

ГРУЗОВОЙ Сервис

ФЕВРАЛЬ 2011



Эксплуатация • Обслуживание • Ремонт

20 ЛЕТ В УКРАИНЕ
1991-2011



Подписной
индекс

99960

www.autoExpert.com.ua



5 ЛЕТ УСПЕШНОГО РАЗВИТИЯ!



ООО «Фота Украина», 04074, г. Киев, ул. Шахтерская, 5. Тел: (044) 206-30-64, факс: (044) 206-30-61, info@fota.com.ua, www.fota.com.ua

Филиалы: Запорожье – тел.: (061) 214-87-00; Кировоград – тел.: (0522) 55-96-91.

Партнерские склады: Днепропетровск – тел.: (056) 371-03-65; Луганск – тел.: (0642) 344-819; Одесса – тел.: (048) 778-64-44; Симферополь – тел.: (0652) 541-541; Харьков – тел.: (057) 714-97-51; Чернигов – тел.: (0462) 614-474



ВЕСТА-МАРКЕТ
ТОРГОВЫЙ ДОМ
СПИСОК ДИЛЕРОВ:

Киев, ул. Богатырская, 11, тел./факс: (044) 414-69-16; (044) 507-07-94
Днепропетровск, ул. Далекая, 2, тел.: (056) 374-90-93/95, тел.: (056) 789-50-42
www.westa.ua, www.maxxis.com, www.maxxis-ua.com.ua

ВИННИЦА:

«Shina-trs»,
тел.: (0432) 69-97-82
«Глобал» ЧП,
тел.: (0432) 27-44-01
«Промагроторг» ТД,
тел.: (0432) 53-89-78

ДНЕПРОПЕТРОВСК:

«ДК-Авто»,
тел.: (098) 884-50-20

ДОНЕЦК:

«Финнтайр» ООО,
тел.: (050) 028-97-77,
(099) 370-35-43

КИЕВ:

«Анкомтех»,
тел.: (044) 536-92-05/06, 501-88-31
«Новый Ресурс», тел.: (044) 537-35-49
«Тит Топ Сервис», тел.: (044) 458-19-02
«Шина Плюс», тел.: (066) 903-66-36

ЛУГАНСК:

«Омега-Авто»,
тел.: (050) 475-61-73, (095) 646-99-98

ОДЕССА:

«Технолайн-Юг», тел.: (048) 725-91 92
«Корд-Мастер» ЧП, тел.: (050) 390-66 81

СЕВАСТОПОЛЬ:

«Аруна Транс Сервис», тел.: (050) 188-80-16,
(050) 397-20-52, (050) 398-11-50

ХАРЬКОВ:

«МТС» ООО,
тел.: (050) 400-57-17

ХМЕЛЬНИЦКИЙ:

«АВР-Сервис»,
тел.: (0382) 76-24 11

ХУСТ:

Петечел ЧП,
тел.: (067) 310-49-40

PROMOTIVE

Новое Power-Trio VARTA

V значит VARTA



А VARTA ОЗНАЧАЕТ ИНДИВИДУАЛЬНУЮ МОЩНОСТЬ В КАЖДОЙ ОБЛАСТИ ПРИМЕНЕНИЯ.

Нет ничего менее эффективного, чем грузовой автомобиль, не перевозящий грузы. Новые батареи VARTA для грузового автотранспорта задают стандарты надёжности, долговечности и эффективности. Даже при тяжелейших нагрузках они – гарантия того, что техника будет стоять только тогда, когда это нужно. И это не чудо, а результат сосредоточения новейших технологий VARTA. Уникальная технология серебро-кальциевого сплава VARTA обеспечивает максимум мощности, прочности и экономичности в каждой области применения. Благодаря батареям VARTA для грузового и коммерческого транспорта частое и дорогое обслуживание окончательно остаются в прошлом. Именно поэтому большинство ведущих производителей выбирают VARTA для первичной комплектации.

СКРЫТАЯ ЭНЕРГИЯ. НАДЕЖНАЯ РАБОТА. И НЕ ТОЛЬКО.

VARTA

BY JOHNSON CONTROLS





0 км



100000 км и капремонт...



0 км



100000 км и снова...

Километр за километром детали двигателя накапливают грязь, что приводит их к преждевременному выводу из строя (смотри фото слева).

СЛАВОЛ

Оберег для двигателя Вашего автомобиля!



При использовании моторных масел СЛАВОЛ двигатель не загрязняется, а наоборот становится чище! Такой эффект достигается за счет запатентованной формулы моющей присадки и уникального пакета присадок, создающих молекулярную защитную пленку на деталях двигателя (смотри фото справа).

Все масла ТМ «Славол» изготовлены из высококачественных базовых компонентов с применением присадок «Infineum», «Shell Additives» (Великобритания).

г. Кременчуг, Полтавская обл., +38(0536) 79-24-87, 79-24-88
www.slavol.ua, e-mail: slavol@prisadki.poltava.ua
г. Константиновка, Донецкая обл., +38(06272) 4-05-97



0 км



100 000 км



200 000 км



400 000 км



● **Маслораздаточный блок МРБ** - амбициозный проект в индустрии маслораздаточного оборудования, созданный командой профессионалов высочайшего уровня совместно с торговой маркой «СЛАВОЛ». Безупречная деловая репутация и десятилетний опыт работы специалистов в данной области позволил нам сформировать философию комплексного подхода к поставкам и реализации нефтепродуктов: от разработки проектной и сметной документации, до установки и подключения к объекту.

● Мы считаем, что продажа смазочных материалов не должна происходить в помещениях магазинов, расположенных в жилых домах, или на разлив, из открытой бочки, в которой продукт постоянно контактирует с воздухом. Ведь любое масло является гигроскопичным продуктом и втягивает в себя влагу. Масла должны продаваться в специализированных точках продаж, где есть персонал, умеющий обращаться с оборудованием и квалифицированно провести заливку масла. При этом важно, чтобы **персонал не мог каким-либо образом повлиять на продукт**. Исходя из этого, мы разработали и предложили рынку инструмент для продажи масла, который исключает хищение и смешивание продуктов - маслозаправочный блок МРБ-5. Предназначение - высокопроизводительная заправка моторными маслами **легковой и большегрузной техники**, мелкооптового и розничного дозированного отпуска в емкости всех видов. МРБ-5 позволяет отпускать 5 видов моторных масел, рабочий диапазон температур комплекса от -40°C до +60°C, что позволяет без проблем переносить сезонные смены климата. Предусмотрены два выставочных



стенда для фасованной продукции. **При наличии такого блока на АЗС мы гарантируем клиенту, что к маслу после выхода его с завода никто не прикасался.** Резервуары для масел находятся внутри блока и доступ к ним имеют только сотрудники торговой марки «СЛАВОЛ». Таким образом, мы исключаем большую часть цепочки посредников. Клиент не платит ни за канистру, ни за этикетку, ни за бочку масла, что на выходе дает очень дешевую цену. Причем цена заложена в оборудовании комплекса и остается одинаковой везде, по всей стране. Владелец АЗС застрахован от того, что на соседней заправке это масло будет стоить дешевле.

● Для конечного потребителя **цена за 1 литр масла снижается до 50%** по сравнению с фасованными маслами.

● **С нами работает большая часть автотранспортных предприятий восточной Украины.**

● Оборудование защищено патентами по всему постсоветскому пространству.

● МРБ предназначены в первую очередь для клиентов среднего класса, которые хотят приобретать продукт высокого качества, но не хотят за него переплачивать.

Более подробная информация о проекте - на сайте www.mrb.at.ua

С уважением, руководитель проекта Сергей Гребенюк

Компания «Зис Трак» предлагает спектр услуг:

- Ремонт и обслуживание американских грузовиков и полуприцепов;
- Магазин запчастей;
- СТО – квалифицированные механики и слесари;
- Электроцех: диагностика и ремонт;
- Разборка американских автомобилей;
- Ремонт и установка автономных отопителей и радиостанций всех производителей;
- Стенд диагностики насос-форсунок;
- Моторный цех – диагностика и полный ремонт двигателя.



Контактные телефоны:

СТО: (050) 492 75 88
(050) 492 74 88

Автоматазин: (0482) 394 594 (097) 640 54 93
(050) 939 20 32 (063) 180 06 29

Электроцех: (050) 492 58 85
e-mail: bailuk@ukr.net

ТРАНСПОРТНЕ ХОЛОДИЛЬНО-ОПАЛЮВАЛЬНЕ ОБЛАДНАННЯ

ПРОДАЖ – МОНТАЖ – ГАРАНТІЯ – ОБСЛУГОВУВАННЯ
СЕРТИФІКАЦІЯ ІЗОТЕРМІЧНИХ КУЗОВІВ АТР (FRC)



ШИРОКИЙ СПЕКТР
ЗАПЧАСТІН



ОПЕРАТИВНА
ДОСТАВКА



ГАРАНТИЙНА
ПІСЛЯ



ІНФОРМАЦІЙНА
ПІДТРИМКА



ОН-ЛАЙН
ОБСЛУГОВУВАННЯ



ЯКІСНИЙ
СЕРВІС



МЕРЕЖА
ФІЛІАЛІВ



КВАЛІФІКАЦІЙНИЙ
ПЕРСОНАЛ

Термо Кінг Україна



м. Київ, 02091, вул. Вербицького, 1-М
тел./факс: (044) 560 89 80/84, (044) 585 21 46/48, (044) 563 89 17/98, факс: (044) 562 77 02
www.thermo-king.kiev.ua, office@thermo-king.kiev.ua



Автосервис

- 3 Ремонт «американцев»: просто с «Зис Трак»!

Оснащение СТО

- 4 CoJali JalTest PC Link — диагностика для грузовика

Эксплуатация

- 6 Мешки, полезные для перевозчика

Системы и компоненты

- 8 Гарант безводного режима
10 Пневматика Camozzi — украинским перевозчикам

Шины

- 11 Maxxis: максимум надежности, максимум выносливости, максимум пробега
12 Грузовой ассортимент Maxxis

Масла, автохимия

- 14 Целесообразно ли восстанавливать масло?
16 Профессиональные смазочные материалы

Диагностика и ремонт

- 18 Обновление — залог успеха!

Технологии

- 20 Что нового в трансмиссии?



— ОТЗЫВЫ КЛИЕНТОВ

Отопление с помощью оборудования, сжигающего отработанное масло является весьма эффективным — это факт. Особенно это касается таких больших помещений, как станции техобслуживания коммерческих автомобилей. А если кто-то сомневается в этом, то для подтверждения своих слов приводим вам слова владельца СТО «Люкс Автотрак» Василия Шанюка.

— Василий Николаевич, как давно, где и зачем вы установили оборудование CleanBurn?

— Мы установили воздушонагреватель год назад на нашей станции техобслуживания европейских коммерческих автомобилей. У нас уже было подобное оборудование меньшей мощности, которого нам не хватало в отопительный сезон. Все-таки, площадь помещения у нас не маленькая — 600 м², а воздушонагреватель CleanBurn с легкостью нагревает такие объемы воздуха. Об этом оборудовании американского производства прочитал в одном из специализированных журналов и так как были знакомы с подобным типом оборудования, выбирали не долго. Тем более, что компания «СВ Далс» — наверное, единственные, кто может похвастаться оперативной службой сервиса, которую без проблем можно вызвать к себе для устранения любых неполадок и проведения ТО.

— Почему для отопления вы выбрали воздушонагреватель, а не водогрейный котел, к примеру?

— Потому что для отопления больших производственных помещений это наиболее удобный вариант. Но наши по-

требности не ограничиваются только воздушонагревателем. Наша станция расстраивается и для отопления офисных помещений мы планируем приобрести водогрейный котел.

— Значит количества отработанного масла вам, наверняка, хватает?

— Да, конечно. Мы же работаем с коммерческим транспортом, а значит с одного автомобиля получаем около 40 литров масла. Учитывая расход воздушонагревателя (около 10-13 литров в час), накопленного за год масла нам хватает с головой. Тем более за его качеством мы следим, не сливаем в общую емкость тосол и т.п. Поэтому и проблем с эксплуатацией оборудования у нас не было.

— Какие преимущества вы видите в использовании отопительного оборудования на отработанном масле?

— Главное — это, конечно, экономия. Потому что газовое отопление больших производственных помещений обходится в копеечку. А тут бесплатное топливо и отличное оборудование. Оно ведь очень удобное в эксплуатации — работает от пульта управления и имеет гибкие режимы настроек и регулировок.

ЧП «СВ ДАЛС»

г. Черновцы, ул. Русская, 86/3
тел./факс: (0372) 52-75-96, (050) 434-37-75
e-mail: cleanburn@ukr.net, www.cleanburn.com.ua

Trost Auto Service Technik предлагает широкий выбор оборудования и инструмента



Компания Trost Auto Service Technik ТОВ получила доступ к продаже профессионального оборудования и инструмента для автосервиса. В ассортименте компании – широкий выбор качественного ручного инструмента от ведущих мировых брендов KSTools, Gedore, Hazet, а также весь спектр гаражного оборудования ведущих производителей, таких как Bosch, Nussbaum, Hofmann, M&B, CEMB, PFAFF, AC и др. Перечислить весь список не так уж легко, проще открыть каталог гаражного оборудования TROST и увидеть все своими глазами. Отличием компании Trost Auto Service Technik является наличие линейки гаражного оборудования под собственным брендом Monochrom.

Спектр поставляемого оборудования очень широк. В первую очередь, необходимо отметить большой выбор оборудования Bosch и Monochrom. Это шиномонтажное оборудование (шиномонтажные и балансировочные станки), стенды развала-схождения, оборудование для проверки и регулировки света фар, а также подъемники и подъемные механизмы (в том числе для грузового транспорта). Но это не все. Например, для компьютерной диагностики автомобиля предлагаются сканеры, тестеры, газоанализаторы и мотор-тестеры Bosch, Launch, TEXA, Technotest а для диагностики двигателя – продукция немецких производителей Busching, Mawek. Обслужить аккумуляторы поможет продукция Bosch, ABSAAR, Midtronics, CTEK, Kunzer и Telwin, а справиться с кондиционерами – установки Bosch, WAECO и Monochrom. Широко представлено оборудование для дизельных сервисов, такое как Bosch, Busching, Carbon Zapp и Monochrom.

Стоит отметить и огромный выбор ручного инструмента, в рамках которого представлены абсолютно все категории необходимых приспособлений для профессионального обслуживания и ремонта автомобилей в автосервисе. Только в ассортименте KS Tools насчитывается более 15 тысяч артикулов.

Больше информации – на сайте ua.trost.com и по телефону (044) 393-00-56

www.maximizeronline.com – раздел «Универсальный товар»

К 2050 году ЕС откажется от бензина и солярки?

Прежде всего, это касается пассажирского и грузового автотранспорта. Соответствующий проект был недавно презентован Европейской Комиссии.

Новый проект был разработан специалистами экспертной группы по развитию перспективных видов топлива для транспорта. Его главная задача – к 2050 году полностью отказаться на пассажирском и грузовом транспорте (автомобильном, морском и воздушном) от топлива на нефтяной основе и заменить его альтернативными источниками энергии.

Планируется комбинированное использование элек-

троэнергии (аккумуляторы или водород/топливные элементы), био-топлива (на основе возобновляемых ресурсов – рапсовое масло и др.) и газа метана (природного и био). Проект преследует две цели: улучшения экологической ситуации и сохранения природных ресурсов.

Что касается автомобильного транспорта, то главная задача сегодня – внедрение альтернативных видов топлива для автомобилей, работающих на дальних маршрутах (туристические автобусы, магистральные тягачи и др.). А это в свою очередь требует развития соответствующей инфраструктуры.

ООО «ЮГ-ТУРБОСЕРВИС»
ТУРБОКОМПРЕССОРНЫЙ ЗАВОД

- Обмен •
- Покупка •
- Продажа •

**РЕМОНТ
ТУРБИН**
(гарантия на турбины)

ВСЕХ ТИПОВ

(0619) 43 33 93
(067) 989 63 81
(067) 755 76 46
(067) 953 97 75

www.yturbo.com.ua
yturbo@ukrpost.ua
ICQ: 472 509 334
Skype: yturbo

В наявності

АВТОСКЛО

Від провідних виробників світу

для іноземних та вітчизняних автомобілів

avtosteklo@ukr.net
(044) 592-66-12, 592-67-42
моб.: (067) 465-27-35

Ремонт «американцев»: просто с «Зис Трак»!



Грузовая техника США подкупает не только своим внешним видом, но и комфортностью кабины, и неприхотливостью обслуживания. Поэтому она и пользуется заслуженным спросом в нашей стране. Но где взять запчасти и обслужить «американца», когда это необходимо?

Всем владельцам американских коммерческих автомобилей поможет одесская компания «Зис Трак». Именно здесь вам предложат полный спектр услуг по ремонту и обслуживанию американских грузовиков и полуприцепов. Компания «Зис Трак» имеет несколько подразделений, которые готовы решить полный перечень вопросов, возникающих у владельцев «американцев».

Первый вопрос – где взять запчасти? В структуре компании работает магазин автокомпонентов, предлагающий полную номенклатуру запчастей, интересующих клиента.

Второй вопрос – где обслужить автомобиль? В этом вам поможет профессиональная станция техобслуживания, где квалифицированные механики и слесари, а также токарь и сварщик, проведут комплексное обслуживание всех узлов грузовиков. Кроме этого на СТО работает электроцех, который занимается диагностикой и ремонтом всей электросистемы автомобиля. Также к услугам клиентов моторный цех, где высококлассные специалисты-мотористы проводят диагностику и полный ремонт двигателя.

Иногда владелец техники оказывается в ситуации, когда надо сэкономить средства, но и сделать так, чтобы грузовик поехал. Специально для таких ситуаций вы можете воспользоваться услугами разборки от «Зис Трак», где можно приобрести любую деталь по сходной цене.

С недавних пор СТО «Зис Трак» предоставляет своим клиентам услугу диагностики насос-форсунок на современном стенде. С его помощью можно определить в каком состоянии форсунка и считать код ее неисправности. После этого можно произвести полный или частичный ремонт.

Также СТО «Зис Трак» занимается ремонтом и установкой автономных отопителей, а также радиостанций всех производителей.

«Зис Трак»

г. Одесса. Контактные телефоны:

СТО: (050) 492-75-88, (050) 492-74-88

Электроцех: (050) 492-58-85

Автоматизин: (0482) 39-45-94, (050) 939-20-32,
(097) 640-54-93, (063) 180-06-29

Разборка: (050) 517-43-40; e-mail: bailuk@ukr.net

Толщиномеры краски CHY 113 и CHY 115

Толщиномеры CHY 113 и CHY 115 разработаны и предназначены для контроля толщины лакокрасочных покрытий автомобилей. Позволяют проводить точные измерения покрытий на магнитных (F черные металлы – сталь, железо и др.) металлах – модель CHY 113 и электропроводящих магнитных и немагнитных металлах (N цветные металлы – алюминий и др.) – модель CHY 115.

Приборы оснащены электронным дисплеем, на котором отображается точное расстояние в микронах от датчика прибора до металла, на который нанесено покрытие, измеряя, таким образом, толщину любых покрытий (краска, лак, пластик, резина и т. д.) нанесенных на металлическое основание.

Прибор отличают следующие преимущества:

- простота в использовании, замер при нажатии одной кнопки
- точность измерения
- размеры и вес прибора
- долговечность материала измерительного наконечника и его обработка
- сертификаты по нормам DIN EN ISO 2178 и 2360
- изготовление по стандартам DIN, ISO, ASTM, BS
- диапазон толщины измерения
- автоматическое измерение как металлических, так и алюминиевых поверхностей
- оптимальное соотношения цены к качеству прибора



Толщиномеры CHY 113 и CHY 115 очень просты в эксплуатации, после включения толщиномер просто прикладывается к поверхности и выдает точный замер толщины краски в микронах. Толщиномер CHY 115 автоматически определяет сам материал и также быстро производит замер.

Данными приборами активно пользуются в салонах продажи автомобилей для программ выкупа старого автомобиля в обмен на новый, в покрасочных сервисах, в сервисах для без покрасочного ремонта вмятин, а также оценочными экспертами и экспертами страховых компаний.

Техническая информация:

Диапазон: от 0 до 40,0* (от 0 до 1000µm) Разрешение: 0,1*/1 µm

Время отклика: 1 секунда

Комплект поставки: толщиномер, калиброванная пластинка для тестирования точности прибора, руководство по эксплуатации, чехол для переноски на поясе, элемент питания.

Акционная стоимость приборов CHY 113 – 170\$, CHY 115 – 220\$.

«GLOBUS AUTO», г. Днепропетровск, тел.: (067) 625-43-58, (095) 570-03-80, e-mail: 2806@i.ua, www.globus-auto.dp.ua, Гриценко Павел. Формируем дилерскую сеть по городам Украины.



CoJali JalTest PC Link – диагностика для грузовика

Компания CoJali (Испания) была создана в 1991 году как производитель запчастей для коммерческого транспорта, получив сертификат ISO 9001:2000 на свою продукцию в 2000 году. А с 2007 года компания вышла на рынок диагностического оборудования для коммерческого транспорта под брендом JalTest.

В настоящее время компания CoJali (Испания) насчитывает 173 сотрудника, при этом размер производственных площадей составляет 25 000 кв. м. Партнеры компании работают в 43 странах мира.

Впервые диагностический сканер JalTest PC Link (фото 1) был презентован на Украине на выставке TIR2008. В 2007 году Компания ACTIA Group (Франция) купила право выпуска данного прибора под своей торговой маркой Multi-Diag Truck на условиях партнерства.

Теперь перейдем к самому прибору, который создан на инновационных технологиях с использованием современных технологических решений. JalTest PC Link – интерфейсный модуль для работы с персональным компьютером (фото 2 и 3). Кстати, с 2011 года прибор JalTest выпускается в новой версии. Особенностью но-

вой версии прибора, является возможность работы с транспортными средствами имеющими бортовое электропитание 12/24V.

Поставляется прибор в двух исполнениях «JalTest PC Link Lite» и «JalTest PC Link OBD». Разница состоит в комплектации переходными кабелями для транспортных средств. Прибор JalTest PC Link Lite укомплектован всеми кабелями из стандартного комплекта, а прибор JalTest PC Link OBD укомплектован только кабелем в стандарте OBD.

Основная изюминка прибора состоит в том, что он в своей архитектуре имеет собственный процессор и систему управления. Внешний компьютер используется для визуализации информации и передачи инструкций на выполнение в прибор. Прибор имеет свою собственную память, в которую при обновлениях или активации загружаются протоколы связи с транспортными средствами и инструкции для выполнения тестов. Следовательно, прибор имеет гибкую архитектуру и при изменении программы он имеет возможность кардинально изменять процедуры работы с транспортными средствами.

За счет такой архитектуры даже в случае потери связи с компьютером, прибор самостоятельно корректно завершает текущую процедуру связи без аварийных ситуаций с электроникой транспортного средства. При параметризации блоков управления прибор имеет возможность возврата к предыдущим параметрам. Все действия вначале моделируются на уровне прибора с управлением автомобилем, а затем после проверки корректности выполненных действий записываются в соответствующий блок управления.

Прибор имеет возможность флеширования блоков управления с созданием собственной библиотеки прошивок.

Все действия с транспортным средством автоматически протоколируются и создается итоговый протокол, который может быть сохранен или распечатан для клиента.

Комплектация

Поставляется оборудование по принципу «все включено», а именно:

- сам прибор
- комплект переходных шнуров для всех эксплуатирующихся европейских транспортных средств
- справочная техническая документация по автомобилям
- блочные электрические схемы
- сервисная информация о транспортном средстве.



Фото 1.



Фото 2.

– бесплатные обновления на первый год эксплуатации прибора.

По окончании лицензионного периода диагностическое программное обеспечение не закрывается и диагностика продолжает работать. Политика производителя – лицензия покупается только на обновления и техническую документацию.

Все диагностическое программное обеспечение русифицировано.

В качестве опций поставляются переходные шнуры на автомобили с американским протоколом связи и на некоторые редкие виды транспортных средств.

Обновления

В 2010 году программное обеспечение претерпело значительные изменения (фото 4), а именно: в прибор ввелись новые типы транспортных средств (специальный транспорт, в частности, строительная техника, сельскохозяйственная техника и силовые установки). Также в программном обеспечении ввелись новые возможности: возможность автоматического сканирования всех присутствующих систем (автоматическое определение установленных систем на реальном автомобиле с предоставлением информации об имеющихся ошибках); возможность для диагноста самостоятельно формировать перечень одновременно выводимых параметров при диагностике. Также существует возможность для диагноста подключиться к системе через информационную шину транспортного средства напрямую (без идентификации транспортного средства или напрямую к блоку). Эта функция позволяет работать с системами, которые не являются стандартными для этой комплектации и модели транспортного средства. В данном режиме прибор работает только с определенной системой, игнорируя все остальные системы данного транспортного средства



Фото 5.



Фото 3.

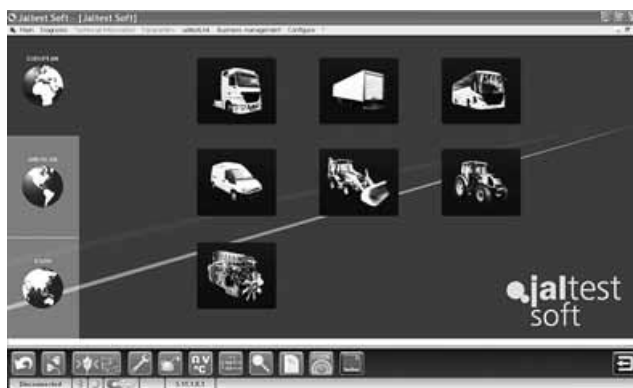


Фото 4.

подключенных к шине данных. Кроме того, в программное обеспечение интегрирована официальная версия базы данных по запчастям TecDoc.

Контакты

Детально ознакомиться с комплектами поставки прибора, его возможностями и предоставляемыми сервисами можно познакомиться на сайте Украинского дистрибьютора ООО «Изотоп Прибор Сервис» – www.truck-elektronik.com.ua

На Украине также на постоянной основе действует тренинг-центр по обучению диагностике и работе с прибором в условиях реального сервиса на «живых» машинах (фото 5). Обучение проводится как на индивидуальной основе, так и на групповой. Постоянно действует служба технической поддержки пользователей. Также есть возможность пройти обучение на самой фирме CoJali в Испании (фото 6).

«НПП «Изотоп Прибор Сервис»

– дистрибьютор CoJali в Украине
г. Киев, ул. Семашко 13, оф. 209;
тел.: (044) 233-46-81

e-mail: izotop@zeos.net; www.truck-elektronik.com.ua



Фото 6.

Мешки, полезные для перевозчика



Хорошо, когда полуприцеп заполнен, что называется, под завязку и не приходится ломать голову над тем, как закрепить груз. А если нет? Интересное решение этого вопроса уже давно используют европейские дальнбойщики.

Ни для кого не секрет, что незакрепленные грузы в процессе перевозки смещаются и при этом могут повредиться. И на фоне постоянно возрастающих требований по сохранности грузов при доставке, это подтолкнуло европейских транспортников к интересному решению. Они обратили внимание на простой, быстрый, экономичный и безвредный для окружающей среды способ раскрепления грузов без какого-либо ущерба для них – с помощью специальных мешков (или пакетов), которые могут наполняться только воздухом и предназначены исключительно для раскрепления грузов в транспортных средствах. Они принимают форму промежутков между грузовыми единицами, и благодаря этому груз в транспортном средстве надежно фиксируется. Вот так – просто и эффективно. Подобные приспособления разработаны и выпускаются компаниями Bates Cargo Pak (Дания) и Cordstrap (Нидерланды).

Приспособление под названием «воздушные пакеты» (которые также называют «надувные», «пневматические» или «раскрепительные» мешки) эффективно применяются для раскрепления различных видов грузов: от строительных материалов и оргтехники до продуктов, изделий из стекла, сантехники, мебели

и др. Практика показывает, что их можно использовать в любых транспортных средствах (кроме, естественно, самолетов), которые имеют жесткие стенки: в железнодорожных вагонах, контейнерах, автомобильных фургах, трюмах судов и т. д.

Что это такое?

Каждый «воздушный пакет» – это бумажный пакет со слоем полиэтиленовой пленки или с полиэтиленовым покрытием изнутри. Для «входа-выхода» воздуха в конструкции пакета предусмотрен пневмоклапан. Стоит отметить, что этот продукт обладает высокой износостойкостью, сохраняя свои рабочие свойства даже при относительной влажности воздуха 80% и эксплуатации в диапазоне температур от -25 до +65 °С. Единственное ограничение действует на применение в открытых транспортных средствах – так как пакеты очень быстро не выдержат воздействия атмосферных осадков. Не допускается и попадание влаги на пакеты через отверстия в крышах и стенках транспортных средств.

Что надо знать, чтобы определиться с типом и размером «воздушных пакетов»? Их подбирают в зависимости от нагрузки, воспринимаемой при движении транспортного средства, и от величины промежутков между грузовыми единицами. Подбор производят с помощью таблиц, разработанных фирмами-производителями. Размер «воздушного пакета» должен быть примерно равен или немного больше размера заполняемого пространства. Если необходимо заполнить очень широкий промежуток, можно использовать для этого два пакета. В перечень услуг компании Cordstrap входит также изготовление по заказу пакетов любого нестандартного размера.

Эксплуатация

Используя подобные пакеты, не забывайте, что они легко могут повредиться при соприкосновении с острыми и колющими предметами (гвоздями, проволокой, острыми краями металлической упаковочной ленты и необработанными углами поддонов). Поэтому, прежде чем разместить пакет-амортизатор между грузовыми единицами, следует убедиться, что он не будет поврежден, и при необходимости предусмотреть защиту – прокладочный материал (картон, фанера, ДВП и т. п.).

Для наполнения пакетов воздухом компании-производители разработали специальные пневмокраны с муфтой, которая позволяет подсоединять пневмокран к стационарным магистралям сжатого воздуха (которые есть на крупных складах) или к мобильному пневмокомпрессору.

Не забывайте еще, что для надежной фиксации грузов «воздушный пакет» нельзя перекачивать. Нормальное рабочее состояние пакета можно определить даже без манометра по нескольким признакам. Напол-



ненный пакет по жесткости напоминает футбольный мяч, но его угол должен свободно проминаться в поперечном сечении двумя пальцами.

Самая простая проверка – накаченный пакет должен так крепко удерживаться в промежутке между грузами, чтобы извлечь его оттуда невозможно было даже вдвоем. При этом не рекомендуется превышать максимально допустимое давление, указанное в документации на каждый тип пакетов: от 0,1 до 0,3 бар. Очень удобно контролировать внутреннее давление, если пневмокоран оборудован манометром.

По прибытии груза в пункт назначения «воздушные пакеты» очень легко удаляют из межгрузового пространства в течение нескольких секунд – для этого всего лишь необходимо нажать кнопку «PUSH» и открыть воздушный клапан. Чтобы удалить одноразовый «воздушный пакет», надо проколоть его острым предметом (для наполнения у них зажимной вентиль).

Естественно, что пакеты разных типов различаются ценой и одноразовые пакеты дешевле многоразовых. «Долгоиграющий» пакет дороже, но и прослужит он дольше, а соответственно и прибыли принесет больше. Зато одноразовые пакеты удобно применять, если грузоотправитель не имеет возможности получить их обратно.

Итоги

С уверенностью можно сказать, что «воздушные пакеты» – это исключительно удобный в использовании спо-

соб крепления грузов. Для наполнения всех пакетов сжатым воздухом требуется всего несколько минут и для стравливания воздуха примерно столько же. Экономия времени будет особенно ощутимой, если груз должен быть загружен-разгружен несколько раз за одну поездку.

Если кратко обозначить преимущества «воздушных пакетов», то их несколько. Во-первых, это надежная защита перевозимых грузов от повреждений. Во-вторых, их использование дает сокращение времени погрузки по сравнению с другими способами крепления грузов. Ну и в-третьих, это снова таки дает сокращение времени разгрузки. Особенно удобно применять их при перевозке паллет с мешками, наполненными сухими строительными смесями. Ведь это головная боль любого перевозчика: после их выгрузки транспортное средство нуждается в тщательной и трудоемкой ручной уборке рассыпавшегося порошка.

Из недостатков стоит отметить нестабильность внутреннего давления, зависящего от температуры окружающей среды. При повышении температуры воздух расширяется, и давление в пакете возрастает. При падении температуры давление в пакете падает, и крепление груза может ослабнуть. Поэтому компании – производители «воздушных пакетов» рекомендуют «недокачивать» их, если предполагается повышение температуры, и немного «перекачивать», если ожидается похолодание.

Виктор Попудренко

«МАЗ» запускает новые кабины

Ещё в 2010 году «МАЗ» начал создавать принципиально новую кабину для собственных автомобилей. Запуск серийного производства кабин нового семейства 6430 планировался на февраль этого года.

Большая кабина с высокой крышей – наиболее комфортабельный вариант для международных и междугородних перевозок. Кабина оборудована двумя широкими (700 мм) спальными местами. По желанию заказчика кабина может быть оборудована кондиционером и независимым воздушным отопителем для поддержания температуры при выключенном двигателе. По своим техническим и дизайнерским решениям кабины гру-

зовых автомобилей «МАЗ» нового семейства не уступают лучшим мировым аналогам.

Основное преимущество новых кабин заключается в применении новой панели приборов и рабочего места водителя. При обновлении интерьера кабины применяются новые современные технологии изготовления деталей салона (обивок, панели приборов, сидений и др.). Ведется работа над повышением коррозионной стойкости кабин «МАЗ». Для этого разрабатывается новая конструкция боковин. Для повышения надежности будет внедрена новая конструкция переднего поддрессоривания. Планируемая мощность производства: 70-80 новых кабин в сутки.

Гарант безводного режима



Фильтры-сепараторы дизельного топлива плотно вошли в жизнь любого, кто связан с эксплуатацией тяжелой техники. Сегодня этот элемент используется на всевозможной технике, и различаются они многими техническими характеристиками, о которых и предлагаем поговорить.

Наличие воды в топливе – это опасно для «жизни» машины, об этом знают все. Попадая во внутренности техники, она успевает натворить множество бед: вызвать коррозию деталей двигателя и вывести из строя топливную аппаратуру – ТНВД и форсунки. Вода, попадая в зазоры менее 10 мкм, вызывает кавитационный износ в зазорах и каналах распылителей форсунок, вследствие чего расширяются каналы, что потом вызывает увеличение расхода топлива, ухудшает топливную экономичность, экологические показатели и как итог всему – снижает мощность двигателя. Не говоря уже о том, что вода вступает в реакцию с топливом и образует лаковые отложения, нарушая работу топливной аппаратуры.

Далее вспомним немного физику. Вода в топливе может находиться в двух формах – свободной и эмульгированной. Если это свободная вода, то она присутствует в топливе в виде отдельных капель (все мы знаем наши реалии, но давайте не будем здесь учитывать случаи, когда воды в топливе на четверть бака). Откуда она берется? Основным источником свободной воды это цистерны топливозаправочных станций. Ну и не забывайте, что вода конденсируется из воздуха при нагревании топливного бака днем и охлаждении ночью. Если вам интересно увидеть этот процесс воочию, то попробуйте налить топливо в прозрачный сосуд, тогда капли воды соберутся на дне. В принципе, это одна из главных задач фильтров-сепараторов – задерживать свободную воду. Но практически никто не выводит ее полностью –

разные производители называют разные цифры, которые, по их информации, находятся в диапазоне от 19 до 99%. Поэтому будьте морально готовы к тому, что даже обычная вода, находящаяся на дне топливного бака, может попадать в топливную систему.

Еще сложнее ситуация с эмульгированной или т.н. связанной водой. Почему? Давайте разберемся. Связанной называют воду, которая находится в топливе во взвешенном состоянии в виде мельчайших частиц диаметром 5...180 мкм, а поэтому не удивляйтесь, что она легко проникает через большинство фильтрующих элементов фильтров-сепараторов. Собственно, поэтому большинство производителей предпочитают не упоминать в технических характеристиках как общую долю задерживаемой воды, так и процент той воды, которая находится в эмульгированном состоянии, которая колеблется в пределах от 0 до 20%. По тем же причинам производители не указывают и суммарное количество задерживаемой воды, несмотря на тот факт, что этот показатель важен для топливной аппаратуры, поскольку вода очень опасна для систем впрыска. Кстати, именно разработчики топливных установок устанавливают требования к фильтрам-сепараторам. Например, Bosch требует, чтобы фильтр мог удалять из прокачиваемого топлива как минимум 93% суммарного количества воды, включая свободную и эмульгированную. Откуда берется взвешенная вода? Эмульсия обычно образуется при интенсивном перемешивании капель воды с топливом, например, при движении машины по стройплощадке, когда топливо сильно плещется в баке, а также в насосах при перекачивании топлива из топливозаправщика в цистерну, из цистерны в бак машины и т. д.

Кстати, необходимо отметить, что биодизельное топливо, которое все шире начинает применяться в Европе, более склонно образовывать эмульсию с водой и отделить воду от биодизельного топлива сложнее, чем от обычной солярки, поэтому в настоящее время ведущие компании разрабатывают фильтры-сепараторы специально для биодизельного топлива различного состава.

Типы сепараторов

Исходя из главной задачи фильтров-сепараторов, отделения от дизельного топлива воды, находящейся в нем как в свободном, так и в эмульгированном виде, их классифицируют следующим образом. Наиболее распространены фильтры-сепараторы типа spin-on (одноразовые, в неразъемном корпусе, накручивающиеся на штуцер), которые устанавливаются на двигатель и входят в его базовую комплектацию.

Также применяются сепараторы типа spin-on, но устанавливаемые отдельно от двигателя, например, на раму машины; часто они выполняют функции фильтра грубой очистки и оснащаются подогревателем. Такие фильтры обычно имеют отстойник из прозрачной пластмассы.

Третий тип фильтров-сепараторов – устанавливаемые отдельно (также, например, на раму) в разъемном корпусе. В составе такого фильтра есть водоотделитель. Эта конструкция имеет ряд преимуществ: прозрачные крышки, прозрачные отстойники для воды,

подогреватели, датчики температуры топлива, загрязненности фильтра и уровня воды в отстойнике (который очень удобен – оператору не нужно постоянно проверять отстойник, он сливает отстой, только когда отстойник наполняется почти доверху), ручной подкачивающий насос, а также предохранительный перепускной клапан, открывающийся при засорении фильтра и возрастании давления в топливопроводе.

Почему же не все используют фильтры последнего типа? Потому что они тоже имеют свои недостатки. Во-первых, это практически неизбежный пролив некоторого количества топлива при замене фильтрующего элемента. А во-вторых, не забывайте, что после заправки топливом пустого корпуса фильтра требуется удалить из него воздух, прокачав топливо ручным насосом. Все бы ничего, но для фильтров большой вместимости требуется сделать до ста качаний.

Параметры выбора

Подбирать фильтр-сепаратор для того или иного двигателя по пропускной способности и тонкости фильтрации желательно лишь по рекомендациям производителя, но при их покупке также следует обращать внимание на целый ряд параметров. В их числе напряжение подогревателя, а также резьбовые соединения штуцеров топливопроводов, которые могут быть как дюймовыми, так и метрическими. И, конечно, необходимо выбрать между угловым (90°) и диаметральный (180°) расположением штуцеров, что зависит от места размещения фильтра и конфигурации подведенных к нему топливных магистралей. Но в любом случае фильтр-сепаратор надо ставить первым, сразу после топливозаборника, чтобы подогреть топливо и задержать находящуюся в нем воду.

Казалось бы, с оглядкой на широкий выбор по тонкости фильтрации фильтрующих элементов можно вообще обойтись без фильтра тонкой очистки, перекладывая его функции на фильтр-сепаратор. И хотя теоретически это возможно, практически не имеет смысла, поскольку фильтр-сепаратор несколько дороже фильтра тонкой очистки и сознательно уменьшать его ресурс экономически невыгодно. Гораздо целесообразнее использовать в нем 25-микронные фильтрующие элементы, которые кроме воды задержат только самые крупные частицы. А с остальным справится фильтр тонкой очистки.

Фильтры-сепараторы часто комплектуют подогревателем топлива, в холодное время предотвращающим

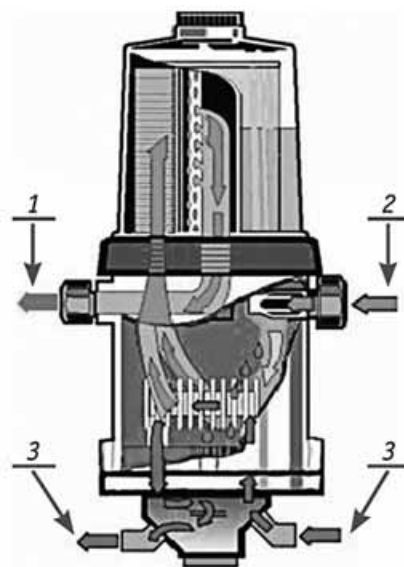


Схема работы сепаратора: 1 – очищенное топливо; 2 – входящее топливо; 3 – жидкость из системы охлаждения или топлива, возвращающаяся в бак.

засорение фильтра хлопьями парафина. На рынке предлагаются подогреватели топлива различных типов. Подогреватели постоянного тока работают от электросети машины напряжением 12 или 24 В. Обычно они выполняют функции предпускового подогревателя. Оператор включает зажигание приблизительно за три минуты до пуска двигателя, за это время подогреватель, встроенный в топливный фильтр, подогревает топливо до температуры, при которой растворяется парафин, и топливо может беспрепятственно проходить через фильтрующий элемент.

Подогреватели переменного тока могут использоваться и как предпусковые, и как автономные стояночные для поддержания температуры топлива во время длительной стоянки в холодное время, избавляя оператора от трудностей холодного пуска. Подогреватели этого типа питаются от бытовой электросети. Они могут в течение всего времени стоянки нагревать охлаждающую жидкость или топливо в баке и топливопроводах.

Особенно рекомендуется использовать подогреватели такого типа при работе на биодизельном топливе.

Алексей Винниченко

MAZ-MAN запускает новое поколение грузовиков

Сообщается, что на предприятии уже изготовлены три первых образца грузовиков «MAZ-MAN» нового поколения. Ими стали самосвал MAZ-MAN-652036 и два шасси. Одно из них MAZ-MAN-632044 (под монтаж бортовой платформы, экологического класса Euro 4), второе MAZ-MAN-632036 (под монтаж крановой установки, экологического класса Euro 3). В настоящее время заканчиваются эксплуатационные и сертификационные испытания, заключены первые контракты.

Несмотря на то, что внешне новые машины пока мало отличаются от предыдущих, речь идет именно о новом поколении грузовиков. Применение в новых грузовиках дизельных двигателей MAN серии D-20 потребовало коренным образом изменить компоновку узлов и агрегатов, разработать новую раму.

При разработке первых образцов было принято во внимание пост-кризисное состояние рынка грузовых автомобилей. Решено предложить клиентам более оптимизированный грузовик по таким параметрам, как цена приобретения, топливная экономичность, снаряженная масса. По совокупности параметров новые грузовики позволят решать задачи перевозок грузов с меньшими затратами.

Все три первых образца имеют колесную формулу 6x4. Используется дизельный двигатель MAN D-08 36 LF, который в зависимости от исполнения может развивать мощность в диапазоне 280-326 л.с., соответствует экологическим нормам Euro 3 или Euro 4. Коробка передач ZF9C, девятиступенчатая. Передний мост имеет номинальную нагрузку 9 тонн, задняя тележка – 26 тонн. Самосвальная платформа имеет объем 13 куб. метров.



Пневматика Camozzi – украинским перевозчикам

Итальянский концерн «Camozzì» – мировой лидер по производству пневматической аппаратуры, как общепромышленного назначения, так и специального назначения, нацеленной на отдельные сегменты рынка.

Важнейшим направлением в работе компании является рынок автомобильных компонентов, на который Camozzi поставляет приводы управления дверей автобусов и троллейбусов, соединения (фитинги) для тормозных и топливных систем с применением полиамидных шлангов, устройств ограничения скорости и пр.

Компания «Камоцци-пневматик-Симферополь», украинский филиал концерна «Camozzì» разрабатывает и производит приводы управления дверей более 10 лет, и на сегодняшний день является безусловным лидером в странах СНГ в этой области. Именно успех компании на этом рынке послужил толчком к запуску в 2009 году в городе Симферополе нового производственно-логистического комплекса, на котором производится более 30 тысяч приводов управления дверей в год. Приводы управления дверей Camozzi сертифицированы на территории Украины и Российской Федерации, и производятся в соответствии с правилами №107 ООН для транспортных средств категории M2 и M3.

Имея огромный опыт по производству промышленных пневматических соединений (более 100 млн.

штук в год), компания Camozzi освоила производство соединений для тормозных систем транспортных средств. Фитинги Camozzi зарекомендовали себя как простые и надежные соединения, обеспечивающие исключительную герметичность системы и существенное снижение трудоемкости при сборке.

Качество соединений подтверждают сертификаты, полученные по результатам испытаний в лабораториях TUV (немецкая сертификационная организация TUV (Technischer Überwachungsverein) действует с 1870 года) и НАМИ (Центральный научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт «НАМИ», который аккредитован на проведение работ по подтверждению соответствия продукции требованиям технического регламента «О безопасности колесных транспортных средств»). Соединения Camozzi сохраняют герметичность в диапазоне температур от –50 °C, до +100 °C, а также переносят значительные усилия на разрыв, устойчивы к вибрациям и агрессивному воздействию окружающей среды в любое время года.

Уникальные технические характеристики и завидный ценовой уровень соединений Camozzi послужили весомыми аргументами для многих производителей автомобильной техники. Так в настоящее время фитинги Camozzi поставляются на конвейеры крупнейших российских производителей автомобилей и коммунальной техники: КамАЗ, ГАЗ, ПАЗ, ЛиАЗ и др.

«Камоцци-пневматик-Симферополь»

тел.: (0652) 56–19–00, 51–57–00

e-mail: info@camozzi.ua

www.camozzi.ua

Maxxis: максимум надежности, максимум выносливости, максимум пробега



Одной из главных эксплуатационных характеристик любой шины считается ее ходимость. Поэтому любой перевозчик, который знает цену своим деньгам, покупает те шины, которые обеспечивают ему низкую стоимость километра пробега. Например, шины Maxxis.

Суверенностью можно сказать, что у компании «Транс Оболонь» рачительные хозяева. Еще бы – ведь здесь выбрали надежного поставщика качественной продукции – ТД «Веста-Маркет». Грузовыми шинами Maxxis стали комплектоваться грузовики компании «Транс Оболонь» и результаты не заставили себя долго ждать.

В целом, можно констатировать, что высокое качество грузовых шин Maxxis получило еще одно подтверждение, когда покрышки UR-279 на автомобиле Iveco Eurotech преодолели гроссмейстерский рубеж в 200 000 км. И это еще не предел, ведь шины до сих пор эксплуатируются! Естественно, при безопасной глубине рисунка протектора.

Вот что говорит водитель данного автомобиля **Анатолий Самойленко** (компания «Транс Оболонь»): «Шины Maxxis UR279 установлены на рулевой оси моего тягача и успешно отъездили уже более 200 000 километров. При этом глубина рисунка протектора на сегодняшний день составляет 12 мм, так что для них

это не предел. Кстати, одновременно с этими шинами на заднюю ось тягача была установлена «наварка», так вот на них глубина протектора составляет всего 2 мм. Шина немного жестковата, но за счет этого, я думаю она и имеет большой ресурс «ходимости», что меня вполне устраивает».

Как отметил заместитель начальника департамента продаж ТД «Веста-Маркет» **Александр Косогов**: «Покрышки UR-279 специально разрабатывались для магистральных перевозок и особенно подходят для установки на управляемом мосту тягачей. Среди преимуществ этих покрышек стоит отметить стиль канавок, который предотвращает неравномерный износ покрышки, увеличивает ее пробег и срок эксплуатации. Четыре прямые прорези в протекторе обеспечивают лучший отвод воды, эффективное сцепление с дорогой при торможении, надежную и стабильную управляемость автомобилем. А пять окружных ребер способствуют комфортному бесшумному движению и реализации исключительных эксплуатационных характеристик. Отметим, что специальный состав смеси (который содержит 65% каучука), позволяет уменьшать количество генерируемого тепла, а усиленная конструкция каркаса продлевает срок службы шины и улучшает способность протектора к восстановлению. Усиленная боковина позволяет шине выдерживать сильные перегрузки. Все эти качества позволяют грузовым шинам Maxxis достигать эксплуатационных характеристик уровня премиум шин, но по умеренной цене».



Анатолий Самойленко, водитель, компания «Транс Оболонь»



Александр Косогов, заместитель начальника департамента продаж ТД «Веста-Маркет»

ТД «Веста-Маркет»

г. Киев, ул. Богатырская, 11
тел.: (044) 507-07-94, (044) 332-30-29, (067) 635-41-79
тел./факс: (044) 414-69-16; e-mail: westa_kiev@i.ua
г. Днепропетровск, ул. Далекая, 2
тел.: (056) 374-90-93, (056) 780-50-42
тел./факс: (056) 374-90-95
e-mail: westamarket@gmail.com; www.westa.ua

Грузовой ассор



Характеристики и преимущества	UR275	UR279	UR 288
Повышенная устойчивость к проколам	+	+	+
Проходимость по бездорожью			
Увеличенный срок эксплуатации	+	+	+
Управляемость на любых дорожных покрытиях			
Возможность эксплуатации при региональных перевозках		+	+
Возможность восстановления	+	+	+
Увеличенные индексы нагрузки	+		
Низкое сопротивление качению	+	+	+
Усиленная плечевая зона		+	+
Для рулевой оси	+	+	+
Для прицепной оси	+		+
Для ведущей оси			
Универсальная установка на всех мостах			
Типоразмеры	7,5R16, 235/75R17.5, 215/75R17.5, 245/70R19.5	275/80R22.5, 295/80R22.5, 315/80R22.5	9R20, 10R20, 275/385/65R22.5, 290/315/80R22.5

Описание

Эти шины свободного качения (FRT) имеют улучшенный состав смеси протектора успешно противостоит износу и истиранию покрышки, минимизирует возникновение тепла. Кроме этого, дизайн реберного рисунка обеспечивает плавное и бесшумное движение. Преимущества данной шины – это хорошее движение и стабильная управляемость, отличная маневренность и низкое сопротивление качению. Отметим, что чрезвычайно прочный каркас помогает избежать появления проколов и истирания.

Покрышки UR – 279 были разработаны для движения по шоссе. Особенно подходят для установки на управляемом мосту автобусов или трейлеров дальнего следования. Среди преимуществ этих покрышек стоит отметить новый стиль канавок, который предотвращает неравномерный износ покрышки, увеличивает ее пробег и срок эксплуатации. Четыре прямые прорези в протекторе обеспечивают лучший отвод воды, эффективное сцепление с дорогой при торможении, надежную и стабильную управляемость автомобилем. А пять окружных ребер способствуют комфортному бесшумному движению и реализации исключительных эксплуатационных характеристик. Отметим, что специальный состав смеси позволяет уменьшать количество генерируемого тепла, а усиленная конструкция каркаса продлевает срок службы шины и улучшает способность протектора к восстановлению.

Шина с агрессивным пятном зацепления протектора имеет возможность монтажа на магистралях, так и по дорогам в городах. Главное преимущество этой шины – ее протектор. Пятно зацепления с четкими канавками и широким жестким плечом обеспечивает стабильность управления при движении как по магистралям, так и по дорогам в городах. Главное преимущество этой шины – ее протектор. Пятно зацепления с четкими канавками и широким жестким плечом обеспечивает стабильность управления при движении как по магистралям, так и по дорогам в городах.

ВЕСТА•МАРКЕТ

ТОРГОВЫЙ ДОМ

г. Киев, ул. Богатырская, 11
тел.: (044) 507-07-94, 332-30-29
тел./факс: (044) 414-69-16
e-mail: westa_kiev@i.ua
г. Днепропетровск, ул. Далекая, 2
тел.: (056) 374-90-93, 780-50-42
тел./факс: (056) 374-90-95
e-mail: westamarket@gmail.com
www.westa.ua

ТИМЕНТ



	UM816	UM938	UM958
	+	+	+
		+	+
	+	+	+
	+	+	+
	+		
	+	+	+
		+	+
	+		
	+	+	+
	+		
		+	+
20R22.5, 30R22.5, 5	215/75R17.5, 235/75R17.5, 245/70R19.5, 295/80R22.5, 315/80R22.5	10R20	315/80R22.5

иреберным ди-
ора, специаль-
ы и усовер-
ой смесью
ажа на всех
для использо-
по скоростным
рогам в пре-

той покрыш-
еберный про-
ырма канав-
плечо обеспе-
к службы кар-
е показатели
нии на боль-
ивает большой
способность

Чрезвычайно широкий блок, грунтоза-
цепы и экстра-глубина дизайна протек-
торного рисунка – характерные черты
этой покрышки. Специальный вид пле-
ча обеспечивает длительный срок экс-
плуатации и отличную силу сцепле-
ния. Шина дает возможность использо-
вания на высокоскоростных шоссе
и дорогах в пределах города.
Среди преимуществ – долгий период
службы благодаря плоскому широкому
протектору и специальному составу
смеси резины. Специальная конструк-
ция обода предотвращает появление
порезов, сколов, защищает от поломок
вследствие ударов, таким образом
продлевая долговечность каркаса. Глу-
бокие канавки в протекторе обеспечи-
вают превосходное сцепление с мок-
рым и грязным дорожным покрытием.
Отличный протекторный рисунок обес-
печивает равномерность износа про-
тектора, а надежная и прочная кон-
струкция гарантирует отличную способ-
ность протектора к восстановлению.

Изогнутые во многих местах ребра ри-
сунка и усовершенствованный состав
протекторной смеси вместе со специ-
ально разработанным видом плеча га-
рантируют универсальную установку на
всех мостах для движения по бездо-
рожью и дорогах с хорошим покрытием
Шина отличается хорошим приводом
и стабильностью управления, отличной
грузоподъемностью.
А новая, специально разработанная
многокомпонентная резина, обеспечи-
вает хорошее поведение и эффектив-
ное сцепление при торможении.

Узнать эту покрышку можно по широ-
кому четырехреберному рисунку про-
тектора с глубокими желобками. Усо-
вершенствованный состав протектор-
ной смеси и специальный вид плеча
дают возможность монтировки на всех
мостах автомобиля для езды по ско-
ростным магистралям и дорогам в пре-
делах города.
Отметим, что эта шина дает увели-
ченный пробег благодаря прочному из-
носоустойчивому плечу. Специальный
дизайн протекторного рисунка обеспе-
чивает эффективное сцепление с мок-
рым и грязным дорожным покрытием,
а отличный отвод тепла позволяет ис-
пользовать покрышку для высокоско-
ростной езды на длинные расстояния.
Первоклассный рисунок гарантирует
равномерный износ протектора,
а прочная конструкция гарантирует от-
личную способность протектора к вос-
становлению.

Целесообразно ли восстанавливать масло?



Кризис снова научил нас с вами экономить и задумываться над тем, что и куда мы расходует. Поэтому неудивительно, что в период экономии сырья и материалов, вторичного использования ресурсов, восстановления выработавших ресурс механизмов и материалов, остро стал вопрос восстановления масла. Так что же это такое – ненужные проблемы или золотая жила?

Ежегодно в мире растет добыча сырой нефти. Например, флагман мировой нефтегазовой промышленности компания Exxon Mobil, владеющая 38 нефтеперерабатывающими заводами в 21 стране мира, ежедневно перерабатывает 6,3 млн. баррелей сырой нефти. А все мы знаем, что нефть это главное сырье для производства моторных масел. Какие данные доступны о масле? Известно, что потребление моторных масел в мире составляет примерно 60 млн. т в условном топливе. А что происходит после эксплуатации масла? Статистика не врет и она говорит о том, что только 25% всего вышеуказанного количества использовано повторно, либо переработано, либо сожжено.

Интересно сравнить данные по странам. Например, в России все печально: за год на территории РФ собирается около 1,7 млн. т различных отработанных масел (ОМ), из которых переработке подвергается до 0,25 млн. т, или 15%, что составляет 3,3% от общего объема потребления.

А вот, например, в Германии, занимающей первое место в Европе по очистке ОМ, производится сбор и использование около 55% всего объема потребленных

свежих масел. Немецкое законодательство в области защиты экологии обязывает производителей масла, чьи производства находятся на территории Германии, добавлять в производимые масла не менее 10% так называемого refining base oil – восстановленного масла.

Для стимуляции процесса переработки, в некоторых европейских странах существует порядок, когда при сдаче отработанного масла сдающий получает свежее масло со скидкой. Кстати, о том, что этот процесс эффективен говорит и тот факт, что из примерно 100 т нефти получают только 10 т моторного масла, а при переработке 100 т ОМ можно получить более 80 т уже готового к употреблению продукта.

Что делать после замены?

Что происходит в системе смазки? В масле, в процессе эксплуатации, накапливаются продукты окисления – асфальтосмолистые соединения, нагар, лаковые отложения и др. Для борьбы с этими явлениями в масло вносят моюще-диспергирующие присадки, которые удерживают продукты окисления в коллоидном (взвешенном) состоянии. Но ничто не вечно под луною и масло начинает быстро терять свои эксплуатационные характеристики, как только присадки вырабатывают свой ресурс. Как только это происходит, продукты окисления начинают выпадать в осадок, вызывая усиленный износ двигателя, и масло нужно срочно менять.

И вот тут начинаются вопросы – куда девать масло? Отметим, что моторное ОМ относится к категории опасных отходов, так как является источником загрязнения окружающей среды – его нельзя сливать в мусорные баки, канализацию или на землю. Помните, что отработанные масла не растворимы, химически устойчивы и могут содержать токсические химические соединения и тяжелые металлы. В естественных условиях масло разлагается в течение очень длительного времени. Если вам нужен пример его разрушительных способностей, то представьте, что всего 1 л моторного масла может превратиться в 1 000 000 л питьевой воды в техническую.

Для любого владельца коммерческого транспорта, неважно один это автомобиль или целый автопарк, вопрос утилизации ОМ – один из самых злободневных. Все потому, что организация и содержание пунктов сбора ОМ, хранение, транспортировка, переработка – все это требует финансовых затрат. А в реальности незначительную часть ОМ сжигают, а большую часть сливают либо на почву, либо в водоемы и канализацию.

И это при том, что собранное ОМ, без внесения в него дополнительных загрязнений в виде почвенной и воздушной пыли, воды, топлива, моющих жидкостей и жидкостей не нефтяного происхождения, можно использовать после очистки и восстановления в среднефорсированных двигателях внутреннего сгорания при умеренных нагрузках, в гидравлических системах машин, в корб-

ках передач и трансмиссиях тракторов и автомобилей при умеренных нагрузках, в ходовой части гусеничных тракторов, а также при консервации техники. В условиях современных технологий 1 л такого продукта можно получить из нескольких литров отработки. А если бы это была сырая нефть, то пришлось бы потратить 42 литра!

Кроме этого, отработанные масла являются высококалорийным топливом, и являются огромным теплоэнергетическим ресурсом. Например, у них калорийность выше, чем у угля и мазутных сортов топлива. Потенциал использования тепловой энергии ОМ сопоставим по величине со всеми потерями в тепловых сетях коммунальных систем теплоснабжения всей страны. Однако использовать потенциал полностью не удается. На заводах «отработку» обезличенно сливают в общую емкость, что недопустимо в условиях предприятий, эксплуатирующих автотехнику. Сбор ОМ из узлов и агрегатов машин должен производиться отдельно, по группам и маркам. В противном случае снижается эффективность горения. Еще хуже, если в такую масляную смесь попадет вода, отходы производства и даже взрывоопасные вещества.

Не выполняется контроль поступающего для централизованного отжига масла. Но самое плохое то, что ОМ сжигают, как правило, в физически и морально устаревших по техническим и экологическим показателям печах, не оборудованных спецавтоматикой горения. При сжигании ОМ используется подмешивание топливных отходов в состав мазута или дизтоплива, что приводит к нарушению норм предельно допустимой концентрации. Тепло сожженного масла не всегда используется рационально и уходит на сброс, что противоречит принципам энергосбережения.

Наиболее экономичным подходом, по всей видимости, является применение автономного оборудования отжига самим эксплуатирующим предприятием, рассчитывающим на собственный ресурс и свои потребности.

Что же делают, чтобы «восстановить» масло? В этом процессе происходит удаление из него коллоидных веществ, кислот, битумных отложений, механических частиц и химического осадка, удаление газов, водного конденсата, придание восстановленному продукту цвета и запаха оригинала.

Процесс переработки

В результате регенерации на выходе получают две фракции базовых масел, из которых путем компаундирования и введения присадок получают товарные масла. Это могут быть как регенерированные моторные, так и гидравлические масла, а также СОЖ и пластичные смазки, или добавки при производстве асфальта.

В начале процесса восстановления механическим путем удаляют свободную воду и твердые частицы. После этого процесс переходит в теплофизическую фазу – происходит выпаривание и вакуумная перегонка. Третья фаза – физико-химическая обработка, потому что при фильтрации ОМ наблюдается весьма незначительный эффект очистки за счет присутствия многофункциональных присадок, в составе которых есть моющий компонент. Окисные соединения, которые под действием присадок находятся в коллоидном мелкодисперсном состоянии, необходимо с помощью коагулянтов несколько увеличить в объеме, тогда масло становится фильтруемым. Исследования доказали, что оптимальное коагулирование осуществляется в случае применения моноэтаноламина.



Следующий этап – микрофильтрация регенерируемого масла, когда его пропускают через мембраны, различающиеся как производительностью, так и термической устойчивостью. Все это происходит поскольку традиционным способом увеличения удельной производительности мембран является снижение вязкости жидкости за счет повышения температуры.

В результате регенерации должны появиться масла с характеристиками, превосходящими первоначальные свойства продукта, поступившего на восстановление. Такого результата можно достичь, если кроме вышеперечисленных этапов обработки ОМ применять еще и химические способы регенерации, связанные с использованием сложного оборудования и большими затратами. Реально же очищенные ОМ обладают достаточным запасом эксплуатационных свойств, обеспечивающих применение в менее нагруженных узлах и агрегатах машин.

Виктор Ковальчук



Профессиональные смазочные материалы



Говорят, что мотор – это сердце автомобиля, поэтому жизненно важно, чтобы двигатель работал стабильно и надежно. И ни в коем случае не подвел водителя во время ответственной поездки, особенно когда очень критичны сроки доставки грузов. А ресурс и надежность работы мотора во многом определяется качеством используемого моторного масла.

Не стоит пытаться построить экономию на использовании более дешевого масла, стартовая «экономия» на моторном масле может привести к несоизмеримо большим затратам по факту. Но можно сделать так, чтобы затраты на моторные масла были оптимальными и эффективными.

Компания «Донбасс-Ойл» делает доступным нашему потребителю весь спектр продуктов «Шелл», а это, прежде всего, качественный

продукт европейского уровня. Мы тесно сотрудничаем с заказчиками, чтобы выработать решения, которые позволят адаптироваться к постоянно изменяющимся требованиям к техническому обслуживанию и смазыванию двигателя. На протяжении многих лет Компания «Шелл» сотрудничает с ведущими мировыми производителями техники, которые дают уникальную информацию о перспективных технологиях, которые появятся в бли-

жайшем будущем. Соответственно, был разработан подход, который позволяет легко приспосабливаться к потребностям вашего бизнеса и достичь успешных результатов по трем направлениям:

- Продукция, которая защищает и обеспечивает расширение интервалов технического обслуживания.

- Инновационные решения по техническому обслуживанию, которые позволяют повысить эффективность.

- Бизнес-услуги, которые помогут вам оптимизировать ваш бизнес.

Основная задача, чтобы масло защищало двигатель в любых условиях эксплуатации. Неважно, работаете ли вы в жаркую или холодную погоду, на крутых склонах или в условиях повышенной запыленности и загрязненности.

Активная защита Shell Rimula для тяжелонагруженных дизельных двигателей увеличивает срок его службы за счет:

1. Контроля над окислением – защита от коррозии, вызываемой кислотами.

2. Контроля над образованием отложений – сохраняет двигатель чистым.

3. Контроля над изнашиванием – позволяет избежать контакта движущихся металлических поверхностей двигателя.

Благодаря активной защите физические и химические свойства наших масел постоянно адаптируются к условиям эксплуатации, чтобы обеспечить защиту вашего двигателя.

Продукт Shell Rimula

Дизельные масла Shell Rimula – новое поколение продуктов, разработанных в корпорации «Шелл» для тяжелой дизельной техники, имеют допуски всех ведущих производителей коммерческого транспорта. Сохраняют свои превосходные свойства даже при использовании низкокачественного топлива.

По сроку эксплуатации и техническому состоянию автомобиля условно делятся на группы, и в зависимости от данных параметров, подбирается оптимальный вариант масла. Если у Вас новые грузовики, находящиеся на гарантии, то рекомендации специалистов компании «Донбасс-Ойл» полностью совпадают с требованиями производителя и авторизованной сервисной станции, а грузовики этой категории относятся к первой группе. Ко второй группе относятся грузовики со сроком эксплуатации от 1 года до 5 лет. К третьей группе – от 5 до 10 лет. В четвертую группу входят все грузовики со сроком эксплуатации свыше 10 лет.

Второй группе грузовиков (срок эксплуатации от 1 до 5 лет) для поддержания ресурса двигателя экономически обосновано использовать качественное синтетическое масло. Для этого подойдет экономичное, с высокими защитными свойствами масло нового поколения Shell Rimula R6 LME. Оно одобрено ведущими компаниями Daimler (производитель Mercedes-Benz), MAN и рекомендовано для дизельных двигателей тяжелой техники с увеличенными интервалами замены масла (интервал может достигать до 160 тыс. км). Не замерзает при температурах до – 42 °С, что в последнее время стало актуально и в нашем регионе.

Если грузовик работает больше 5 лет (3-я группа), приходится чаще доливать масло. Анализ показывает наличие в масле продуктов износа трущихся деталей. При хорошо сохранившемся двигателе их совсем мало. Для таких двигателей при оптимальном соотношении цены и качества идеально подойдет минеральное масло Shell Rimula R4 L.

Дизельное масло Shell Rimula одобрено к применению крупнейшими автомобилестроительными компаниями – Volvo, Cummins, MAN, Detroit-Diesel, Mack, Mercedes-Benz. По сравнению с другими маслами (классы ACEA E7/API CH-4, CI-4), оно показывает гораздо большую защиту от износа, уменьшает количество отложений и сажи, проявляет улучшенную стойкость к окислению, обеспечивает работу при низких температурах.

Грузовики, проработавшие 10 лет (4-я группа), нужно оценивать по их состоянию. Если грузовик еще в хо-



рошем состоянии, целесообразно использовать масла Shell Rimula R4 L, рекомендованные для 3-ей группы. Если же его состояние таково, что в двигатель приходится постоянно доливать масло, ясно, что он уже доживает свой век, и дорогие масла использовать нецелесообразно, специалисты компании «Донбасс-Ойл» подберут более экономный вариант.

Экономия может быть оправданной и перспективной. Благодаря моторному маслу Shell Rimula специально разработанного для коммерческого транспорта, Вам не придется переплачивать за ненужные свойства и качества, при этом обеспечив максимальную защиту и работоспособность Вашей техники.

Компания «Донбасс-Ойл» работает на рынке смазочных материалов с 1997 года и является официальным дистрибьютором компании «Шелл». Компания имеет большой склад смазочных материалов, поэтому всегда в наличии есть нужные масла и поставка заказчику происходит в кратчайшие сроки, что позволит Вам сократить собственные расходы на хранение и логистику. Специалисты компании «Донбасс-Ойл» всегда готовы оказать помощь в подборе оптимального варианта моторного масла. А для постоянных клиентов предоставляется гибкая и лояльная политика сотрудничества.

«Донбасс-Ойл» – надежный партнер, в котором Вы можете быть уверены.

Более подробную информацию о конкретных продуктах «Шелл», рекомендованных для вашего бизнеса, можно получить у технических специалистов компании «Донбасс Ойл».

«Донбасс Ойл»

г. Донецк, ул. Баумана, 12, тел./факс: (062) 310-33-22
www.oil.dn.ua



Shell Rimula АКТИВНАЯ ЗАЩИТА



Обновление — залог успеха!



Мы уже неоднократно писали о компании «Турбобосс», ее специалистах, достижениях, успехах и многом другом. Писали мы и о наиболее современном, используемом в Украине, оборудовании, с помощью которого специалисты компании могут работать даже с самыми новыми турбинами. Пришло время поговорить о нем снова.

Знаете, как часто бывает в Украине? Купили самое современное оборудование и на этом все закончилось — оно, конечно же, эффективно работает первые год-два-три, но со временем все больше устаревает, а средств на его обновление выделять уже не очень-то и хочется. Но не так думают и делают в «Турбобоссе». Компания на две недели добровольно отправила производителю в Италию свой современный (2009 года выпуска!) стенд по настройке клапана управления геометрией потока выхлопных газов только ради того, чтобы ему произвели соответствующий апгрейд. Зачем? Потому что здесь не привыкли говорить «нет» клиенту, только потому, что у него слишком новый для наших реалий автомобиль. И теперь «прокачанный» стенд с обновленной базой данных, которая постоянно пополняется информацией от производителя, снова доступен и поможет вы-

полнить настройку даже самых современных турбин, информация о которых появилась уже в 2011 году!

Что это такое и с чем его едят?

Хотим обратить ваше внимание на то, что после точной инструментальной работы и балансировки ротора турбокомпрессора его необходимо проверить на динамическом стенде, имитирующем работу двигателя и настроить клапан управления геометрией потока выхлопных газов (или просто клапан управления турбины), без которого вся предыдущая работа просто теряет смысл. Немного технических подробностей — клапан управления турбиной находится на ее «горячей» улитке. Существует 3 типа клапанов.

Первый — клапан нагнетания. При нагнетании воздуха турбокомпрессором может возникнуть ситуация, когда давление наддува превысит допустимое. Это означает, что количество нагнетаемого воздуха а также количество кислорода в камере сгорания будет завышено. Вы получите хороший прирост мощности, но ненадолго. Из-за повышенного содержания кислорода в цилиндрах двигателя повышается и температура сгорания топлива, а это способствует как повышенной детонации, так и повышенной температуре в камере сгорания — двигатель в таком режиме проработает максимум семь дней, после чего надо будет выполнить его полный капитальный ремонт. Если клапан по наддуву настроить неправильно, то могут возникнуть 2 ситуации — когда турбина «недокачивает» или «перекачивает» воздух. В первом случае у двигателя будет перерасход топлива, во втором — вас ждет полный капремонт двигателя.

Второй — вакуумный клапан управления геометрией горячей улитки. Все двигатели с системой впрыска Common Rail (CRDi) оснащены таким клапаном. Сегодня это основная проблема рынка ремонта турбокомпрессоров в Украине, так как никто не в состоянии настроить этот клапан. Задумайтесь: вам выдают не турбокомпрессор после ремонта, а простое механическое изделие без настройки. Отсюда у клиентов и возникает такое недоверие к услугам турбо-сервисов.

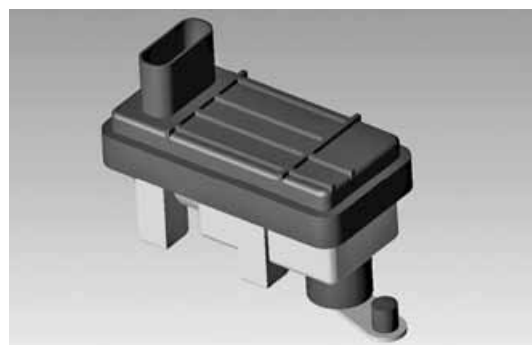
Ну, и третий вариант — клапан с электронным управлением (сервоприводом). Данный тип клапанов устанавливается на турбокомпрессорах элитных моделей автомобилей (Mercedes, BMW, Range Rover, Audi и т.д.). Такой тип клапана — просто «черный ящик» для всех сервисов Украины, и он также требует настройки.



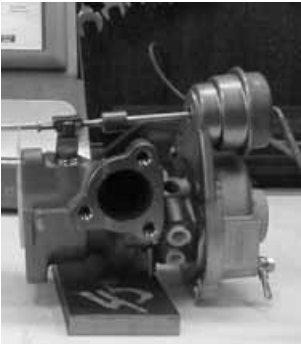
Клапан нагнетания (используется на большинстве «старых» турбин).



Комбинированный клапан управления вакуумно-электронной системы.



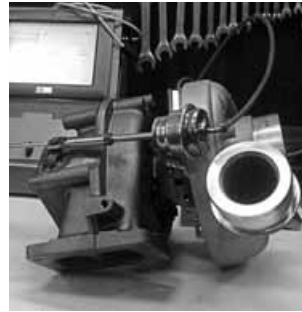
Клапан с электронным управлением или сервоприводом (устанавливается на турбокомпрессорах элитных моделей автомобилей — Mercedes, BMW, Range Rover, Audi и т.д.).



На стенде подключена турбина KKK K03 с клапаном нагнетания (используется, в том числе, на Volkswagen T5).



На стенде подключена турбина Garrett GT25 с вакуумным клапаном (используется на некоторых автомобилях BMW).



На стенде подключена турбина KKK K31 с клапаном нагнетания (используется на грузовых автомобилях MAN и DAF).



На стенде подключена турбина KKK BV50 с клапаном с электронным управлением (ЭБУ Siemens VDO) (используется на автомобилях Volkswagen T5).

Какие бывают проблемы?

Какие основные проблемы возникают с этой деталью? В основном, конечно же, все происходит от некачественного топлива и неподходящего масла. Закоксовывание, которое приводит к нарушению состава топливо-воздушной смеси, приводит к неполному сгоранию бензина (или дизтоплива), что становится причиной закоксовывания, оплавления и разрушения лопаток клапана управления. Вместе с тем его работа очень важна, ведь правильно рассчитанная смесь сгорания позволяет добиться максимального КПД работы двигателя и снизить вредные выбросы. Поэтому правильная регулировка клапана после ремонта турбины – просто-таки жизненно-важная необходимость.

Как его настраивать?

Что может предложить своим клиентам компания «ТУРБО-БОСС»? Новейшее оборудование 2009 года выпуска, с обновлениями от 2011 года, единственное в своем роде в Украине, позволяет нашим специалистам настраивать клапаны управления турбиной любых, даже самых современных автомобилей. Наши специалисты прошли стажировку непосредственно у разработчиков данного оборудования. Хочется остановиться на возможностях стенда более подробно.

1. Стенд используется для проверки, настройки и калибровки «турбин» как в режиме «под давлением», так и в вакуумном режиме, независимо от системы управления (электронная или механическая).

2. Стенд позволяет обслуживать не только уже существующие «турбины», но также имеет возможность обновления баз данных.

3. Производить контроль электронных приводов и электронным способом управлять приводом: Позволяет проверить, если привод работает или если это поставлено под угрозу.

4. Внутренняя пневматическая система также позволяет проверить работу турбокомпрессора в двух режимах: нагнетания или вакуума.

5. Сменный интерфейс с внутренней батареей, которая разрешает испытание электронных приводов нового поколения непосредственно на автомобиле.

6. Стенд оснащен электронным датчиком перемещения с универсальной магнитной поддержкой, который позволяет настроить клапан управления турбиной с точностью до 0,01 мм.

7. Максимальное давление, достигаемое на стенде: 2,8 бар.

8. Максимальный вакуум, достигаемый стендом – 0,8 бар.

9. Сенсорный экран (диагональ – 8,4 дюйма) отображает непосредственную работу клапана управления и позволяет точно и вовремя управлять режимами его настройки.



г. Киев, пр-т А.Вернадского, 36-а

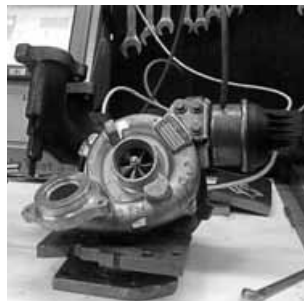
тел./факс: (044) 422-95-01, 02

тел.: (067) 760-16-55 (050) 987-78-01

e-mail: viktor_bondar@online.ua; www.turboboss.ua



На стенде подключена турбина Garrett GT20 52V с клапаном с электронным управлением (ЭБУ Hella-Garrett) (используется, в том числе, на новых автомобилях Ford Connect 1.8l).



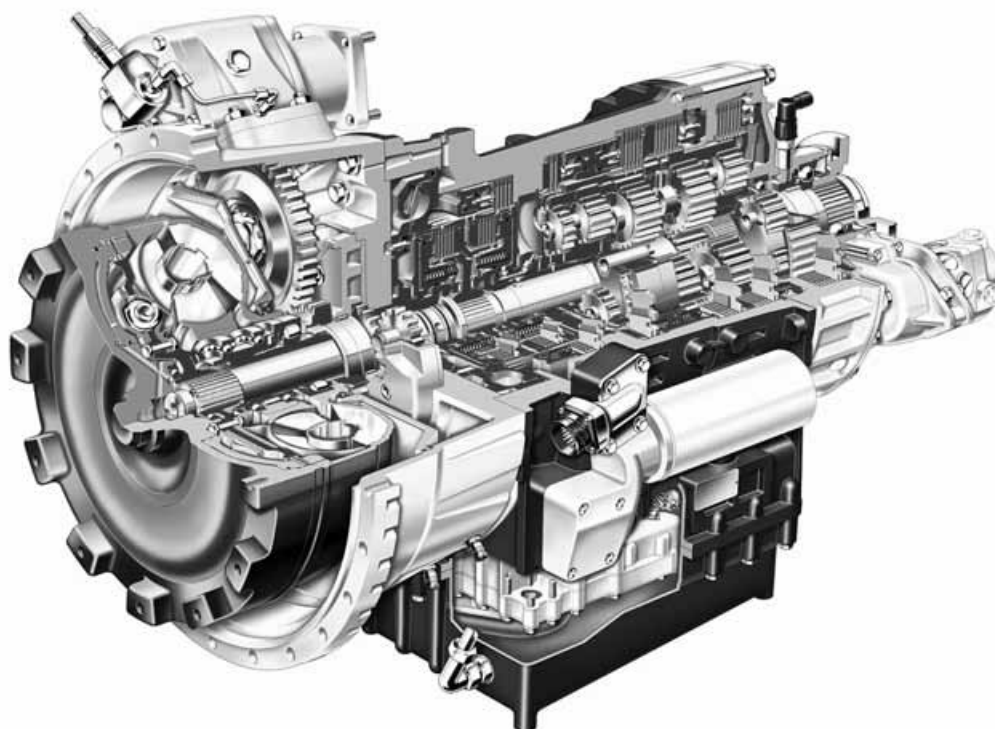
На стенде подключена турбина KKK BV43B с комбинированным «вакуумно-электронным» клапаном управления (используется на автомобилях Volkswagen Passat B6).



Клапан с электронным управлением в разрезе.



Теперь в базе данных стенда есть даже те турбины, которые были выпущены в начале 2011 года!



Что нового в трансмиссии?

За последние несколько лет в сегменте компонентов трансмиссии появилось много нового. Предлагаем вашему вниманию обзор некоторых из них, наиболее интересных.

Тормоза-замедлители

Широко используемый на дорогах Японии принцип торможения грузовика с помощью магнитных сил, пока что не получил такого развития в Европе. И в том числе для его популяризации, компания Voith Turbo Inc. создала совместное предприятие VTST (Voith Turbo SMI Technologies) с японской компанией-производителем ретардеров SMI (Sumitomo Metal Industries) с целью создания VTST -вспомогательного тормозного устройства революционно новой конструкции Magnetarder для грузовых автомобилей массой от 7,5 до 16 т. Отметим, что в Японии работает уже почти 120 тыс. компактных ретардеров на постоянных магнитах, масса которых всего 43 кг. Сегодня Magnetarder входит в стандартную комплектацию почти всех междугородных автобусов и почти 40% грузовиков в Японии.

Этот агрегат работает на вихревых токах, не потребляя внешней энергии. Его статор состоит из нескольких очень сильных постоянных магнитов, противоположные полюса которых обращены друг к другу. Работает он следующим образом – в то время когда агрегат выключен, магниты сближены и магнитная

энергия сосредоточена в полюсах, а после включения магниты раздвигаются с помощью пневмопривода, между полюсами создается магнитное поле, в которое попадает якорь агрегата. В итоге, в системе возникают мощные вихревые токи, которые тормозят вращение якоря.

Кстати, Magnetarder стал «долгожданным решением» проблем автомобилей, работающих на сжатом природном газе (CNG), вследствие того, что он при работе создает совсем небольшое количество тепла. Агрегат легко комплектуется и монтируется на автомобиле, для его размещения не надо укорачивать карданный вал, и вдобавок он совершенно не нуждается в обслуживании. Magnetarder защищает трансмиссию от перегрузок и продляет ресурс рабочих тормозов. Испытания показали, что на 12-тонном грузовике, идущем по типичному маршруту, благодаря применению Magnetarder использование рабочих тормозов сокращается на 64%.

Не отстает и широко известный немецкий концерн ZF, который разработал вспомогательный тормоз нового поколения ZF Intarder, мощность которого увеличена на 25%, а масса (всего 65 кг) и шум уменьшены по сравнению с предыдущей моделью. Своими инновациями концерн пытается облегчить жизнь водителю – теперь он может выбирать любую из пяти степеней мощности торможения. Весь процесс управления совмещается с системой управления тормозной системой автомобиля, в том числе с функцией круиз-контроля. Немцы рекомендуют применять агрегат на любых коммерческих автомобилях и автобусах, на автокранах и другой спецтехнике. Кроме базовой, существует еще несколько версий Intarder.

Power увеличенной мощности способна развивать тормозное усилие до 4000 Н.м, а версия Eco развивает тормозной момент 3300 Н.м.

Специалисты MAN Nutzfahrzeuge Gruppe несколько лет назад разработали оригинальный тормоз-замедлитель, рабочим телом которого является не традиционное масло, а жидкость из системы охлаждения двигателя: MAN-Pritarder. Pritarder установлен в передней части картера двигателя и приводится непосредственно коленчатым валом. Тепловая энергия, образующаяся в процессе работы Pritarder, рассеивается в атмосфере через радиатор системы охлаждения двигателя. Тормозная мощность ступенчато регулируется количеством охлаждающей жидкости, подаваемой в Pritarder. По словам специалистов MAN, тормоз-замедлитель Pritarder имеет ряд преимуществ по сравнению с ретардерами традиционной конструкции, особенно в случае применения на магистральных грузовиках, где возможности организовать эффективное охлаждение через радиатор системы охлаждения выше, чем у дорожно-строительных машин с их низкими скоростями движения при высоких нагрузках. Pritarder развивает большую тормозную мощность на низких и средних оборотах двигателя, его масса на 40...50 кг меньше по сравнению с интардерами ZF, и он компактнее прочих. Максимальная тормозная мощность, достигаемая комбинацией MAN-Pritarder с электронно-регулируемым моторным тормозом EVB-EC, составляет 600 кВт.

Программы переключения

Первые автоматические коробки передач (АКП) переключались по единственной программе, не учитывающей изменения дорожных условий и нагрузки автомобиля. Это не лучшим образом сказывалось на топливной экономичности. Чтобы исправить положение, АКП стали снабжать несколькими программами (или режимами) переключения, которые выбирает водитель или электронная система управления. В АКП современных автобусов закладывается до шести программ переключения, но не всегда возможно и удобно переключаться с одной программы на другую. Зачастую программа выставляется один раз, перед выездом автобуса на маршрут, и даже если режим повышенной мощности требуется всего в одном

месте, например, при преодолении подъема, автобус будет ходить на этом режиме всю смену. Это, конечно, ведет к перерасходу топлива.

Специалисты компании Voith пошли дальше. Они отказались от нескольких режимов переключения передач, что было неточно и неудобно, и создали единую, более совершенную программу SensoTop, которая учитывает величину груза транспортного средства и выбирает оптимальные моменты переключения в зависимости от рельефа местности: на подъемах точно подбирает мощность, необходимую для движения в режиме, заданном водителем, на спусках – минимальную технически возможную мощность. В предыдущих программах нагрузки, возникающие вследствие особенностей рельефа местности, учитывались весьма приблизительно и, следовательно, так же приблизительно выбирались моменты переключения ступеней. В SensoTop выбор осуществляется по заложенному в программе алгоритму, связанному с интенсивностью разгона автомобиля, и по сигналам простого, не требующего калибровки и техобслуживания «датчика наклона»: от него электронный блок управления АКП получает информацию – идет ли автомобиль на подъем, на спуск или по ровной дороге. На основе этих данных ЭБУ осуществляет бесступенчатый выбор скоростей, при которых происходит переключение передач, обеспечивается полное соответствие между режимом переключения и динамикой движения автомобиля, зависящей от топографии местности. Эта программа открывает возможности, которые раньше не могли быть реализованы: например, высокая плавность движения при переключениях. Специалисты компании оценивают потенциальные возможности этой программы по дополнительному уменьшению расхода топлива транспортного средства до 7%.

Специалисты ZF предлагают свое решение проблемы переключения передач в АКП: они разработали интеллектуальную программу управления ТороДун, учитывающую нагрузки, возникающие от рельефа дороги, по которой идет автобус, автоматически выбирающую и плавно меняющую режимы переключения передач. Эксплуатационные испытания у клиентов на городских и пригородных автобусах в пяти европейских городах показали, что благодаря ТороДун удастся экономить в среднем 5% топлива.



Магнитный вспомогательный тормоз Magnetarder



Новый Intarder от ZF



Оригинальный агрегат VIAB, разработанный Voith

В отличие от систем, работающих с GPS или с датчиками (как Voith), для ToroDyn не требуется дополнительных компонентов. Она способна работать даже в местности, где не работает GPS. ToroDyn включается в работу сразу, как только автобус начинает двигаться, без периода «изучения». Компании EvoBus и Solaris уже используют систему ToroDyn на своих автобусах.

Основные тенденции нынешних агрегатов – это повышение эффективности перевозок, снижение расхода топлива и тем самым выбросов CO₂, в том числе за счет применения альтернативных систем привода. Однако уже сегодня обычная трансмиссия, оснащенная коробкой передач ZF Ecomat и программой переключения ToroDyn, может эффективнее снизить расход топлива, чем иные гибридные системы. И это при стоимости на несколько десятков тысяч евро ниже.

Обычные гибридные приводы нередко создают на базе устаревших технических разработок. В то же время автоматические коробки передач – такие, как Ecomat, позволяют оптимизировать расход топлива с помощью программы переключения. А если к ним добавить гибридные приводы, то можно ожидать дополнительной экономии топлива. Автобусы, оснащенные КП Ecomat-ToroDyn, как показали недавние испытания на одном из предприятий городского транспорта, экономят в отличие от обычных АКП до 18% топлива. Даже по сравнению с автобусами, оснащенными современным гибридным приводом, автобусы с системой Ecomat-ToroDyn расходуют на 7% меньше топлива.

VIAB

Оригинальный агрегат создан компанией Voith. VIAB совмещает функции гидромукфы (передача мощности при начале движения) и тормоза-замедлителя (также предусмотрена функция блокировки гидромукфы). VIAB устанавливается между двигателем и КП, он способен передавать высокий крутящий момент, свыше 3000 Н.м, при низкой частоте вращения двигателя. Агрегат подходит для работы с двигателями в диапазоне мощностей 400...600 л.с. Благодаря VIAB автомо-

биль может начинать двигаться при более низких оборотах двигателя. Гибкость использования VIAB достигается благодаря примененному принципу регулирования за счет изменения объема масла между насосным и турбинным колесами. В результате агрегат может быть адаптирован к имеющемуся двигателю по передаваемому моменту, а реализуемый крутящий момент может динамично изменяться по желанию водителя или в зависимости от ситуации на дороге.

VIAB состоит из гидродинамического контура с насосным и турбинным колесами (гидромукфы), тормоза турбинного колеса и муфты блокировки гидромукфы. Такая конструкция обеспечивает выполнение трех функций: начало движения, торможение и переключение передач (в автоматизированной механической КП).

При начале движения крутящий момент двигателя передается гидромукфой и агрегатированной последовательно муфтой свободного хода (она при этом замкнута) на первичный вал коробки передач. При необходимости гидромукфа блокируется расположенной параллельно муфтой блокировки (представляет собой обычное сцепление).

При торможении турбинное колесо блокируется тормозом; муфта блокировки гидромукфы также замкнута – агрегат VIAB превращается в эффективный ретардер.

VIAB благодаря наличию интерфейсов с двигателем, сцеплением, трансмиссией, системой управления тормозами и бортовым компьютером оптимально интегрирован и в механическую, и в электронную части автомобиля. У VIAB отсутствует масляный насос, который обычно входит в конструкцию ГТД, поэтому на привод VIAB затрачивается меньше мощности и экономится топливо. Кроме того, гидромукфа VIAB опорожняется, если автомобиль остановился с включенной передачей – двигатель отсоединяется от трансмиссии, что также приводит к экономии топлива.

VIAB предназначен прежде всего для большегрузных автомобилей. Кроме того, этот агрегат применяется в конструкции автобусов, строительных, коммунальных и развозных грузовых автомобилей.

Prognostics

Allison Transmission, Inc. создала первую, как утверждают специалисты компании, систему мониторинга и прогнозирования нового поколения для автоматических трансмиссий, предназначенных для коммерческого транспорта: Prognostics. С июля 2008 г. систему устанавливают на трансмиссии Allison серий 1000/ 2000/ 3000/ 4000. Система учитывает индивидуальные условия работы и определяет, когда машине необходимо техобслуживание, сообщая об этом водителю и упрощая планирование и проведение технического обслуживания. Она проводит мониторинг по трем основным направлениям – масло (Oil Life Monitor), масляные фильтры (Filter Life Monitor) и заданные внутренние компоненты трансмиссии (Transmission Health Monitor). Уровень масла постоянно контролируется, и его заменяют только при необходимости, что позволяет использовать масло в течение максимального срока. При этом обеспечивается полная гарантия того, что трансмиссия будет работать только на качественном масле. Система способна контролировать

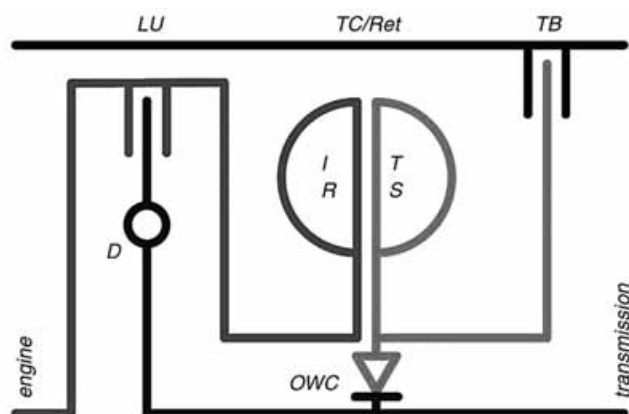
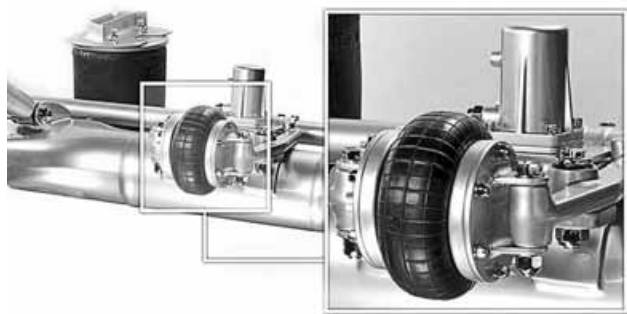


Схема агрегата VIAB: 1 – двигатель; LU – муфта блокировки гидромукфы; D – демпфер крутильных колебаний; TC – гидромукфа; Ret – ретардер, тормоз-замедлитель; I – насосное колесо; T – турбинное колесо; R – ротор; S – статор; OWC – муфта свободного хода; TB – тормоз турбинного колеса



Резиновый элемент механизма поворота колес моста для прицепа семейства TrailerAxleSystems

состояние масла ATF любой марки при условии, что оно имеет сертификат Allison TES 295. Параметры работы трансмиссии, такие как время работы, скорость вращения и частота переключений, все время находятся под наблюдением и учитываются при оценке состояния масла.

Новая система прошла тщательные испытания в реальных условиях эксплуатации: в автобусных парках крупных городов, на бетономешалках и прочей тяжелой технике.

Мосты

Специалисты Mercedes-Benz разработали конструкцию семейства мостов для прицепов TrailerAxleSystems, представитель которого DCA Steermaster, самый легкий управляемый мост для прицепов, был впервые представлен на нынешней ганноверской выставке. DCA – это аббревиатура Durable Compact Axle (надежный компактный мост), семейства мостов, три главных представителя которого – DCA Airmaster, DCA Weightmaster и DCA Megamaster. DCA Steermaster весит всего 575 кг, при допустимой нагрузке 9 т это самый легкий мост в своем классе. Известно, что управляемый мост улучшает маневренность прицепа, сокращает износ



Редуктор моста Dana Spicer G190

шин и расход топлива автопоезда с 40-тонным полуприцепом примерно на 3%.

DCA Airmaster, премьера которого состоялась на ганноверской выставке 2006 г., по-прежнему остается единственным мостом в мире, у которого ресивер с запасом сжатого воздуха для тормозной системы и пневмоподвески расположен в картере, а значит, обычные устанавливаемые на прицепах ресиверы не нужны. Благодаря этому высвобождается пространство и уменьшается масса прицепа – до 50 кг.

Усовершенствованную версию ведущих мостов известной в мире серии Spicer G 11.170/13.190 представила Dana Corporation. Модульная конструкция мостов удобна для создания агрегатов для любых тяжелых грузовиков и автобусов с разной шириной колеи. В новой конструкции на 50% меньше деталей по сравнению с прежними вариантами. В соответствии с современной тенденцией колесные ступицы выполнены в виде единого узла с подшипниками и дисковыми тормозами, что сокращает объем техобслуживания. Картер стальной, кованый, упрочнен термообработкой. Запатентованная конструкция: чашка дифференциала выполнена в виде единого узла с корпусом дифференциала. Используется зубчатая пара со сверхширокой зоной зацепления.

Специально для европейских коммерческих автомобилей разного назначения разработана новая серия редукторов ведущего моста Spicer G190. Предлагается широкий ряд передаточных отношений главной передачи. Используется зубчатая пара со сверхширокой



Агрегат TurboCompound от Voith



Усовершенствованный мост из серии Dana Spicer G11.170/13.190



Мост для прицепа семейства TrailerAxleSystems, разработанный Mercedes-Benz



Пневморессора моста для прицепа семейства TrailerAxleSystems

зоной зацепления, что повышает надежность конструкции, не увеличивая массы. Изготовленный способом горячего формования картер обеспечивает высокую жесткость на кручение и повышает грузоподъемность моста. Кованый упрочненный термообработкой картер дифференциала обеспечивает высокую жесткость и прочность конструкции, благодаря чему увеличивается срок службы шестерен и подшипников. Жесткость и прочность конструкции повышаются, поскольку чашка и корпус дифференциала выполнены как единый узел, при этом устраняется возможность утечек масла.

ZF разработала экологичное биомасло Ecofluid M для смазки компонентов трансмиссии. У него увеличенный срок службы, т. е. увеличен интервал замены в зависимости от типа транспортного средства: без замены, 3 года, 360 тыс. км и 540 тыс. км.

TurboCompaund

У современных большегрузных коммерческих автомобилей только 44% энергии, содержащейся в топливе, превращается в полезную работу, затрачиваемую на движение. Остальное – это тепловые потери и потери на трение, 28% энергии теряется (уносится) с отработавшими газами (ОГ). Компания Voith разработала систему TurboCompaund, с помощью которой можно превратить эти 28% энергии в полезную работу.

В системе TurboCompaund поток ОГ из турбоагрегатора направляется в так называемую турбину съема мощности. Энергия отработавших газов непосредственно превращается в полезную энергию движения и более не рассеивается бесполезно в окружающем воздухе. Полученная энергия передается через зубчатую передачу на карданный вал автомобиля, и к.п.д. двигателя, таким образом, повышается. Экономия при использовании этой системы иллюстрируют такие расчеты: магистральный грузовик при годовом пробеге 160 тыс. км потребляет в среднем 35...40 л топлива на 100 км и в зависимости от условий эксплуатации может сэкономить за это время более 1000 л дизтоплива.

Система TurboCompaund, не допуская дополнительных потерь, позволяет значительно увеличить количество рециклируемых ОГ. Благодаря этому на американском рынке грузовики, оборудованные TurboCompaund, могут соответствовать нормам EPA07 без применения технологии SCR. К тому же вследствие повышения к.п.д. и полезной мощности появилась возможность использовать на грузовиках двигатели меньшего объема.

Первые агрегаты уже эксплуатируются на автомобилях Freightliner Cascadia, отвечающих нормам EPA07, а также на колесных тракторах New Holland 4x4.

Сергей Протасов

Renault Trucks хочет построить завод в России

Renault Trucks планирует вести в России сборку специальных автомобилей различного назначения: самосвалов, бетоносмесителей, различных кранов, цистерн, мусоровозов. Последние уже вызвали интерес российских коммунальщиков. Во французском шасси их привлекает высокая надежность, сравнительно малый расход топлива, а также «бездымность», что весьма немаловажно для городских условий.

Генеральный директор «Рено Тракс Восток» Фабрис Горлье в частности уже сказал: «Калуга достаточно перспективный в экономическом плане регион и призвана стать ключевым центром российского автопрома. Здесь локализовали производство многие мировые автомобильные бренды. Причем сегод-



ня речь идет об увеличении инвестиций в расширение производства. В частности, Renault Trucks планирует строительство собственного завода на площадке с калужским заводом Volvo. В планах 2011 года увеличение объема производства грузовиков в Калуге до 2 000».

Отметим, что еще в 2009 году Renault Trucks запустила собственную сборочную линию на заводе в Калуге, производственная мощность которого рассчитана на 5 000 автомобилей в год. Первый калужский Renault – двухосный седельный тягач Premium Route – был изготовлен в июле 2009 года. Именно на эту модель приходится почти 70% российских продаж компании. Всего в 2010 году в Калуге было собрано 900 грузовиков.



«РИК Сервіс» ТОВ

вул. Промислова, 3, м. Київ, 01013
т.: (044) 284-69-46, моб.: (067) 402-71-47
e-mail: office@rik-service.com.ua
www.rik-service.com.ua



ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА КАПІТАЛЬНИЙ РЕМОНТ

MAN, MERCEDES, VOLVO, SCANIA, RENAULT, IVECO, DAF
причепів та напівпричепів
на осях BPW, SAF, ROR, FRUEHAUF, TRAILOR
комерційних автомобілів, автобусів та мікроавтобусів

- капітальний ремонт ДВС, КПП та редукторів
- діагностика та ремонт паливної апаратури
- заміна моторного і трансмісійного масел, заправка ЦСЗ
- ремонт турбін і компресорів
- ремонт радіаторів та інтеркулерів
- ремонт тормозної, ходової систем, рульового керування
- діагностика та ремонт пневматичних систем
- ремонт електрообладнання
- всі види зварювальних (аргон) та відновлювальних робіт
- заміна лобового скла

СТО:

вул. Лебединська, 4, м. Шпола,
Черкаська обл., 20600
т./ф.: (04741) 2-03-90, моб.: (067) 401-42-23
e-mail: Vladimir.Vasthenko@rik-service.com.ua

СТО:

вул. Центральна, 4, с. Шупіки,
Богуславський р-н., Київська обл., 09720
моб.: (067) 516-53-33
e-mail: Sergej.Kunec@rik-service.com.ua



Eberspächer*

АВТОНОМНЫЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ОТОПИТЕЛИ



... маленькие источники большого тепла ...

* Еберспехер

Представительство Eberspächer в Украине

(0472) 710-800 www.geruk.com.ua

РЕМОНТ ТА ОБСЛУГОВУВАННЯ



Станція техобслуговування

автобусів, мікроавтобусів,
прицепів та напівприцепів

Професійний ремонт дизельної апаратури Bosch
Діагностика бортових систем автомобілів MAN
Діагностика пневматичних систем WABCO
Ремонт систем двигунів та Регенерація автозапчастин
До ваших послуг 5 оглядових ям

Львівська обл., с. Гамаліївка, вул. Київська, 1
тел.: (032) 277-78-02/16, (050) 445-41-74

Відновлення шин

для вантажного транспорту та автобусів
за технологією MARANGONI суцільним кільцем

315/70 R 22.5, 315/80 R 22.5, 385/65 R 22.5, 295/80 R 22.5,
285/70 R 19.5, 245/70 R 19.5, 215/75 R 17.5

Гарантія 100 000 км пробігу або 1 рік з моменту продажу.
Використовуємо каркаси преміум-класу:

BRIDGESTONE Firestone DUNLOP VULCANIZAT FULDA FIRET

ПЕРЕВАГИ ТЕХНОЛОГІЇ



м. Львів, вул. Грузинська, 30
тел.: (032) 245-15-65, (067) 723-68-04

Інтертрансгруп

«СЕРВИС-ТІР»

- Ремонт коммерческого транспорта и прицепной техники иностранного и отечественного производства
- Ремонт и изготовление ТЕНТОВ
- МОЙКА – ТІР
- Запчасті в наявності і під заказ
- Ремонт КПП

Харьковский р-н, пгт Песочин, ул. Автомобильная, 8-А

Тел.: (050) 253 58 01 - механик
(050) 401 05 24 - отдел запчастей
(057) 742 22 44, (057) 742 23 31

www.service-tir.com
e-mail: servis-tir@mail.ru

Запчастини

10 тисяч найменувань в м. Києві

ТОВ «Авторемсервіс»
т.: (044) 424-7414, 451-1325, 452-7193,
(067) 442-6898, (050) 469-9579, (063) 645-7246.
03680, м. Київ, пр-т. Палладіна, 46/2, корп.2.
www.avtorem.kiev.ua

Запчастини на автобуси

тел.: (044) 570-16-93, (050) 656-11-70, (068) 127-09-04
(063) 144-08-74, e-mail: wap-auto@ukr.net

ОФІЦІЙНИЙ ДИЛЕР

РЕМОНТ • СЕРВІС • ЗАПЧАСТИНИ до вантажної техніки

ЛІДЕР ВАНТАЖНОГО СЕРВІСУ

- капремонт двигунів
- ремонт паливної апаратури
- проточка гальмівних барабанів
- ремонт ходової
- ремонт електрообладнання + WABCO + ABS
- ремонт гідравлічної та пневматичної систем
- встановлення GPS-навігаторів та гідробортів

мінімальна ціна нормогодини

ВИЇЗДНИЙ МОБІЛЬНИЙ СЕРВІС

МИ МОЖЕМО КРАЩЕ ЗА ІНШИХ

«АВТЕК-КИЇВ»
вул. Пшенична, 9
<http://sto.avtek.ua>

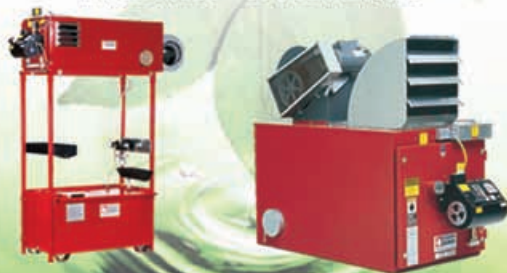
(044) 496-0044

ТОВ «АВТЕК-КИЇВ» Торговий Патент серії ТП/А №855707

ПРЕВРАТИТЕ ОТРАБОТАННЫЕ МАСЛА В ДЕШЕВОЕ И ЧИСТОЕ ТЕПЛО

Энергосберегающие отопительные системы

CLEAN BURN
ENERGY SYSTEMS



- АВТОМАТИЗИРОВАННОЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИ БЕЗОПАСНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ. СЕРТИФИКАТ УКРЕПРО.
- ТЕПЛОВАЯ МОЩНОСТЬ – ОТ 45 кВт ДО 150 кВт.
- ОБСЛУЖИВАНИЕ – 1 РАЗ В ГОД
- УДОБНОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ ЗА ПРЕДЕЛАМИ РАБОЧЕЙ ЗОНЫ.
- ТОПЛИВО – МОТОРНЫЕ, ТРАНСМИССИОННЫЕ И ГИДРАВЛИЧЕСКИЕ ОТРАБОТАННЫЕ МАСЛА, РАСТИТЕЛЬНОЕ МАСЛО.
- ЛИМИТИРОВАННАЯ ГАРАНТИЯ 10 ЛЕТ.

ЧП «СВ Далс»

моб/менеджер: (067) 372-69-08, моб/офис: (050) 434-37-75
тел/факс: (0372) 527-596, e-mail: cleanburn@ukr.net,
www.cleanburn.com.ua

jaltest



**МУЛЬТИБРЕНДОВАЯ ДИАГНОСТИКА
нового поколения
впервые включает сельхозтехнику и
строительную технику
ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ
на УКРАИНЕ**

ТОВ "НВП "Ізотоп Прибор Сервіс"

г. Киев, ул. Семашко, 13, оф. 209. t - (044) 233-4681
www.truck-elektronik.com.ua e-mail : izotop@zeos.net

АВТО-ТЕХ-СОЮЗ

Широкий ассортимент автозапчастей



на автомобили марки **БОГДАН**

ФОТОН

ЗИЛ-130

ГАЗ-53

ГАЗ-24

Газель

Урал

УАЗ

тел./факс: (044) 586-49-33
тел.: (050) 462-30-96, 462-30-95
г. Киев, ул. Корабельная, 8
e-mail: nomerodin@bigmir.net



Официальный дилер VOLVO

Поддержка завода-производителя грузовых автомобилей VOLVO

Ремонт и обслуживание

большегрузных автомобилей,
прицепов, полуприцепов, бочек
Все виды ТО. Компьютерная диагностика
Охраняемая стоянка, шиномонтаж, мойка
Время работы: ПН-СБ с 8.00 до 21.00

Грузовой эвакуатор

Техническая помощь в дороге в любой точке Украины
Эвакуация аварийного транспорта до любого СТО Украины
Транспортировка грузового транспорта всех типов:

- автобус;
 - седельный тягач;
 - полуприцеп, прицеп;
 - автопоезд до 60 т
- Круглосуточно



ЧП Техносервисинформ

Днепропетровск, ул. Березинская, 52-А
тел.: (056) 372-37-32, 377-03-46, (050) 420-90-90

МАСТИЛА з Німеччини. Прямі поставки від виробника



PENNASOL Lightrun 2000 SAE 10W40

API CI -4/CH-4/SL, ACEA E3, E5,
E7, A3-02, B3-98, B4-02, MAN
M 3275, MB 228.3, MB 229.1,
VDS 3, IVECO, RENAULT RVI

PENNASOL Turbo Super SAE 15W40

ACEA A3/B3, A3/B4, E3, E5, E7
API CI-4/CH-4/SL, ALLISON C-4,
VDS-3 IVECO, MAN M3275,
MB 228.3MB 229.1

PENNASOL Performance Truck SAE 10W40

API CF, ACEA E4, E5, E7, B3, B4
MB 228.5, MAN M 3277, DAF,
VOLVO VDS-2.
RENAULT RVI RXD

ТОВ "ДАЛІ"

Київ (044) 563-67-48
Львів (032) 244-04-52

Донецьк (062) 340-49-21
Одеса (048) 717-44-85



(044) 492-02-72, 563-78-27, 563-76-31(35)

wesma@wesma.kiev.ua, www.wesma.kiev.ua

Київ, вул. Вербицького, 1-Л

Донецьк: (062) 340-49-21, Львів: (032) 244-04-52

Mobil Delvac
Для довгого життя вашого двигуна

PRISTA®

Колесо:

Prista Lithium EP2
Prista LiMo

Мост:

Prista Lithium EP2

Дифференциал:

Prista EP
Prista EP/LS

Тормозная система:

Prista DOT-3 & DOT-4

Гидроусилитель руля:

Prista ATF
Prista ATF Dexron III

Система охлаждения:

Prista Antifreeze LONG LIFE

Трансмиссия**Механическая:**

Prista EP
Prista GL-4

Автоматическая:

Prista ATF
Prista ATF Dexron III

Колесные подшипники:

Prista Lithium EP2
Prista LiMo

Двигатель:

Prista SHPD
Prista SHPD VDS 3
Prista UHPD
Prista Ultra TD
Prista Turbo Diesel
Prista Super Diesel

ООО «Приста Ойл», г. Киев, пр-т Правды, 62, оф. 56, тел.: 8/044/594-08-92, тел./факс: 594-08-93
e-mail: info@prista-oil.com.ua, web: www.prista-oil.com



Качество, которое приносит успех!



Приглашаем к сотрудничеству!



MSI официальный поставщик в Украине: ООО фирма «ЭМ-ЭС-АЙ»

г. Харьков, тел.: (057) 7142104, 7142076, e-mail: office@msi.ua, www.msi.ua

У вас возникли проблемы с турбиной?



Сколько времени необходимо на ремонт турбины?

Основа ремонта - это комплектация турбины. У нас большой склад новых фирменных запчастей. Поэтому ремонт может занять минимум времени:

- Разборка турбины - 15 минут
- Мойка - 15 минут
- Измерение исходных размеров - 15 минут
- Правка и шлифовка - 15 минут
- Балансировка - 15-20 минут
- Сборка - 20 минут
- Проверка на стенде - 15 минут
- Настройка клапана - 10 минут

Итого: 2 часа!

Это не фантастика, а реальность!

Хотите проверить? Ждем Вас с радостью на нашей фирме. Вы можете присутствовать при ремонте и видеть весь цикл проверки и настройки на стенде.



Некоторые правила о выборе фирмы по ремонту турбин:

1. Исследуйте рынок услуг по ремонту турбин.
2. Узнайте цену и сроки выполнения ремонта. Турбокомпрессор можно отремонтировать в течение одного дня!
3. Чем фирма может подтвердить качество выполняемых работ - Вы платите деньги, и должны знать - за сертифицированное изделие или подделку...
4. Посетите, по возможности, фирму и убедитесь в наличии сертифицированного оборудования.
5. Располагает ли компания новыми комплектующими к турбинам.
6. Можете ли Вы присутствовать при ремонте, настройке турбокомпрессора.
7. Выдается ли на турбокомпрессор сертификат с его характеристиками и гарантийный талон.
8. Ознакомьтесь с условиями установки, запуска, обкатки и эксплуатации турбины.
9. Вы должны получить компетентные ответы на все Ваши вопросы.

Только после этого можно доверять этой фирме!

Компания «ТУРБОБОСС» является лидером по ремонту турбин

- Мы принимаем в ремонт не только турбину. Важно знать, почему у Вас возникли проблемы с ней. Для этого нами разработана эксклюзивная методика диагностики реального состояния цилиндропоршневой группы автомобиля в динамике.
- Наш опыт ремонта турбокомпрессоров составляет 10 лет. Выполняем самые сложные механические работы по ремонту и тюнингу и модернизации турбокомпрессоров с использованием современных технологий и материалов.
- При ремонте используются новые материалы, которые позволяют увеличить срок службы турбокомпрессора. Мы предлагаем только новые комплектующие к турбинам!
- Ремонтируем турбины всех типов, для грузовых автомобилей и сельхозтехники.
- Ремонтируем самые безнадёжные турбины для автоспорта.

У нас установлено сертифицированное в Евросоюзе оборудование 2009 года. Оно позволяет:

- Диагностировать турбины.
- Настраивать и тестировать электронные системы управления турбинами.
- Настраивать и тестировать клапаны управления турбиной на стенде, который является единственным в Украине.
- Проверять на оборотах до 200000 об/мин с выдачей сертификата образца ЕС!
- Продаем новые турбины с тестированной проверкой и сертификатом ЕС.
- В наличии имеется обменный фонд восстановленных турбокомпрессоров.
- Турбины есть в наличии и под заказ.
- Гарантия от 1 до 5 лет без ограничения пробега!

TURBOBOSS

ТМ «ТУРБОБОСС»

г. Киев, пр-т А.Вернадского, 36-а
тел./факс: (044) 422-95-01, 422-95-02
тел.: (067) 760-16-55, (050) 987-78-01
e-mail: viktor_bondar@online.ua
www.turboboss.ua