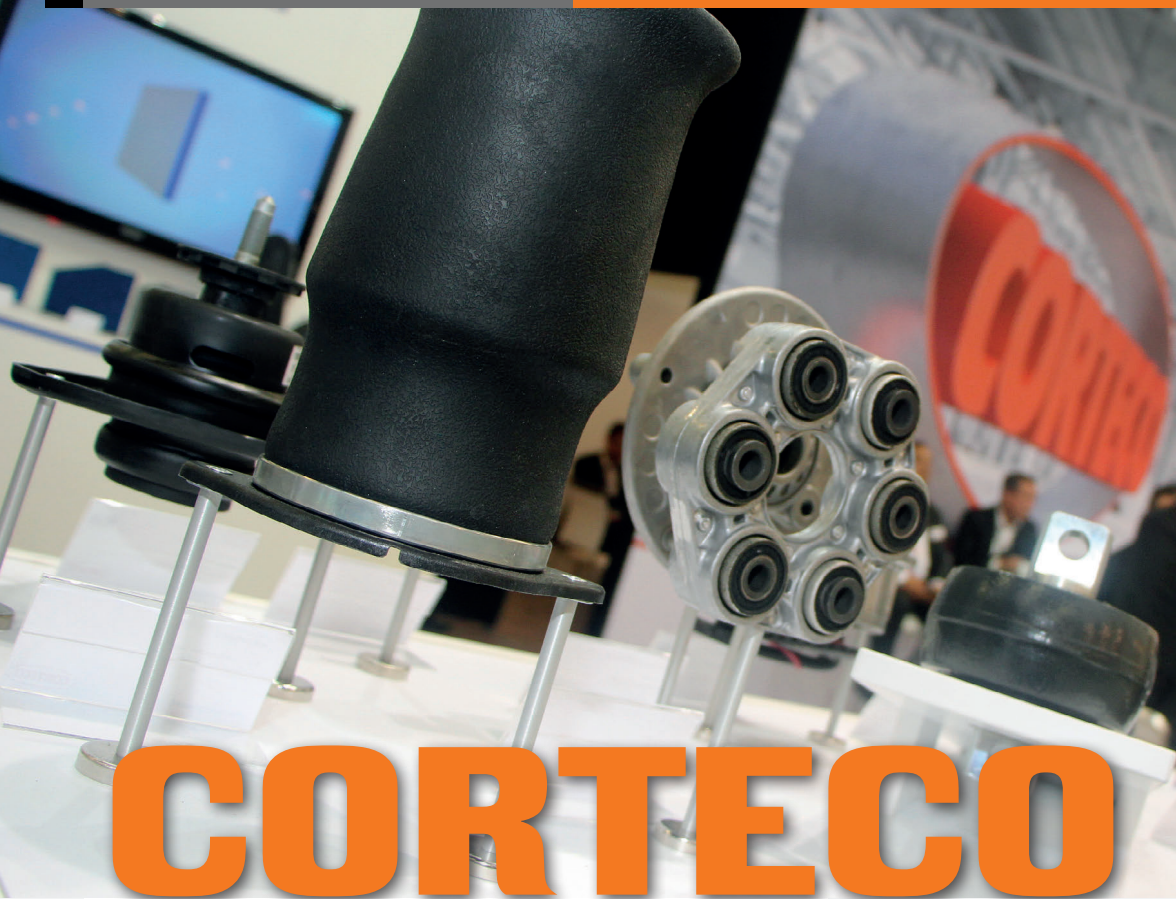


TecDoc
Поставщик А-класса
- Сертифицированный поставщик данных



Награжден за Качество,
Высокие Технологии
и Надежность





CORTECO

Выставки – это не только демонстрация последних достижений, но и интересные встречи. На выставке MIMS-2017 Automechanika мы побеседовали с Томасом Меттне, генеральным директором компании Corteco.

«Автокомпоненты»: Corteco производит самые различные автокомпоненты. В каких областях в последнее время прогресс наиболее заметен?

– Как вы знаете, Corteco – это бренд, принадлежащий Freudenberg Group. У данной компании две генеральные инновационные ветви развития. Первая – разработка и производство резинотехнических изделий. В этой области у Freudenberg более 200 патентов, компания производит около 20 000 различных изделий. В этой широчайшей гамме у нас есть готовые решения для таких гигантов мирового автопрома, как Mercedes-Benz и Volkswagen Group. Мы поставляем им детали для первичной комплектации. Ассортимент выпускаемых изделий включает прокладки,

сальники, детали подвески, тормозные шланги. То есть фактически все детали, состоящие из металла и резиновых смесей. Тепловой режим работы современных двигателей очень напряженный, поэтому требования к производителям автокомпонентов чрезвычайно жесткие. Например, резиновые изделия производства Freudenberg способны работать при температуре 600 градусов Цельсия.

Оставшаяся часть продукции поставляется на вторичный рынок под брендом Corteco, эти детали ничем не отличаются от оригинальных, кроме упаковок.

Второе основное направление развития Freudenberg – это производство синтетического нетканого материала для салонных фильтров. Freudenberg – мировой лидер в этой области. Лишь

две компании на планете обладают такими технологиями. Мы поставляем салонные фильтры для первичной комплектации примерно 70% новых автомобилей. Современные фильтры Corteco способны задерживать частицы размером 2,5 микрона.

«Автокомпоненты»: Какие конкурентные преимущества у продукции Corteco?

– Помимо таких традиционных преимуществ, как высокое качество, умеренная стоимость и большой ассортимент, мы позиционируем Corteco как бренд с человеческим лицом. Философия компании заключается в том, чтобы запчасть ассоциировалась с людьми.

«Автокомпоненты»: Где разрабатывается и производится продукция Corteco?

– Поскольку мы являемся ведущим мировым поставщиком, то наши заводы расположены рядом с автосборочными предприятиями. Это делается, чтобы стоимость доставки была ниже. У нас есть заводы в 50 странах мира. Основной центр разработ-

ки в Германии, также мы активно работаем в Японии, Корее, Франции, США и других странах, где развита автомобильная промышленность.

«Автокомпоненты»: Насколько успешно развивается бизнес?

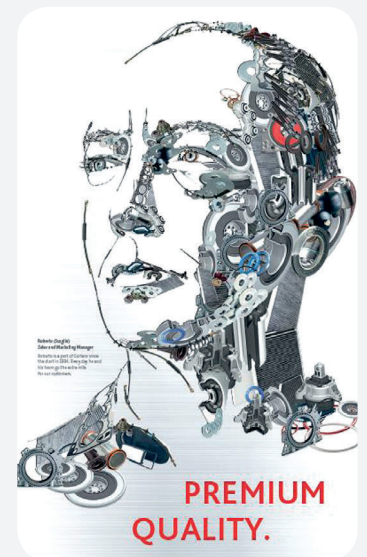
– Последние два года мы очень активно развиваемся. Мы растем значительно быстрее, чем мировой рынок в целом.

«Автокомпоненты»: А как обстоят дела в России? Насколько важен для компании российский рынок?

– В 2015 году был спад, но уже второй год мы демонстрируем уверенный рост. Российский рынок входит в число приоритетных. Мы имеем стратегические планы по развитию в России, в частности собираемся открыть склад Corteco.

«Автокомпоненты»: Какие шаги предпринимаются для продвижения продукции Corteco на российском рынке?

– Мы очень активно работаем в России, постоянно проводим семинары, посвященные продуктовой линейке Corteco. Также мы регулярно организуем обучающие тренинги по технологиям правильного монтажа деталей. Мы стремимся поддерживать как розничные продажи, так и сервис. У нас очень хорошая команда. Ежегодно мы проводим 30–40 семинаров, на каждом из которых собираются по 80–100 человек. ■





«ЛИВНЫ»

Фильтры марки «ЛИВНЫ», которые производит российский завод «Автоагрегат», уже на протяжении многих лет пользуются заслуженной репутацией у покупателей. Сергей Волченков, директор по маркетингу компании АО «АВТОКОМ», рассказал о новинках в продуктовой линейке и перспективах развития предприятия.

«Автокомпоненты»: Фильтры марки «ЛИВНЫ» одни из самых дорогих среди отечественных, тем не менее, они пользуются большой популярностью среди покупателей, многие даже оценивают их качество выше, чем у зарубежных брендов. В чем секрет успеха?

– Самое главное – из чего изготовлен фильтр. Внешне они все практически одинаковые, но внутри корпуса – фильтровальная бумага, от качества которой зависят все характеристики изделия. Мы покупаем бумагу у тех же поставщиков, что и ведущие мировые производители фильтров. Это Hollingsworth & Vose (Германия) и Ahlstrom (Италия). У нас самые передо-

вые технологии производства, вся продукция проходит строгий контроль качества. Многие покупатели понимают, что фильтр не столь дорогой продукт, чтобы на нем экономить. Здесь, сэкономив несколько сот рублей при покупке некачественного фильтра, можно в дальнейшем потерять сотни тысяч рублей на ремонте двигателя. Потребитель начинает понимать, что если фильтры «ЛИВНЫ» поставляются на конвейеры почти всех российских автозаводов, то этой продукции можно доверять.

«Автокомпоненты»: Исторически сложилось, что завод «Автоагрегат» производит фильтры для отечественной техники, но в последнее время в России нала-

жено производство автомобилей многих иностранных брендов. Не планируется ли в связи с этим расширить ассортимент выпускаемой продукции?

– К сожалению, мы этот сектор рынка немного упустили, чем воспользовались конкуренты. Отчасти это связано с тем, что производственные мощности предприятия ограничены. Тем не менее компания производит фильтры для автомобилей Ford Focus первого и второго поколения. Ведутся переговоры с Hyundai. Есть планы по обновлению и развитию производственной базы предприятия.

«Автокомпоненты»: Какие новинки появились за последнее время?

– Новинок много, прежде всего это воздушные фильтры для автомобилей LADA Vesta и LADA Largus, топливные фильтры для грузовиков КАМАЗ с моторами Cummins, топливные и масляные фильтры для двигателей семейства ЯМЗ-534.

«Автокомпоненты»: Насколько успешным был для компании предыдущий год?

– В 2016 году продажи выросли на 24 процента. По итогам первого полугодия этого года также динамика положительная. Загрузка предприятия растет. В частности, летом завод получил крупный заказ от КАМАЗа на фильтры, предназначенные для поставок на Кубу. ■





На независимом рынке запчастей компания Sogefi предлагает под брендами Purflux и FRAM® два типа салонных фильтров: обычные и угольные. Их ассортимент постоянно обновляется.

Недavno Sogefi выпустила для вторичного рынка запчастей салонные фильтры для следующих моделей автомобилей: Hyundai Tucson (2.0 16V, 2.0 CRDi, 2.7 V6), KIA Sorento I, Mercedes-Benz Classe V, Vito; BMW 5 Series (E60/E61) и 6 Series (E63/E64); Alfa Romeo Giulietta; Renault Twingo III, Smart Forfour и Fortwo.

Еще больше новинок в сегменте воздушных фильтров, там появились десятки новых наименований.

Продолжает развиваться и линейка масляных фильтров. Недавно Sogefi разработала масляный фильтр для самого популярного в Европе легкого коммерческого автомобиля Ford Transit, также этот фильтр устанавливается на Peugeot Boxer III 2.2 HDi и Citroen Jumper.

На вопросы журнала «Автокомпоненты» о том, как развивается бизнес Sogefi в России, отвечает Марчелла Саракко, руководитель по связям с общественностью Sogefi Group. «Автокомпоненты»: В России бренд FRAM® хорошо известен

с давних времен. Есть ли сейчас в продуктовой линейке компании фильтры для российских автомобилей?

– Да, мы постоянно следим за новинками мирового автопрома, в том числе и российского. И если на рынок выходит какая-то новая модель, то вскоре в нашем каталоге появляются соответствующие фильтры. У нас очень хорошее покрытие рынка. Мы стараемся максимально удовлетворять потребности потребителя. Также часто запрос на новую продукцию приходит со вторичного рынка.

«Автокомпоненты»: *Насколько для Sogefi важен российский рынок?*

– Для нас Россия – это стратегическое направление. Об этом свидетельствует наше присутствие на выставке MIMS-2017 Automechanika. Мы хотим развивать бизнес в России.

«Автокомпоненты»: *Современные автомобильные фильтры становятся все более компактными и форсированными. Как это отражается на конструкции фильтров?*

– Они становятся все более сложными. Для того чтобы обеспечить высокую эффективность фильтрации при меньших габаритах, необходимо на той же площади разместить большое количество фильтру-

щих элементов. Sogefi идет в ногу со временем, у нас есть свои уникальные разработки. Мы поставляем фильтры в том числе и на такие технически сложные автомобили, как Bentley. ■





Главная новинка на стенде Gates – новое поколение поликлиновых ремней привода агрегатов Gates Micro-V.

Ремни шестого поколения изготовлены из того же материала EPDM, что и изделия предыдущего поколения, но были проведены работы по улучшению технологии производства с целью повысить ресурс и снизить вероятность появления трещин. Спинка ремней Micro-V теперь текстурированная. Также была проведена оптимизация продуктовой линейки.

Ремни Micro-V подходят для большинства систем ременного привода. Для автомобилей, в конструкции которых применяются системы ременного привода без натяжителей, предназначена линейка Micro-V Stretch Fit. Для машин, оснащенных системой старт-стоп, выпускаются ремни Micro-V Stop&Start. В отдельную группу в каталоге Gates выделены изделия, предназначенные для особых ременных систем, – Micro-V Unique Fit. Они имеют ряд конструктивных и технологических отличий: арамидный корд, специальный компаунд для ребер, двусторонний профиль и др.

Производство поликлиновых ремней Gates Micro-V шестого поколения стартовало в апреле 2017 года, постепенно они заменят в продаже изделия прошлого поколения.

Также на выставке были представлены различные ремонтные комплекты, в состав которых помимо ремня входят помпа и термостат.

Продуктовая линейка Gates постоянно обновляется, недавно в каталоге компании появились ремни ГРМ и

ремонтные комплекты для автомобилей LADA Vesta и LADA XRAY.

Отдельный стенд Gates был посвящен системам защиты подлинности ремней ГРМ PowerGrip и ремкомплектов ГРМ PowerGrip Kit для автомобилей LADA. ■





Для презентации своих новинок компания Tenneco решила сделать ставку на технологию виртуальной реальности. Стенд был оформлен в формате виртуального гаража Monroe, где все желающие могли ознакомиться с инновационными и технологичными изделиями знаменитого бренда.

Сегодня виртуальная реальность уже не просто устойчивый технологический тренд – эта технология медленно, но уверенно становится привычным явлением повседневной жизни. Бизнес практически сразу взял виртуальную реальность на вооружение: современные компании быстро превратили новую технологию в эффективный инструмент продаж и презентаций.

Именно поэтому на стенде компании Tenneco, наряду со стандартным экспозиционным пространством, был создан настоящий виртуальный гараж Monroe. Виртуальное пространство реализовано на базе наиболее технологичного на данный момент решения – шлема виртуальной реальности HTC Vive. Девайс оснащен гироскопом, акселерометром и лазерными датчиками позиционирования; дополнительно со шлемом ис-

пользуются два ручных контроллера. Для точного отслеживания положения HTC Vive и его контроллеров в пространстве используются две пассивные внешние станции. Все это работает на создание эффекта присутствия и максимальное погружение пользователя в виртуальную реальность гаража Monroe.

Очувтившись в гараже, можно

взять конкретный продукт под брендом Monroe и Walker, рассмотреть его во всех подробностях, буквально «повертеть» и «покрутив» в руках. В гараже были представлены амортизаторы и пружины премиальной инновационной линейки Monroe OESpectrum, монтажные и защитные комплекты, детали подвески, а также компоненты выхлопной системы автомобиля. Более того, гости гаража могли увидеть амортизаторы и некоторые другие компоненты в разрезе и посмотреть специально созданные тематические видеоролики.

Компания Tenneco постоянно увеличивает ассортимент

новых амортизаторов Monroe OESpectrum. Только с января 2017 года в производство было запущено 294 новых наименований изделий этой популярной линейки. Планируется, что всего по итогам года в ассортимент будет введено 420 новых позиций амортизаторов.

Линейка амортизаторов Monroe OESpectrum была впервые представлена компанией Tenneco в сентябре прошлого года. Амортизаторы выполнены по революционной запатентованной технологии Monroe R-TECH² Rebound Valving Technology™, которая обеспечивает практически мгновенную обратную связь и реакцию на изменение дорожного покрытия, гарантируя исключительную управляемость и плавность хода, а значит, уверенность и полный контроль над ситуацией для водителя. Эту технологию дополняет еще одна разработка компании Tenneco: высокоскоростной клапан сжатия (Impact Control Valve). Его применение, в свою очередь, позволяет каждому амортизатору линейки OESpectrum демонстрировать уникальное сочетание превосходной управляемости и низкого уровня шума и вибрации. ■

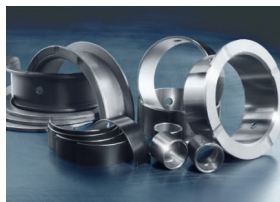


MAHLE

Driven by performance

ДЕТАЛИ ДВИГАТЕЛЯ MAHLE ОТ ИСТОКОВ К ИННОВАЦИЯМ

История концерна MAHLE началась почти 100 лет назад, его основателями стали братья Эрнст и Герман Мале. Именно они изобрели и внедрили на рынок автомобилестроения поршни из лёгких сплавов, значительно повлияв на развитие автомобилестроения в Европе и Америке. Поэтому изготовление деталей двигателя можно смело назвать первой и одной из самых важных ступеней в развитии концерна. Сейчас MAHLE является поставщиком на конвейер для большинства известных производителей автомобилей, среди которых есть по-настоящему легендарные бренды. Также компания по праву гордится тем, что болиды «Формулы-1», при сборке которых традиционно используются детали MAHLE, занимают призовые места с завидным постоянством. Такой опыт позволяет специалистам концерна проверять продукцию в самых экстремальных условиях и благодаря полученным результатам переносить опыт в область разработки комплектующих для автотранспорта.



Важную роль в работе концерна играет его подразделение MAHLE Aftermarket, которое занимается поставками комплектующих для постгарантийного обслуживания автотранспорта. Детали двигателя MAHLE полностью соответствуют всем требованиям заводов-производителей автомобиля, ведь именно эти детали поставляются на конвейер при сборке. В линейке деталей двигателя MAHLE Aftermarket поршни, поршневые кольца, подшипники скольжения, компоненты газораспределительного механизма, гильзы, цилиндры.

На заводах MAHLE используется инновационное оборудование, запатентованные технологии и самые качественные материалы. Работа двигателя требует высокой точности геометрических параметров деталей, поэтому продукция MAHLE проходит проверку не только при помощи робототехники, но и непосредственно специалистами MAHLE. Всего существует семь уровней тестирования! Такая скрупулезность сводит возможность возникновения погрешности к нулю. Конечный потребитель может быть уверен в качестве комплектующих на все 100% и даже чуть-чуть больше. Специалисты MAHLE знают, что на качестве экономить не стоит, ведь известно, что скупой платит дважды.

Благодаря российскому подразделению MAHLE Aftermarket продукция доступна потребителям из России, Беларуси и Казахстана. Оперативно получить необходимую деталь через широкую сеть дистрибьюторов MAHLE просто – весь ассортимент есть в наличии на складе «МАЛЕ РУС».

Двигатель – сердце машины и MAHLE заботится о его «здоровье» и бесперебойной работе. Профессионалы по всему миру выбирают MAHLE, потому что оригинальное качество деталей – это залог надежности и спокойствия.

- Концерн MAHLE начал историю своего существования в 1920 году и за более чем 90 лет развития достиг уровня производителя и поставщика оригинальных компонентов с мировым именем. В настоящее время концерн насчитывает 76000 человек, 170 производств с годовым оборотом более 12 миллиардов евро.
- MAHLE присутствует как поставщик у всех глобальных производителей автомобилей и двигателей, предлагает свободному рынку запасных частей широчайшую линейку деталей для легковых, грузовых автомобилей, судовых, мотоциклетных и малых двигателей.
- MAHLE Aftermarket – подразделение концерна, отвечающее за сбыт продукции MAHLE на свободном рынке запасных частей, насчитывающее 25 представительств во всем мире. MAHLE Aftermarket развивает и распространяет такие торговые марки MAHLE, как MAHLE Original ©, KNECHT ©, CLEVITE ©, BEHR ©, IZUMI ©
- В 2014 году было открыто российское подразделение компании MAHLE Aftermarket – ООО «МАЛЕ РУС», которое организывает поставку, распространение и продвижение продукции MAHLE Aftermarket на рынке стран Таможенного союза – России, Беларуси и Казахстана, а также обеспечивает послепродажное сервисное и гарантийное обслуживание.
- Ассортимент продукции MAHLE включает в себя детали двигателя, фильтры и фильтрующие элементы, термостаты, компрессоры кондиционера, турбокомпрессоры, профессиональные установки по обслуживанию систем автомобиля, стартеры и генераторы.



ООО «МАЛЕ РУС»
249020, Россия, Калужская обл., Боровский р-н, д. Добрино, 3-й Восточный пр-д, влад. 1.
Тел.: +7 48438 63 888; факс: +7 48438 29 355; e-mail: info@ru.mahle.com.
Список официальных дистрибьюторов на www.mahle-aftermarket.com





CONTINENTAL

Концерн продемонстрировал самые передовые разработки в сфере сервисного обслуживания и ключевые новинки из обширного ассортимента автомобильных запчастей. Под девизом «Different Ways. One Future» («Различные пути. Одно будущее») на стенде Continental были представлены различные продукты из обширной торговой линейки, включая тормозные диски и колодки, а также компоненты ременных приводов.

С этого года Continental предоставляет для авторемонтных мастерских пятилетнюю гарантию на все приводные ремни и компоненты ременных приводов из ассортимента программы послепродажного обслуживания автомобилей (Automotive Aftermarket), которые будут устанавливаться в легковых автомобилях. Кроме того, каждые три месяца зарегистрированные мастерские будут получать электронную новостную рассылку с информацией о новых продуктах и полезными советами для автосервисов. Гарантия действительна исключительно для авторемонтных мастерских в 47 европейских странах, включая Россию и Беларусь, участвующих в программе. «В случае обнаружения в нашем продукте дефекта материала или изготовления мы берем на себя ремонт или замену бракованного продукта, – говорит Йенс Хайт-

кемпер из маркетинговой службы ContiTech Power Transmission Group. – Процесс оформления гарантии осуществляется через дилера, у которого был приобретен продукт. Покупку детали и дату монтажа следует подтвердить соответствующими документами. И, конечно же, продукт должен быть установлен квалифицированными специалистами».

Гарантия исключается, если монтаж или обращение с продуктами выполнялись ненадлежащим образом или не соблюдались текущие требования изготовителя автомобиля (например, интервалы замены). Гарантия также теряет свою силу, если продукт вышел из строя по причинам нормального износа, внешнего воздействия (инородные тела, загрязнение жидкостями) или вследствие ненадлежащих условий монтажа или эксплуатации.



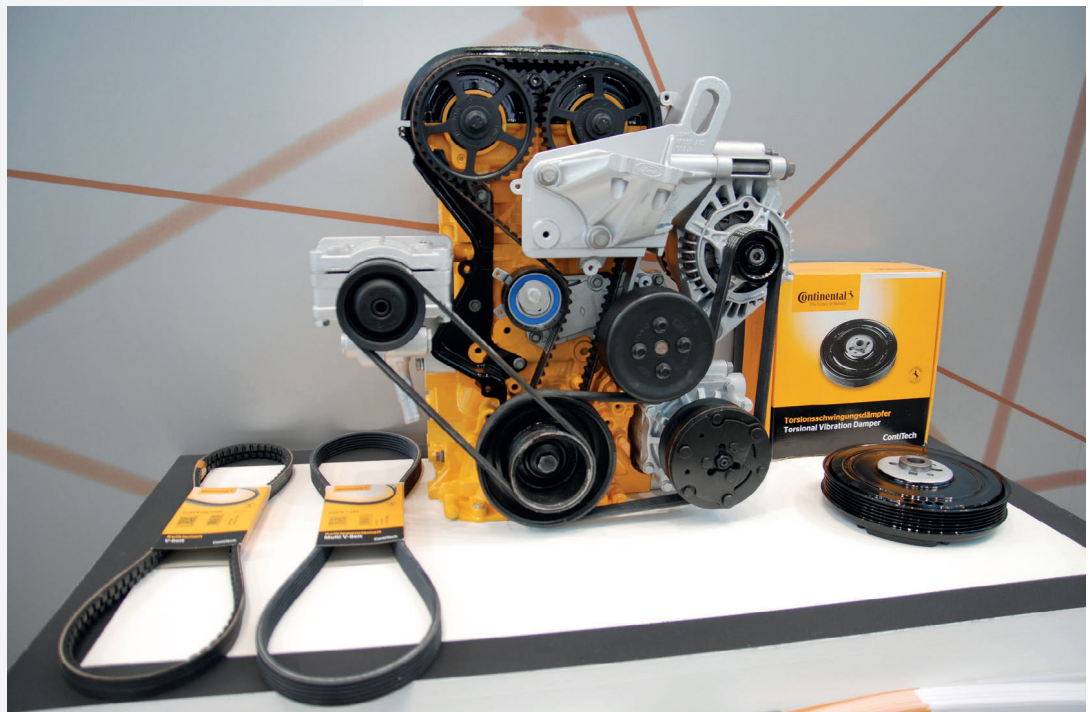
На выставке также состоялся дебют сразу нескольких новинок, включая тормозные диски для ряда серий автомобилей среднего и представительского класса и тестер для диагностики. Также были представлены помпы Continental, которые теперь доступны и в виде индивидуальных товаров. Благодаря такому расширению ассортимента продукция транспортных средства без привода с зубчатым ремнем также могут быть оснащены помпами компании Continental.

Концерн Continental активно работает над цифровыми технологиями мастерских будущего, такими как платформа с дистанционным доступом, которая упрощает все процедуры обслуживания клиентов, начиная с обнаружения неполадок и назначения даты осмотра и заканчивая ремонтом, а также повышает эффективность работы автомастерских.

Во время работы выставки Александр Крейдерманн, Continental Aftermarket Eastern Europe, рассказал журналу «Автокомпоненты» о перспективах развития компании.

«Автокомпоненты»: *Насколько успешно развивается бизнес Continental в России?*

– Мы работаем, продолжаем развиваться. У нас все готово



для открытия склада в России, но окончательное решение по этому вопросу зависит от штаб-квартиры в Ганновере. К сожалению, бизнес в России сильно зависит от стоимости нефти и соотношения курса валют. Поскольку эти показатели невозможно предсказать со стопроцентной уверенностью, Continental, как и другим представителям автомобильной индустрии, приходится жить

сегодняшним днем. Мы не можем повлиять на ситуацию в России. Кризис затянулся. Меньше продается автомобилей премиального класса, а для нас это целевая аудитория, массовый сегмент не для нас. Если кризис будет развиваться, то спрос на нашу продукцию упадет. Правда, есть и положительные моменты: в этом году продажи у немецких компаний в целом в России выросли на 30%.

«Автокомпоненты»: *Расскажите, пожалуйста, о новинках Continental в области тормозных систем.*

– Следует учесть, что Continental – это прежде всего разработчик и поставщик автокомпонентов для ведущих автомобильных концернов. Все, что поставляется на конвейер, через два-три года появляется на независимом рынке. У нас нет специального производства для вторичного рынка.

Если говорить о последних тенденциях, то это отказ от меди при производстве тормозных колодок. Это дорогая технология, и не все производители смогут на нее перейти. У нас в этом плане конкурентное преимущество: мы уже производим такие колодки для первичной комплектации и нам ничего не надо изобретать.

То же самое можно сказать и о тормозных дисках. В прошлом году в Европе вступили в силу новые, более жесткие правила сертификации. В частности, регламентируется материал, из которого они изготовлены. В связи с этим многим производителям приходится менять технологии, а нам ничего делать не надо, поскольку уже все есть. ■





О новинках концерна ZF, основных тенденциях на рынке автокомпонентов и о том, насколько успешно развивается бизнес на российском рынке, рассказал Олег Молотков, генеральный директор ООО «ЦФ Россия».

«Автокомпоненты»: Трудно найти такого автопроизводителя, в продукции которого не было бы компонентов концерна ZF. Какие направления развития наиболее перспективные?

– Пока еще в некоторых регионах есть такие автомобили, в которых нет компонентов концерна ZF, но действительно их становится все меньше.

Из традиционных направлений по-прежнему востребованы коробки передач, как механические, так и автоматические, сцепления, системы подвески и привода.

Но гораздо более высокими темпами развиваются перспективные направления, такие как концепция автономного вождения, цифровые технологии

решения различных дорожных ситуаций и позиционирования автомобилей на дорогах. Это связано с повышением требований к безопасности и экологичности автомобилей. Вероятность ошибки человека в разы больше, чем у компьютера. Поэтому развитие в данном направлении идет гораздо быстрее, чем в других областях.

«Автокомпоненты»: ZF принимает активное участие в разработке технологий беспилотного автомобиля. Станет ли это реальностью в ближайшем будущем и насколько в связи с этим изменится рынок автокомпонентов?

– В таких автомобилях будет больше электроники и систем внешней диагностики. Как я уже

говорил, технологии автономного управления развиваются очень быстрыми темпами. Такие транспортные средства уже применяются на замкнутых территориях: в аэропортах, на складах и прочее. Компания Openmatics, входящая в концерн ZF, активно занимается разработкой цифровых систем.

«Автокомпоненты»: Существуют ли юридические проблемы, связанные с допуском беспилотных автомобилей на дороги общего пользования?

– Пока существуют, но я уверен, что в самое ближайшее время они будут решены. Беспилотные автомобили уже эксплуатируются в тестовом режиме в различных странах, и практика показывает, что они не представляют никакой опасности для других участников движения. Я сам проехал 30 км за рулем автомобиля, оснащенного системой автономного вождения. Лишь два-три раза в сложных дорожных ситуациях

электроника требовала взять управление на себя, но в целом проблем не было. Единственное, чему роботизированный автомобиль пока не обучен, это комфортному вождению, он не мог плавно тормозить. Но это вопрос решаемый.

В первую очередь автономные транспортные средства получат широкое распространение на закрытых территориях: в аэропортах, на складах, в карьерах. Роботу не надо платить зарплату, он не устает, а за счет оптимальной логистики у автономных автомобилей удастся снизить расходы на 30%.

«Автокомпоненты»: Насколько успешно развивается бизнес в России?

– В последнее время успешно развиваются все направления. Девальвация рубля и санкции привели к тому, что вырос спрос на автомобили, которые производятся в России, а концерн ZF является поставщиком ведущих российских автопроизводителей.

На вторичном рынке после объединения ZF с компанией TRW значительно расширился ассортимент предложения. Также из-за кризиса потребители стали реже менять автомобили, в результате этого вырос спрос на запчасти. Поэтому это направление также успешно развивается.

«Автокомпоненты»: *Какие новинки концерна ZF на выставке MIMS-2017 наиболее значимые?*

– У нас три основные премьеры, и все они связаны с новыми информационными технологиями.

Orenmatics представляет систему управления парком транспорта, которая отличается максимальной гибкостью и применима в равной степени для профессионального управления автопарками, отслеживания передвижения грузов и диагностики транспортных средств. Кроме того, Orenmatics предлагает решения в сфере интеллектуальной мобильности с учетом индивидуальных требований клиента. Пользователи могут разрабатывать собственные при-



ложения и тем самым формировать портфель решений, точно соответствующих их потребностям.

Еще одна интересная разработка – онлайн-диагностика легковых автомобилей, которая позволяет удаленно контроли-

ровать техническое состояние систем транспортных средств.

И третья новинка – логистические чипы для контроля доставки грузов (Asset Tracking). Они позволяют лучше контролировать все внешние условия (температуру, влажность, удары, освещение) и документально оформлять транспортировку грузов. Диспетчер имеет постоянный доступ к полной информации об условиях транспортировки грузов. Особенно это актуально при доставке скоропортящихся грузов.

«Автокомпоненты»: *Расскажите, пожалуйста, о продукции бренда TRW.*

– Это американская компания, специализирующаяся на разработке и производстве систем безопасности. Почти вся продукция поставляется на конвейеры ведущих мировых автопроизводителей.

На вторичном рынке TRW хорошо известна как производитель тормозных систем, деталей подвески и рулевого управления премиального качества. ■





Компания «Авто-Евро» открывает новый склад

22 августа состоялась презентация нового склада компании «Авто-Евро», ведущего дистрибьютора запчастей ведущих мировых производителей, предназначенных как для легковых автомобилей, так и для коммерческого транспорта.

в региональные центры, которые планируется создать в Санкт-Петербурге, Воронеже, Екатеринбурге, Краснодаре, Пензе, Ростове-на-Дону, Самаре и Уфе.

Для компании «Авто-Евро» развитие региональных направлений является приоритетной задачей. ■

Благодаря открытию нового предприятия складские мощности компании увеличатся более чем в два раза, с 7000 до 15 000 кв. м. Также заказы будут обрабатываться в два раза быстрее. При этом количество работающих сотрудников останется прежним, этого удалось достичь благодаря высокой автоматизации.

Введение в строй нового склада позволит решить целый ряд задач: открытие новых маршрутов, что позволит усилить присутствие компании в регионах; расширение ассортимента по действующим поставщикам; продвижение новых товарных групп и направлений; развитие программы приема товаров на реализацию.

Новый склад в Московской области станет центральным, с него будут осуществляться поставки



COOLSTREAM
№1 НА АВТОЗАВОДАХ РОССИИ*



COOLSTREAM- АНТИФРИЗ ЧЕМПИОНОВ



№1

РЕКЛАМА

Coolstream - Кулстрим;

* По объему поставок антифризов на автозаводы на территории России для первоначальной заправки в 2015 году (по данным исследования ООО «ГидМаркет» от 23.11.2016 «Поставщики и объемы поставок антифризов для конвейерной заправки на автозаводы России в 2015 году»);

** Команда «КАМАЗ-мастер» одержала восемь побед в международном ралли-рейде «Дакар», применяя антифриз Coolstream.

[Кулстрим]

WWW.COOL-STREAM.RU



ИНТЕРАВТО-2017

Самые стойкие

С 23 по 26 августа в «Крокус Экспо» прошла выставка автокомпонентов и сервисного оборудования «Интеравто». В этом году не проводится Московский международный автосалон, поэтому выставка «Интеравто» была не столь представительной, как в прошлый раз, однако интересные экспонаты здесь все же были. Уменьшение количества стендов почти не сказалось на качестве экспозиции.

На площади, превышающей 26 000 кв. м, около 400 компаний из 13 стран мира (Белоруссии, Болгарии, Египта, Германии, Италии, Китая, Латвии, Польши,

России, США, Тайваня, Финляндии, Японии) продемонстрировали новейшие разработки и инновационные достижения во всех сферах автомобильного рынка: автокомпоненты, шино-

монтаж, автосервис, ремонтное обслуживание, автохимия, автоэлектрика, охранные системы и других.

Экспозиция «Интеравто» наглядно отражает текущую ситуацию на авторынке – набирающий популярность сегмент кузовного ремонта будет масштабно представлен лидерами продаж: «Русские Краски», Axalta Coating Systems, NIPPON PAINT, NOVOL, TROTON, MIRA CARTEC OSCCAR, MULTI FULLER.

Поддерживая политику импортозамещения, «Интеравто» продемонстрировала потенциал

отечественных предприятий, специализирующихся на производстве оборудования, автокомпонентов, лакокрасочной продукции и автоаксессуаров, перспективные разработки которых порой не уступают мировым аналогам.

На выставке широко были представлены СМИ, специализацией которых являются автомобильный бизнес, рынок запчастей и автосервис, в том числе и лидер в данной области – журнал «Автокомпоненты».

Специалисты получили возможность на одной площадке ознакомиться с новыми игро-



ками отечественного рынка и сравнить продукцию ведущих производителей из 34 регионов страны.

Выставочную часть сопровождает масштабная деловая программа, участие в которой приняли представители государственной власти, ведущие производители и дистрибьюторы. Центр развития поставщиков автомобильной индустрии призван стать открытой консультационной и дискуссионной площадкой. Центральным событием программы стала IV Автопромышленная ассамблея (МАО-2017), состоящая из 12 тематических секций.

В рамках круглых столов и семинаров обсуждались основные направления развития поставок



для автопромышленного рынка, тенденции автомобильной индустрии, текущие проблемы и пути их решений. Среди мероприятий программы – консультации экспертов, встречи локальных поставщиков, обновляющих статус своих проектов, переговоры с зарубежными представителями, планирующими развитие бизнеса в России, и взаимодействие с отечественными деловыми партнерами.

Участникам и посетителям «Интеравто» выпала уникальная возможность получить квалифицированные консультации и провести деловые встречи с техническими экспертами, специалистами по закупкам, профессионалами по созданию эффективных производств. ■



LUXE — качество высшего класса!

Слово «люкс» на разные языки переводится различно, но, несмотря на это, его основное значение — «высококачественный» — остается неизменным.

У бизнес-ассоциации Delfin Group есть своя версия перевода: LUXE — это высококачественная автохимия, созданная по последним технологиям на самых современных производственных линиях.



Из истории

На заре эпохи машин для охлаждения двигателей внутреннего сгорания использовали обычную воду. Вода не была идеалом в этой технической ипостаси, наличие солей обуславливало образование осадка и накипи, температура кипения была недостаточно высокой, а в холодное время года в неработающем двигателе вода замерзала, теряла свою текучесть и разрушала двигатель. Поэтому в 20-е годы XX века появилась первая низкозамерзающая охлаждающая жидкость, получившая название антифриз (от греч. «anti» — против и англ. «freeze» — замерзает). Она была изготовлена на основе глицерина. Проблемой использования глицерина стали высокая вязкость и недостаточная текучесть такого рода охлаждающей жидкости. Проблему пытались решить с помощью различных составляющих, пока в 30-е годы не нашли полноценную замену, и основой охлаждающих жидкостей типа антифриз стал

двухатомный спирт — этиленгликоль. В СССР охлаждающая жидкость на основе этиленгликоля получила название тосол. Тосол — это, если можно так выразиться, советская марка антифриза. Но, приобретая как антифриз, так и тосол, водитель не получает стопроцентной гарантии его качества. Только покупая продукты известных производителей, отлично зарекомендовавших себя, можно быть уверенным в том, что не ошибся с выбором. Среди производителей охлаждающих жидкостей одним из лидеров российского рынка является бренд LUXE.

Слово «люкс», в переводе с латинского — «luxus», с итальянского — «de lusso», с испанского — «de lujo», означает роскошь, великолепие, пышность. У англичан сложился более сдержанный и элитарный образ этого понятия — «luxe» означает «отличающийся высоким качеством». К продуктам марки LUXE эту характеристику можно отнести в полной мере.

Антифризы LUXE

Одним из приоритетных направлений производства специалисты торговой марки LUXE считают выпуск охлаждающих жидкостей, ведь с тех пор, как на смену воздушному пришло жидкостное охлаждение двигателей, эта категория продукции стала необходимой. От антифриза напрямую зависят мощность автомобиля и расход двигателя, антифриз предотвращает перегрев двигателя, благодаря снижению нагрузки при эксплуатации, препятствует коррозии деталей.

Компания Delfin Group имеет многолетний опыт работы на рынке охлаждающих жидкостей, поэтому вся линейка антифризов, выпускаемых под торговой маркой LUXE, отличается высоким качеством и безукоризненной репутацией.

На сегодняшний день большинство антифризов LUXE являются карбоксилатными — то есть в состав этих органических антифризов входят самые современные специальные присадки на основе солей карбоновых кислот, которые хорошо защищают металлы от коррозии и продлевают срок службы двигателя.

Наиболее востребованными и популярными среди потребителей продукции являются антифризы -40 зеленый G11 и красный G12+. Они имеют увеличенные сроки службы: интервал замены для легковых автомобилей составляет 5 лет, для грузовых — 6 лет (250 000 км и 650 000 км пробега соответственно). Все антифризы LUXE — это охлаждающие жидкости самой высокой категории качества, отвечающие самым передовым техническим регламентам стран ЕС.

Лобридный антифриз G12++

Специалисты компании Delfin Group тщательно следят за

тенденциями мирового автомобильного рынка, поэтому они регулярно выпускают новые высококачественные продукты, отвечающие международным требованиям. Одним из последних продуктов, выпущенных под торговой маркой LUXE, стал лобридный Антифриз G12++, содержащий в своем составе органические кислоты и силикаты. Принципиальным отличием лобридных охлаждающих жидкостей является неограниченный срок службы при заливке в новый двигатель.

Антифриз G12++ защищает жидкостные системы охлаждения двигателя и других устройств от перегрева, коррозии и замерзания, обеспечивая отличную теплоотдачу с малыми потерями на испарения. Антифриз способен сохранять свою эффективность при низких температурах, а также его можно смешивать с любыми охлаждающими жидкостями, которые не содержат нитриты, амины, фосфаты.

Высокое качество продукции, выпускаемой под торговой маркой LUXE, постоянно подтверждается получением допусков от международных производителей автомобильной техники. В настоящее время антифриз G12++ имеет допуски MB-Approval 325.5 и MAN 324 TYPE Si-OAT, а антифриз G12+ — обладает допуском MAN 324 TYPE SNF.

Благодаря высокой стабильности работы систем охлаждения двигателя, которая достигается при использовании антифризов LUXE, каждый автовладелец может быть уверен в том, что автомобиль не подведет его на дороге в самый неожиданный момент.

Удачи на дорогах! ■



Meets/approved: VW TL 774 D/F | MAN 324 Typ SNF
MTU MTL 5048 | Ford WSS-M 97B44-D | MB-Approval 325.3

Meets/approved: VW TL 774-C | Opel GM QL 130100
MB-Approval 325.0/325.2 | BMW GS 9400 | MAN 324 NF



АНТИФРИЗЫ LUXE – ОДОБРЕНО!

Официальный эксклюзивный продавец на территории России и в странах СНГ
ООО «Делфин Дистрибьюшен»
тел: +7 (495) 993-46-56 | факс: +7 (495) 993-46-60
www.luxe-oil.ru

PETRONAS

– *PETRONAS* – мировой лидер по разработке и производству моторных масел. В России этот бренд также широко известен, но по объему продаж компания существенно уступает *Shell* или *Mobil*. С чем это связано?

Планируете ли вы усилить присутствие на нашем рынке?

– Во-первых, мы, конечно же, можем упомянуть ваши бренды. Во-вторых, у нас в принципе другой путь развития. Тем не менее хочу подчеркнуть, что у нас по-настоящему богатая история. До приобретения малайзийским концерном *PETRONAS* компания *FL Selenia*, правопреемником которой мы, в общем, и являемся, занималась производством оригинальных масел для *Fiat*, *Case*, *New Holland*, *Iveco*. После приобретения в 2008 году она стала называться *Petronas Lubricants International*. На российский рынок компания вышла лишь в

2012 году. Можно сказать, приподнялась лет на 20. Однако мы планируем наверстать это отставание, причем в кратчайшие сроки. Россия для нас – перспективный рынок, и мы будем развиваться на нем.

– Как осуществляется дистрибуция в России?

– На данный момент используется исключительно импортная модель дистрибуции: дистрибьюторы закупают моторное масло на заводе, привозят, растаможивают и распространяют. Оригинальные продукты промышленного назначения *Ambra* и *Akcela* поставляют только официальные дилеры *New Holland* и *Case*.

Мы предоставляем на рынок на 100% европейский товар, путь которого можно проследить от момента производства до доставки конечному потребителю. Стандарты наших заводов соответствуют жестким стандартам (экологичность и

экономичность), европейскому регламенту и сертифицированы «Мерседесом».

– Где разрабатывается и производится масло PETRONAS?

– Все исследования и разработки компании сконцентрированы в Глобальном центре исследований и технологий, расположенном в Турине. Ему отведена ключевая роль в стратегии развития компании *Petronas Lubricants International (PLI)*. Это – ядро исследовательской работы компании и база ее основных разработок в сфере смазочных материалов.

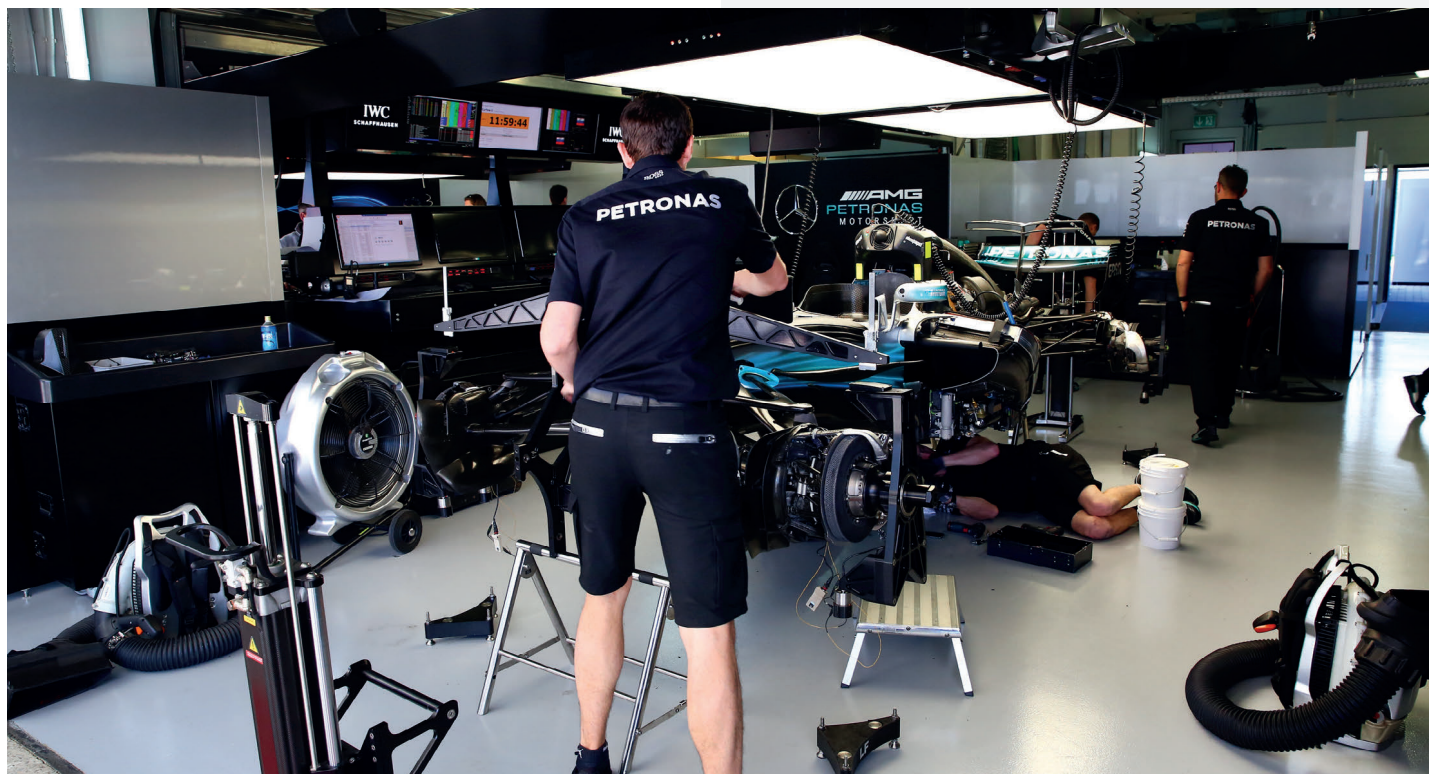
Центр по-настоящему высокотехнологичен, обладает современным оборудованием: стенды для испытания двигателей и трансмиссий с использованием технологий *AVL* и *Control System*; стенды для измерения токсичности выхлопа; центр испытаний трансмиссионной жидкости для механических и автоматических

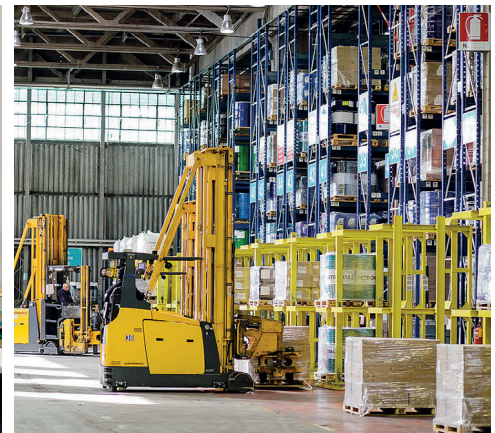
коробок переключения передач, а также решений для сельскохозяйственной техники; полностью оборудованные химические/аналитические/трибологические лаборатории.

Параллельно ведется строительство нового исследовательского центра, который станет основой нового этапа развития компании.

Масла производятся с использованием собственного базового масла, которое носит название *ETRO*. Изобретенное и запатентованное компанией *PETRONAS* базовое масло *ETRO* относится к группе «3+» (базовые масла с высоким индексом вязкости) и по своим характеристикам очень близко к полиальфаолефиновым маслам, относящимся к 4-й группе. Именно эта «база» используется как в собственных продуктах компании, так и в маслах других производителей.

Основное преимущество базово-





вого масла ETRO – изопарафины с высоким индексом вязкости в составе. Они улучшают окислительную стабильность и позволяют получить более низкую испаряемость. Это значит, что масла, созданные на основе ETRO, соответствуют самым строгим стандартам и могут применяться в сложных условиях.

Что касается непосредственно производственных площадок, то 10 заводов PETRONAS расположены в Аргентине, Бразилии, Испании, Бельгии, Италии, ЮАР, Малайзии и Китае.

– Насколько я знаю, PETRONAS длительное время сотрудничает с Mercedes-Benz. Каковы результаты работы с немецким концерном?

– За более чем шесть лет совместной работы инженеров PETRONAS и Mercedes-Benz наше сотрудничество превратилось в важное технологическое партнерство. Успешные выступления команды «Формулы-1» MERCEDES AMG PETRONAS – лучший показатель продуктивности этих отношений, которые в итоге вышли за пределы гоночных трасс.

Вслед за формульными боидами масла и функциональные жидкости PETRONAS стали использовать и для «гражданских болидов» – автомобилей Mercedes-Benz линейки AMG. Ультрасовременные и сверхмощные двигатели для этих автомобилей изготавливаются вручную, согласно принципу AMG «Один человек – один двигатель», а при их заправке на конвейере используются масла PETRONAS.

Высочайшее качество и со-

ответствие самым строгим требованиям к моторным и трансмиссионным маслам теперь подтверждаются не только официальным одобрением со стороны Mercedes-Benz, но и появлением логотипа PETRONAS на европейских канистрах с оригинальными маслами Mercedes-Benz.

Хочу отметить, что «Петронас» производит первую заливку не только для Mercedes-Benz, но и для его прямого конкурента.

– Какие конкурентные преимущества у масел PETRONAS? Есть ли в линейке уникальные продукты, которых нет у других производителей?

– Здесь стоит подробнее рассказать о флагманском продукте – линейке масел PETRONAS Syntium с технологией CoolTech™. При создании этих масел специалисты компании опирались на богатейший опыт участия PETRONAS в соревнованиях «Формулы-1». Главное преимущество моторных масел PETRONAS Syntium с технологией CoolTech™ заключается в эффективной защите деталей двигателя от излишнего нагрева – тем самым обеспечиваются оптимальная производительность двигателя и его стабильная, безотказная работа.

Одна из самых распространенных проблем, которая при этом зачастую недооценивается автолюбителями, – избыточный нагрев двигателя. Движение в пробках, на крутых подъемах, разгон на трассе – все это приводит к сильному нагреву деталей двигателя. Однако в силу того, что температура не достигает

критического значения, соответствующий сигнал не подается на панель приборов. С течением времени все это может привести к снижению работоспособности двигателя, а также к повреждению его важных деталей.

Масло PETRONAS Syntium с технологией CoolTech™ – это уникальное моторное масло с прочными молекулярными цепочками, которое эффективно поглощает и отводит избыточное тепло от основных деталей двигателя. За счет этой способности масло обладает тремя важными преимуществами. Во-первых, оно предотвращает выход детали от аварийного износа под воздействием высоких температур. Во-вторых, гарантирует эффективное смазывание за счет стойкости к окислению при высоких температурах, что способствует меньшему загустеванию масла. В-третьих, при использовании моторного масла PETRONAS Syntium с технологией CoolTech™ двигатель работает в оптимальном режиме благодаря отсутствию нежелательных отложений, вызванных перегревом в высоконагруженных режимах эксплуатации. Остановив разрушительный нагрев, водитель может быть уверен в работе мотора. Показательно, что на канистре масла PETRONAS Syntium вы можете увидеть трехлучевую звезду Mercedes. Этим не может похвастаться ни один производитель!

– Какие новинки появились в продуктовой линейке PETRONAS в последнее время?

– В этом году мы планируем

запустить новую линейку масел для мотоциклов. Однако пока не будем много об этом говорить – ждите новостей.

– Планирует ли PETRONAS в России продвигать другую продукцию, кроме моторных масел, в частности трансмиссионные масла и антифризы?

– На российском рынке уже давно присутствуют трансмиссионные масла Tutela и антифризы Paraflu. Это разработки еще «фиатовского» периода.

– Существует ли у PETRONAS собственная сервисная сеть в России?

– В России компания активно развивает сеть партнерских сервисных центров. Обслуживание легковых автомобилей на этих СТО осуществляется с использованием самых современных масел и технических жидкостей PETRONAS. Важно подчеркнуть, что СТО PETRONAS – это не просто брендинг в соответствии со строгими фирменными стандартами международной корпорации. Программой по развитию сети фирменных сервисных станций PETRONAS, которая носит название Network 2.0, предусмотрены тренинги для сотрудников со специалистами мирового уровня, предоставление фирменной экипировки, а также разработка и внедрение специализированной программы по продвижению услуг сервиса. Основной акцент в работе фирменных СТО делается на качестве оказываемых услуг и безупречном клиентском сервисе.

На данный момент в России открыто четыре партнерских сервисных центра PETRONAS. ■



Визит губернатора Сергея Морозова на предприятие Schaeffler в Ульяновске

7 августа Сергей Морозов, губернатор Ульяновской области, побывал на предприятии Schaeffler – крупнейшего поставщика для автомобилестроения и других отраслей промышленности. Он ознакомился с состоянием загрузки производственных мощностей, новыми линиями и планами немецкого концерна в Ульяновске и России в целом.

Производство сцеплений, ремонт и восстановление подшипников для металлургии, товарные склады и лаборатории качества – Максим Шахов, исполнительный директор Schaeffler в России, Михаил Волков, руководитель «Шэффлер Мануфэкчеринг Рус», и Олег Ильин, директор завода, показали производственную площадку Сергею Морозову. Завод международного концерна из Франконию начал здесь свою работу в конце 2014 года, обеспечив стабильный рост производства. Из Ульяновска

Schaeffler поставляет продукцию не только российским автомобильным концернам и дистрибьюторам для вторичного рынка. Уже два месяца здесь проверяют, восстанавливают и отправляют для повторного использования крупногабаритные подшипники качения для российских производителей стали.

Во время своего визита Сергей Морозов особенно заинтересовался лабораторией, оснащенной современными высокоточными измерительными приборами. «Наша лаборатория в состоянии обеспечить высочайшее качество

производимой на заводе продукции», – отметил Олег Ильин, директор завода. Лаборатория будет загружена еще больше, так как компания Schaeffler планирует значительное увеличение объема выпускаемой продукции в 2017 году.

Губернатор подчеркнул, что концерн Schaeffler выполнил свои обязательства по инвестициям в регион. «Шэффлер» заслужила репутацию надежной компании, создающей новые высокотехнологичные рабочие места, – сказал Сергей Морозов во время своего визита. – Компания является одним из лучших работодателей нашего региона. Я одобряю и поддерживаю планы завода на будущее».

Концерн Schaeffler планирует развитие во многих направлениях на местном рынке в ближайшем времени: буксовые подшипники для грузовых вагонов и крупногабаритные подшипники для ветроэнергетических установок – обсуждаемые

сейчас проекты. Максим Шахов проинформировал губернатора о намерении создать центр корпоративного обучения, а также сообщил о планах расширить присутствие компании в сфере металлургии, а также в горнодобывающем секторе. «В 2017 году мы начнем производство двух новых систем сцепления, также для грузового транспорта, – сказал Максим Шахов. – Мы верим в перспективы российского рынка, поэтому целенаправленно инвестируем в расширение наших мощностей».

Визит губернатора Сергея Морозова на завод Schaeffler подтверждает: баварский поставщик предприятий автомобилестроения и промышленности может рассчитывать на поддержку Ульяновской области. «Мы знали об этом еще на этапе поиска места для производственной площадки. И наши отношения остаются стабильными», – отметил Волков. ■



- Пожалуйста, расскажите кратко о Вашем предприятии «PARTS-MALL».

Наша компания была основана в 1999 году как специализированный центр по реализации автозапчастей.

После выхода на рынок автозапчастей сегмента афтемаркет (AFTERMARKET) в 2002 году мы оптимизировали автоматизированную систему управления своим предприятием. Основываясь на нашей конкурентоспособности по качеству и объему предоставляемых услуг, мы создали компанию под названием PMC в 2003 году и запустили ЧАСТНЫЙ БРЕНД.

В 2005 году мы построили склад площадью 5 500 кв. м в пригороде Сеула, В 2011 году - расширили склад до 12 000 кв. м, а все логистические операции автоматизировали при помощи системы управления.

Мы также управляем сбытовыми филиалами в России, Малайзии и Южной Африке, диверсифицируя продажи и поставки в соседние страны. Кроме того, через собственные подразделения на территории ОАЭ и Китая, мы выкупили различных поставщиков через операцию по покупке корпораций. Мы гордимся широким ассортиментом, охватывающим как корейские, так и зарубежные модели.

Кроме того, Parts-Mall первым среди всех корейских компаний был зарегистрирован в качестве поставщика TEC-DOC, что позволяет получать точную и детальную информацию о продукте и легкий доступ для потребителей.

Мы получили Президентскую Грамоту Республики Корея за наши выдающиеся достижения, завоевали «Знак отличия» от правительственного агентства (KOTRA) и Корейскую награду Global Brand Award, Мы любимы нашими клиентами за качество предоставляемых услуг.

-Что представляет собой созвездие брендов «PARTS-MALL» и каков основной рынок для его торговых марок?

PMC является основным брендом, охватывающим все группы продуктов, все произведено в Республике Корея. В дополнение есть PMC-ESSENCE, который оптимизирован для каждой категории продуктов, берущий начало в ассортиментах CAR-DEX, DASHI, EX-TRIM, AZTEC, UNION, WINGSTER и RAON, где мы предлагаем широкий ассортимент продукции нашим клиентам, предоставляя китайские и тайваньские производственные детали в рамках этого бренда. В настоящее время Parts-Mall Corp. продает продукцию для автомобильного афтемаркета более чем 250 клиентам в 73 странах, включая партнеров, состоящих в закупочных союзах AD, ATR, TEMOT и GROUP AUTO UNION. Через дилерскую сеть на рынке СНГ, включая Россию, мы создали понимание PMC как бренда, специализированного для автозапчастей.



- Каковы сильные стороны «PARTS-MALL» по сравнению с другими дистрибьюторами?

Мы изначально считали, что невозможно доминировать на рынке, просто занимаясь расходными материалами, которые любой может легко предоставить. А вот у нас - детали двигателя, где важен контроль качества, и комплекты сцеплений, сделанные с учетом потребностей клиентов. Единственный бренд PMC - это стало основным преимуществом «PARTS-MALL» для охвата самого широкого ассортимента корейских моделей. Кроме того, заработав репутацию экспортера №1 в Корее, мы также разрабатываем автозапчасти для японских и европейских автомобилей, реализуя расширение экспорта и диверсифицируя нашу бизнес-сферу.

-Есть ли еще какие-либо преимущества?

Большинство компаний-производителей комплектующих имеют большой запас востребованных частей и низкие запасы тех деталей, которые не востребованы. Тем не менее, детали с высоким спросом могут быть изготовлены быстро, но детали с низким спросом трудно произвести или доставить немедленно. Тот факт, что PMC работает на крупнейшем складе в отрасли и регулярно реагирует на потребности клиентов, агрессивно запасая автокомпоненты, которые не отличаются быстрой оборачиваемостью и имеют долгие сроки изготовления, является еще одной силой. Мы гордимся нашим быстрым и стабильным снабжением более 90% нашего предложения.

Кроме того, для удовлетворения потребностей различных клиентов мы через нашу китайскую закупочную компанию в Шанхае и арабскую закупочную компанию ОАЭ Дубай разрабатываем и поставляем различные товары и запчасти для иностранных автомобилей, которые трудно найти в Корее. В результате «PARTS-MALL» предлагает решение «Одного окна», которое может поставлять не только корейские модели, но и иностранные модели, корейские изделия, а также конкурентоспособные китайские детали.



-Как вы оцениваете свое будущее на рынке СНГ?

За последнее десятилетие наш бизнес быстро развивается на рынке стран СНГ, и данный рынок является важнейшим стратегическим рынком для успеха нашего бренд-бизнеса.

Из-за глобального экономического спада, рынок распределения запчастей в странах СНГ, похоже, сильно изменился от существующих высокотехнологичных продуктов до низкокачественного рынка предпочтений. Отражая эти тенденции, ряд новых брендов китайских производителей вышел на рынок в последние годы и добился успеха по-своему, но это, по-видимому, несколько ограничено из-за неустойчивого контроля качества и проблем с поставками.

Большинство наших фирменных продуктов, которые составлены от корейских производителей, считаются сбалансированными по наилучшему качеству и цене в этой рыночной среде. Кроме того, мы подготовимся к будущей стратегии агрессивного развития и распространения различных запчастей для иностранных автомобилей, отделившись от бизнес-модели, которая была специализирована на существующих корейских автомобильных деталях. Хотя и будут возникать определенные проблемы, мы уверены, что на основании опыта работы на данном рынке, мы вырастем как минимум вдвое.

- В конце концов, ключ к расширению бизнеса новых продуктов (иномарки) при сохранении силы существующих корейских автомобильных продуктов (бренд). Есть ли у Вас что-то специально подготовленное для этого случая?

Учитывая текущую рыночную ситуацию, которая становится все более конкурентоспособной, ключом к поддержанию конкурентоспособности в существующем корейском сегменте автозапчастей, по-видимому, является тщательный мониторинг рынка. Используя ANTENNA OFFICE, мы готовим бизнес-процессор, который отслеживает цены продуктов каждого конкурента в режиме реального времени и немедленно отражает цену их продуктов. Благодаря этому мы стремимся представить клиентам самые конкурентные цены по тому же происхождению и качеству. Кроме того, расширение RANGE важно, чтобы стать более отличительным брендом. В рамках этих усилий мы заключаем контракты и Меморандумы о взаимопонимании с различными OEM-производителями в Корее, чтобы иметь возможность включать широкий спектр продуктов, которые могут поставляться только с ОРИГИНАЛЬНЫМИ ЧАСТЯМИ.

Разработка продуктов для японских и европейских автомобилей была подтверждена различными элементами разработки, и мы находимся в производстве и поставках и планируем продолжить расширение позиций. В 2017 году мы стремимся к тому, чтобы на рынке СНГ были представлены от 70 до 80% конкурентоспособных марок фильтрующих, тормозных, подвесных и рулевых автокомпонентов. После завершения разработки необходимо провести активную рекламную деятельность. Я уверен, что на начальном этапе я продемонстрирую четкую конкурентоспособность по качеству и цене.

- Спасибо за интервью. Надеюсь, что бизнес «PARTS-MALL» в СНГ будет успешным в будущем.

Спасибо.



ЗАМЕНА ВОДЯНОЙ ПОМПЫ: ВАЖНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

Для замены водяной помпы необходимо обладать соответствующими техническими знаниями. Планируете установку новой водяной помпы? Ниже приведены рекомендации, которые помогут предотвратить 9 распространенных ошибок.

1. НЕ СЛЕДУЕТ БЕСПОКОИТЬСЯ, ЕСЛИ НОВАЯ ВОДЯНАЯ ПОМПА НЕМНОГО ОТЛИЧАЕТСЯ ОТ СТАРОЙ

Визуальное отличие новой водяной помпы, которую вы собираетесь установить, от только что снятой старой помпы вполне допустимо. У новой помпы колесо с лопастями может быть металлическим, а у старой — пластиковым, или же форма новой помпы может несколько отличаться. Не стоит беспокоиться при обнаружении этих несущественных различий: главное — положение шкива водяной помпы. Он должен располагаться на той же высоте, что и в старой помпе, так как если ремень начнет тереться о шкив, то быстро износится. Чтобы про-

верить готовность новой помпы к работе, необходимо разместить обе водяные помпы на рабочем столе лицевой стороной вниз (т. е. той стороной, которая соприкасается с двигателем) и сравнить положения шкивов.

2. ОБЯЗАТЕЛЬНО ПРОМОЙТЕ СИСТЕМУ ОХЛАЖДЕНИЯ

Несоблюдение требования о промывке системы охлаждения — распространенная ошибка, которая может дорого вам обойтись. В конечном счете использовавшаяся в старой помпе охлаждающая жидкость, скорее всего, окажется загрязненной и содержащейся в ней примеси могут оседать в местах, где должно образовываться динамическое уплотнение. В результате из-за этих примесей

могут образоваться царапины на поверхности динамического уплотнения, что, в свою очередь, может привести к преждевременному выходу помпы из строя. Для удаления загрязнений из системы охлаждения очень важно промыть ее. С этой целью можно использовать шланг и стандартную жидкость для промывки, но для выполнения работы наилучшим образом рекомендуется применять инструмент для промывки, например Gates Power Clean Flush Tool. Совет: если промывка системы охлаждения будет выполняться установленной водяной помпой, используйте старую, а не новую водяную помпу, чтобы предотвратить загрязнение новой помпы примесями.

3. НЕ НАНОСИТЕ ГЕРМЕТИК НА УПЛОТНИТЕЛЬНОЕ КОЛЬЦО ИЛИ НА СУХОЕ УПЛОТНЕНИЕ

При замене водяной помпы необходимо также заменить все старые прокладки и уплотнения на новые. Если новая помпа поставляется вместе с уплотнением,

то перед установкой убедитесь, что оно находится в безупречном состоянии. (Некоторые уплотнения настолько тонкие, что их можно легко повредить при вскрытии упаковки.) Возможно, вам захочется нанести герметик на уплотнительное кольцо или сухое уплотнение «на всякий случай», однако наносить герметик на эти уплотнения не нужно! Если резиновое кольцо не держится на месте, просто нанесите каплю охлаждающей жидкости или масла.

Используйте герметик только по рекомендации автопроизводителя и в умеренных количествах. Нанесите ровный тонкий слой герметика по краю и вытрите излишки до установки водяной помпы. Если выполнить эту процедуру после установки помпы, вы не сможете увидеть излишки герметика внутри системы, где он может повредить систему охлаждения. Герметик будет комковаться и загрязнять охлаждающую жидкость, что может привести к утечкам или серьезному повреждению термостата.

4. НЕ ИСПОЛЬЗУЙТЕ СТАРУЮ ИЛИ СЛИШКОМ ХОЛОДНУЮ ОХЛАЖДАЮЩУЮ ЖИДКОСТЬ

Сбор охлаждающей жидкости, использовавшейся в старой водяной помпе, и ее повторное использование может показаться разумным (и экономичным), но мы настоятельно не рекомендуем делать этого. В любом случае свойства охлаждающей жидкости со временем ухудшаются: она имеет срок годности. Заполните систему охлаждения новой охлаждающей жидкостью, при этом...

■ ...используйте жидкость, рекомендованную автопроизводителем (не смешивайте разные

■ ...используйте дистиллированную, деионизированную или даже бутилированную воду, но ни в коем случае не водопроводную воду. Обычная водопроводная вода может быть очень жесткой и оставлять минеральные отложения на внутренней поверхности радиатора, радиаторе отопителя и блоке двигателя. В результате отслоения эти отложения могут повредить уплотнение водяной помпы.

5. ОБЯЗАТЕЛЬНО ПРОВЕРНИТЕ ПОМПУ ВРУЧНУЮ

Большинство механиков выполняют следующую процедуру: после замены водяной помпы они затягивают болты, устанавливают

6. НЕ СТОИТ БЕСПОКОИТЬСЯ О ПРОСАЧИВАНИИ ЖИДКОСТИ ЧЕРЕЗ ДРЕНАЖНОЕ ОТВЕРСТИЕ

Все водяные помпы с механическим приводом имеют дренажное отверстие, через которое жидкость может немного просачиваться в самом начале эксплуатации. Незначительное просачивание жидкости через дренажное отверстие — абсолютно нормальное явление для новой водяной помпы: период обкатки механического уплотнения составляет около десяти минут (то есть для нормальной герметизации уплотнения требуется, чтобы помпа проработала

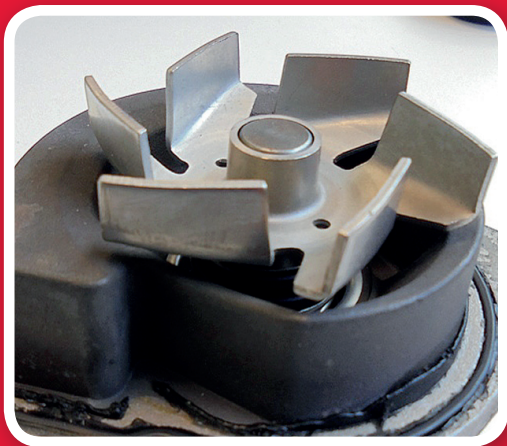
допуская поступления новых порций воздуха).

8. ВСЕГДА ВЫПОЛНЯЙТЕ ЗАМЕНУ ВОДЯНОЙ ПОМПЫ, РЕМНЯ И ДРУГИХ ДЕТАЛЕЙ СИСТЕМЫ ПРИВОДА ОДНОВРЕМЕННО

Не менее важной является при этом проверка системы ременного привода, которая приводит в действие водяную помпу. Неисправность ремня и натяжителя может привести к преждевременному отказу подшипника и вала и резкому сокращению срока службы помпы. И наоборот, утечка охлаждающей жидкости из помпы неизбежно сказывается на состоянии ремня и натяжителя. Именно поэтому компания Gates рекомендует производить одновременную замену водяной помпы, ремня и других деталей системы привода. Наши комплекты ГРМ и комплекты приводных ремней вспомогательных агрегатов включают в себя водяные помпы или даже водяные помпы и термостаты.

9. ОБЯЗАТЕЛЬНО ЗАМЕНЯЙТЕ ОХЛАЖДАЮЩУЮ ЖИДКОСТЬ КАЖДЫЕ ПЯТЬ ЛЕТ

Охлаждающая жидкость содержит антикоррозионные присадки, ингибиторы коррозии и смазку для водяной помпы, но со временем свойства этих компонентов ухудшаются. В связи с этим рекомендуем проверенный способ: заменяйте охлаждающую жидкость каждые пять лет, чтобы исключить проблемы, связанные с кавитацией. В любом случае охлаждающая жидкость становится более кислой с течением времени, что увеличивает вероятность возникновения кавитации — довольно странного явления, при котором совсем крошечные воздушные пузырьки схлопываются и повреждают колесо с лопастями и другие детали помпы. (Эти воздушные пузырьки содержат очень горячий пар, который при разрыве пузырьков может разрушить пластик и металл.) Пузырьки при кавитации совершенно незаметны, но есть важные признаки этого явления: перегрев двигателя и утечка из дренажного отверстия. ■



типы охлаждающих жидкостей, так как они могут быть несовместимыми).

■ ...соблюдайте рекомендованные пропорции. Если добавить слишком мало антифриза, система охлаждения, скорее всего, замерзнет, а добавление слишком большого количества может привести к повреждению. Рекомендуется использовать пятидесятипроцентную смесь антифриза с водой (для холодного высокогорного или сибирского климата используйте смесь из 65 % антифриза и 35 % воды).

■ ...смешивайте антифриз с теплой водой, как бы странно это ни звучало. Добавление холодной охлаждающей жидкости в горячий двигатель может привести к термическому удару и повредить уплотнение даже новой водяной помпы.

ремень, затягивают натяжитель, заполняют систему охлаждения... и запускают двигатель. Но для распределения охлаждающей жидкости по всем полостям необходимо время, поэтому в течение нескольких секунд водяная помпа работает всухую. Это повреждает уплотнение и повышает вероятность возникновения преждевременных утечек или шума при работе водяной помпы. Вместо этого после установки новой водяной помпы рекомендуется залить систему охлаждения, приподнять автомобиль и вручную провернуть помпу примерно десять раз, чтобы убедиться, что она вращается свободно. Благодаря вращению помпы охлаждающая жидкость поступает в зазоры уплотнения вала помпы. Таким образом создается пленка, которая предотвращает утечку охлаждающей жидкости.

примерно десять минут). Однако если просачивание наблюдается через несколько дней после замены помпы или в случае довольно интенсивного просачивания или даже вытекания капель жидкости из дренажного отверстия, можно говорить о неисправности: эти признаки свидетельствуют о неправильном монтаже.

7. ДОЛЖНЫМ ОБРАЗОМ ПРОКАЧАЙТЕ СИСТЕМУ ОХЛАЖДЕНИЯ

После замены водяной помпы рекомендуется выпустить воздух из системы охлаждения, чтобы избавиться от всего объема запертого в ней воздуха. В некоторых термостатах имеется небольшое отверстие на отметке «12 часов» и переливной клапан, с помощью которых можно выпустить воздух (при этом не



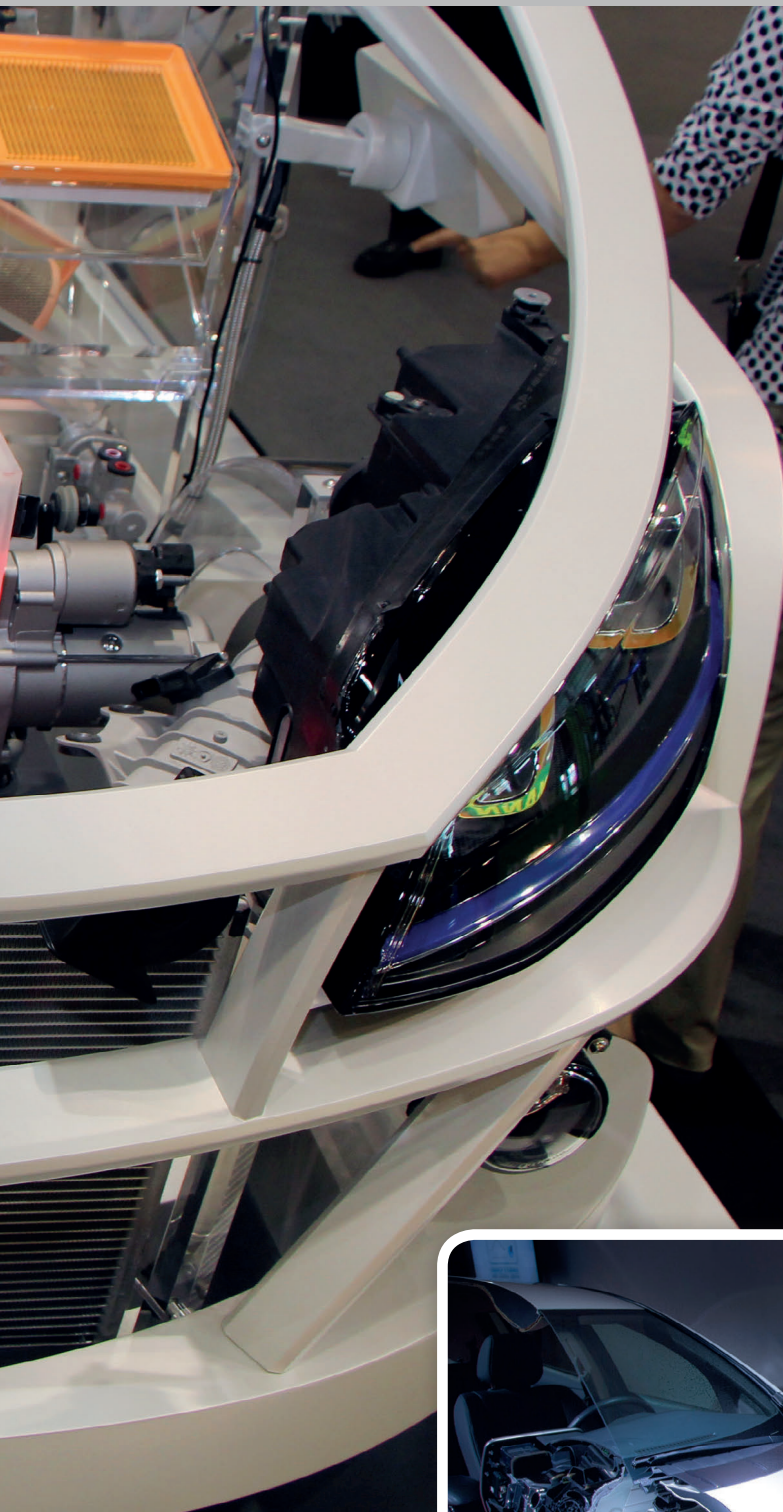
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

КАКИМ ОН БУДЕТ ЧЕРЕЗ ПЯТЬ ЛЕТ?

В настоящее время автомобильные моторы, как никогда, разнообразны. Сегодня серийно выпускаются автомобили с бензиновыми двигателями, дизелями, гибридными, электрическими и силовыми установками. Но сохранится ли это изобилие в ближайшие пять лет – большой вопрос. Из-за жестких, а зачастую и абсурдных экологических норм, которые будут вводиться в ближайшие годы, некоторые типы двигателей могут оказаться под запретом.

Сергей Дьяконов

Как ни странно, первым может исчезнуть с небосклона самый эффективный и экономичный на сегодняшний день тип двигателя внутреннего сгорания – дизель. Виной тому – нормы по содержанию выхлопов оксидов



Group. В итоге компании придется заплатить штраф, сопоставимый с годовой прибылью компании. В Европе провели аналогичное расследование, в результате которого выяснилось, что все дизельные автомобили, представленные на рынке, нарушают нормы по выбросу оксидов азота, причем некоторые в несколько раз. Что интересно, дизели Volkswagen оказались одними из самых экологически чистых. В итоге в странах Старого Света наказывать никого не стали, но обязали автопроизводителей модернизировать моторы с целью снижения выбросов оксидов азота. Автомобильные компании отреагировали на это по-разному. Французские автопроизводители, где до недавнего времени доля дизельных двигателей была самой большой в мире, похоже, отказываются от разработки новых дизелей. А что делать, если с 2020 года въезд в Париж дизельных машин будет запрещен. А вот немцы, похоже, не собираются расставаться с дизелями. Недавно компании Daimler, BMW, Volkswagen Group и Opel согласились провести обновление программного обеспечения на 5 млн автомобилей, правда пока только в Германии. Новая программа позволит регулировать режим работы не только самого дизеля, но и систем селективной нейтрали-

зации и рециркуляции отработанных газов. Заявлено, что эти меры позволят снизить выбросы оксидов азота на 25–30%. Разрабатываются и новые дизели, которые будут соответствовать современным экологическим нормам, например, Mercedes-Benz представил в прошлом году семейство рядных дизелей M276. Среди особенностей его конструкции – электрический турбонаддув, который питается от 48-вольтовой батареи. Mercedes-Benz ведет работы и над новыми 4-цилиндровыми дизелями. Так что дизель сбрасывать со счетов рано, и вот почему. Да, данный тип двигателя с трудом укладывается в действующие нормы по выбросам оксидов азота, зато обладает лучшими по сравнению с бензиновыми моторами показателями по выбросам углекислого газа. В 2020 году в Старом Свете начнет действовать директива Евросоюза 443/2009, согласно которой выбросы углекислого газа у новых моделей каждой компании не должны превышать 95 г/км. Современные дизели уже сейчас близки к данному показателю, а из бензиновых только 3-цилиндровые моторы соответствуют данным нормам. Понятно, что еще какое-то время будут действовать старые сертификаты, но приговор многоцилиндровым двигателям внутреннего сгорания уже подписан,

азота, которым сегодня фактически не соответствует ни один дизельный двигатель в условиях реальной эксплуатации.

Начался скандал в США, где в ряде штатов действуют самые жесткие экологические нормы в мире. В прямом обмане и занижении реальных показателей власти обвинили Volkswagen



если они и сохранятся, то только в составе гибридных силовых установок. Следует отметить, что у дизеля еще есть большой потенциал по снижению выбросов. Уже разработаны и даже серийно выпускались 3-цилиндровые дизели, а также гибридные силовые установки, в состав которых входит дизельный мотор. Широкого распространения они не получили, но это пока, а что будет дальше – время покажет.

Теперь – о наиболее распространенных автомобильных силовых установках – бензиновых. Еще недавно казалось, что по крайней мере 3-цилиндровым моторам ничего не грозит, они с запасом будут соответствовать перспективным европейским экологическим нормам. Многие компании уже несколько лет выпускают такие моторы. Но здесь есть другая проблема. Дело в том, что в сентябре 2017 года в Европе начинают действовать новые правила тестов по замеру расхода топлива и выбросов углекислого газа WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures). Это новый всемирный стандарт, который заменяет сразу три региональных ездовых цикла: европейский NEDC, американский FTP-75 и японский JC08. Новый цикл более приближен к реальной эксплуатации, в результате по WLTP расход топлива и выбросы примерно на четверть выше, чем по евро-

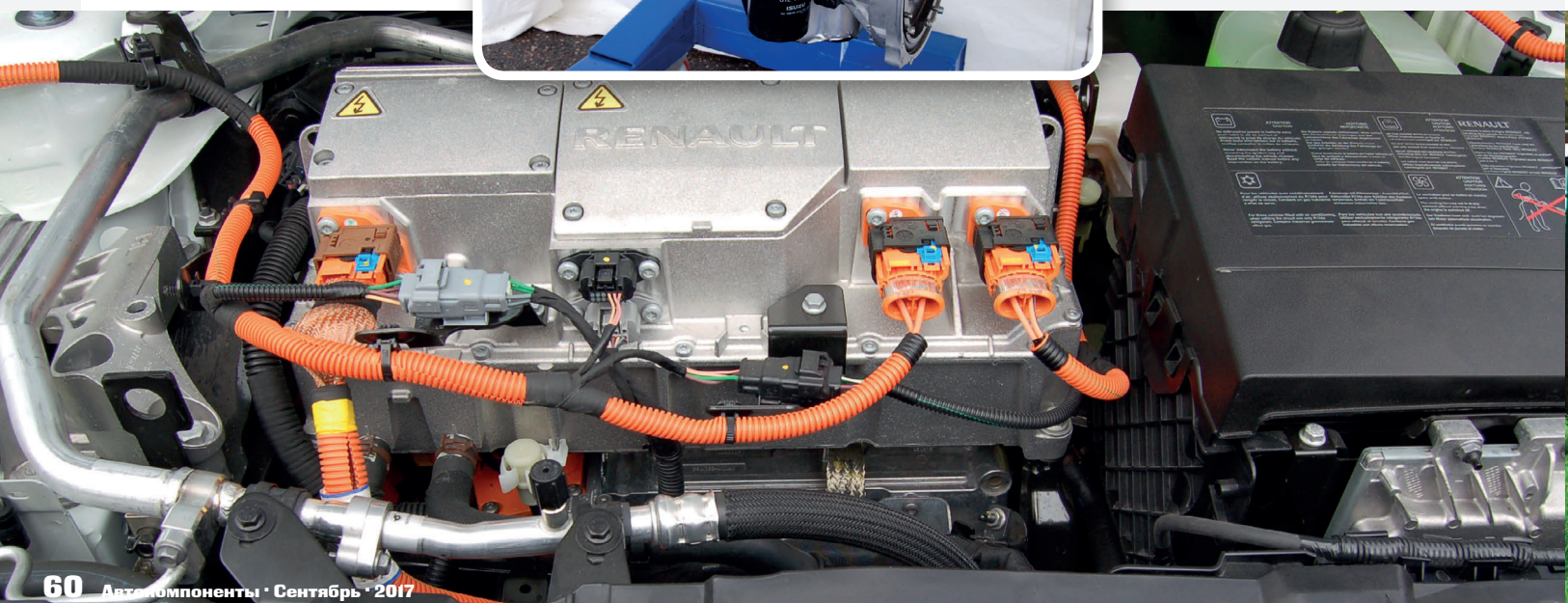
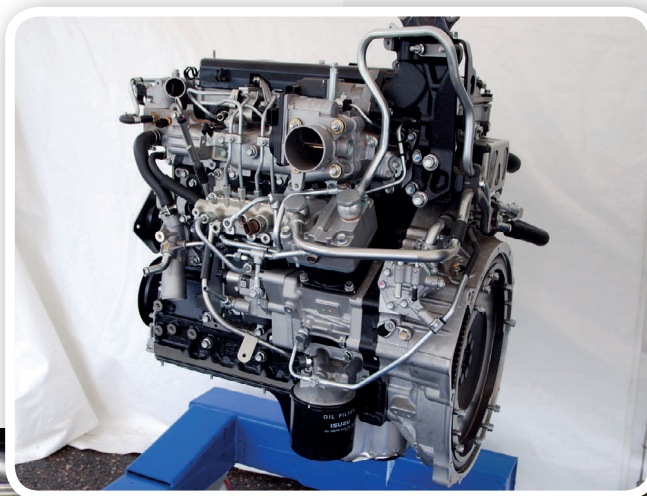
пейскому NEDC, а у некоторых двигателей эта разница еще больше. Поэтому европейские автопроизводители все громче заявляют, что в связи с введением WLTP и Директива Евро-союза 443/2009 должна быть пересмотрена, но вряд ли это будет сделано, поскольку ставит под угрозу само существование двигателей внутреннего сгорания на легковых автомобилях в Европе после 2020 года. Вообще, несколько странно, что экологи так взялись именно за автомобильный транспорт. Почему-то никого не волнует, что для морского транспорта вообще нет никаких экологических ограничений. На воздушном – пытались было ввести, но авиационные корпорации заявили, что это приведет к необоснованному росту стоимости перевозок. Если следовать здравому смыслу, то для автомобилей вполне можно

было бы ограничиться нормами Евро-3 или Евро-4, и ущерб для экологии был бы небольшой, и стоимость машин удалось бы удержать в приемлемых рамках. Тем не менее автопроизводители не сдаются и продолжают совершенствовать конструкцию бензиновых двигателей. Так, например, Mazda работает над новым поколением бензиновых моторов Skyactiv, у которых воспламенение топливной смеси, как и у дизелей, происходит от сжатия, это позволит увеличить эффективность силовой установки на 30%. Вообще, одна из тенденций нашего времени – бензиновые двигатели все больше становятся похожи по конструкции на дизель, и наоборот.

До недавнего времени казалось, что панацеей от всех бед станет подзаряжаемая гибридная силовая установка. Действительно, но нормам NEDC такие

двигатели имеют почти нулевой выброс даже у автомобилей с мощными моторами, ведь фиксируется в основном режим работы силовой установки на электротяге. Например, у спорткара BMW i8 заявленные выбросы углекислого газа 49 г/км, а расход топлива 2,1 л на 100 км. Но с циклом WLTP такой номер уже не пройдет. Для подзаряжаемых гибридов предусмотрено несколько циклов испытаний: в режиме электромобиля, при полностью заряженной батарее и при частично разряженной. Затем все результаты суммируются, и на их основе определяются реальные цифры выбросов. Да, они будут ниже, чем у автомобилей с обычными двигателями внутреннего сгорания, но не столь фантастически низкими, как при испытаниях по циклу NEDC.

Так что же, остается один электромобиль? Здесь тоже не все так просто. До сих пор такие транспортные средства остаются слишком дорогими для массового потребителя, а запас хода без подзарядки слишком маленьким для дальних поездок. Работы по снижению стоимости аккумуляторов и увеличению запаса хода ведутся, но вряд ли в ближайшее время произойдут кардинальные изменения. Поэтому в большинстве стран электромобиль по-прежнему продолжает оставаться дорогой игрушкой, и спрос на них, если нет предпочтений со



стороны государства, не растет. В этом плане интересен опыт Китая – лидера по производству и продаже электромобилей. В 2016 году в Поднебесной продали 351 тысячу легковых электромобилей и подзаряжаемых гибридов. Это почти половина всех мировых продаж (774 000). Но на фоне общего автомобильного рынка Китая, объем которого составил 24,38 миллиона, это капля в море. Да и то столь высокого результата удалось достичь благодаря государственной поддержке. До недавнего времени в Китае действовали государственные субсидии при покупке электромобилей (в зависимости от класса от 5000 до 7500\$), что почти уравнивает их по стоимости с обычными автомобилями. К тому же в крупных городах много бесплатных станций быстрой зарядки. Но в этом году субсидии отменили, и будет интересно посмотреть, как на это отреагирует рынок. С другой стороны, правительство КНР планирует ввести нормы, по которым средний корпоративный расход топлива у новых моделей не должен превышать 5 л на 100 км, этого невозможно достичь без массового производства электромобилей. Ряд крупных китайских автопроизводителей, например Geely, уже заявили, что после 2020 года у них в модельном ряду не останется автомобилей с обычными двигателями внутреннего сгорания, только

электромобили и подзаряжаемые гибриды.

Однако массовому процветанию электромобилей может помешать ряд проблем, которые экологи почему-то предпочитают не замечать. Самая главная – чтобы получить электроэнергию, ее необходимо где-то взять. На сегодняшний день самый распространенный вид топлива на электростанциях – это газ, причем в ближайшем будущем доля этого источника будет только расти. В Китае вообще в основном используется уголь. Так вот, если учесть, сколько топлива расходуется на производство 1 кВтч энергии, и суммировать это с потреблением энергии электромобиля, то получим цифру 3–4 л на 100 км. Это результат, сопоставимый с современным легковым автомобилем с дизельным двигателем, при этом он почти вдвое дешевле и гораздо удоб-


нее в эксплуатации. Постоянно возить с собой 500 кг лишнего веса – а именно столько весит блок из аккумуляторных батарей большой емкости – также не лучшее решение с точки зрения эффективности, управляемости и пассивной безопасности. Еще одна проблема – сейчас для производства аккумуляторных батарей используется преимущественно литий, запасы которого на планете ограничены. Наконец, огромные проблемы связаны с утилизацией аккумуляторных батарей.

В качестве альтернативы электромобилем могли бы выступить автомобили с силовой установкой, работающей на водороде. Такая машина даже серийно выпускается уже два года и продается во многих странах. Это – Toyota Mirai. Но пока массовое распространение таких автомобилей ограничивают как высокая

стоимость самого топлива, так и плохо развитая инфраструктура водородных заправок. К тому же, хотя такой автомобиль и обладает нулевым выбросом, чтобы добыть сам водород, необходимо затратить определенное количество энергии. То есть мы сталкиваемся с той же проблемой, что и с электромобилями.

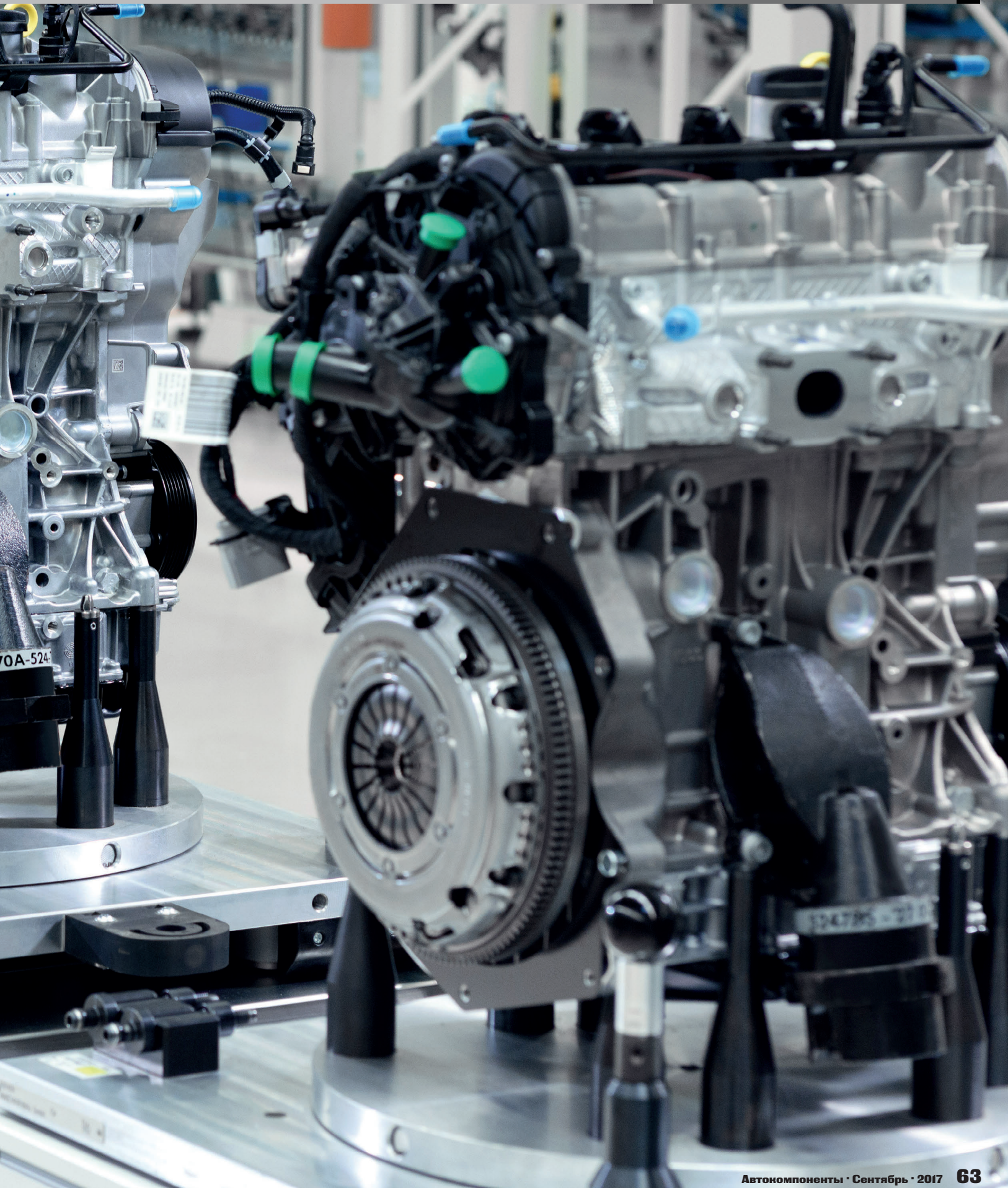
В общем, вопросов относительно будущего автомобильных двигателей очень много. Времени до 2020 года, когда вступят в силу новые экологические нормы, осталось совсем немного, а значит, конструкция силовых установок в ближайшие три года существенно изменится. К тому же не будем забывать, что хотя Китай, Северная Америка и Европа и являются сегодня основными автомобильными рынками, но есть еще Индия, Ближний Восток, Африка и Южная Америка, где экологические нормы не столь строгие или их нет вовсе, там автомобилями внутреннего сгорания будут использоваться еще в течение многих десятилетий. В общем, мы живем в очень интересное время: с одной стороны, вроде бы идет процесс глобализации, а с другой стороны, большие государства стремятся создать преференции для собственной промышленности, что приводит к разделению рынков. Какая из тенденций победит – покажет время. ■





ОТЕЧЕСТВЕННОЕ МОТОРОСТРОЕНИЕ КУРС НА ЛОКАЛИЗАЦИЮ

Год назад мы рассказывали о том, что в период с середины 2015 до середины 2016 года в отечественном моторостроении произошла настоящая революция. Всего за год вступили в строй два новых моторных завода, Volkswagen в Калуге и Ford Sollers в Елабуге. Было освоено производство четырех новых двигателей для легковых автомобилей: BA3-21179, HR16 разработки альянса Renault-Nissan, Ford Duratec 16V Sigma Volkswagen EA211. За последний год столь революционных изменений не произошло, но российские заводы смогли нарастить объем производства и значительно увеличить уровень локализации.



Сергей Дьяконов

Пожалуй, главное событие за последний год – это начало серийного производства первого российского легкового автомобиля с заводским газобаллонным оборудованием LADA Vesta CNG, оснащенного 1,6-литровым двигателем ВАЗ-21129, адаптированным для работы на сжатом природном газе. Машина может работать как на бензине, так и на метане, который является одним из самых распространенных видов топлива в России. В числе его преимуществ – безопасность, экологичность и невысокая цена: использование метана позволяет снизить расходы на горючее примерно в три раза по сравнению с бензином. Мощность двигателя при работе на бензине – 106 л.с., на газовом топливе – 95 л.с.

Для обеспечения безопасности автомобиль оборудован специальными предохранителями, исключающими возможность разрыва баллона, а также неконтролируемый выход газа при повреждении газовой магистрали. LADA Vesta CNG оснащена металлокомпо-



зитным баллоном известной китайской компании Sinoma. При испытаниях он оказался лучшим по прочности среди других аналогов. Гарантийный срок службы баллона 15 лет при переосвидетельствовании

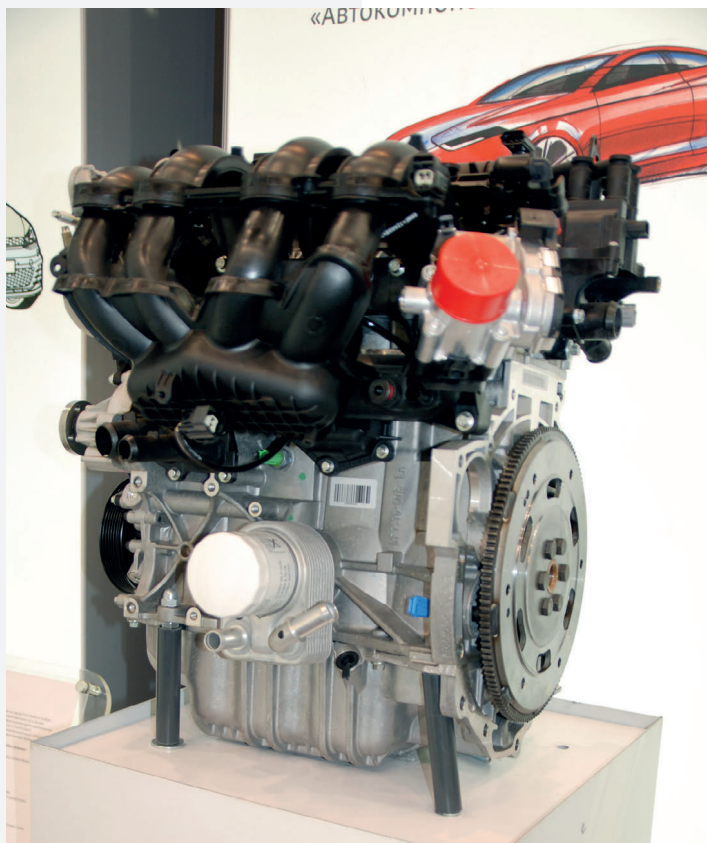
через каждые пять лет. Емкость баллона 90 литров, он расположен в багажном отсеке и занимает примерно половину его объема. Полностью заправленный автомобиль способен проехать более 1000

километров без дозаправки. У машины удалось сохранить штатный 55-литровый бензобак и полноразмерное запасное колесо. Стоимость LADA Vesta CNG начинается от 600 900 рублей с учетом государственной



субсидии для газомоторного транспорта, однако в свободную продажу автомобиль пока не поступает. Первые серийные LADA Vesta CNG будут переданы потенциальным корпоративным заказчикам – представителям таксопарков, крупных государственных и коммерческих структур.

За последний год значительно увеличен объем производства нового 1,8-литрового двигателя VA3-21179, в конструкции которого широко использованы комплектующие ведущих мировых брендов. Детали системы изменения фаз газораспределения поставляют на конвейер немецкая компания INA, этот же производитель делает ролики автомата натяжения зубчатого ремня GPM. Сам ремень производит другая немецкая компания – Continental, его срок службы составляет 180 000 км. Эта же фирма делает топливную рампу. Шатунно-поршневую группу производит традиционный поставщик АвтоВАЗа – Federal Mogul-Восток из Тольятти. Клапаны поставляет Mahle. Их особенность – небольшой диаметр стержня – 5 мм, в то время как на осталь-



ных клапанах, которые Mahle поставляет для других моторов VA3, диаметр стержня – 7–8 мм. Уменьшение диаметра позволило снизить массу клапана в среднем на 30% и существен-

но снизить инерционные потери в газораспределительном механизме двигателя. Также Mahle производит для двигателя VA3-21179 седла клапанов и термостат. Коленчатый вал и

головка блока цилиндров отечественного производства, но полые распределительные валы сделаны корейской компанией Toyota Tsusho. Масляный насос и помпа также корейского производства, фирмы GMB.

Также за последний год АвтоВАЗ освоил производство новой модификации мотора VA3-1118. Двигатель с индексом VA3-11189 предназначен для установки на автомобиль LADA Largus. В отличие от базового мотора у него другие опоры и навесное оборудование (генератор, насос гидроусилителя руля, компрессор кондиционера). Двигатель агрегатирован с 5-ступенчатой механической коробкой передач JR5 разработки альянса Renault-Nissan, производство которой локализовано в Тольятти. Также у автомобилей LADA Largus с двигателем VA3-11189 новый картер сцепления, унифицированный с моделью Lada XRAY, используются ведомый диск и корзина LuK.

Недавно АвтоВАЗ получил от альянса Renault-Nissan одобрение на производство моторов HR16, разработанных альянсом Renault-Nissan по полному циклу. В январе 2017



Тель

Тема номера

года на АвтоВАЗе освоены литье основных элементов мотора HR16 – блока и головки блока цилиндров, механическая обработка этих алюминиевых заготовок, а также обработка коленчатого вала. Таким образом, АвтоВАЗ и альянс Renault-Nissan существенно увеличили уровень локализации двигателя HR16, который собирается в Тольятти.

Для новых технологических операций на АвтоВАЗе смонтированы установка алюминиевого литья и автоматические линии механической обработки деталей HR16. Производственная мощность – 150 тысяч двигателей в год. Перед новым этапом локализации производство прошло несколько циклов испытаний и отладки технологии. Для того чтобы добиться требуемого уровня качества, было изготовлено более 60 моторов, которые прошли тесты на стендах и в составе автомобилей. В январе 2017 года аудит альянса подтвердил высокое качество моторов, изготовленных на АвтоВАЗе.

При производстве моторов HR16 применена система качества, обеспечивающая соответствие продукции международным стандартам альянса Renault-Nissan. На каждой операции действует система защиты от ошибок: в случае нарушения технологии автоматика останавливает конвейер. В систему качества входит многоступенчатый контроль на производственной линии. Каждый собранный двигатель проходит тестирование в разных режимах на специальном стенде. Технологией предусмотрена еженедельная проверка, когда один из моторов полностью разбирают и анализируют качество его изготовления.

Компания Ford Sollers также за последний год существенно увеличила уровень локализации выпускаемого в России двигателя Ford Duratec объемом 1,6 л. На 20 июля 2017 года этот показатель составил 78%. Высокий уровень локализации достигнут за счет выхода двигателестроительного предприятия в Елабуге на рабочие

объемы производства. К настоящему времени выпущено уже более 30 000 силовых агрегатов, значительная часть компонентов которых произведена в России из российского сырья.

В настоящее время в России локализовано производство следующих компонентов двигателя Ford Duratec: блок цилиндров; головка блока цилиндров, крышки коренных подшипников; поршень в сборе с кольцами и пальцем, свечи зажигания, коленчатый вал. Отливки блоков цилиндров, головка блока и коленчатого вала поставляют на конвейер литейный завод РосАЛит Sollers, цилиндропоршневую группу – «Мотордеталь». Моторное масло для первой заливки на конвейер – также российского производства.

Производственный процесс на моторном предприятии Ford Sollers в Елабуге автоматизирован на 95%. Оборудование всех цехов отвечает всем требованиям производительности, экологичности и безопасности в соответствии с мировыми

стандартами компании Ford.

Завод по производству двигателей Volkswagen Group Rus в Калуге, где выпускается двигатель 1.6 MPI серии EA211 в двух вариантах мощности – 90 л.с. и 110 л.с., также наращивает объемы производства и увеличивает уровень локализации. В настоящее время число локальных компонентов для двигателей и автомобилей, выпускаемых на калужском заводе, достигло 5500 единиц, компания активно сотрудничает с 60 локальными поставщиками, и их количество продолжает расти. Заготовки блока цилиндров и головки блока цилиндров для двигателей поступают в Калугу с ульяновского завода компании NemaK, которая производит детали из российского алюминия. Электропроводку для силовых агрегатов производит компания Fujikura Automotive на своем заводе в Чебоксарах. Следующим важным шагом станет локализация заготовок коленчатого вала, которая запланирована на этот год. ■



Впервые ежегодный международный форум «АвтоЭволюция» в 2017 году будет посвящен не только развитию автомобилестроения и производства автокомпонентов в России, но и вопросам экспортного потенциала России, инфраструктурным проектам и развитию логистических транспортных узлов.

КЛЮЧЕВЫЕ ТЕМЫ ФОРУМА

Автомобилестроение в России: стратегии выхода на международные рынки. Перспективы и риски.

Экспортный потенциал российского автопрома.

Развитие инфраструктурных проектов и логистических узлов. Истории успеха.

Локализация как эффективный инструмент развития регионов России.



Анатолий Артамонов
Губернатор Калужской области



Петр Фрадков
Генеральный директор,
Российский экспортный центр



Глеб Белавин
Заместитель
генерального директора
по работе
с арендаторами, MLP



Николай Быстров
Президент, ассоциация
«Росасфальт»;
председатель,
технический комитет
№ 418 «Дорожное
хозяйство»



Мария Вола
Партнер
по развитию экспорта,
«Автомобильная
Статистика»



Никита Гусаков
Управляющий директор
по клиентской работе
и андеррайтингу,
«ЭКСПАР» Группы РЭЦ



Юлия Гусева
Управляющий директор
заводов «Гестамп»
в России, Gestamp
Automocion



Александр Деркач
Глава
Представительства
Калининградской
области
при Правительстве РФ



Константин Евстухин
Управляющий директор
по нефинансовой
поддержке, «Российский
экспортный центр»



Виталий Еремеев
Директор
департамента
отраслевого анализа,
Агентство
по технологическому
развитию



Стеван Живанович
Генеральный директор,
Continental Automotive
Systems RUS



Наталья Жильцова
Вице-президент,
ассоциация «РОАД»



Андрей Крайнов
Генеральный директор,
ассоциация предприя-
тий машиностроения
«Кластер автомобиль-
ной промышленности
Самарской области»



Яна Кузина
Вице-президент
по девелопменту группы
компаний
Freight Village RU



Сергей Майоров
Председатель
правления,
Машиностроительный
кластер Республики
Татарстан



Георгий Потов
Генеральный директор,
«Континентал Калуга»



Илья Смолин
Операционный директор
по России дивизиона
Magna Exteriors,
генеральный директор,
«Магна Автомотив Рус»



Сергей Целиков
Генеральный директор,
«Автомобильная
статистика»



Ремонт или замена?

Если речь идет о силовом агрегате автомобиля, то еще лет пятнадцать назад подобный вопрос не стоял в принципе. Конечно, ремонт! Новый мотор обойдется значительно дороже, а еще после замены придется бегать по комиссиям и МРЭО для регистрации силового агрегата, а для того, чтобы прописать в документах импортный двигатель, вообще необходимо было пройти полноценные семь кругов ада. Но сейчас все сильно изменилось.

Владимир Кузьменко

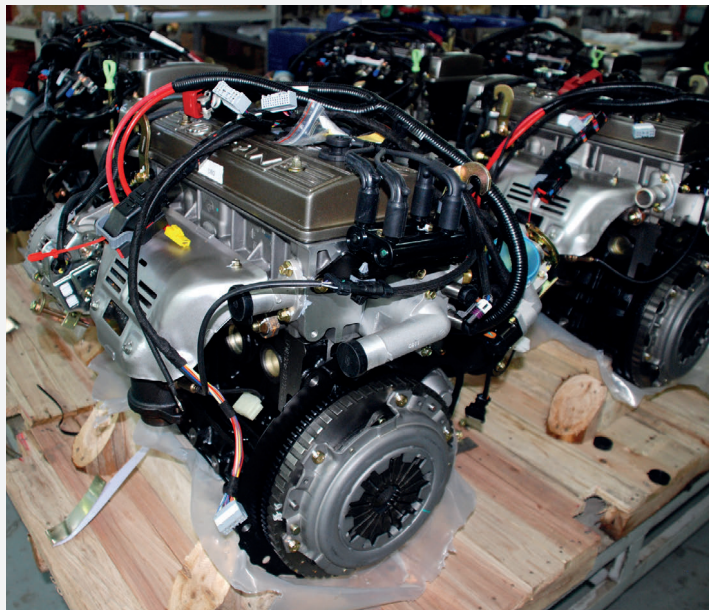
Дело тут не только в законодательном упрощении регистрации номерных узлов и агрегатов, но и в экономической целесообразности и даже в самой физической возможности произвести капитальный ремонт мотора автомобиля.

Еще относительно недавно блоки двигателей сплошь были чугунными, ну или гильзованными, так что сам процесс

«капиталки» ни для кого не был загадкой. Разобрал, произвел дефектовку плюс необходимые измерения – и вперед! Если износ цилиндра меньше 0,03 мм, меняем только кольца, больше – расточка с заменой поршней и колец. Гильзованный блок? При критическом износе меняем гильзы, а если поршни визуально целы и находятся в пределах допуска – еще походят. С головкой блока цилиндра все примерно так же: клапаны не

болтаются – оставляем, болтаются – перепрессовываем втулки клапанов и замеряем сами клапаны. В допуск уложились – оставляем, нет – покупаем новые. Все очень просто, тем паче в старые добрые времена автопроизводители услужливо предлагали поршни, кольца и гильзы ремонтных размеров, да еще и давали полезные рекомендации по капитальному ремонту мотора.

Но ныне все здорово поменялось – мощности, а соответственно, и теплонагруженность силовых агрегатов растут, материалы и технологии неустанно меняются, допуски на детали становятся уже совсем прецизионными, да и маркетологи не дремлют. Так что новый современный мотор по идее самого изготовителя вообще неремонтопригоден и в массе своей выглядит приблизительно так: алюминиевый блок и головка, на внутренней стороне цилиндров сверхпрочное напыление, и все, никаких гильз. Отходил движок свой срок (как правило, это гарантийный пробег плюс небольшой запас сверху, на случай, если условия эксплуатации окажутся тяжелее расчетных), и на свалку – раз кольца изношены,



значит, и блоку конец, поскольку за долгий срок службы они уже успели набить «бочку» в цилиндрах. Но, как вы сами понимаете, теория – это теория, а есть еще и практика, устойчивые навыки и опыт, соответственно, не все так плохо и, несмотря на расчеты маркетологов и программируемое старение, силовой агрегат еще можно оживить. Не всегда, конечно, но, как правило, можно.

Стоит четко уяснить для себя еще один момент: даже прини-

маясь за ремонт старого доброго чугунного двигателя, который подлежит ремонту, в том числе и по мнению производителя, и на него поставляются все необходимые для «капиталки» запчасти, ресурс уже не будет исходным, «заводским». Объяснение простое – на заводе блок цилиндров уже после хонингования проходит еще одну процедуру: азотирование или цементацию, в зависимости от химического состава блока. Такую операцию

можно обеспечить лишь в условиях массового производства, даже крупным специализированным мастерским подобное прежде всего не по карману. Естественно, без упрочнения поверхностного слоя цилиндров ДВС прослужит меньше.

Если ремонт осуществляется с расточкой, придется в любом случае покупать новые поршни увеличенного размера, бывает, приходится менять даже стандартные, для гильзованного двигателя, если они уже сильно изношены или разрушены перегородки между кольцами, что случается довольно часто. По счастью, есть фирмы, которые не только предлагают детали для ремонта моторов, но и поставляют также специальный инструмент и разрабатывают документацию. Например, в ассортименте компании MS Motorservice International, являющейся подразделением концерна Rheinmetall Automotive – производителя компонентов двигателя премиум-класса, – есть ремонтные комплекты почти на все массовые двигатели.

Хотя короли маркетинга и приговаривают силовой агрегат к определенному сроку службы, у нас есть еще шанс с ними побо-



роться, благо дорожка уже протоптана. Алюминиевые блоки гильзуются без особых проблем, есть масса специализированных ремонтных предприятий, которые охотно окажут вам эту услугу за соответствующее вознаграждение. Бывают, конечно, тупиковые случаи, когда блок настолько нагружен, что практически лишен запаса прочности, и при попытке вставить в него гильзу может просто потерять жесткость, а то и сразу развалиться. Особенно этим грешат новомодные даунсайзинговые моторы, так что лучше стараться избегать оных, особенно на вторичном рынке.

При капитальном ремонте двигателя встает еще один вопрос – о финансовой целесообразности данного деяния. Понятно, что самостоятельно ни расточить двигатель, ни нанести хон в цилиндрах не получится – необходимо точное металлорежущее оборудование. С головкой блока цилиндров та же история: можно, конечно, попытаться заменить втулки клапанов самостоятельно, но обычно сие заканчивается дыркой в головке блока.

Разборка – сборка также



влетят в копейку. Это раньше, надев засаленную майку и рваные штаны, автолюбитель раскидывал на составные части свои «жигули» прямо во дворе, а потом, переодевшись в чистое, вез на машине приятеля разобранный агрегат в какую-нибудь мастерскую. Теперь время совсем другое, подросло несколько поколений жертв ЕГЭ, которые не отличат генератор от коленча-

того вала, да и зачастую бессмысленно заниматься слесаркой самостоятельно – больше заработаешь на основной работе.

А с другой стороны, и в специализированных мастерских цены уже устоялись – им все равно, протачивать и хонинговать цилиндр вазовского 21124 или баварского М50, работа по сути одинаковая, с головкой блока цилиндров абсолютно

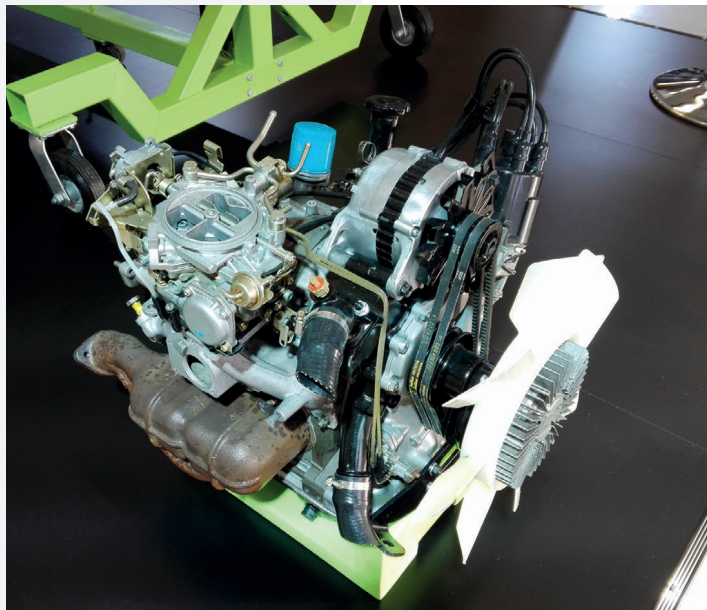
идентичная история. Понятно, что мотор BMW в обработке все равно обойдется дороже – там и цилиндров побольше, и клапанов, однако порядок цен на ремонт похожий, чего не скажешь о стоимости восстановленного мотора – М50 дороже в разы. Соответственно, перед принятием решения необходимо взять в руки калькулятор и посчитать, что выйдет дешевле – покупка нового двигателя или все-таки ремонт. С ВАЗом, похоже, возиться не имеет смысла, поскольку новый мотор стоит относительно недорого, а вот с BMW почему бы и нет.

С капитальным ремонтом экзотики связываться тоже особо не хочется, хотя бы потому, что никто вам его толком не сделает. Маздовский роторно-поршневой Genesis, конечно, великолепный мотор с замечательными техническими характеристиками, однако отремонтировать его не выйдет по очень простой причине – одними уплотнителями ротора не отделаешься, они уже за долгий срок службы незначительно, но изменили геометрию эпитрохоиды, а такую сложную



поверхность вам не восстановят. Для подобных деяний нужны копировальные станки класса «А», а это не каждый полноценный завод себе может позволить, не то что ремонтная мастерская. Mazda прекрасно знает эту ситуацию и до сих пор производит роторные двигатели для моделей, снятых с производства, и неплохо на этом зарабатывает. Причем цена нового двигателя вполне разумная – в пределах 20–25% от стоимости нового автомобиля.

Хотя у владельцев иномарок тоже имеются дополнительные степени свободы: теперь после замены двигателя вписывать в ПТС новый номер не нужно, так что теоретически можно заказать контрактный двигатель из Германии, к примеру. Впрочем, никто не даст вам четкой гарантии достойного состояния покупаемого агрегата – пробеги в Европе огромные, дороги хорошие, а подержанными машинами и деталями к ним занимаются в основном жуликоватые выходцы из Восточной Европы или наши бывшие соотечественники, так что это вариант также не стопроцентный. Опять же малолитражный высокофорсированный



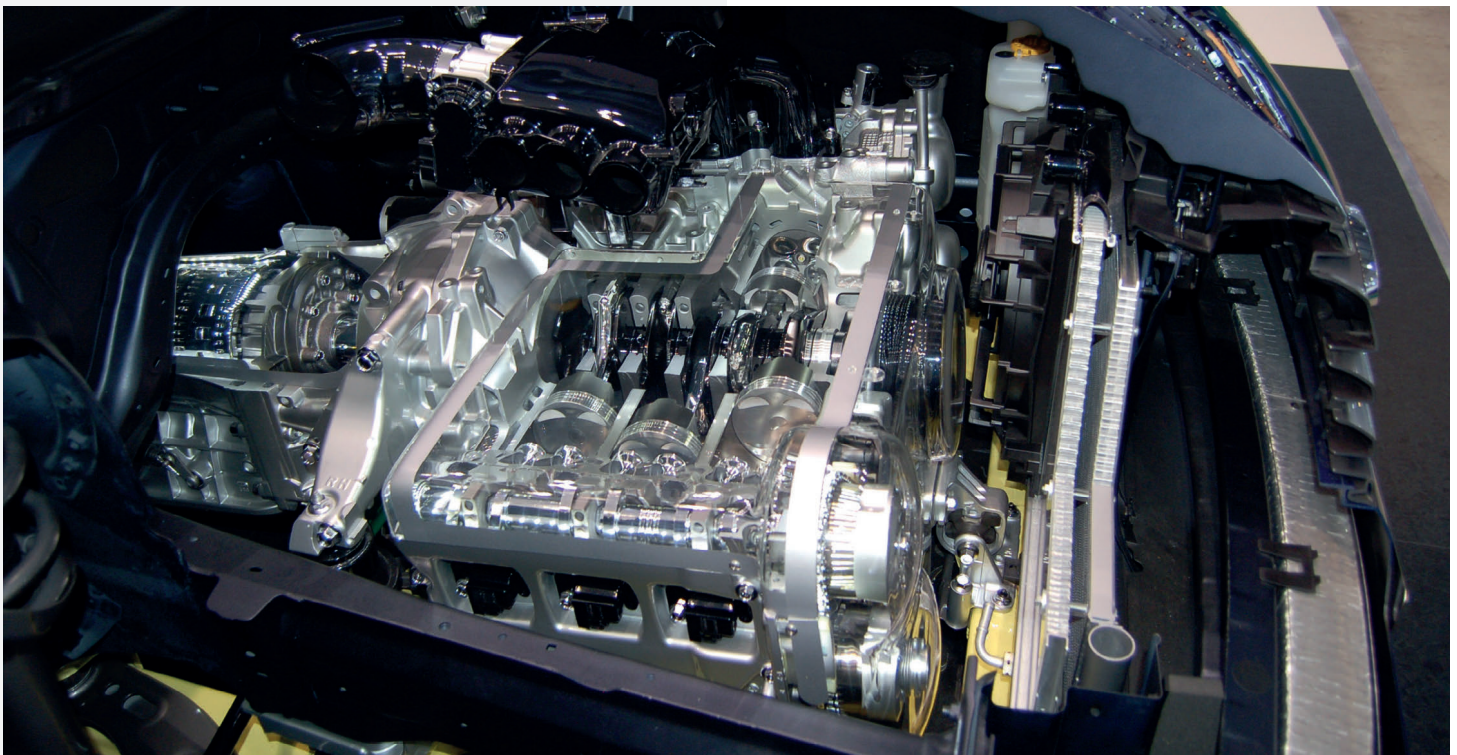
турбомотор покупать смысла нет – даже если контрактный двигатель окажется в рабочем состоянии, его остаточный ресурс невелик.

За Уралом, где очень высокая доля подержанных японских автомобилей, ситуация значительно лучше, несмотря на то что власти многократно подняли цены на растаможку. Теперь автомобили с правым рулем везут

конкретно под документы, ну а с агрегатами проблем вообще нет. Японские двигатели отныне не ремонтируют вообще, поскольку в этом совершенно нет смысла. Торговлей подержанными машинами в Японии занимаются не жулики-мигранты, а «Ассоциация торговцев подержанными автомобилями», пробеги по нашим меркам минимальные, а остаточный ресурс огромен. И

как иначе? Японские драконовские правила техосмотра под названием «Сякэн» вообще не дают возможности аборигенам отъездить на авто более пяти лет, но до этого срока сами японцы дотягивают нечасто, меняют автомобиль раньше – так выгоднее. Если машину не удалось растаможить, ее разбирают на запчасти или сразу везут «распилы» под разбор. Есть любые двигатели на любой вкус и толщину кошелька, так что чем ближе к Дальнему Востоку, тем меньше смысла вообще что-то ремонтировать – все меняют сразу узлами.

Ну и резюме, как обычно. Этим материалом мы постарались донести, что со временем правила меняются, соответственно, прежде чем что-то предпринимать, необходимо просчитать финансовую сторону вопроса и риски при любом варианте развития событий. По счастью, сейчас уже не надо на все свои действия просить разрешения у надзирающих органов, а это отраднo и позволяет сэкономить или время, или деньги, или и то и другое. ■





Как продлить моторесурс

За последние пятьдесят лет силовые агрегаты современных автомобилей изменились весьма существенно. Хотя принципиально конструкция и осталась той же самой, но появилось множество интересных нюансов и, к сожалению, существенно уменьшились ресурс и запас прочности.

Владимир Кузьменко

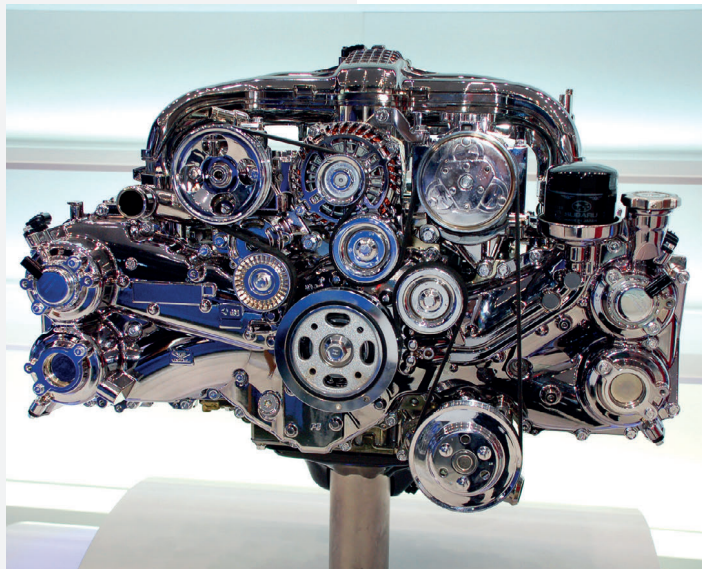
В 1913 году Генри Форд впервые использовал для сборки автомобиля промышленный конвейер, и это было первым шагом на пути к всеобщей глобализации. Ну а дальше данный принцип распространился на все области науки и производства, и теперь каждый специалист отвечает лишь за свой узкий участок профессиональной деятельности. Если раньше водитель машины должен был понимать принципы ее работы и являться одновременно слесарем, поскольку автомобиль требовал перманентного ремонта, то по мере развития технологий и применения новых материалов интервал технического обслуживания увеличился настолько, что человек, владеющий самодвижущимся экипажем, может просто его эксплуатировать, не задумываясь о том, что там внутри и как это все вместе функционирует.

Ну, действительно, зачем простому обывателю знать, как работает система DI-Motronic и зачем в АКПП ленточные тормоза? Ему интересно доехать на своем авто до работы и обратно, наслаждаясь прохладным дуновением легкого ветерка из диффузоров климат-контроля, а не толкаться в метро и не трястись потом в переполненном наземном общественном транспорте.

Сейчас миром правят маркетологи, а инженеры ныне полностью им подчиняются. Фокус-группы все опрошены, исследования проведены, приоритеты учтены, и выделен идеальный набор потребительских

качеств. Про себя, родимых, забывать тоже нельзя, да и машины должны продаваться всегда, а не от случая к случаю, поэтому появляются такие интересные понятия, как «прогнозируемое старение». А зачем современному силовому агрегату ресурс больше миллиона километров? А вдруг владелец подобного авто окажется жадным или сентиментальным и будет ездить на нем до конца жизни? Нет, дружок, такой возможности мы тебе не дадим – максимум мотор пройдет тысяч сто пятьдесят – двести, да и то если за ним ухаживать как за собственным ребенком, а там и коробка накроется, и сиденья протрутятся до дыр. В идеале, по мнению маркетологов, машина должна полностью развалиться сразу после окончания гарантийного срока. Автомобиль – это не смартфон, поэтому на 100% выполнить свою задачу пока не получается ни у «владельцев умов», ни у инженеров. Но они очень стараются, стоит себе в этом признаться.

В этой статье мы приведем ряд несложных и в принципе довольно банальных рекомендаций, которые позволят автолюбителю проехать хотя бы отведенный маркетологами ресурс, не вступая в разборки с дилерскими инженерами по гарантии и не ожидая месяцами запчастей с последующим ремонтом.



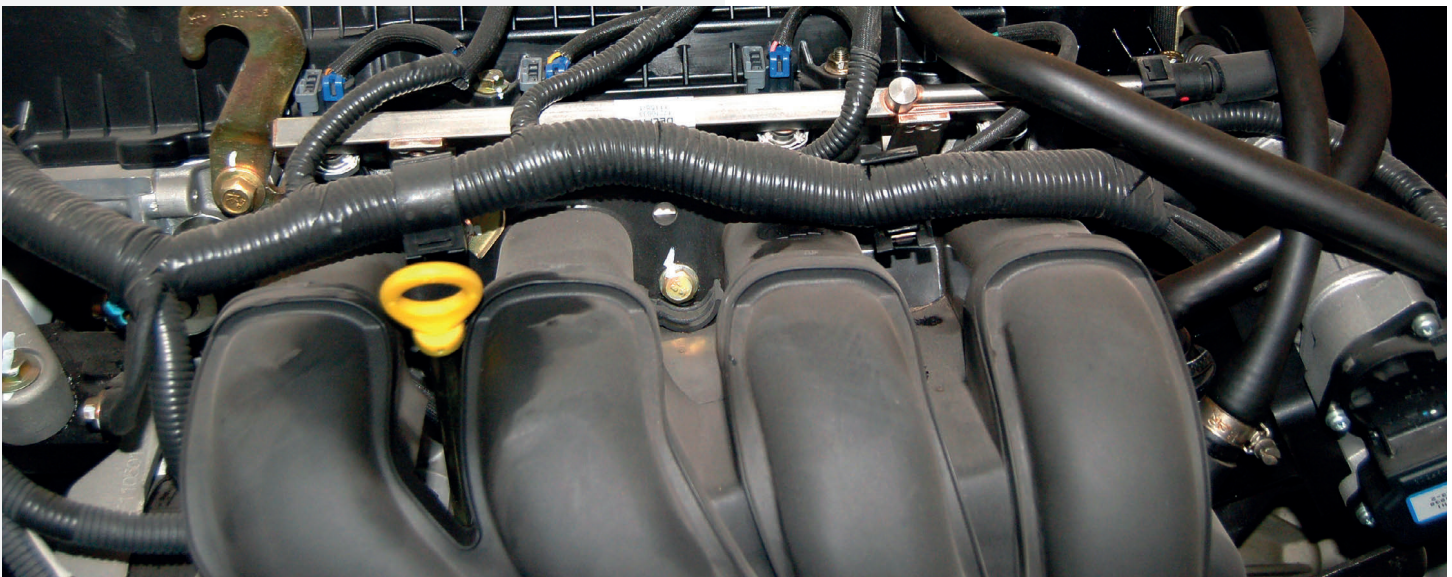
1. Система смазки

Современные смазочные материалы весьма эффективны и позволяют довольно успешно бороться с механическим износом, если бы не одно но. В последнее время мировым сообществом на щит была поднята еще одна глобальная сверхидея: «Защита окружающей среды». Не надо думать, что автопроизводители и нефтяные гиганты действительно заботятся о чистом воздухе и о зелененькой травке под ногами, нет, это еще один маркетинговый ход, позволяющий продавать еще больше и еще дороже, а для производителя сие дополнительная возможность для уменьшения ресурса силового агрегата.

Напомню, еще относительно недавно компания Ford повсеместно использовала на дилерских станциях родное масло Formula F 5W-30. Только вдумайтесь в эту маркировку! Ладно, я согласен, что для Ford Fusion 1.4, на котором мама возит своих детей в школу и на дачу, соблюдая все правила дорожного движения, резко не разгоняясь и не превышая скорости, оно в принципе допустимо. Но опять же рекомендуемый сервисный интервал замены масла в 20 000 км сильно напрягает. Не проживет оно столько на московских дорогах (но об этом позже и подробнее). С Ford Fusion понятно, но как быть, на-

пример, с Ford Focus ST? Мастера СТО, занимающиеся данными автомобилями, в своих мнениях оказались единодушны: «Турбопятерке Volvo, над которой дополнительно поработали спецы из Ford Sport Technology, нужно совсем другое масло, двигатель и так перегружен донельзя, на такой жидкой субстанции он долго не протянет». Не думаю, что нынешний EcoBoost, потерявший пол-литра в объеме, но сохранивший всех «лошадей», менее требователен. Зато на канистре фирменного продукта сзади написано следующее: «Ford Formula F 5W-30... обеспечивает экономию топлива. Способствует сокращению вредных выбросов в окружающую среду». Маркетинг рулит.

Давайте теперь поподробнее разберемся с вязкостью легкой и зимней, коли и лето, и зима у нас порой ярко выражены. Чем ниже первое значение и выше второе, тем моторное масло лучше защищает двигатель в любых условиях. Необходимо, конечно, включать голову – незачем лить в Renault Logan Castrol 10W-60, имеющий допуск на «Феррари», хотя, если Logan древний, это точно пойдет ему на пользу. Недавние исследования показали, что стабильное давление в гидродинамических подшипниках – коренных и шатунных шейках коленвала – создается при горячей вязкости моторного масла



где-то от 13 до 14 сантистоксов, что примерно соответствует числу «40» после буквы «W».

С горячей вязкостью определились. Теперь холодная. На морозе моторные масла густеют, так что циферка или число перед «W» показывает нам 100% возможную температуру холодного пуска. Если число «10», то до минус 25 мотор заведется и не пострадает, коли все остальные системы исправны и не посажен аккумулятор. А будет холоднее – как фишка ляжет, зависит от производителя и запаса прочности. Худший вариант развития событий – масляный насос не хватило силенок на прокачку загустевшей смазки, мотор немного помолотил насухую и умер. Так тоже бывает.

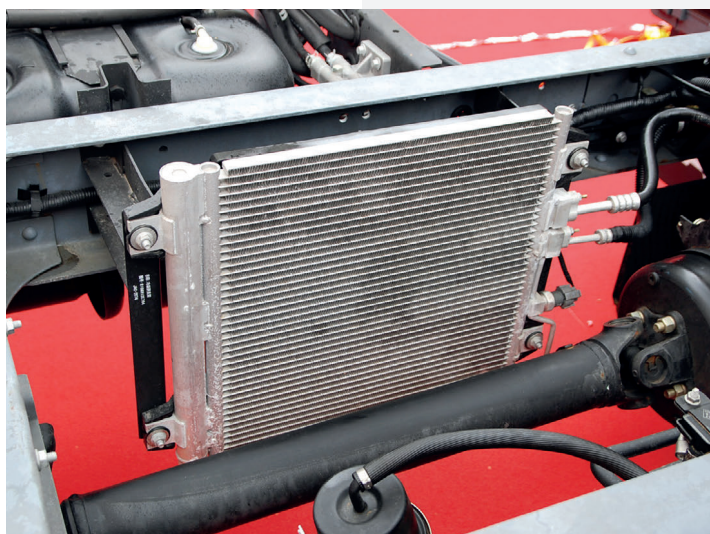
Почему рекомендации автопроизводителей отличаются от решений, подсказанных здравой логикой, надеюсь, понятно. Интересно, что изготовители смазок и технических жидкостей предлагают принципиально иной подход, примерно такой же, как и в этой статье. Дело в том, что цели у них совсем другие – важно, чтобы не было нареканий на брендовый продукт. Маленький пример. Компания Exxon Mobil разработала линейку синтетики Mobil Life для автомобилей с разным пробегом. Для новых машин, прошедших до 100 000 км, – Mobil 1 New Life 0W-40. Для машин, прошедших от 100 000 до 150 000 км, – Mobil 1 Peak Life 5W-50. И для автомобилей, пробежавших более 150 000 км, – Mobil 1 Extended Life 10W-60.

И Mobil в своих решениях не одинок – еще ранее подобную линейку масел предложила американская химическая корпорация Ashland со своим знаменитым брендом Valvoline.

Теперь чуть подробнее о межсервисном пробеге. Дилерские рекомендации людям, которые на работу ездят по городским пробкам, а не по автобанам, можно смело делить на два. Кстати, некоторые автопроизводители, которые дорожат своей репутацией, так и поступают. Например, у Toyota периодичность ТО – раз в 10 000 км.

Может, поэтому у них репутация одних из самых надежных в мире? Вообще, если автомобиль эксплуатируется исключительно в городских условиях, полезно будет менять масло через каждые 7000–8000 км, по моточасам это примерно соответствует 20-тысячному пробегу по трассе. Американцы, кстати, измеряют межсервисный пробег в моточасах, а не в пройденных километрах, и это правильно.

Езда на не прогретом полностью моторе, да еще и по заторам с постоянными троганиями и остановками, провоцирует очень быстрое старение моторного масла, нейтрализацию присадок и,



как следствие, изменение вязкости и смазывающих свойств. Грязное масло очень не любят гидрокompенсаторы, а теперь появились еще и фазовращатели, которые не любят этого еще больше.

2. Система охлаждения

Очень важная система двигателя, всегда была таковой и остается ею сейчас, когда удельная мощность растет как на дрожжах и крутится около значения 100 л.с. с литра рабочего объема, причем не для спортивных автомобилей, а для обычных – хозяйственно-бытового назначения. Про даунсайзинговые моторы лучше вообще промолчать, там все плохо как с ресурсом, так и с запасом прочности, и перегрев однозначно закончится очень

серьезными неприятностями. Современные атмосферники ушли от них, кстати, не особенно далеко, вспомнить хоть VQ37VHR, который при объеме 3,7 литра выдает 330 л.с. При подобном уровне форсировки перегрев будет фатален, с чем, кстати, полностью согласны сервисмены, работающие с маркой Infinity: основная причина выхода мотора из строя – перегрев. Как известно, чем в более напряженном тепловом режиме работает двигатель, тем выше его КПД. Например, в современных бензиновых моторах BMW точка термостабилизации – 115 градусов Цельсия, а при температуре

и из-под капота повалит пар. Желательно контролировать время от времени уровень антифриза в расширительном бачке, заодно хотя бы визуально оценивая его цвет и степень загрязненности. Имеет смысл вовремя менять охлаждающую жидкость, а не бегать потом по разборкам и искать подержанный мотор. Дороги у нас, как известно, чистотой не блещут, а значит, не блещут чистотой конденсор и радиатор, которые и принимают на себя самые интенсивные грязевые потоки. Пару раз в год, заезжая на мойку, неплохо бы заплатить мойщику дополнительно за промывку радиаторов, ему несложно пройтись «Керхером» по забитым грязью ячейкам, однако помните, что под мощной струей воды алюминиевые соты конденсора легко можно повредить, так что попросите мойщика слегка уменьшить напор. Еще лучше снять радиаторы и промыть под небольшим давлением из шланга. Если в одних и тех же условиях вентилятор системы охлаждения начинает включаться чуть позже, то, скорее всего, в этом виноват неисправный термостат, его необходимо срочно заменить, не дожидаясь, пока закипит двигатель.

Системы смазки и охлаждения поддерживать в работоспособном состоянии не так уж сложно и под силу любому автолюбителю, было бы желание, и лучше бы оно было, поскольку ремонт обойдется значительно дороже и отнимет намного больше сил и времени.

Ну а остальное лучше самостоятельно не трогать, особенно если автомобиль на гарантии, а у вас нет устойчивых навыков автослесаря, недаром ныне моторный отсек полностью закрыт привинченным намертво пластиковым кожухом – снять вы его, может, и снимете, но с высокой долей вероятности для дальнейшего внедрения в силовой агрегат понадобится специнструмент.

И еще одно – если уж поломка все-таки произошла, не пытайтесь доехать до места на дымящем/стучащем/извергающем пар двигателе – лучше остановиться и поймать буксир, а то и вызвать эвакуатор до техцентра: в конечном счете выйдет все равно дешевле. ■

120 градусов охлаждающая жидкость уже закипит. Понятно, о чем это говорит? Малейший сбой в системе охлаждения приведет к перегреву двигателя со всеми вытекающими последствиями.

При этом в последнее время на ряде машин автопроизводители вообще перестали размещать на панели приборов стрелку указания температуры охлаждающей жидкости и ограничиваются лампочкой, которая загорается, когда боржоми пить уже поздно. Ладно, если бы указатели упразднили на простых по конструкции автомобилях, так ведь нет, оный отсутствует, например, даже на «подогретом» хетче Opel Corsa GSI.

Поэтому лучше все-таки действовать на опережение, не дожидаясь, пока автомобиль встанет

Правильная диагностика – основа грамотного ремонта



В столице прошел финал регионального этапа олимпиады автодиагностов. Данный проект создан с целью повышения качества обучения специалистов, также он позволяет выявить сильнейших специалистов в области автомобильной диагностики.

В рамках создания комплексной системы обучения, повышения квалификации и оценки зна-

ний автодиагностов компания «Легион-Автодата» – разработчик справочно-информационной системы для автодиагно-

стов MotorData и технический партнер – компания MS Motorservice International при содействии школы диагностов «Инжекторкар» (Москва), инженерингового научно-образовательного центра SMART (Москва) и Центра технической аттестации (Уфа) предлагают современный формат

оценки профессионализма – олимпиаду автодиагностов на MotorData.ru.

Участие в олимпиаде – это одна из возможностей показать свой уровень, увидеть результаты других участников и совершенствоваться в профессии. Цель мероприятия – выявить и наградить лучших по уровню профессиональных знаний, способных к решению сложных профессиональных задач.

Олимпиада автодиагностов представляет собой проходящее в несколько этапов соревнование, предусматривающее проверку знаний и методик проверки и диагностирования автомобильных электронных систем. Региональные этапы проводятся в два тура: отборочный тур в формате онлайн-тестирования на сайте олимпиады и финальный тур в формате очного тестирования.

Столичный этап олимпиады автодиагностов уже третий в этом году, ранее подобные мероприятия прошли в Нижнем Новгороде и Новосибирске. ■



Диагностика сегодня

24 августа в Москве состоялся очередной форум автомобильных диагностов, на сей раз в Москве. Мероприятие получилось очень насыщенным и полезным как для профессионалов, так и для простых автомобилистов, поскольку новые тенденции в авторемонте затрагивают всех без исключения, а не только B2B-аудиторию.

Владимир Кузьменко

Диагностика – самое сложное направление в ремонте, предполагающее наличие творческой составляющей у специалистов данного профиля, поскольку открутить и поменять вышедшую из строя деталь, даже если для этого нужно разобрать полмашины, не так сложно, коли есть определенный опыт и устойчивые навыки, а вот найти неисправность в современном автомобиле, донельзя перегруженном управляющей электроникой, – задача не из легких.

Как раз бортовая электроника и является на сегодняшний момент главным камнем преткновения между автопроизводителями с дилерами, независимыми сервисами и государством. Каждый участник, естественно, тянет одеяло на себя, причем не всегда целиком, а лишь те его фрагменты, которые интересуют данную сторону в настоящий момент. Это вопрос столь болезненный, что он шел красной нитью как через весь форум диагностов, так и через VIII Московский международный форум автомобилестроения, состоявшийся чуть ранее. Если на IMAF обсуждали глобальные вопросы и теорию, то диагностов интересовала, естественно, практика в свете своей основной работы.

Главная проблема видится в том, что автопроизводитель не желает делиться сведениями ни с кем, государству необхо-

димы данные «подключенных» машин (а новые автомобили практически все подключены), ну а частным автосервисам необходимы информация о ремонте и возможность выйти на диагностические возможности современных транспортных средств. Интересно, что в развитых странах сей вопрос уже давно решен на законодательном уровне, а Россию импортеры и автомобильные корпорации, обосновавшиеся здесь, видимо, таковой не считают.

В Европе еще в 2007 году был принят регламент №715 Европейского парламента, который совершенно недвусмысленно принуждает производителей автомобильной техники «...обеспечить неограниченный и унифицированный доступ к информации по ремонту и обслуживанию автомобилей...», и т.д. и т.п.». Под это дело был даже разработан специальный формат под названием OASIS. У нас же все как всегда – ФАС в переговорах не преуспела, автопроизводители сделали вид, что согласились, однако «кусками одеяла» делиться не торопятся, поскольку рекомендации не имеют законодательной силы и носят, по сути, добровольный характер.

Но наши люди не сдаются: Богдан Владимирович Осокин, создатель глобальной электронной базы MotorData, не теряет оптимизма и продолжает работать над своей программой, зачастую



добавляя туда новые интересные сервисы, например агрегатор запасных частей QWER, который позволяет выбрать из ряда предложений самое выгодное. Впрочем, к этому все шло: появились Uber, Яндекс.Такси, и частникам на рынке стало совсем неуютно, так и здесь, хочешь быть в тренде – подключайся. С диагностической информацией, правда, дело обстоит не так радужно: автопроизводители не желают сливать необходимые для ремонта данные на сторону, а подключиться к дилерскому сервису из России обычно не получается, как было уже сказано, регламент №715/2007 у нас не работает. Тем не менее на автомобили до 2014 года в MotorData можно найти практически всё. Но время идет, реалии меняются, в том числе и протоколы доступа к нужным знаниям.

Станислав Владимирович Светозаров, зам генерального директора компании «Интерлакен-Рус», который уже очень давно занимается средствами коммуникации, поведал о новых веяниях в области автодиагностики и об изменении стандартов в этой сфере. Сейчас активно используется протокол J2534, а в недалеком будущем диагностика вообще будет осуществляться через облако. Впрочем, для ряда компаний это будущее уже наступило, и вместе с положительными моментами стоит отметить ряд проблем, которые тут же возникли. Главная – взлом бортовых сетей автомобилей как для последующего угона, так и просто из хулиганских побуждений, причем речь идет не только о полноценных беспилотниках, благо таких еще пока немного, но и о просто подключенных к сети автомобилях. Новые технологии – новые проблемы, это всегда так. Ну а что касается дилерских данных, то и у российских авторемонтников есть возможность получать необходимую информацию через серверы, расположенные в третьих странах. Эта





услуга, конечно, не бесплатная, но зато исключены глюки, которыми славятся взломанные программы, широко представленные на рынке.

О том, что автомобиль, несмотря на обилие электроники, состоит еще и из механической части, еще раз всем напомнил директор ООО «Химмотолог», профессор и академик РАЕ Р.Г. Нигматуллин. Одним сканером при ремонте не обойтись, проблемы у современных сильно нагруженных агрегатов машины могут быть самые разные, причем иногда такие, что даже логика и опыт профессионалов помогают далеко не всегда. Профессор Нигматуллин разработал ряд устройств, способных определить неисправность по химическому составу рабочих жидкостей – моторного масла, антифриза или ATF. ООО «Химмотолог» производит и поставляет датчики скорости износа, анализаторы нефтепродуктов, маслотестеры и другие весьма полезные дополнения к уже су-



ществующим системам диагностики. Как, например, определить, что в блоке цилиндров или ГБЦ образовалась микротрещина? Даже если разобрать мотор, не факт, что данная проблема обнаружится, возможно, неисправность «плавающая» и проявляющаяся лишь при рабочей температуре силового агрегата. Датчик износа, подключенный через Bluetooth к смартфону, не позволит запустить процесс и вовремя сообщит автоладельцу об ускоренном износе агрегата, ну а дальше дело техники. По форме микрочастиц, которые откладываются на датчике, оказывается, можно максимально локализовать причину и вести поиск неисправности уже в нужном направлении. Впрочем, это дело профессионалов, а не владельцев транспортных средств, поэтому изделия ООО «Химмотолог» в основном предназначены все-таки для ремонтных организаций.

Много слов было сказано вообще о малом бизнесе в России, хотя к диагностике это имеет опосредованное отношение, но как знать... Если надзорные органы прикроют провинившийся сервис, то и диагностировать автомобили будет негде и некому. В 2017 году принято три весьма спорных закона, которые напрямую бьют по малому бизнесу. Вот они: №163-ФЗ, 250-ФЗ и 266-ФЗ. Не будем подробно останавливаться на каждом, но данные законы вынуждают руководителей предприятий огромное количество времени уделять бюрократии и всяким довольно странным и спорным вещам, вместо того чтобы развивать и выводить на новый уровень свое детище – ремонтную организацию. Проверку исполнения федеральных законов поручили Роскомнадзору, штрафы для провинившихся просто драконовские, так что этот вопрос не менее важен, нежели диагностика силовых агрегатов. Законы уже вступили в силу, так что штрафы уже вовсю пополняют казну. Одного из владельцев регионального автосервиса оштрафовали только за то, что в клиентской зоне у него играла

местная радиостанция: 200 000 рублей за несоблюдение закона и почти 900 000 руб. за нарушение авторских прав. Так что правовую базу ныне необходимо изучать даже более внимательно, нежели электрические схемы автомобилей.

Самое интересное организаторы припасли напоследок. К сожалению, времени немного не хватило – у участников форума к докладчику сразу возникла куча вопросов, но ответа на них так и не прозвучало.

Виталий Пашенко из уфимского Cyber Motors ныне предлагает всем владельцам четырехколесной техники крайне интересное



решение, если оных не устраивают технические характеристики своих железных коней. Судя по уверенности в голосе и многочисленным примерам из жизни, дело в Cyber Motors поставлено на поток и давно решены как все проблемы технического характера и адаптации, так и протоптана дорожка в НАМИ, где модернизированные автомобили получают «Одобрение транспортного средства». Подобная метода пришла из автоспорта, и называется она SWAP, т.е. замена существующего агрегата на более мощный.

У техцентра уже существует ряд определенных наработок: не устраивает унылый УМЗ 4216 на вашей «Газели»? Грузенная полторка плохо тянет? Не вопрос – если поставить вместо родного силового агрегата тойотовский V8 с изменяемыми фазами



газораспределения и 32 клапанами, машина будет ехать намного лучше. Так что в Уфе вам легко поменяют УМЗ на 1UZ-FE VVTi, заодно заменят и коробку, ну действительно, к чему постоянно тыкать рычагом переключения передач, да и не проживет долго родной агрегат на моменте в 407 Нм, пригодится и АКПП от автомобиля-донора, Toyota Crown. Ну и что, что мотор не самый свежий, зато очень надежный, с огромным остаточным ресурсом, тем паче он когда-то входил в десятку лучших силовых агрегатов по версии Ward's AutoWorld magazin. Логика железная, спорить сложно.

У «Патриотов», по мнению г-на Пашенко, с динамикой дело тоже обстоит нехорошо, поэтому желающие могут заменить надоевший ЗМЗ 40906 на более приличествующую случаю рядную «шестерку» 2JZ-GE, там и момент побольше, и расход поменьше, и лошадок почти вдвое, тем паче рядная шестерка является полностью уравновешенной конструкцией, чем плохо?

«А как же тормоза?» – прозвучал робкий вопрос из зала.

«Все нормально с тормозами», – был дан ответ.

И вправду, никто ведь не отменял водительское мастерство. Коли у тебя теперь такой зверь под капотом, нужно соответствовать.

В общем, на форуме было много всего интересного для людей, интересующихся автомобильной техникой. Теперь наше издание будет держать читателя в курсе событий и по этому направлению. ■



ИМАФ-2017: желаемое и действительное

Московский международный форум автомобилестроения в этом году запомнился большим количеством участников, множеством рецептов процветания отрасли в России и сложной обстановкой затяжного кризиса вокруг производства, инноваций и авторетейла.

Владимир Кузьменко

Форум открыл Томас Штэрцель, председатель правления Ассоциации европейского бизнеса, с приветственным словом, ну а далее, дабы участники не впадали в эйфорию, слово взял исполнительный директор компании

«Автостат» Сергей Удалов. В том, о чем рассказывал господин Удалов, особого секрета и не было, россияне в полной мере ощутили на себе, что такое кризис, обвал рубля, катастрофическое снижение покупательной способности и «отложенный спрос», однако на IMAF были озвучены точные цифры и сделаны, к сожалению,

не самые радужные выводы о будущем отрасли.

Да, падение в целом, по утверждению уже другой организации – РОАД, закончилось, однако по сравнению с 2012 годом снижение продаж более чем в два раза (2012 г. – 2,8 млн автомобилей, 2016 г. – 1,3 млн) имеет крайне неприятные последствия, причем вопрос не только в уменьшении доходности, но и в самой возможности развития. При подобном уровне продаж инновации и дальнейшая локализация просто не имеют смысла: нет массового производства – конкуренция,

считай, проиграна и импортные автокомпоненты в конечном счете выходят дешевле. Практически полное отсутствие производственной базы в стране подтверждают и выкладки «Автостата» – продажи и покупательная способность населения следуют за ценами на нефть как привязанные, словно стрелка спидометра за педалью газа. По прогнозам агентства, при самом хорошем раскладе (стоимость нефти 60\$ за баррель) в 2017 году в России будут реализованы порядка 1,6 млн автомобилей, а если статус-кво со стоимостью барреля сохранится, то в лучшем

случае рынок вырастет на 10%.

Государство поддерживает автопроизводителей, ведущих свой бизнес в России, во всяком случае пока, и именно это не дает рынку провалиться еще глубже. В этом Сергей Удалов и Олег Мосеев, президент РОАД, полностью сходятся во мнениях, еще бы, каждый третий автомобиль, проданный в 2016 году, попал под программу господдержки.

На интересном феномене под названием «отложенный спрос» довольно подробно остановились и Сергей Удалов, и выступавший позже него Александр Мойнов, управляющий директор Kia Motor RUS.

Человек пытается прогнозировать свою жизнь хотя бы на несколько лет вперед, и чем спокойнее ситуация в стране, тем лучше это у него получается. Но вот кризис – доходы упали вдвое, а в семье, напротив, прибавление, необходим более просторный автомобиль, к примеру. Какой выход? Терпеть и копить деньги? Взять кредит? Обратиться ко вторичному рынку? Именно по этой схеме и происходит реализация желаний тренда под названием «отложенный спрос». Опять выросло количество машин, проданных в кредит, – до 40%, впервые за несколько лет. Доля поддержанного автотранспорта неуклонно растет, хотя темпы сбыта на вторичном рынке также оставляют желать лучшего. В чем дело? Сам

вторичный рынок плохо развит, он недостаточно прозрачный и имеет существенные недостатки – перекосы в самом главном соотношении – цена/качество. Тут уже всплывают проблемы официалов – схема Trade-In представляется покупателю не всегда выгодной, а в свободном плавании поджидает множество подводных камней – можно остаться и без денег, и без машины. Соответственно, какая-то часть населения выбирает схему «терпеть», и продажи снова падают.

Интересно выглядит реализация автомобилей по сегментам. Когда-то россияне предпочитали большие седаны – от D-класса и выше, теперь же на первый план выходят машины компактного класса – В. Не уступают им по популярности и кроссоверы, что также понятно. Главный приоритет – практичность, а личными предпочтениями большинству приходится пожертвовать. Хватило денег – берем кроссовер, нет – компакт-класс, ничего, потеснимся, не до жиру. Обратите внимание, азиатские производители, в том числе Kia и Hyundai, именно эти позиции всячески поддерживают, неудивительно, что Kia, несмотря на кризис, показала уверенный рост.

Николя Мор, нынешний президент «АвтоВАЗа», был спокоен и не особенно многословен – тотальная господдержка на любого управленца действует успокаива-

юще. Никаких резких движений и рывков вперед, как выяснилось, «АвтоВАЗ» совершать не будет и неторопливо пойдет по уже выбранному пути. Дальнейшая локализация? Не вопрос – давайте детали нормального качества российского производства. Пройдут проверку по всем параметрам – будем ставить, нет – не взыщите. Принципиально новых моделей тольяттинский автогигант пока также не обещает – в производстве под маркой LADA останется то, что уже есть: Vesta, X-Ray, Granta, Largus. Объем внутреннего рынка ограничен? Не беда, будем развивать экспорт, уже налажены поставки в 30 стран мира. Развитие экспортной программы – дело затратное, тем не менее какую-то прибыль это заводу принесет. Вообще, слово «экспорт» на форуме звучало очень часто и практически ото всех участников, связанных с производством автомобилей, особенно сильно надеется на внешние рынки компания PSA, которая разработала целую стратегию по завоеванию новых рынков сбыта. Это совершенно неудивительно, поскольку простаивающие российские мощности необходимо чем-то загружать, иначе получатся сплошные убытки.

Звучало много хороших и умных слов о программах правительства, инновациях, автомобилях с автопилотами и о том, что скоро все изменится и повсюду

возникнут заправки для экологически чистых электрокаров, однако все это, похоже, будет в далеком будущем, до которого вряд ли доживут большинство участников форума, а сейчас реалии таковы: автомобильная электроника в ближайшее время останется импортной, да и вообще по многим наукоемким областям Россия не в состоянии конкурировать с мировыми лидерами. Еще один неприятный момент, который напрямую бьет по отечественной автомобильной отрасли, состоит в том, что иностранные концерны, которые производят здесь технику, вовсе не горят желанием делиться технологиями и разработками, а государство надавить на них не может. Почему так? Ведь в Китае, как известно, практически каждый автопроизводитель имеет доступ к любым иностранным инновациям. В этом, кстати, и состоит правильная политика руководства страны: выкупается контрольный пакет предприятия, которое собирается выпускать автомобили на территории страны, и все, дело в шляпе. А по-другому работать в КНР не получится – законы не позволяют. Так что там, медом намазано? В принципе да – китайский рынок сейчас самый емкий в мире, хочешь не хочешь, а приходится с ним считаться. У нас же все наоборот: даже родной в прошлом «АвтоВАЗ» на 75% ныне принадлежит французам, а полтора





миллиона машин, реализуемых в год, выглядят просто смешно для такой территории и 140 000 000 населения. Выходит какой-то замкнутый круг: меньше продаж – меньше моделей – меньше инноваций – меньше локализация.

Так что наполненные верой в светлое будущее рассказы Евгения Мейлихова, замдиректора НП «Глонасс», о грядущем всемирном «Автонете» выглядят как очередная серия о Терминаторе. Не исключено, что где-нибудь и когда-нибудь такое будет возможно, но не здесь и не сейчас, а строить прогнозы на десятилетия вперед – занятие совершенно неблагоприятное.

Заключительное слово взял Илья Минкин, генеральный директор АО «Электронный паспорт». Надо признаться, эта тема очень интересная, и, когда

на всей территории Таможенного союза действительно введут электронные паспорта, мошенникам всех мастей, греющим руки на автомобильном бизнесе, не поздоровится, естественно, если все будет сделано правильно и коррупционная составляющая при выдаче и изменении в электронном документе будет полностью исключена. Возможно, наконец, рынок, в том числе и подержанных автомобилей, в России будет выглядеть и работать цивилизованно, как в развитых странах. Действительно, если историю транспортного средства можно полностью отследить, мошенничество как таковое просто уйдет в прошлое – автомобиль, находящийся под залогом, ранее угнанный и легализованный, имеющий отношение к интересам третьих лиц,



уже по-простому не продать, а человек, все-таки решившийся на покупку, будет полностью осведомлен о рисках.

Сложность заключается в том, что решение о выдаче электронных паспортов было принято еще 15 августа 2014 года, а вот и ныне там, хотя теперь вроде как обещают, что с 1 июля 2018 года документы на бумажных носителях выдаваться уже не будут. Что ж, осталось ждать меньше года. Еще больше вопросов вызывает Таможенный союз. По словам господина Минкина, страны-участники просто не готовы пока к введению электронных паспортов и соответствующих баз данных – договоренность имеется, но реализация затягивается, складывается впечатление, что никому это не нужно. Весьма странно, что на этом

фоне Киргизия выглядит просто-таки кладезем инноваций – к введению электронных паспортов страна практически готова. Недоумение вызывает лишь одно – очень высокий процент населения там ведет кочевой образ жизни и не пользуется даже электричеством, впрочем, никогда не поздно приспособиться к благам цивилизации.

Резюме после посещения Форума автомобилестроения, как мне кажется, очевидно для любого участника: журавль в небе, конечно, хорош, но если говорить о сложностях отрасли в России, то пристальное внимание стоит обратить именно на синицу в руках, пока она просто не загнётся от недостатка внимания, а то, глядишь, останешься и без журавля, и без синицы. ■



Автосервис. Механика.



АВТОКОМПОНЕНТЫ.

Транспорт, автосервис, диагностика, запчасти, аксессуары.



Дорожное строительство

Проектирование, строительство, машины, оборудование, комплектующие; дорожный сервис.

25-27.10.2017

Беларусь, Минск

пр-т Победителей, 20/2

Футбольный манеж

Организатор:



МИНСКЭКСПО
ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

www.minskexpo.com

тел.: (+375-17) 2269888 3273511

факс: (+375-17) 2269888, 2269192

e-mail: sveta@minskexpo.com

bsn@minskexpo.com

ПРИ ПОДДЕРЖКЕ:

-Министерства торговли

Республики Беларусь

-Ассоциации предприятий

автомобильного сервиса

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ИНФОРМАЦИОННЫЙ
ПАРТНЕР:

АВТОБАЗА



Франкфуртский автосалон IAA MOTOR SHOW 2017

Думая о будущем, не забываем о настоящем

Мировой автопром сейчас на пороге перемен, кто-то решил сделать ставку на электромобили и системы автономного вождения, но многие автоконцерны и производители автокомпонентов продолжают развивать традиционные технологии. Кто окажется прав и что выберет покупатель — покажет время, а пока мы можем наслаждаться автомобильными новинками, построенными в соответствии с различными концепциями.



Поднечь своевременно

Свечи зажигания, как и двигатели внутреннего сгорания, форму и принципы действия меняют неохотно, однако в последнее время появился целый ряд новых тенденций в науке современного воспламенения топливовоздушных смесей, а следом за ними, как всегда, идут новые технологии и материалы для производства.



Глобализация и локализация

В связи с разрешением размещать на территории России сборочные производства иностранных компаний-автопроизводителей перед зарубежными партнерами было поставлено лишь одно главное условие — локализация производства.



«Автосервис-2017»

В рамках выставки MIMS-2017 Automechanika впервые состоялась конференция «Автосервис-2017», которая была посвящена актуальным проблемам работы автомастерских. Основная тема, которая обсуждалась на данной конференции, — в каком направлении будут развиваться дилерские и независимые автосервисы во всем мире и в России в частности.



Герои нашего времени

Относительно недавно в России стали развиваться сетевые автосервисы, как федеральные, так и региональные. Что это — долгосрочная тенденция или временное явление? Какие преимущества дает независимой автомастерской вступление в сеть?

Квитанция	<p>Получатель платежа: ООО "Макс Медиа" ИНН: 7727762050 КПП: 772701001 Рас.с. :40702810700000001360 В ОАО "Промсвязьбанк" Кор.сч.: 30101810400000000555 БИК: 044525555</p>																																										
	<p>ФНО, адрес, телефон</p>																																										
Кассир	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th colspan="12">Журнал "АВТОКОМПОНЕНТЫ" 2017 год</th> </tr> <tr> <th>№1-2</th><th>№3</th><th>№4</th><th>№5</th><th>№6</th><th>№7</th><th>№8</th><th>№9</th><th>№10</th><th>№11</th><th>№12</th><th></th> </tr> <tr> <td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th>Вид платежа</th><th>Дата</th><th>Сумма</th> </tr> <tr> <td>Оплата подписки</td><td> </td><td> </td> </tr> </table> <p>Платательщик _____</p>	Журнал "АВТОКОМПОНЕНТЫ" 2017 год												№1-2	№3	№4	№5	№6	№7	№8	№9	№10	№11	№12														Вид платежа	Дата	Сумма	Оплата подписки		
	Журнал "АВТОКОМПОНЕНТЫ" 2017 год																																										
№1-2	№3	№4	№5	№6	№7	№8	№9	№10	№11	№12																																	
Вид платежа	Дата	Сумма																																									
Оплата подписки																																											
Квитанция	<p>Получатель платежа: ООО "Макс Медиа" ИНН: 7727762050 КПП: 772701001 Рас.с. :40702810700000001360 В ОАО "Промсвязьбанк" Кор.сч.: 30101810400000000555 БИК: 044525555</p>																																										
	<p>ФНО, адрес, телефон</p>																																										
Кассир	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th colspan="12">Журнал "АВТОКОМПОНЕНТЫ" 2017 год</th> </tr> <tr> <th>№1-2</th><th>№3</th><th>№4</th><th>№5</th><th>№6</th><th>№7</th><th>№8</th><th>№9</th><th>№10</th><th>№11</th><th>№12</th><th></th> </tr> <tr> <td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <th>Вид платежа</th><th>Дата</th><th>Сумма</th> </tr> <tr> <td>Оплата подписки</td><td> </td><td> </td> </tr> </table> <p>Платательщик _____</p>	Журнал "АВТОКОМПОНЕНТЫ" 2017 год												№1-2	№3	№4	№5	№6	№7	№8	№9	№10	№11	№12														Вид платежа	Дата	Сумма	Оплата подписки		
	Журнал "АВТОКОМПОНЕНТЫ" 2017 год																																										
№1-2	№3	№4	№5	№6	№7	№8	№9	№10	№11	№12																																	
Вид платежа	Дата	Сумма																																									
Оплата подписки																																											

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 2017 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



МАК 2017

Мировые Автомобильные Компоненты

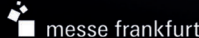
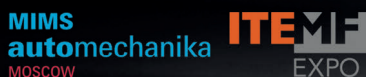
26 октября

ПЕРВАЯ НЕЗАВИСИМАЯ ПРЕМИЯ В СФЕРЕ АВТОКОМПОНЕНТОВ

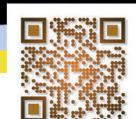


Реклама

При поддержке:



Медиапартнеры:



www.mak-award.ru



www.corteco.ru

ПЕРЕМЕНА К ЛУЧШЕМУ

Вы можете положиться на нас благодаря оригинальному качеству запасных частей CORTECO

Мы поставляем оригинальные высококачественные запасные части: если Вы при ремонте своего автомобиля используете один из 19 000 продуктов, производимых компанией Corteco, сальники, прокладки, детали подвески, тормозные шланги или салонные фильтры, можете быть уверены - Вы в надежных руках.



FREUDENBERG
SEALING TECHNOLOGIES



 **Vibracoustic**



micronAir[®]

a brand of
 **FREUDENBERG**

