

# autoExpert

Р ы н о к а в т о б и з н е с а

## Автокомпоненты

Скрытые резервы турбодвигателя

## Масла, автохимия

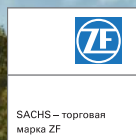
Масло для турбины

## Технологии ремонта

Сажевая проблема и как с ней бороться

## Спорт и отдых

Дух свободы и авантюризма



## Амортизаторы для любых дорог. Качественно. Надежно. SACHS.



Амортизаторы SACHS обеспечивают надежность и динамику при любом стиле вождения независимо от состояния дорожного покрытия. Высокий уровень качества и применение инновационных технологий позволяют легко и уверенно преодолевать крутые виражи и неровности на дороге. Именно так богатая традициями немецкая марка SACHS заботится об оптимальной надежности и комфорте при вождении. Когда Вы сделаете свой выбор в пользу SACHS?

**Масло №1 В Корее**

Premium motor oil

Официальный дистрибьютор  
Смарт Ойл Групп  
(044) 500-62-00  
224-59-58  
<http://kixx.com.ua>



# У вас возникли проблемы с турбиной?



**Компания «ТУРБОБОСС» - лауреат конкурса "Золотая фортуна" и национального бизнес-рейтинга "Лидер отрасли 2012"**

## Сколько времени ремонтируется турбина?

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. 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.  
Турбину 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.
6. Можете ли Вы присутствовать при ремонте и настройке турбокомпрессора.
7. Выдается ли сертификат с характеристиками турбокомпрессора и гарантийный талон.
8. Ознакомьтесь с условиями установки, запуска, обкатки и эксплуатации турбины.
9. Вы должны получить компетентные ответы на все вопросы.  
**Только после этого можно доверять фирме!**

- 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 - более 12 лет. Выполняем самые сложные механические работы по ремонту, тюнингу и модернизации с использованием самых 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, в том числе для грузовых автомобилей, сельхозтехники, водных мотоциклов.
- Ремонтируем самые безнадежные турбины для автоспорта.

## У нас установлено сертифицированное в Евросоюзе по ISO 1940 оборудование 2012 года. Оно позволяет:

- Диагностировать турбины.
- Настраивать и тестировать системы управления турбинами.
- Настраивать и тестировать клапаны управления турбиной на стендах, которые являются единственными 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**

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



# АВТОЗАПЧАСТИ ДЛЯ КОРЕЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

Официальный дистрибьютор ведущих корейских производителей автозапчастей

**MANDO**

Амортизаторы

**SamsungBrake**

Тормозные колодки

**HAN**

Фильтры, детали двигателя,  
подвески и тормозной системы

**VULIM TECH**

Детали подвески

**PHG**

Резино-металлические  
детали подвески

**DRB**

Ремни

**PHC Valeo**

Элементы сцепления, ролики,  
в/в провода, тормозные диски, помпы



Профессионализм в бизнесе автомобильных запчастей  
ООО "КИК АВТО", тел.: (044) 200-40-97, info@kikauto.com.ua, www.kikauto.com.ua

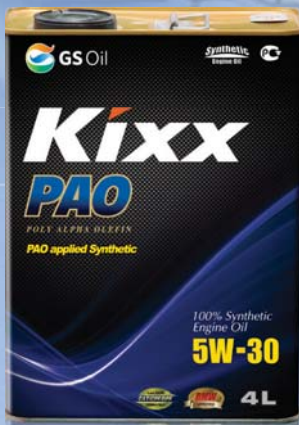


Han Autoparts Network

## СПЕЦИАЛИСТ В ЗАПАСНЫХ ЧАСТЯХ ДЛЯ КОРЕЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ



Эксклюзивный дистрибьютор HAN в Украине  
ООО "КИК АВТО", тел.: (044) 200-40-97, info@kikauto.com.ua, www.kikauto.com.ua



Высококласное многофункциональное моторное масло, изготовленное из отборных базовых жидкостей на синтетической основе с применением аддитивной технологии, проверенной в автогонках. Рекомендовано для использования в безнаддувных бензиновых и дизельных двигателях легковых автомобилей и легких грузовиков. Имеет стандарты и допуски: **SAE 5W-30:** API SN/CF, A3/B3-08, A3/B4-08, C3-08, BMW LL-01/ LL-04, MB 229.51/229.31, VW 502.00/505.00; **SAE 5W-40:** API SN/CF, A3/B3-08, A3/B4-08, C3-08, BMW LL-01/ LL-04, MB 229.51/229.31, VW 502.00/505.00, Porsche.



Изготавливается из базового масла VHVI на полностью синтетической основе и комплекса высокоэффективных присадок и целевых добавок, уменьшающих зависимость индекса вязкости от температуры. Моторное масло KIXX NEO специально разработано для эксплуатации в жестких условиях отрицательных температур. Применяется в двигателях легковых автомобилей, в двигателях на газовом топливе и в четырехтактных мотордвигателях. Имеет стандарты и допуски: **SAE 0W-20:** API SN/GF-5/RC/CF, Ford, Chrysler FF; **SAE 0W-30:** API SN/GF-5/RC/CF, Ford, Chrysler FF



Изготавливается из базовых масел на полностью синтетической основе с добавлением комплекса высокоэффективных присадок и целевых добавок, уменьшающих зависимость вязкости от температуры. Применяется во всех транспортных средствах с бензиновыми двигателями. Соответствует требованиям API SN и ILSAC GF-5. Имеет стандарты и допуски: **SAE 5W-30:** SN/GF-5/RC/CF, экологическая сертификация Кореи, Ford, Chrysler FF; **SAE 5W-40:** SN/CF; **SAE 5W-50:** SM/CF; **SAE 10W-30:** SN/GF-5/RC/CF, Ford, Chrysler FF **SAE 10W-40:** SN/CF, Ford, Chrysler FF



Всесезонное дизельное моторное масло для тяжелых режимов эксплуатации. Обладает великолепными диспергирующими свойствами, позволяя удерживать во взвешенном состоянии сажу. Предотвращает выход из строя фильтра очистки выхлопных газов и образование отложений. Все это, совместно с исключительной стойкостью к окислению и сажеобразованию, расширяет интервалы замены масла и увеличивает срок эксплуатации двигателя. Соответствует требованиям API CI-4, CH-4, CG-4, CF-4, API SJ, ACEA E7, E5. Стандарты и допуски: **SAE 10W-40:** Volvo VDS-3, VDS-2, Cummins, MB 228.3, 228.5.

## Завод №1 в Южной Корее\* по производству масел и смазок

GS Caltex прочно занимает позицию лидера в энергетической отрасли, обладая инфраструктурой, которая включает в себя нефтеперерабатывающие мощности, производство масел и смазок, производство базового масла, в том числе базового масла группы III, а также предприятия нефтехимического сектора. Масла Kixx используются в качестве заводской заливки для Hyundai&KIA.

\* источник - Корейская Ассоциация Производителей Масел и Смазок

**Официальный представитель KIXX в Украине ООО «Смарт Оил Групп»**  
Киев, ул. Дегтяревская, 62, оф. 51  
тел.: (044) 500-62-00, 224-59-58, <http://kixx.com.ua>

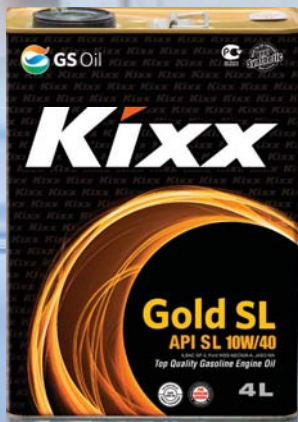


ISO 14004:2004

Hyundai&KIA



# Premium motor oil



Полусинтетическое моторное масло, специально разработанное для обеспечения высоких защитных и смазывающих свойств при использовании в бензиновых двигателях всех легковых автомобилей и легких грузовиков, включая автомобили, имеющие технологии снижения токсичности отработавших газов. Подходит для малых четырехтактных бензиновых двигателей мотоциклов и мобильного энергетического оборудования, для которых изготовители рекомендуют использовать обычные моторные масла для легковых автомобилей. Вязкость: **SAE 10W-30, 10W-40**. Классификация по API - SL/CF.



Трансмиссионная жидкость ATF-DX-III превосходит любое, ранее разработанное или современное масло ATF для использования в автоматической коробке передач легковых автомобилей. Предназначен для применения в автоматических трансмиссиях, системах гидроусилителя руля, промышленных гидравлических системах и воздушных компрессорах, для которых рекомендованы жидкости спецификаций DEXRON II E, DEXRON II или DEXRON в соответствии с требованиями лицензии компании GM. Имеет стандарты и допуски: General Motors DEXRON III, Ford MERCON, Allison C4.



Высококачественное трансмиссионное масло с усиленными термостабилизирующими и противозадирными свойствами (API GL-5, MIL-L-2105D, SAE 80W/90, 85/140). Обеспечивает длительный срок службы автомобильных трансмиссий и редукторов благодаря пакету присадок. Увеличивает ресурс, как металлических деталей механизма, так и эластичных уплотнителей, что позволяет отложить необходимость капитального ремонта. Комплекс антиокислительных присадок предотвращает загустевание масла в процессе работы, а также препятствует коррозии деталей.



Промывочное минеральное масло высокой очистки, предназначенное для автомобильных бензиновых и дизельных двигателей, а также промышленных циркуляционных систем и механизмов, где рекомендуется применение очищенных минеральных масел без присадок. Применение: прямоточные системы смазки промышленного оборудования; циркуляционные системы с фильтрами очистки масла; высоких уровней загрязнения; маломощные редукторы; воздухоочистители двигателей; металлорежущие станки; вакуумные насосы; в качестве жидкого теплоносителя.

## Сертификаты и одобрения автопроизводителей:

**Cummins**

**Doosan**

**Volvo**

**BMW Group**

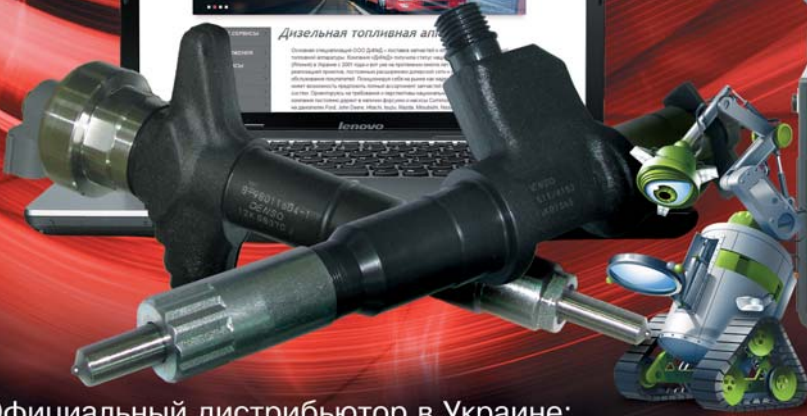
**DaimlerChrysler**



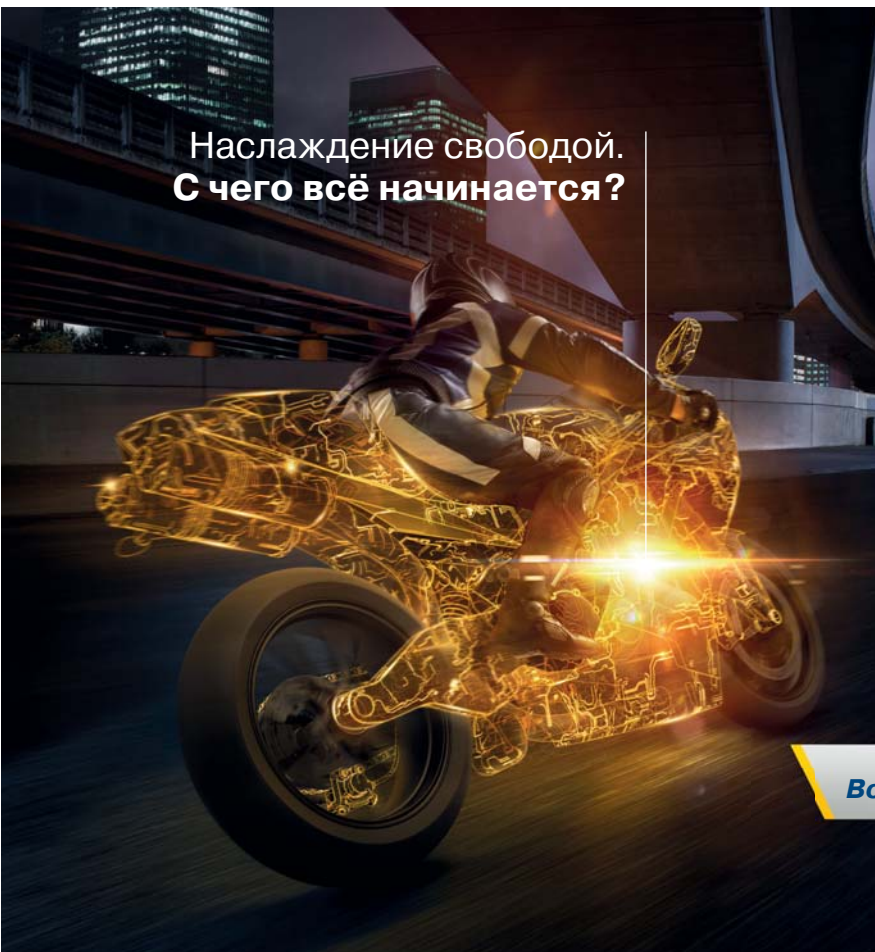


® тел./факс: +38 /0562/  
33-33-23, 33-33-88, 33-33-99  
e-mail: dimed@denso.dp.ua  
www.dimed.com.ua

# Дизель сервис под ключ



Официальный дистрибьютор в Украине:



Наслаждение свободой.  
С чего всё начинается?

Реклама

Аккумуляторы VARTA® Powersports разработаны для самых современных мотоциклов. Ударопрочные, виброустойчивые, защищенные от вытекания электролита батареи с использованием передовой технологии AGM являются источником энергии, на который Вы можете положиться в любую погоду. Это даст Вам свободу и возможность наслаждаться Вашим мотоциклом в каждом выраже.

Чтобы узнать больше, посетите [www.varta-automotive.com](http://www.varta-automotive.com)



Всё начинается с VARTA®



# Содержание:

## Бизнес

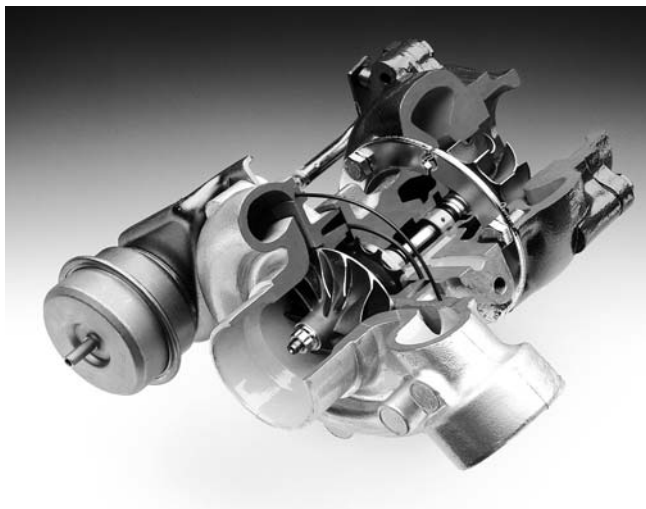
- 2 Конференция СТО Bosch Service
- 3 Сеть Bosch Service и ZF Services заключили договор о партнерстве

## Автокомпоненты

- 4 RaceChip. Скрытые резервы турбодвигателя
- 5 TOP TRUCK: встреча за круглым столом
- 6 Долговечность под контролем! LuK TAC

## Масла, автохимия

- 7 Idemitsu Extreme F-S Touring. В ногу с современными технологиями
- 8 Бизнес по-сусідськи. Польська олива на українському ринку
- 12 Масло для турбины
- 16 Полиальфаолефины в деле



## Топливо

- 18 Топливная эволюция

## Оборудование для СТО

- 20 Александр Гордиенко, заведующий лабораторией ОУК завода «Еврокар»: «Партнерские отношения с поставщиком позволяют эффективно использовать оборудование»
- 22 Владимир Грабовецкий, главный инженер «Львовской автобазы № 1»: «Котел Clean Burn дает энергетическую независимость»

## Кузовной ремонт

- 24 Директор СП «Топ Лак Украина» Владимир Воронин: «Наши люди - на 5% продавцы, а на 95% - помощники клиентов»
- 30 Роман Панивский, директор СТО «Тандем», официальный представитель компании «U-POL» в западном регионе Украины (г. Черновцы): «Работать дешевым материалом может оказаться дороже»



## Грузовой сервис

- 32 В Европу - через «ТРАКСПАРТС Украина Лтд». Часть 1. DAF и другие
- 39 Сергей Щеглов, главный энергетик, диагност ООО «Фирма Колос Лтд»: «С приобретением Jaltest отпала необходимость обращаться в сервисный центр Volvo»
- 40 TraXon - новая модульная система трансмиссии для тяжелых грузовиков
- 41 Ремонтное решение FAG для легкого коммерческого транспорта

## Технологии ремонта

- 43 Рулевая рейка. Правильная установка снижает затраты и устраняет проблемы
- 44 Сажевая проблема и как с ней бороться

## Спорт и отдых

- 48 Дух свободы и авантюризма



## Журнал «автоЭксперт. Рынок автосервиса» № 7 2013

Главный редактор - Александр Кельм. Верстка: Андрей Пастух. Журналисты: Зоя Украинская, Сергей Пархомов, Анатолий Гребенюк, Андрей Ильчук. Ответственный за выпуск номера - Зоя Гейнце. Директор по рекламе - Оксана Лещенко. Менеджеры по рекламе: Марина Порхун, Татьяна Яцюк. Тираж - 10 000 экз. Распространяется по всей Украине адресной рассылкой и по подписке. Подписка производится только через редакцию. Цена номера - 30,00 грн. Учредитель - Лещенко О.В. Свидетельство о регистрации КВ № 18555-73550Р от 01.11.2011 г. Издатель - ООО «АВТОЭКСПЕРТ ИНФОРМ». Почтовый адрес издателя: Украина, 02088, г. Киев, а/я 61. Телефоны: (044) 495-17-33, (067) 537-82-42, e-mail: kelm@ukr.net. Веб-сайт: www.autoexpert.com.ua. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах. Перепечатка материалов допускается только при согласовании с редакцией.

# Конференция СТО Bosch Service



В июне в Пуще-Водице компания Bosch провела конференцию для руководителей украинских станций сети Bosch Service. Мероприятие собрало 75 руководителей автосервисов, а также представителей сертифицированных поставщиков, дилеров по продажам диагностического оборудования и партнеров сети.

**В** ходе конференции Bosch Service обсуждались вопросы технической поддержки сети, продажи запасных частей Bosch, маркетинговая поддержка станций. Участники мероприятия ознакомились с результатами работы сети Bosch Service и узнали о перспективах развития на 2013-2014 гг. Впервые на конференции были представлены продукты и решения таких подразделений, как Bosch Отопительная техника, Bosch Электроинструменты, а также партнеры сети: представители ZF Services - сервисного подразделения концерна ZF Friedrichshafen AG (поставщик автокомплующих) и компания Motul (производитель смазочных материалов) и компания SGS (провайдер аудитов качества и сервистестов для сети Bosch Service). Все они презентовали свою продукцию и услуги, а также представили преимущества партнерства в рамках сети Bosch Service. Кроме того, участникам конференции была предоставлена возможность воспользоваться специальным предложением на приобретение продукции подразделения Bosch Электроинструменты.

Интересным и полезным событием стал мастер-класс «Управление процессами на СТО Bosch Service». С его помощью руководители автосервисов смогли систематизировать свои знания и получить новую информацию об инструментах для повышения качества услуг СТО, об эффективной коммуникации с клиентами и непосредственно

об управлении процессами на СТО. Кроме образовательных мероприятий, состоялся конкурс «Экспресс-мойка» с использованием моек высокого давления Bosch и ценными призами для победителей.

В ходе конференции были награждены лучшие станции сети Bosch Service по итогам 2012 года. Призерами стали 11 независимых СТО:

- **За наивысший показатель качества** - Бош Авто Сервис «Стандарт» (Одесса).
- **Динамика оборота запасных частей Bosch в сети Bosch Service** - Бош Авто Сервис «Автодом» (Житомир).
- **За оказанную техническую помощь в дороге автолюбителям Украины и СНГ и развитие международных отношений** - Бош Авто Сервис «Авалон» (Джанкой).
- **За активную рекламную кампанию и продвижение ТМ Bosch Service в регионе** - Бош Авто Сервис «Алмар» (Донецк).
- **За продвижение социальной инициативы и воспитание лояльности к ТМ Bosch Service у молодого поколения** - Бош Авто Сервис «Автопланета» (Херсон).
- **За лучшую корпоративную стратегию развития бизнеса Bosch Service** - Бош Авто Сервис «Лидер» (Кривой Рог).
- **За комплексное послепродажное обслуживание автомобильных запасных частей Bosch** - Бош Авто Сервис/Бош Дизель Центр «Аверс Центр» (Киев).
- **За наивысший оборот по запасным частям Bosch в сети Bosch Car Service в 2012 г.** - Бош Авто Сервис «Автотехника» (Белая Церковь).
- **За успешную реализацию стратегии развития станции Bosch Service в регионе** - Бош Авто Сервис «Кивгила» (Каменка).
- **За выдающийся профессионализм в процессе диагностики автомобилей** - Бош Авто Сервис «Автоград» (Кировоград).
- **За успешный пример организации станции Bosch Service в комплексе с оригинальными станциями автопроизводителей** - Бош Авто Сервис «Вик-Эскпо» (Ровно).

Наград были удостоены сертифицированные поставщики:

- **За расширение сети Bosch Service** - «Владислав» (Днепропетровск).
- **За качественную работу по 3-х сторонним проектам** - «Спец-Автотехника-М» (Одесса).

Закончилась конференция увлекательной развлекательной программой, где участники продолжили общение в неформальной обстановке.



# Просто, как дважды два Безопасно. Быстро. Уникально.

# FAG

Воспользуйтесь  
преимуществом  
замены ступичных  
подшипников на  
всей оси!



При износе ступичных подшипников, стоит менять их сразу на всей оси. В итоге получаем:

- Увеличение безопасности вождения и стабильность автомобиля на дороге
- Больше доход, благодаря двойной упаковке
- Уменьшение простоя автомобиля и временных затрат на ремонт
- К тому же, когда вы используете подшипники марки FAG, ваш клиент всегда останется доволен!

Уникальное ремонтное решение от FAG Wheel-Pro подходит для каждого второго автомобиля в Европе и предлагает преимущества замены подшипников на всей оси в одной коробке.

Оставьте в прошлом кропотливый подбор подшипников перед продажей или установкой. Все части комплекта уже подготовлены для быстрой и удобной замены. Хотите узнать больше? Мы к вашим услугам!

Больше технической информации на вебпортале:

[www.Schaeffler-aftermarket.com](http://www.Schaeffler-aftermarket.com)

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

[WWW.REPXPERT.COM](http://WWW.REPXPERT.COM)

ТОВ «Шеффлер Україна»

01032 Киев, Украина

ул. Жилианская 75

[info.ua@schaeffler.com](mailto:info.ua@schaeffler.com)



**SCHAEFFLER**  
AUTOMOTIVE AFTERMARKET



# Фильтры Wunder – лучшая защита автомобиля



формируем дилерскую сеть

ООО «Росэкспорт М», официальный дистрибьютор Wunder Filter в Украине  
тел.: (044) 496-96-90 (многоканальный), e-mail: info@roseksportm.com.ua



**KIAPARTS**  
Запчасти опт і роздріб



(067) 531-25-25, (067) 793-00-00, (095) 735-00-21, [www.kiaparts.com.ua](http://www.kiaparts.com.ua) (on-line наявність на складі)

# Сеть Bosch Service и ZF Services заключили договор о партнерстве

Программа для СТО от ZF Services предлагает профессионалам автомастерских поддержку непосредственно от производителя автокомпонентов и поставщика технических решений в области привода и подвески автомобилей - концерна ZF Friedrichshafen AG. СТО Бош Сервис, ставшие участниками программы, смогут получать консультации в области привода и подвески автомобилей, техническую информацию, помощь в маркетинге и предоставлять гарантию на установленные детали SACHS, LEMFÖRDER, BOGE и ZF Parts. Также специалисты станций-партнеров Бош Авто Сервис смогут принимать участие в профессиональных тренингах, проводимых ZF Services.



Региональный руководитель развития автосервисных концепций Bosch в России, Украине, Беларуси **Александр Лизун**: «Подписание протокола с ZF Services имело для нас стратегическое значение. Заботясь о повышении уровня автосервиса в Украине, мы ставим перед собой задачу стимулировать процесс сотрудничества СТО Бош Сервис со всемирно известным экспертом в области трансмиссии и ходовой части автомобилей. Таким образом, сеть независимых СТО Бош Сервис получает экспертизу в диагностике и ремонте всех систем автомобилей, а также возможность оказывать гарантийное обслуживание продукции концерна ZF Friedrichshafen».

Директор представительства ZF Friedrichshafen AG, ZF Services в Украине **Андрей Святный**: «Компания Bosch с ее авторитетом и опытом в сфере предоставления комплексных услуг для СТО - долгожданный и вполне закономерный для нас партнер. Это взаимовыгодный маркетинг. Став участниками программы авторизации, СТО сети Бош Сервис приобретут авторитетно подтвержденную эксперти-



Протокол о сотрудничестве между компанией «Роберт Бош Украина» и сервисным подразделением концерна ZF Friedrichshafen AG - компанией ZF Services - получает развитие в части программы авторизации для СТО сети Бош Сервис. Представление программы Original Sachs Service менеджменту станций-партнеров Бош в Украине состоялось 19 июня на традиционной конференции директоров сети авторизованных СТО Бош Сервис.

*зу в диагностике и ремонте ходовой части автомобилей. А мы со своей стороны - новых партнеров программы и дополнительные точки профессионального и гарантийного обслуживания автомобилей. Таким образом, совместными усилиями мы работаем над повышением качества услуг, предоставляемых украинскими СТО».*



Программа авторизации построена на четырех основных модулях, доступ к которым получает только СТО-партнер:

**Техника.** CD с полным перечнем инструкций по установке амортизаторов, сцеплений и деталей подвески/рулевого управления. Данная информация также с 2011 года предоставляется ZF Services в рамках глобальной кооперации в качестве модуля программного обеспечения Bosch ESI Tronic.

**Гарантия.** Набор гарантийной документации для СТО-партнера, при помощи которого осуществляется документирование предоставляемых условий гарантии. Кроме привлекательной и единообразной документации по предоставлению гарантии от производителя, СТО-партнер получает необходимый для привлечения клиентов информационный пакет из флаеров и плакатов. InCat DVD (электронный каталог в формате DVD) состоит из нескольких модулей и содержит полный ассортимент продукции марок Sachs, Lemförder, Boge и ZF Parts для легковых и грузовых автомобилей.

**Работа с клиентом.** Программа предлагает многочисленные идеи для совместной реализации на СТО-партнере, направленные на обеспечение лояльности клиентов СТО.

**Повышение квалификации.** СТО-партнеры Бош Авто Сервис получают право регулярно участвовать в технических семинарах, проводимых ZF Services для персонала станций-партнеров.

Первым 15 станциям в качестве маркетинговой поддержки будет бесплатно предоставлена дополнительная рекламная продукция. ■



**на 30%**  
больше мощности\*



**на 10%**  
снижение расхода\*



**100%**  
больше удовольствия



**Race  
Chip**



# Скрытые резервы турбодвигателя

Сложно сказать, что именно среднестатистический автовладелец знает о преимуществах чип-тюнинга. Ясно одно: как правило, немногие решаются воспользоваться этой услугой: перевешивает страх перед вмешательством в работу электроники, которое чревато ущербом для автомобиля и потерей дилерской гарантии. Немецкие инженеры из компании RaceChip Chiptuning нашли выход из ситуации и предложили рынку по-своему уникальное решение - дополнительный блок управления RaceChip, который подключается к стандартным разъемам, не требует вмешательства в программное обеспечение и может быть с легкостью установлен или снят самим автоладельцем в любой момент.

**R**aceChip представляет собой дополнительный блок управления для турбодизельных и турбобензиновых двигателей с непосредственным впрыском топлива и может быстро устанавливаться на более чем 2000 моделей автомобилей. Его применение позволяет увеличить производительность двигателя до 31% при экономии горючего до 1 л на 100 км.

В отличие от программного тюнинга, обычно выполняемого узкими специалистами, RaceChip не требует изменения заводского программного обеспечения автомобиля: достаточно подключить к стандартному разъему внешний модуль (чип-блок) с тюнинг-программой, написанной немецкими инженерами непосредственно для

каждого двигателя. Подключение не требует никаких специальных знаний и тем более переделок. Более того, если у автомобиль на гарантии, перед прохождением планового ТО во избежание разбирательств с персоналом СТО чип-блок можно снять, а после - снова установить. Принцип работы настолько прост, что в «памяти» блока управления двигателем автомобиля не остается информации о его применении. Как же это возможно?

Известно, что производители закладывают резерв во все узлы и агрегаты и нередко занижают мощность, исходя из маркетинговых или из экологических целей - в разных случаях по-разному. Например, выпуская линейку двигателей с потенциально одинаковой мощностью, с целью оптимизации производства они зачастую с помощью электроники занижают производительность и получают тем самым двигатели с разной мощностью. То есть «вписывают» двигатели в те или иные параметры, от которых зависит налогообложение будущего владельца автомобиля. Таким образом, несложно понять, что мотор часто способен выдавать

**О компании.** Команда разработчиков RaceChip с 2004 года занимается тюнингом транспортных средств. Чип-тюнинг-модули RaceChip не только разрабатываются, но и изготавливаются исключительно в Германии. С 2009 года RaceChip сертифицирован в TUV и по стандартам DIN EN ISO 9001. Другими словами, в каждом секторе предприятия интегрирована система менеджмента качества: начиная с разработки и производства до доставки, технической поддержки и сервисного обслуживания клиентов. По состоянию на ноябрь 2012 года RaceChip продается в 29 странах мира, чип-тюнинг-модули RaceChip установлены на более чем 100 000 автомобилей.

гораздо более высокую мощность и крутящий момент. Главное - не выйти за рамки заложенного производителем резерва. Но это как раз и контролируют инженеры компании RaceChip Chiptuning GmbH & Co. KG.

RaceChip, подключаясь к датчикам двигателя и сравнивая их параметры с заложенными в памяти блока топливными картами, в режиме реального времени корректирует давление распыла топлива и давления надува турбины. Такая корректировка приводит к подъему мощности и крутящего момента.

Откуда же экономия топлива при увеличении мощности? Увеличив мощность и крутящий момент, мы даем возможность автомобилю с АКПП переключаться на более высокую передачу ранее обычного, а в случае с механической МКПП эту роль выполняет водитель. То есть

**Прирост мощности**

- до 31%

**Прирост крутящего момента**

- до 26%

**Сокращение расхода топлива**

- до 1 л / 100 км

нужная скорость достигается за меньший период времени, а движение возможно на более высокой передаче. Как результат - экономия топлива от 5 до 10%.

Однако увеличение мощности доступно и для программного тюнинга. Главное же достоинство немецкой разработки в том, что установка чип-блока не нарушает систему защиты двигателя, которая продолжает работать в штатном режиме, что предотвращает выход из заводских параметров. Также после деинсталляции чип-блок не оставляет никаких следов в блоке управления двигателем.

На сегодня компания RaceChip Chiptuning GmbH & Co. KG является лидером в области цифровых решений по увеличению мощности авто в Европе и СНГ. Модули RaceChip производятся на современном заводе в Германии, недалеко от Штутгарта, их качество, безопасность и допуск для использования в транспортных средствах подтверждается рядом сертификатов.

Официальное представительство компании **RaceChip Chiptuning GmbH & Co. KG**

на территории России, Украины и Беларуси  
Центральный офис:

г. Киев, ул. Автозаводская, 24/2, оф. 207

тел.: +38 (044) 485-14-26

+38 (063) 237-11-12, +7916 453-33-65

e-mail: chipovka@rambler.ru

www.racechip.com.ua, www.racechip-ru.com

### Тесты на прочность

- В режиме вождения модули RaceChip выдерживают непрерывное воздействие температур от -40 до +135°C.
- Даже очень частые толчки (до 500/минуту) не наносят чиптюнинг-модулям RaceChip вреда.
- Рассыпаемая зимой по дорогам соль оказывает сильное воздействие на любую электронику. Все современные чиптюнинг-модули RaceChip защищены от соли так, что ее воздействие на электронные элементы исключено.
- Модули RaceChip успешно проходят тест EMV E13 на электромагнитную переносимость в условиях уличного движения.
- SE-маркировка на всех чиптюнинг-модулях подтверждает, что условия безопасности согласно требованиям Евросоюза выполнены в полной мере.

## TOP TRUCK: встреча за круглым столом



12 июля 2013 года компания «ИРБИС-АВТО» провела заседание круглого стола участников сети TOP TRUCK. Среди приглашенных - собственники и руководители автосервисов, а также руководители организатора сети. Отдельно стоит отметить присутствие на заседании представителя компании «Геркулес» - первого корпоративного клиента TOP TRUCK Service.

Среди основных обсуждаемых вопросов были:

- перспективы и стратегия развития сети TOP TRUCK;
- роль колл-центра BST и сетевого направления TOP TRUCK Service в организации обслуживания;
- организация управления автосервисами;
- обеспечение сети запчастями.



В рамках круглого стола представители крупнейших производителей запасных частей и оборудования для рынка aftermarket и OEM - компаний WAB-COWÜRTH, Federal-Mogul и MAHLE, провели презентации своей продукции.

Украинская сеть грузовых сервисных станций TOP TRUCK продолжает развиваться. На сегодняшний день в ее состав входит 17 грузовых автосервисов. По словам организаторов, благодаря интенсивному обмену мнениями между участниками круглого стола и руководителями компании «ИРБИС-АВТО», была получена бесценная информация для выработки дальнейшей стратегии развития сети и улучшения условий сотрудничества.

# Долговечность под контролем!

## LuK TAC (Travel Adjustment Clutch)



рагменной пружиной. И по причине того, что механизм регулирования полностью расположен в корпусе корзины сцепления, кручение или крутящая сила не влияют на качество регулировки. Преимуществом является еще и то, что TAC минимальный резерв износа 6 миллиметров - почти в два раза больше, чем у стандартного сцепления.

Поставки сцепления LuK TAC на рынок афтермаркет начались в конце 2010 года. Производство наладили на заводе LuK Truckparts в Кальтеннордхайме. То есть это сцепление OE качества и вполне заслуженно несет обозначение «Made in Germany». Комплект сцепления состоит из ведомого диска, нажимного диска и выжимного подшипника. Главное применение - на грузовики Mercedes-Benz и DAF (модели LF45, LF55, CF75, CF85, CF95, XF95, XF105 - артикульные номера 640 3030 00, 640 3033 00, 640 3051 00, 640 3056 00, 643 3221 00, 643 3302 00, 643 3309 00).

А в конце 2012 года компания Schaeffler automotive aftermarket представила саморегулирующееся сцепление TAC для 6-цилиндровых двигателей OM 936 концерна Mercedes-Benz. Это же сцепление будет поставляться на конвейер для нового поколения грузового автомобиля Mercedes-Benz Antos. Сцепление LuK TAC диаметром 395 миллиметров рассчитано на передачу тяги до 1400 Нм. Тяга в грузовике Antos передается через полностью автоматическую КПП Mercedes PowerShift3 с высокой скоростью переключения.

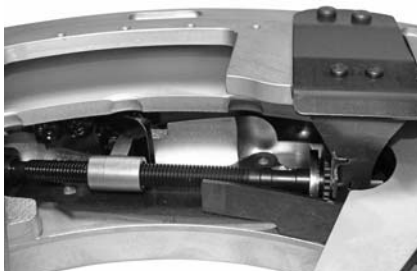
Меньшее выжимное усилие, увеличенный ресурс - это одни из многих преимуществ грузового саморегулирующегося сцепления LuK TAC.

Грузовое сцепление изначально проектировалось для длительного пробега в тяжелых условиях. Поэтому нередко пробег грузового сцепления развозных грузовиков достигает 600 тыс. километров и более миллиона километров у дальнобойных грузовиков. Рынку необходимы износостойкие виды сцепления, например, для строительной техники, где грузовики эксплуатируются в режиме «Stop and go».

Еще в 2010 году на выставке «Автомеханика» было представлена новая конструкция грузового саморегулирующегося сцепления под наименованием LuK TAC (Travel adjustment clutch). Износостойкость этого сцепления увеличена в два раза по сравнению с традиционным сцеплением.

Кроме необходимости повышенной износостойкости, грузовое сцепление должно иметь ровную характеристику выжима сцепления для управления сцеплением в грузовиках с КПП с автоматическим переключением передач (ASG) с регуля-

тором усилия сцепления. Именно для этого и используется LuK TAC. Процесс регулировки начинается измерением TAC дистанции перемещения сцепления во время включения и выключения. Когда дистанция перемещения между маховиком и нажимным диском корзины сцепления меняется, продольное значение изменения передается на регулировочное кольцо поворотным шкворнем, сидящем на общем валу с ведущей шестерней. Компенсация износа рабочих поверхностей нажимного диска осуществляется благодаря постоянной высоте штифта между нажимным диском и диаф-



**Официальный дистрибьютор  
ООО «ИРБИС-АВТО»**

Центральный офис:

г. Харьков, пр-т 50-летия СССР  
2-К, 3 этаж

тел./факс: 057-728-11-08

728-10-97, 728-10-87, 728-10-84

e-mail: auto@auto.irbis.ua

www.auto.irbis.ua

www.top-truck.com.ua

# Профессионалы грузового сервиса выбирают сцепление LuK



До 30% снижения уровня износа компонентов сцепления!



## Долговечность увеличена

С новейшим поколением фрикционных накладок LUK для грузовых автомобилей уменьшается время простоя, значительно увеличивается операционная эффективность, и в зависимости от условий работы и стиля вождения, достигается до 30 процентов большая надежность системы сцепления. Кроме того, обеспечиваются исключительно комфортные характеристики работы сцепления премиум-класса. Звучит отлично, и это действительно уникальное предложение на рынке!

## То, что вы вправе ожидать:

- Большой ресурс сцепления
  - Меньший простой
  - Высокая эффективность работы
  - Меньше затраты на сервис
- Это наше предложение для вашей эффективной работы.

**SCHAEFFLER**  
AUTOMOTIVE AFTERMARKET



Официальный дистрибьютор  
ООО «ИРБИС-АВТО»

Центральный офис:

г. Харьков

пр-т Пятидесятилетия СССР, 2-К, 3 этаж

Тел./факс: 057-728-11-08, 728-10-97

728-10-87, 728-10-84

e-mail: auto@auto.irbis.ua

www.auto.irbis.ua



Аварийно-ремонтная служба «BST»:

тел.: 0-800-20-80-20 – колл-центр службы

моб.: 050-402-49-93 – менеджер службы

e-mail: bst@auto.irbis.ua

Отдел сети TOP TRUCK:

www.top-truck.com.ua

тел.: 050-302-54-02, 050-343-53-88

e-mail: toptruck@auto.irbis.ua





## Полусинтетические масла LUXE

Многоцелевые полусинтетические масла LUXE производятся из высококачественного базового масла, синтетического компонента и сбалансированного пакета присадок в соответствии международными стандартами и последними требованиями автомобилестроения. Линейка полусинтетических масел представлена широким ассортиментом масел для бензиновых и дизельных двигателей, включая специальные масла и масла с дополнительными присадками.

### ПРЕИМУЩЕСТВА:

- благодаря эффективной композиции присадок полусинтетические масла LUXE надежно защищают детали двигателя от износа, коррозии, окисления при любых условиях эксплуатации;
- увеличивают мощность двигателя за счет снижения гидродинамических потерь и потерь на трение;
- обеспечивают легкий пуск при низких температурах;
- обладают пониженной летучестью, а также пониженной склонностью к образованию высокотемпературных отложений и пенообразованию;
- отличные антиокислительные и диспергирующие свойства обеспечивают чистоту и повышенный срок эксплуатации двигателя;
- одобрены международными производителями автомобильной техники и лицензированы Американским институтом нефти.

Официальный Дистрибьютор в Украине **ООО «Делфин Дистрибьюшен Украина»**  
Тел.: +38(0462)68-88-49 [www.delfingroup.ua](http://www.delfingroup.ua)



[www.agrinol.com.ua](http://www.agrinol.com.ua)

## МАСЛА СМАЗКИ АВТОХИМИЯ



**КАЧЕСТВО ПРЕЖДЕ ВСЕГО!**

### Региональные представители:

**АР Крым:** г. Симферополь, ул. Узлова, 20, тел.: (0652)50-07-64.

**Винницкая обл.:** г. Винница, ул. Баженова, 24, тел.: (0432) 57 54 62; г. Винница, ул. Гонты, 39А, тел.: (0432) 55-23-15.

**Волинская обл.:** г. Луцк, ул. Вахтангова, 10, тел.: (0332)24-35-55; Луцкий район, с. Змеинец, ул. Лескова, тел.: (0332) 28-25-82.

**Днепропетровская обл.:** г. Днепропетровск, ул. Комиссара Крылова, 5, тел.: (0562) 27-14-96; г. Кривой Рог, ул. Лозуватская, 116Б, тел.: (0564) 04-10-68.

**Донецкая обл.:** г. Донецк, ул. 60-летия СССР, 43А, тел.: (062) 203-04-00; г. Донецк, ул. Постышева, 122/22, тел.: (062) 213-20-91; г. Горловка, ул. Мамедова, 22, тел.: (050) 426-06-63; г. Макеевка, ул. П. Тычины 1, тел.: (06153) 60-613.

**Житомирская обл.:** г. Житомир, ул. Баранова, 74, тел.: (0412) 42-73-89; г. Житомир, ул. Баранова, 77, тел.: (0412)42-79-24.

**Запорожская обл.:** г. Запорожье, ул. Стартовая, 3А, тел.: (0612) 68-84-47; г. Запорожье, ул. Базовая, 9А, тел/факс (061) 228-62-83.

**Ивано-Франковская обл.:** г. Ивано-Франковск, ул. Шота Руставели, 77, тел.: (0412) 42-79-24.

**Киевская обл.:** г. Киев, пр-т Воссоединения, 7а, оф. 615, тел.: (044) 224-63-39; г. Киев, ул. Святошинска 20, тел.: (044) 450-07-45; г. Вышгород, ул. Ватутина, 69Б, тел.: (044) 492-30-80.

**Кировоградская обл.:** г. Кировоград, ул. Автолюбителей, 2, тел.: (0522) 36-50-03.

**Луганская обл.:** г. Луганск, тел.: (050) 456-80-72; -(58); -(82).

**Львовская обл.:** г. Львов, ул. Ковельская, 109 Б, тел.: (032) 242-43-86; г. Львов, ул. Промышленная, 50/52, тел.: (032) 242-15-81.

**Николаевская обл.:** г. Николаев, ул. Кирова, 244, тел.: (0512) 58-13-34.

**Одесская обл.:** 8-й км, Санкт-Петербургское шоссе, админ. здание, корп. 2, тел.: (048) 738-05-03; Овидиопольский район, п. Молодежное,

ул. Железнодорожная, 7, тел.: (0482)39-06-97.

**Полтавская обл.:** г.Полтава, ул. Серёгина, 11, тел.: (0532) 50-89-78; г. Кременчуг, ул. Яморошная, 42, оф.2, тел.: (0536) 74 18 20.

**Ровенская обл.:** г. Ровно, ул. кн. Владимира, 112а, тел.: (066) 039-52-66; пгт. Клевань, ул. Космонавтов, 9, тел.: (0362) 27-11-90.

**Тернопольская обл.:** г. Тернополь, ул. Промышленная, 20, тел.: (0352) 52-77-84.

**Харьковская обл.:** г. Харьков, ул. Магнитогорская 1, тел.: (050) 421-20-01; г. Харьков, ул. Плитковая, 14А, тел.: (057) 752-48-18.

**Хмельницкая обл.:** г. Хмельницкий, ул.Трудовая,5/2, тел.: (0382) 63-14-44.

**Черкасская обл.:** г. Черкассы, ул.Смелянская, 127, тел.: (0472) 63-37-04.

**Черниговская обл.:** г. Чернигов, ул.Любечская, 179, тел.: (04622) 5-81-13.

**Черновицкая обл.:** г. Черновцы, ул. Главная, 246, тел.: (0372) 57-31-70; г. Черновцы, ул.Коломыйская, 2Д, тел.: (0372) 57-07-13.

# Idemitsu Extreme F-S Touring

## В ногу с современными технологиями



Давайте посмотрим на этикетку моторного масла из Японии - **Idemitsu Extreme F-S Touring**. Как указано в спецификациях, это универсальное всесезонное масло, полученное по технологии гидрокрекинга. Итак, что это за технология? Если коротко, то это очистка и «доработка» характеристик минерального масла до уровня синтетических базовых масел с помощью специального оборудования, в котором масло подвергается сложной химической обработке. Причем химическое воздействие столь сильное, что на молекулярном уровне у полученного продукта уже почти не остается ничего общего с тем маслом, из которого он произведен. Недаром API (Американский институт нефти) пришлось выделить данное базовое масло в отдельную группу - Группу III (синтетика PAO заняла соседний, 4-й номер). Отметим, что после бурного увлечения «чистой» синтетикой многие производители начали заменять PAO этими появившимися на рынке базовыми маслами Группы III в своих моторных маслах. Ведь в производстве они дешевле, чем синтез PAO, а эксплуатационные свойства... Впрочем, мы о них поговорим подробнее на конкретном примере.

Обратим в первую очередь внимание на такой показатель, как температура застывания масла. Многие производители синтетических масел делают акцент на том, что их продукт

В современной химии новые технологии иногда переворачивают взгляд на привычные вещи. К примеру, до сих пор можно услышать мнение, что ряда важных показателей моторного масла можно достичь только с применением синтетической базы - PAO. Между тем, современные методы переработки позволяют добиться впечатляющих характеристик и от углеродного сырья, и при этом - дешево.

может остаться с нормальной текучестью и при -50°C. Заслуги по созданию такой стойкости в первую очередь приписывают синтетической основе, PAO. Да, это факт - полиальфаолефины (PAO) действительно не теряют текучести при экстремальных отметках на градуснике, что позволяет делать из них масла и смазки для арктических условий. Но давайте взглянем в окно: когда в нашей стране вообще были такие температуры? Кому нужен этот «запас прочности», кроме как технике, работающей на крайнем севере? Между тем, у «гидрокрекингового» **Idemitsu Extreme F-S Touring** температура застывания -36°C. Можно смело утверждать, что для Украины этого показателя более чем достаточно.

Следующий пункт - вязкостные свойства. У **Idemitsu Extreme F-S Touring** вязкость по SAE - 5W-40. То есть, это масло относится к легкотекучим, энергосберегающим (за счет легкой текучести уменьшается трение между смазываемыми поверхностями, и, соответственно, уменьшается расход горючего). Этому показателя тоже удалось достичь без использования синтетического базового масла. Процесс гидрокрекинга способен существенно дорабатывать минеральное сырье, в том числе - и вязкостные свойства.

В общем, как вы могли убедиться, выбор базового масла - дело тонкое, и применение «синтетики» PAO (или ее отсутствие в рецептуре) не должно приводить к поспешным выводам о качественных показателях масла. Все-таки вязкостные, а также низкотемпературные свойства - это важные показатели, но не менее значима

правильно подобранная рецептура для тех условий, в которых эксплуатируется техника. У рассматриваемого нами продукта мы видим соответствие классам SM/CF по API. Данная маркировка говорит о том, что масло можно заливать как в бензиновые, так и в дизельные двигатели.

Согласно формулировке API, масла класса SM предназначены для современных бензиновых (многоклапанных, турбированных) двигателей. Отличаются повышенной устойчивостью к увеличению кислотности, нагарообразованию, обеспечивают улучшенную защиту от износа и легкий запуск при низких температурах в течение всего срока использования.

Класс CF говорит о возможности применения в дизельных (в том числе турбированных) моторах. Что хотелось бы выделить с учетом украинских реалий: класс CF подразумевает моторные масла для двигателей, которые работают на топливе различного качества, в том числе и с повышенным содержанием серы (например, больше 0,5% от общей массы). То есть, для такого горючего, которое часто встречается на наших заправках.

Как можно было убедиться, продукт из дальневосточной страны полностью оправдывает термин «универсальный», так как действительно подойдет очень многим автомобилям, и будет верно служить двигателю, как самурай. При этом он скромно - никаких кричащих этикеток в стиле «полностью синтетическое масло!», зато впечатляющие характеристики убедят любого, что перед ним - серьезный боец за чистоту и ресурс двигателя.

**Официальный дистрибьютор японских моторных масел  
Idemitsu в Украине - компания «ИНТА»**

тел.: (048) 237-61-33, (050) 336-59-52, [www.idemitsu.com.ua](http://www.idemitsu.com.ua)

# Бізнес по-сусідськи

## Польська олива на українському ринку



Заснована на початку дев'яностих, компанія «ЛОКО» є спеціалістом на ринку гуртових поставок нафтопродуктів та автотоварів, а саме: олив, мастил, присадок, автохімії, автокосметики та аксесуарів. В інтерв'ю нашому журналу директор компанії Петро Король презентує читачам марку ORLEN та висвітлює особливості її просування на українському ринку.

### – Що відрізняє ORLEN на ринку змащувальних матеріалів?

– Перш за все, хочу сказати, що Польський нафтовий концерн ORLEN, – це найбільша фірма в Польщі, а також одна з найбільших у центральній і східній Європі. Його дочірня компанія фірма ORLEN OIL – це одне з небагатьох підприємств, яке має дуже широку гамму продуктів для промисловості. Крім того, воно виробляє базові оливи. Позиція ORLEN у Польщі надзвичайно потужна. Це фірма, яка у деяких галузях до 60% ринку забезпечує паливом, і за даними 2008 року кожна третя польська АЗС належить ORLEN.

### – А яка зацікавленість ORLEN нашою країною? Чи вважається Україна стратегічним ринком?

– У глобальних рамках український ринок за своєю ємністю є другим у Європі після Німеччини. Тобто такий ринок дуже цікавий

для багатьох компаній. Зараз в Україні присутні більше 160 марок, хто ж тут має бути, як не наші найближчі сусіди – польські підприємства? «ЛОКО» є авторизо-



ORLEN створив масла, які з погляду багатьох експертів вважаються революційним підходом до способу підбору.



## ORLEN OIL

ваним дистрибутором ORLEN. Ми не ставили собі за мету, щоб продукцію ORLEN можна було побачити на кожному перехресті, але однозначно обсяги продажів ростуть щороку на сотні відсотків.

### – Скільки відсотків збуту не автомобільної тематики і скільки – автомобільної?

– Не автомобільної – більше 2/3, хоча на автомобільній виставці ми цього року були недаремно і маємо чим похвалитися. Наш партнер створив оливи, які, на думку багатьох експертів, відрізняються революційним підходом до методу підбору оливи. Зокрема, технологи дуже уважно вивчили вимоги конкретних виробників двигунів і створили лінійку олив із серії Max Expert, які призначені під конкретні марки. Якщо у нас є продукти із серії Max Expert V, то це є оливи, спеціально вироблені для автомобілів Volkswagen group. Тобто це є Volkswagen, Skoda, Audi, Seat. Так само інші оливи Max Expert F виготовлені з урахуванням усіх вимог Ford.

У лінійці таких олив наразі є шість. Це XD масла для авто-

мобілів німецького виробництва Mercedes, Opel, BMW. Є XF для французьких автомобілів Peugeot, Renault, Citroen, і так само є для Toyota, Nissan.

**– А чи не є це маркетинговим ходом?**

– В жодному разі. Це абсолютно різні оливи. Ви не перший, хто запитує про це. Тому нещодавно ми проводили в Польщі семінар з нашими найважливішими клієнтами, де технологи відповідали на такі питання. Тоді несподівано технолог узяв канистри і з кожної налив оливу у бочкал. Тоді всі побачили, що навіть за таким критеріями, як колір та запах, можна зауважити, що це різні оливи. Їх об'єднує лише одне – вони мають однакову в'язкість 5W-30, решта показників відрізняється. Це по-перше. А по-друге, для того, щоб на упаковці написати допуски відповідних виробників, як, наприклад, Max Expert V, треба було отримати допуски відповідно від Volkswagen group.

**– Проте є оливи, які призначені для деяких марок автомобілів, а їх поєднали в одній канистрі...**

– Там, де конструктивно двигуни були подібні і вимоги до оливи виробник ставив подібні, вони об'єднувались. Але якщо ви подивитесь, наприклад, на оливу XJ, то не побачите одного із провідних японських виробників – Honda. Зазначені тільки ті, яким це масло відповідає. Окремо зараз готується лінійка, де є специфічне масло для автомобілів Isuzu, яке не увійшло до XJ. Також нещодавно світ побачила олива, вироблена спеціально для Fiat.

Конкуренція на ринку дуже напружена. Такий проект був запущений у Польщі в 2010 році, він новий для нашого, українського, ринку. За цей

*Завод ORLEN у Плоцьку.*



час було зроблено дуже багато. На сьогодні продукцією концерну ORLEN ми можемо заставити повністю полицю магазину.

**– Виникає питання: чому продукція ORLEN не настільки відома на українському ринку, як це є у Польщі?**

– Скажімо так. Ще не прийшов час. У Польщі ORLEN спирається на підтримку роздрібною торгівлі. Там є маса АЗС, які просто не можна не зауважити. Виставивши продукцію тільки в своїй власній мережі, вже є великий потенціал. Якщо говорити про якусь рекламну підтримку в Україні, то це теж потрібно робити крок за кроком. Побачите, ситуація зміниться. Для початку важливим є те, що з початку свого створення (бо ORLEN – це фірма, яка утворилася шляхом злиття нафтопереробного заводу в Плоцьку і мережі АЗС) було кілька змін марок. «ЛОКО» працює з цими оливами дуже довго, але ребрендинг не міг не датися взнаки на обізнаності ринку щодо марки. Тому можна вважати, що тільки на початку 2000-х марка стабілізувалася в Польщі, і незабаром це так само відбудеться в Україні.

**– Чи готується активізація роботи на українському ринку?**

– На нафтовому ринку вже кілька років відбувається укрупнення. Тому на мою думку, найближчими роками

буде відбуватися укрупнення брендів, бо не можна їх ростити до безкінечності. Скільки ми будемо мати – 500-600? Вживуть тільки ті, хто дійсно є виробниками, хто не займається тільки брендуванням під своєю маркою, або блендингом. І ORLEN, на мою думку, має найбільше шансів для того, щоб про себе заявити.

**– Як ви оцінюєте діяльність власної компанії з просування продукції ORLEN?**

– Дві третини продукції фірми «ЛОКО» реалізується у промисловості. Тому в масштабах цілої галузі, тобто автомобільних оливах, ми оцінюємо свої позиції достатньо скромно. Це не те, що ми би хотіли. Деякі підприємства переоцінюють свої досягнення, а деякі – недооцінюють. Нам важко об'єктивно сказати, в якій точці ми знаходимося. Але дуже прискіплива увага до нас в останній рік-два з боку конкурентів свідчить про те, що все ж таки наша робота на ринку є помітною.

**– А в чому виражається ця прискіплива увага?**

– Ми бачимо навіть по результатах виставки SIA' 2013. Якщо кілька років тому багато хто з конкурентів зверхньо ставився до марки, то сьогодні вони просто приходять, вивчають, готові до якихось розмов, діалогів, хтось прагне в якійсь мірі співпрацювати...

*Польський нафтовий концерн ORLEN володіє майже 3000 заправокних станцій.*



**– Як це можливо? Якщо дилери в регіонах, то зрозуміло. А якщо конкурент-імпортер, то як він може з вами співпрацювати?**

– Деяким підприємствам для участі в тендерах бракує асортименту. Якщо це якась невелика фірма, яка займається тільки блендингом, тобто змішуванням масел, у них обмежений асортимент, і так чи інакше вони вимушені закуповувати у якогось більшого і потужнішого виробника певні продукти, які використовують як свої. Це ні для кого не секрет. Але вони не звертаються безпосередньо до виробника, бо для нього вони дуже часто малоцікаві з їхніми об'ємами, а от до нас як до імпортера цих продуктів звертаються, і ми дуже часто маємо від конкурентів такі пропозиції.

**– Які ще ваші досягнення в авто-, мотосекторі українського ринку?**

– Я не готовий до такого самохваляння, але ми дуже потужно розвиваємо дистрибуцію. Єдине, чим ми можемо похвалитися, це лояльністю наших дистрибуторів до нас. І якщо говорити про якісь досягнення, не знаю, чи це наша заслуга, чи ні, але за багато років ми практично не втратили жодного з наших дистрибуторів, тобто така лояльність до марки нам імпонує, за що хочемо їм подякувати.



**– Ви більше не шукаєте дистрибуторів?**

– Ми не можемо так сказати. Світ змінюється, змінюється ситуація на ринку і ми, відповідно, вимушені мінятися. І нас конкуренція підштовхує до якихось дій. Так само і наших дистрибуторів. Ми не можемо сказати, що не шукаємо. Ми завжди зацікавлені в нормальних, солідно працюючих компаніях.

**– У вас політика – один дистрибутор на одну область, наприклад, чи може бути два?**

– В нас немає чітко окресленої кількості. Ми дивимося, наскільки наш дистрибутор лояльний до нашої марки. Дуже важливо, щоб тут відбувався процес росту, бо навіть велика компанія, яка має потенціал більший, а використовує його по

відношенню до наших продуктів в якійсь абсолютно незначній мірі, для нас менш цікава, ніж якась маленька компанія, яка прогресує і постійно зростає.

**– Чи є у вас випадки, коли в рамках одного обласного центру чи області працюють два дистрибутори? Вони конкурують між собою чи ви не дозволяєте в одному місті мати двох представників?**

– Перш за все, області бувають різні. Неможливо порівнювати Івано-Франківську та Донецьку область, але, як правило, якщо є дистрибутор, який має відповідний статус, то в такому регіоні іншого немає. Але це стосується саме авторизованих представників. Я би тут хотів оглянути питання кількості з погляду на конкуренцію, але скажу, що ми би хотіли мати їх більше.

Ми готові до співпраці, але є певні стандарти та критерії. Це повинні бути компанії з незаплямованою репутацією. На сьогодні в нашій галузі не рідкість, коли фірми беруться за один бренд, потім не займаються ним, навіть роблять щось на шкоду. З таким ми теж зустрічалися, тому лояльність для нас дуже важна.

**– А ви чимось можете зараз зацікавити потенційного дистрибутора? Що ви можете йому запропонувати, щоб він зупинився саме на вас?**

– Тут все залежить від двох сторін. Не тільки від нас, але й від того потенційного партнера. Той, хто обирає нас як свого партнера і разом з нами – марки, які ми представляємо на ринку, однозначно пов'язує себе з потужними європейськими компаніями, які не зникнуть сьогодні-завтра.

Що стосується якості, лише підприємства, які мають свою власну базу, можуть гарантувати стабільність показників і параметрів свого продукту. Якщо хтось сьогодні використовує базу, наприклад, ORLEN, завтра – ще якоїсь перевіреної марки, а після завтра, був в Одесі, та купив арештовану цистерну з базою, це буде не той продукт, який виробляється серійно і на який щоденно працюють тисячі людей.

*Участь у виставках - демонстрація переваг та конкурентоспроможності компанії.*



**– Чи можете ви окреслити якісь цінові параметри, які зможуть зацікавити потенційного партнера?**

– Після останньої кризи 2008 року говорити про якісь гарантії стабільності можна, але не все, на жаль, в наших руках... З одного боку, лояльність не купиш, а з іншого – якщо люди не будуть бачити фінансової доцільності працювати з нашими продуктами, вони будуть працювати з іншими, там, де їм вигідніше. Сила нашої марки в Україні поки що не є такою міцною, як у західних брендів, де вони легко продаються. Але з іншого боку, продавець чи гуртовик має на тому якісь абсолютно невеликі маржі тільки через те, що цей продукт продається буквально у всіх магазинах. Цінова політика є така на ринку, що він не може продавати дорожче, а тільки дешевше.

**– Тобто ви можете пообіцяти стабільність та розмір маржі?**

– Ми можемо обіцяти одне, що наша продукція буде цікавою для нашого споживача.

**– Чи є у вас мінімальна маржа та чи гарантуєте ви, що вона не буде знижуватися через конкуренцію? Адже дилеру краще торгувати польською продукцією, але з маржею. Правильно?**

– По-перше, польське – це не значить – гірше. По-друге, ніхто не буде працювати задарма, це ясно. Що стосується рівня маржі, я не знаю, які маржі мають інші компанії, адже це сукупність різних факторів. Дуже часто високу маржу пропонують компанії, які мають дуже дешеві продукти, але хочуть продати їх дорожче. В них завжди продукт сам по собі дешевий, собівартість його низька, а продажну ціну пропонують високу. Таким чином в них виникають можливості для великих запасів з більшою маржею.

Ми вважаємо, що пропонуємо цілком нормальну для ведення бізнесу маржу. Це є важка робота, пов'язана з позиціонуванням продукту на ринку. Український ринок має чіткі особливості. Обіцянки одного, другого чи третього партнера не завжди є гарантією того, що продавець завжди буде дотримуватися тої цінової політики, яку би ми хотіли бачити. Тому це дуже складний процес. Сподіваюся на те, що дистрибуторська політика нашого польського партнера буде дуже зваженою. Однак, запевняю, пройде ще зовсім небагато часу і «ORLEN OIL. Зроблено у Польщі» буде однозначно асоціюватися з якістю та успіхом.

*Бесіду вів* **Олександр Кельм**

**ТЗОВ «ЛОКО»**

м.Львів, вул. Городоцька, 174  
тел./факс: (032) 240-17-94, 240-17-95  
e-mail: zbut@loko.com.ua  
www.loko.com.ua



*ORLEN OIL розпочав офіційне співробітництво з Subaru Import Polska. Важливим елементом активності обох марок є заходи, націлені на активну участь у розвитку автоспорту в Польщі. Першим спільним проектом став новий ралі екіпаж Platinum Subaru Rally Team. І ORLEN OIL і Subaru вважають своє захоплення автоспортом важливим елементом стратегії. Підтримка ралі-екіпажів - це платформа для технологічного розвитку та тестування нових рішень. Черговим етапом співпраці ORLEN OIL і Subaru Import Polska буде введення масел PLATINUM в авторизовані сервіси виробника по всій країні в якості продуктів, рекомендованих для автомобілів Subaru.*

# Масло для турбины



О правильном подборе смазочных материалов мы писали немало: как известно, в этом деле есть много нюансов. Однако, чем больше работаем в этой теме, тем более многогранной и сложной она кажется. И в этот раз грань, которую мы попытаемся высветить, - выбор масла для моторов с турбонаддувом. Наш собеседник - Виктор Бондарь, владелец компании «ТУРБОБОСС», для которого турбина - старый и давно знакомый пациент.

**- Виктор Васильевич, объясните подробно, почему правильный подбор масла столь важен для турбонагнетателя? Какие конструктивные особенности делают этот агрегат столь зависимым от качества смазки?**

- В турбокомпрессоре нет трущихся друг о друга деталей. Все работает в масляной ванне под давлением от 0.8 до 4.5 кг/см. Благодаря этому турбина практически не имеет износа. Поэтому, подчеркиваю, правильно выбранное масло, обеспечивающее «правильную масляную ванну», в сочетании с правильным регулярным обслуживанием автомобиля гарантирует бесперебойную работу турбины на протяжении более 500 000 км пробега.

**- Какие масла Вы рекомендуете для использования в турбированных высоконагруженных грузовых двигателях?**

- Полусинтетические масла класса SHPD с вязкостью 15W-40 или 10W-40. Аббревиатура SHPD расшифровывается как Super High Performance Diesel - «высокопроизводительный дизельный двигатель». То есть, это, в первую очередь, характеристика мотора. Но так как конструкция данных двигателей предъявляет к маслам более жесткие требования, чем «обычные» дизели, то аббревиатура закрепилась также и за теми смазочными материалами, которые этим требованиям соответствуют. Если двигатель более-менее новый, то есть после 2008 года выпуска, то лить нужно SHPD 10W-40. Если же автомобиль был произведен раньше, то особых требований нет, масло должно соответствовать как минимум CJ-4 по API. Щелочное число в нем выше, чем в предыдущих CF и CF-4, комплекс присадок лучше. Для автомобилей с сажевым фильтром также нужен класс масел SHPD, так как он дает меньший угар и зольность.

**- Выше Вы упомянули, что заливать стоит полусинтетику.**

**Между тем, в продаже есть минеральные масла, которые соответствуют классу SHPD. Вы считаете, что «минералка» в данном случае хуже?**

- Нет, почему же. Можно заливать и масла на минеральной основе. По характеристикам они будут не хуже, однако срок службы у них в два раза меньше. Менять такое масло надо максимум через 15 тыс.км пробега для грузовых авто и 5 тыс.км - для легковых. Для сравнения, на полусинтетике интервал замены составит 30 тысяч. Для автопарков это довольно значимо: во-первых, увеличивать в два раза количество необходимых ТО с коммерческой точки зрения никому не интересно. Не забывайте, что меняется не только масло, но и фильтры. Во-вторых, что такое 15 тысяч для грузовика, если у него дальность поездки только в одну сторону составляет несколько тысяч километров? Кому захочется менять масло за границей посреди пути?!

В Германии, например, грузовые автомобили работают чуть ли не круглосуточно, и пробеги могут достигать 400 тыс.км. А если у масла есть допуск MB 229.51, интервал смены продляется до 50 тыс.км. С качеством топлива и масел там все в порядке, зачем приезжать на техобслуживание чаще?

**- Полусинтетика SHPD - вот и весь рецепт «здоровья» турбины грузовика?**

- Да. Причем полусинтетических масел даже с вязкостью 15W-40 хватает и для зимних условий, до минус 25°C они выдерживают. Если же автомобиль «ходит» где-то южнее, то проблем вообще нет. После ремонта мы «подсаживаем клиента на такие масла, и раз в 500 тысяч он может заехать на профилактику. Вскрываем - а турбина внутри чистая, никакого нагара, ни кокса. Был прецедент, когда турбонагнетатель прошел 2 миллиона километров безо всякого техобслуживания. Турбина попала к нам на ТО «за компанию» - выполнялся капитальный ремонт двигателя. Владелец автомобиля -

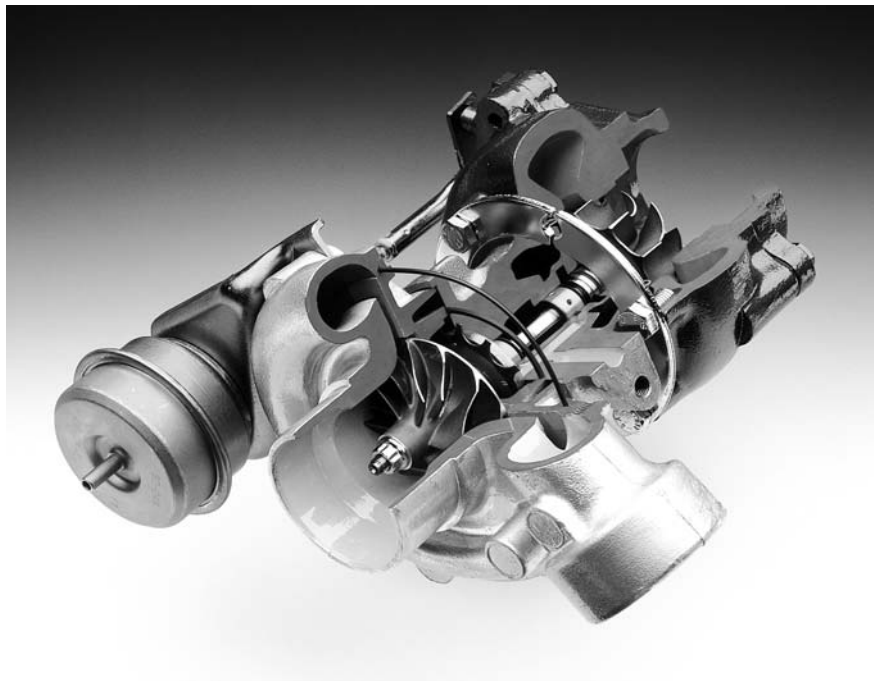
транспортная компания - наш старый клиент, потому придерживался советов по маслам от «ТУРБОБОСС». Итак, сам двигатель уже изношен, зато турбина была в идеальном состоянии.

**- А что скажете об использовании масел более высокого класса - UHPD?**

- То же самое. Оно дороже, гарантирует больший пробег, но я считаю, что и в наших условиях пока нет необходимости его использовать.

**- Какие интервалы замены масел SHPD в двигателях с турбонаддувом возможны в наших, а не европейских условиях?**

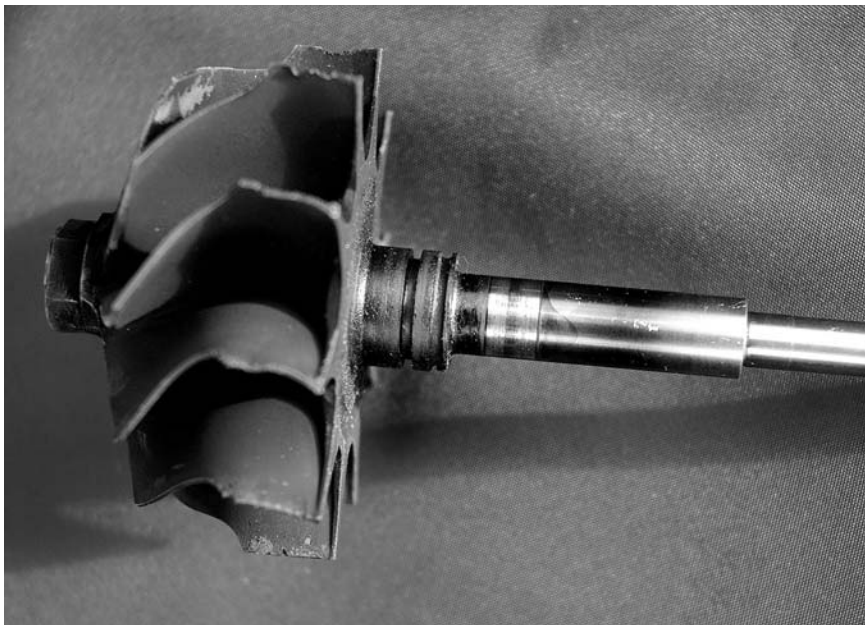
- В украинских условиях SHPD спокойно выдерживает 30 тысяч в моторе грузовика, и раза в два меньше - в малой коммерческой технике и легковых автомобилях. Это потому, что из-за больших оборотов коленвала легкового мотора маслу приходится «поработать» сильнее, и циркуляция его актив-



*В турбокомпрессоре нет трущихся друг о друга деталей, все работает в масляной ванне под давлением от 0.8 до 4.5 кг/см. Поэтому от качества моторного масла во многом зависит долговечность этого агрегата.*

*Виктор Бондарь заливает в турбодизельный двигатель своего нового Hyundai SantaFe 2013 г.в. полусинтетическое масло 10W-40 класса SHPD.*





Масло влияет на центровку ротора в картридже турбины. Не стоит лить в мотор с турбонагнетателем маловязкие и прочие энергосберегающие масла. Ошибка с выбором масла как правило приводит к подгоранию ротора турбины. Степень чистоты внутри турбины ярко иллюстрируют фото ниже.



нее, соответственно и вырабатывается оно быстрее. Итак, на маслах SHPD двигатель легкового автомобиля проходит 10 тыс. км, но его свойства позволят выдержать и 15 тыс. Больше - уже ненужный риск. Все-таки у нас не европейское качество дизтоплива, потому соблюдать тамошные большие интервалы я бы не рекомендовал.

**- Но ведь масла SHPD и UHPD предназначены для грузового транспорта. Разве их можно использовать в легковых автомобилях?**

- Эти масла можно лить и в легковые двигатели. Я заливаю в дизель своего нового Hyundai SantaFe 2013 г.в. полусинтетическое масло 10W-40 класса SHPD, по API - CI. Предпочитаю использовать продукт с максимальными из возможных эксплуатационными свойствами. Почему не использовать такие масла, если у них более эффективный пакет присадок? Моющие свойства позволят работать эффективно даже под конец интервала.

**- А какое же масло рекомендует производитель Hyundai для SantaFe?**

- Согласно рекомендациям - вязкость 5W-30, а по классу API - CF. Но данный класс масел не учитывает требования высокооборотистого 16-клапанного двигателя и наличие сажевого фильтра. Поэтому я решил его не заливать.

**- Давайте разберемся с вязкостью. Почему Вы выбрали 10W-40, если оно гуще, особенно в зимний период? Сейчас многие автопроизводители наоборот рекомендуют к использованию в современных двигателях легкотекучие масла, в том числе - энергосберегающие.**

- Зимой я залью 5W-40, а 10W-40 - это на летний период. Правда, я пока не нашел в продаже соответствующего по эксплуатационным качествам масла 5W-40. Но летом однозначно надо заливать 10W-40, то есть масло с большей вязкостью. Ни в коем случае оно не должно в жару напоминать по консистенции воду, ведь масло, как я уже говорил, влияет на центровку ротора в картридже турбины. И тем более

не стоит лить в мотор с турбонагнетателем 5W-30 и прочие энергосберегающие масла. Категорически не рекомендую это делать.

**- А что не так с энергосберегающими маслами, почему они не годятся для турбированных двигателей?**

- Это только мое мнение, но оно основано на многолетнем опыте. Да, некоторые производители автомобилей, к примеру Ford, VW, Mazda и Mercedes, допускают к использованию в турбированных двигателях своего производства энергосберегающие масла. Действительно, они позволяют экономить топливо. Но только в бензиновых многоклапанных моторах, не оборудованных турбонагнетателем. На дизеле энергосбережения с помощью масел нет. Сам тип силовой установки уже является экономичным. Поэтому я рекомендую переживать не об экономии топлива, а о работе турбины. Ко мне часто привозят турбонагнетатели на ремонт после 30 тыс.км пробега, и я вижу, что масло как надо не работало! Причем, нарушение интервала замены всего лишь в 1000 км на энергосберегающем масле уже может создать проблему. К примеру,

рекомендованный интервал замены - 15 тысяч, между тем действительно качественные масла выдерживают 10-15, а «посредственные» - 5 тыс. км. И когда вскрываешь турбину, она вся синяя внутри. Работала почти как на солидоле, тепло не отводилось. Пример - турбина BMW X5, которая прожила всего лишь 50 тысяч. Причина - перепробег, вместо 15 владелец доехал до 25 тыс.км. Понятно, что стоимость нового агрегата немаленькая, его на складе нет, и придется ждать. Мы, конечно, за гораздо меньшую сумму отремонтировали турбину, но предупредили, что гарантировать ее долгую работу можем только при условии исполнения наших рекомендаций в подборе масла. Приведу еще один случай. Был клиент с VW Touareg, который трижды (!) менял по гарантии турбонагнетатель. А заливал он масло с вязкостью 5W-30. После очередной поломки клиент мне позвонил и спросил: «Виктор, что мне делать?» Да ничего особенного не делать, просто залить масло с вязкостью 15W-40. И уже с тех пор восемь лет прошло, никаких проблем с турбиной нет. При том, что он на этом масле и зимой, и летом катается... Вот вам подтверждение моих слов.

**- Интересно, есть ли цифры, сколько проходят турбонагнетатели после ремонта в «ТУРБОБОСС» с применением рекомендуемых смазочных материалов?**

- В принципе, не ведем точную статистику, но могу сказать, что после нас турбины работают минимум лет пять. Но только если соблюдаются все условия по обслуживанию автомобиля, ведь долголетие турбонагнетателя зависит не только от масла, но и воздуха (соответственно, от воздушного фильтра) и ряда других факторов.

**- Речь шла в основном о дизелях. А что можете сказать о подборе масел для современных бензиновых турбированных двигателей легковых автомобилей?**

- Только масло не ниже класса SL по API. Щелочное число - 11. Вязкость 10W-40. Если двигатель с большим пробегом - 15W-40. Но это если речь идет про обычную езду. В спортивных автомобилях масло надо менять после каждой гонки, но это уже другая история...

*Беседовал Александр Кельм*



# Полиальфаолефины в деле



Сегодня термин «полиальфаолефины» встречается в едва ли не каждой статье о современных синтетических моторных маслах. Но почему PAO считаются синонимом термина «качественное моторное масло с отличными характеристиками»? Может быть потому, что обеспечивают низкую температуру замерзания, надежный холодный запуск, снижение расхода масла, большой срок эксплуатации и увеличение интервала замены масла в автомобиле?

**Л**юбое автомобильное моторное масло - это «коктейль» из базового масла и пакета присадок. Также как и для напитков, справедливо утверждать, что общее качество зависит от всех компонентов, каждый элемент вносит свою лепту в характеристики готового продукта. Базовое масло ответственно за ряд важнейших показателей готового моторного масла. Причем некоторые из них, например, экстремально низкая температура застывания, могут быть достигнуты лишь с применением сложных синтетических веществ. Недаром, когда ВМС США (в конце 50-х годов) потребовалось решить проблему отказа роликовых подшипников авианосцев в полярных широтах, пришлось обратиться



Полностью синтетическое базовое масло PAO помогло решить проблемы флота и авиации США с устойчивостью смазочных материалов к низким температурам. Хорошо зарекомендовав себя на "военной службе", полиальфаолефины нашли применение и в моторных маслах для автомобилей, придав "гражданским" продуктам свойства, позволяющие работать долго и эффективно в тяжелых условиях.

к довольно дорогой, но единственно возможной альтернативе - делать смазки на основе полиальфаолефинов (сокращенно - PAO). PAO создаются путем сложного и длительного синтеза, в результате которого получается продукт без примесей и высоким индексом вязкости. Это позволяет использовать масла на основе полиальфаолефинов в широком диапазоне температур, а отсутствие примесей делает такие масла обладателями высоких антикоррозионных свойств.

Помимо флота, PAO также применялись в реактивных двигателях самолетов, работающих на больших высотах. В общем, прежде чем завоевать свою нишу в автопроме, полиальфаолефины успели побывать на «военной службе». Со временем технология стала доступна и гражданским, ведь не только военная техника работает в тяжелых условиях.

Несмотря на то, что сейчас гидрокрекингвые масла приблизились по качеству к PAO, а за счет более низких цен даже отвоевали долю рынка базовых масел, ранее принадлежавшую полиальфаолефиновым, последние обладают рядом существенных преимуществ, что дает им возможность удерживать свои позиции.

## Преимущества полиальфаолефинов

Есть четыре важнейших характеристики моторного масла, которые четко показывают преимущество масел на основе полиальфаолефинов по отношению к продуктам на основе минеральных и гидрокрекингвых базовых масел.

Первое - температура замерзания (или температура потери текучести). Полиальфаолефины имеют наименьшую по сравнению с минеральными и гидрокрекингвыми продуктами температуру замерзания: от  $-50^{\circ}\text{C}$  и ниже. Причем это даже без использования депрессорных присадок, которыми обычно снижают температуру замерзания у минеральных масел!

Вторая характеристика - это холодный запуск, для которого использование моторных масел с PAO является практически идеальным. Дело в том, что такие масла имеют изначально более высокий индекс вязкости, что уже позволяет без особых проблем завести двигатель даже при экстремально низких температурах. Именно поэтому



почти все моторные масла с классификациями 0W-30 и 0W-40 сегодня созданы на основе базовых масел PAO.

Третье преимущество кроется в низкой испаряемости и, соответственно, снижении расхода масла. При синтезе полиальфаолефинов достигается отсутствие случайных молекул малого размера, что обеспечивает низкую летучесть и малую испаряемость.

Четвертая, важная характеристика моторных масел - это устойчивость к окислению и термическая стабильность. Это весьма важная характеристика, ведь она позволяет моторным маслам с полиальфаолефинами обеспечивать существенно больший срок эксплуатации и увеличить интервал замены масла в автомобиле до 30 000 км. Это обусловлено тем, что полиальфаолефины синтезированы в лабораторных условиях и имеют более однородный состав, а значит, и большую стабильность заданных свойств. По сути, благодаря своей точно рассчитанной и определенной заранее формуле, базовые масла PAO изначально даже без использования специальных присадок позволяют обеспечивать моторным маслам больший ресурс и большую эксплуатационную стабильность.

### Преимущества масел с PAO от Kixx

Учитывая все вышесказанное, становится понятно, почему масла с полиальфаолефинами являются синонимом «качественного полностью синтетического моторного масла». Два таких продукта предлагает на украинском рынке и компания «Смарт Ойл Групп», официальный дистрибьютор масел Kixx в Украине. С продукцией Kixx, а также с производителем этих масел, крупнейшим концерном GS Caltex, мы уже знакомили наших читателей, в том числе в прошлом номере.

Чем отличаются продукты с PAO от Kixx? Все преимущества полиальфаолефинов нашли свое отражение в маслах Kixx PAO 1 0W-40 и Kixx PAO 5W-30, 5W-40. За счет использования уникальных свойств PAO, а также тщательно подобранных пакетов присадок эти продукты соответствуют наиболее современным классификациям API SN и ILSAC GF-5.

### Kixx PAO 1 0W-40, 0W-30

Это на 100% синтетические продукты, которые соответствуют самому современному стандарту API - SN. Изготовлены из лучших базовых масел на синтетической основе с применением аддитивной технологии, проверенной в условиях автогонок. Рекомендованы для использования в бензиновых и дизельных двигателях легковых автомобилей и легких грузовиков во всех режимах эксплуатации. Продукты оптимизированы для обеспечения полной защиты двигателя и имеют уникальные рабочие характеристики.

Масла Kixx PAO 1 0W-40 и Kixx PAO 1 0W-30 рекомендованы к применению в следующих типах двигателей:

- безнаддувные бензиновые двигатели, двигатели на сжиженном газе и дизельные двигатели в легковых автомобилях;
- бензиновые и дизельные двигатели легких грузовиков;
- бензиновые и дизельные двигатели кемперов, внедорожников и спортивных автомобилей;
- двигатели с общей магистралью прямого впрыска в легковых автомобилях;
- четырехтактные двигатели с турбонаддувом и рециркуляцией отработанных газов, а также фильтром твердых частиц;



- четырехтактные бензиновые двигатели в мотоциклах и мобильном энергетическом оборудовании, где изготовитель рекомендует обычные моторные масла для легковых автомобилей.

*Допуски Kixx PAO 1 0W-30: API SN, ACEA A1/B1-08, A5/B5-08, C2-08. Рекомендованы: MB, VW, BMW, Porsche*  
*Допуски Kixx PAO 1 0W-40: API SN, ACEA A3/B3-08, A3/B4-08, C3-08. Рекомендованы: MB, VW, BMW, Porsche*

### Kixx PAO 5W-30, 5W-40

Это полностью синтетическое моторное масло высшей категории качества для современных высокофорсированных бензиновых и дизельных двигателей, в том числе и с турбонаддувом. Масло изготовлено на основе полиальфаолефинов.

Kixx PAO 5W30, 5W40 увеличивает ресурс двигателя благодаря максимальной защите от износа высоконагруженных узлов, даже в самых тяжелых условиях эксплуатации. Этот продукт обладает превосходной низкотемпературной текучестью, что обеспечивает легкий старт в условиях экстремально низких температур. Также Kixx PAO 5W-30, 5W-40 обеспечивает экономию топлива за счет снижения трения и снижает эксплуатационные расходы за счет увеличения интервалов между заменами масла, а также значительно увеличивает межремонтные циклы.

Масло Kixx PAO 5W-30, 5W-40 рекомендовано к применению в следующих типах двигателей:

- безнаддувные и турбонаддувные бензиновые двигатели легковых автомобилей;
- бензиновые двигатели легких грузовиков;
- безнаддувные и турбонаддувные дизельные двигатели легковых автомобилей;
- автомобили, работающие на газовом топливе (на сжатом или сжиженном газе), 4-тактные бензиновые двигатели мотоциклов и бытовых электрогенераторов.

*Допуски: API SL, SJ, SH; API CF; ACEA A3-02, B3-98, B4-02.*  
*Спецификации: BMW Longlife-98, Mercedes-Benz 229.1, 229.3, Porsche, Volkswagen, 502.00 and 505.00.*



Smart Oil Group  
дистрибуція олів та мастил

**Официальный представитель  
KIXX в Украине**  
**ООО «Смарт Ойл Групп»**  
 г. Киев, ул. Дегтяревская, 62, оф. 51  
 тел.: (044) 500-62-00, 224-59-58  
<http://kixx.com.ua>



# Топливная эволюция

Как бы впечатляюще ни выглядели характеристики современных транспортных двигателей, какими бы высокотехнологичными ни были новые системы их управления, а в отношении ДВС всегда было, есть и останется актуальным одно и то же неизменное правило – эффективная работа мотора невозможна без эффективного топлива.

Нынешние тенденции развития мирового двигателестроения таковы, что ведущие в отрасли компании разрабатывают и предлагают потребителям все более высокофорсированные моторы, теплонепряженность эксплуатационных режимов которых возрастает столь же пропорционально. Но чего стоили бы все эти труды конструкторов, если бы их работа не сопровождалась не менее важными разработками нефтехимиков и нефтеперерабатывающей промышленности в целом. Растет совершенство моторов, но вместе с этим возрастают и требования к уровню экологичности топлива. Экологичность же подразумевает все большую степень свободы от серы, полициклических, непредельных и ароматических углеводородов, то есть от нагарообразующих компонентов топлива. Гонка конструкторов за приз в виде наиболее совершенной конструкции мотора сопровождается не менее грандиозным, хоть и не столь явным, забегом нефтеперерабатывающих компаний за «абсолютным» топливом для такого мотора.

Общая картина в немалой степени обостряется ужесточением норм и требований в отношении экологии, в настоящее время все более жестко регулируемых законодательными методами. Топливо для распространенных конструкций двигателей должно, просто обязано, быть максимально свободным от нагарообразующих компонентов, если производящая его компания имеет намерение законно продавать его на рынке. Но именно здесь и возникает проблема. Ведь присутствие в топливе таких элементов как сера обуславливает его смазывающую способность, а без ароматических углеводородов топливо не может обладать высокой степенью детонационной стойкости. В итоге, чем более экологически чистым становится топливо, тем сложнее обеспечить надежность и долговечность топливной аппаратуры агрегатов. Экологически чистое топливо – высокий износ и малая детонационная стойкость. Впрочем, не только это.

Такое топливо само по себе становится более взрывоопасным. Риски возрастают вплоть до того, что есть вероятность взрыва топлива из-за накапливающегося в нем статического электричества.

К счастью для всех нас нефтехимики все же сумели найти более приемлемое, нежели погоня за абсолютно чистым топливом, решение проблемы. К счастью – потому, что едва ли кого-либо в отрасли устроила бы перспектива массового применения взрывоопасного топлива. Да и просто перспектива платить за непрекращающийся процесс технического перевооружения заводов нефтепереработки, чтобы обеспечить их возможность производить все более высокоэкологичное топливо, тоже выглядит мало для кого привлекательной. Для удовлетворения потребностей новых конструкций моторов нефтехимики избрали более рациональный, хоть и не менее эффективный путь – применение присадок, обеспечивающих топливу необходимые показатели.

Нужно сказать, что репутация метода применения комплексов присадок для усовершенствования топлив, с точки зрения мало озабоченного потребителя, не выглядит безупречной. Слишком уж часто приходилось слышать о том, как вполне благополучный и бодро работающий мотор в одночасье умирает на глазах обескураженного владельца, решившего немного сэкономить или от безвыходности плеснувшего в бак автомобиля непонятно кем и как «улучшенное» дизельное топливо или бензин сомнительного происхождения. Да и тот факт, что начиная с 2000 года продажа этилированного бензина, то есть получаемого из неэтилированного за счет использования присадок в виде тетраэтилсвинцовых антидетонаторов, в Европе запрещена, с точки зрения массового потребителя автоматически ставит вне закона даже сам метод усовершенствования топлив путем использования присадок. Но... также как и в случае с ножом, которым, как известно, можно и убить, а можно и спасти, сделав операцию, на самом деле сам метод улучшения топлив присадками весьма привлекателен и перспективен. И в первую очередь – с точки зрения самого потребителя.

Пример такого положения дел весьма показателен в случае с WOG – национальной сетью заправок, насчитывающей более 400 станций во всех регионах Украины. В своем прейскуранте WOG предлагает все распространенные виды бензинов и дизельных топлив, а также газ пропан-бутан. В любом случае топлива эти качественные, полностью соответствуют ГОСТам и нормам Евросоюза, поставки осуществляются с заводов стран Евросоюза и Беларуси.

Но наиболее перспективными и привлекательными в этом ряду являются все же топлива, которые WOG представляет потребителю под брендом Mustang.

Первая выгода для потребителя – Mustang от WOG защищен специальным маркером, который придает бензину с разным октановым числом различный специфический цвет, что предоставляет потребителю возможность контролировать, какое именно топливо попадает в бак его автомобиля. Маркер затрудняет возможность недобросовестного продавца как-либо разбавить топливо. Цвет бензина в этом гипотетическом случае может не прогнозируемо поменяться при введении любых посторонних примесей. Маркер наглядно выдает попытку подделки или подмены, обеспечивая этим наглядную возможность защитить свои права в случае возникновения каких-либо спорных моментов.

Но страховка потребителя от недоразумений при заправке – это лишь прелюдия. Основные преимущества Mustang – в его особых свойствах, обеспечивающих двигателю автомобиля целый ряд преимуществ. И все эти преимущества возникают в результате применения разработанной компанией BASF присадки Keropur, добавляемой к неэтилированному базовому бензину производства высокотехнологичного НПЗ.

Керопур в достаточной степени уникальная присадка, достойная того, чтобы рассмотреть ее более детально. Основа присадки производится в немецком городе Антверпене, где расположен завод компании BASF. Керопур многофункционален. Базируется на диспергаторе полиизобутиленамине, содержит синтетическую составляющую, то есть носитель и ингибиторы. Функция – защита системы впрыска, предотвращение образования отложений. Кроме этого содержит еще и ингибиторы коррозии, обеспечивающие предотвращение банальной ржавчины в баке и топливных магистралях автомобиля.

Как работает Керопур? Нагар и отложения – это осаждение частиц на поверхностях деталей. За образование фактических смол ответственны только молекулы определенной массы. Точнее говоря, полярная часть молекул – амин. А вот их неполярная часть в виде полиизобутиленовой составляющей наоборот фактор, исключая образование смол. Хитрость же компании BASF заключается именно в том, что большинство молекул присадки Керопур с базой в виде высокорекреационного полиизобутиленамина имеют точно оптимальную длину молекулы полиизобутилена. Точно оптимальную и строго определенную. Следствием этого обстоятельства является то, что молекулы воздействуют на поверхность деталей расчетным образом. С одной стороны они не дают возможность частицам осесть на поверхности деталей. А с другой – сами не образуют осадок в той мере, чтобы клапан ГБЦ, к примеру, сам оказался залепшим. Попросту уникальные качества.

Благодаря тому, что WOG использует для модернизации базового бензина именно присадку Керопур, бензины под брендом Mustang как раз и становятся наиболее оптимальным выбором, доступным потребителю. Ведь все, что добавляется в базовый бензин после прохождения по топливным магистралям с обмыванием клапанов и форсунок, обязательно сгорает в камере сгорания (КС) двигателя, обра-

зуя нагар и отложения на стенках КС и днище поршня. Аналоги Керопур от других производителей не имеют своей присадки от BASF, а потому их добавляют в несколько большем количестве. В итоге за улучшенные моющие свойства топлива приходится расплачиваться несколько большим нагарообразованием на днище поршня. Да, конечно, некоторое количество нагара в КС двигателя всегда присутствует, но регулируется динамически. Достаточно длительной работы мотора на повышенных оборотах – и чрезмерный нагар попросту вылетает в трубу. И тем не менее, Керопур сводит это негативное последствие к максимально возможному минимуму. Поэтому модернизированное им базовое топливо – оптимальный выбор, ведь процентная доля этой присадки, приходящаяся на полный бак бензина, минимальна – всего лишь что-то около чайной ложки на бак.

Для любого мало-мальски ознакомленного с особенностями свойств бензинов Mustang специалиста преимущества использования модернизированного присадками базового бензина очевидны. Чистые топливопроводы, чистая ГБЦ, точно работающие клапаны и форсунки – вот что обеспечивает прирост мощности, дополнительную экономичность и динамичность даже не первый день находящемуся в эксплуатации автомобилю. Как говорится, береги честь смолоду, а платье с нову. По той же логике – заправляй автомобиль там, где предоставляют возможность убедиться в отсутствии подлога и используют наиболее высокоэффективные и современные химмотологические решения. Вот только в случае с Mustang от WOG нужно помнить, что эта компания предлагает свою брендированную продукцию прежде всего для владельцев исправных автомобилей. С полным баком грязи и забитыми топливными фильтрами заливать Mustang в давно необслуживаемый автомобиль все же не стоит. Высокая моющая способность бензинов Mustang в этом случае может сыграть недобрую шутку с незадачливым автовладельцем, и отмытая благодаря уникальным свойствам топлива грязь вполне может заставить поволноваться. Все-таки современные двигатели уже давно не топка паровоза, где сгорит все, что угодно. Но стоит только раз привести топливную систему автомобиля в порядок, как после этого Mustang позволит раз и навсегда забыть о необходимости повторять эту операцию.

**Андрей Ильчук**



*Преимущества топлива Mustang возникают в результате применения разработанной компанией BASF присадки Керопур, добавляемой к неэтилированному базовому бензину производства высокотехнологичного НПЗ.*





*Стенд для заправки кондиционеров Beissbarth. Двух таких установок достаточно, чтобы обслужить сборочный конвейер.*

## Александр Гордиенко, заведующий лабораторией ОУК завода «Еврокар»: **«Партнерские отношения с поставщиком позволяют эффективно использовать оборудование»**

Всем известно, что даже самое качественное оборудование требует обслуживания и ремонта. Когда наступает этот момент, определенные работы выполняются собственными силами, другие же требуют вмешательства специалиста, имеющего опыт обслуживания именно таких стандов или приборов. Если сломался подъемник, балансировочный стенд или разрегулировался стенд развала-схождения на обычной СТО, клиент, особенно постоянный, может подождать. А как обстоят дела, когда оборудование используется в производственной цепочке? О выборе поставщика и сотрудничестве с компанией ООО «Гарант-Автотехник-2» рассказывает заведующий лабораторией отдела управления качеством (ОУК) завода «Еврокар» Александр Гордиенко.

**Н**аш завод выпускает весь спектр продукции компании SKODA. Несмотря на то, что это - конвейерное производство, в некоторых операциях задействовано оборудование, используемое на обычных СТО. При его покупке учитывались требования и рекомендации от производителей SKODA, поэтому мы приобретали оборудование, кото-

рое было представлено на конвейере чешского автопроизводителя. А в выборе поставщика первым делом ориентировались на качество сервисного обслуживания. Ведь в нашем случае это не только затраты на вызов специалистов, но и, в первую очередь, простой производства. Вот так мы вышли на «Гарант-Автотехник-2». Приобрели у них заправочные

станции для кондиционеров, стенды по геометрии и один комплект монтажно-балансировочного оборудования для шин, который иногда приходится использовать.

Сегодня, работая в односменном режиме, мы выпускаем 80 автомобилей в день. Раньше завод работал и в три смены, производя до 180 единиц в сутки. Можете представить интенсивность загрузки оборудования, и какой ущерб может нанести его простой в случае поломки. Ведь остановка одной единицы, задействованной в конвейере, полностью останавливает производство. Поэтому с самого начала мы стремились к максимально эффективному сотрудничеству с поставщиком. Когда покупали оборудование, договорились о помощи в подготовке наших специалистов, чтобы впредь своими силами справляться с обслуживанием и ремонтом. Компания пошла навстречу и, проводя

гарантийное обслуживание, обучала наших мастеров, посвящала их в особенности устройства и тонкости устранения неполадок. Теперь большинство работ выполняем сами. Уже наперед знаем, что чаще выходит из строя, поэтому заранее заказываем необходимые детали. Инженеры поставщика в телефонном режиме консультируют наших специалистов, а при необходимости в течение суток приезжают и оперативно устраняют неисправность.

В качестве примера плодотворного сотрудничества расскажу о работе со стендом «развала-схождения». При малейшей регулировке он выдает предупреждение: «измерения неточны, требуется юстировка». Если контактировать с другими поставщиками, приходится вызывать специалистов. Учитывая, что оборудование для калибровки весит прилично, они везут его своей машиной, следовательно, к оплате услуг и командировки специалистов добавляются транспортные расходы. Но самое главное - вся процедура занимает очень много времени. «Гарант-Автотехник-2» предоставил нам это оборудование, и теперь мы можем собственными силами устранить возникшую проблему. А они, в свою очередь, ежегодно совместно с «Укрметртестстандартом» проводят метрологическую аттестацию.

Многие фирмы, продав оборудование, не рассказывают, как оно устроено, какие могут быть поломки и как их устранить: что-то сломалось - звоните. А когда начинаются звонки - это затраты времени и нервов. Ибо производство стоит, а мы не можем ничего решить, пока не приедут их специалисты и не устранят неполадки. С «Гарант-Автотехник-2» совсем по-другому. Высокий уровень партнерских отношений позволяет эффективно использовать оборудование, несмотря на интенсивную загрузку.

Подготовил  
**Анатолий Гребенюк**

**ООО «Гарант-Автотехник-2»**  
г. Киев, пр-т Освободителей, 13  
тел.: (044) 543-86-65  
тел.: (044) 223-57-60  
(067) 983-98-18



На сборочной линии используются четырехстоечные подъемники со стендом развала-схождения Beissbarth, способного выдержать производственные нагрузки, исчисляющиеся несколькими десятками автомобилей в день.



В лаборатории отдела управления качеством (ОУК) проводится абсолютно полная проверка автомобилей, выборочно взятых с конвейера.



Для проверки правильности установки развала-схождения лаборатория, как и производство, использует стенд Beissbarth. Но здесь не требуется регулировка, поэтому достаточно двухстоечного подъемника и выставленных по уровню гранитных плит под колесами.

# Владимир Грабовецкий, главный инженер «Львовской автобазы № 1»: «Котел Clean Burn дает энергетическую независимость»



**В**опрос поиска альтернативы газовому отоплению, как и у многих, у нас возник три - четыре года назад. Выбор был небольшим: твердое топливо или тогда еще новая технология сжигания отработанного автомобильного масла. Остановились на последнем, ведь учитывая специфику нашей работы (ремонт грузовиков), его было предостаточно, а утилизация требовала определенных затрат. Поиски привели к компании «СВ Далс», предлагающей котлы Clean Burn, предназначенные для работы именно на таком виде топлива.

Для отопления мы использовали имеющуюся систему, поэтому привязка к ней много времени не заняла. Буквально в течение трех-четырех дней специалисты «СВ Далс» установили котел, отрегулировали, опробовали и дали «добро» на эксплуатацию. Откровенно говоря, устанавливали его как дополнительный источник отопления. Но первые месяцы эксплуатации показали, что дополнительными, в том числе и резервными, оказались газовые котлы. Один из них (из четырех) изредка использовался в течение одной - полутора недель при очень сильных морозах для «подстраховки» на минимальном режиме.

Еще во время установки котла специалисты «СВ Далс» обучили

Относительно недавно работники автосервиса обратили внимание на применение в качестве топлива отработанного масла, которое им достается почти бесплатно. Большинство выбрало котлы Clean Burn. Не только за их надежность, но и за качество обслуживания, предоставляемого поставщиком этой продукции - компанией «СВ Далс». О сотрудничестве с ней рассказывает Владимир Грабовецкий, главный инженер «Львовской автобазы №1».

наших работников несложным методам обслуживания и эксплуатации. Но, несмотря на это, первый год для нас стал годом изучения и приобретения навыков. При возникновении каких-либо вопросов и сомнений инженеры «СВ Далс» по телефону тут же давали всю интересующую нас информацию и пояснения, настолько подробные, что не понять их мог лишь человек абсолютно далекий от техники. Опыт, полученный в первый год, оказал неоценимую услугу в последующей эксплуатации котлов.

Теперь нам не приходится по пустякам обращаться к специалистам, да и вызывать их нет необходимости. Если автоматика «становится» в аварийный режим, мы уже знаем, где искать причину. А их не так уж много, кроются они не в системе котла Clean Burn, а в сопрягающихся узлах - в основном, фильтрах, и изредка в нестабильности напряжения в электрической сети. Справедливости ради, нужно отметить, котлы настолько надежны, что сотрудникам «СВ Далс» не приходится часто выезжать на место. В последнее время - в основном для межсезонного обслуживания. А со всеми остальными регламентными работами справляемся сами.

Еще во время установки котла специалисты компании-поставщика предупредили нас: чем чище отработка, тем надежнее будет работать котел - меньше забиваются фильтры, да и насос довольно чув-

ствителен к механическим примесям. Поэтому с самого начала взяли за правило: прежде чем залить отработку в котел, отстаивать, а затем пропускать через фильтры грубой и тонкой очистки. Похоже, это одна из главных причин безотказной работы нашего котла.

Сегодня, после трех лет эксплуатации, сравнивая затраты с газовым отоплением, понимаешь, что использование отработки - это копейки. А ведь отапливается у нас порядка двух тысяч квадратных метров. Даже если покупать использованное масло на стороне, финансовые затраты будут как минимум в два раза меньше. К цене газа нужно добавить еще некоторые факторы: несоответствие давления в системе, качество, не всегда отвечающее стандартам, приводят к низкому КПД котла. А платить приходится, как за стопроцентное использование. Этих недостатков лишен котел, работающий на масле. Поддерживая рекомендованные режимы работы, мы получаем от него наивысший коэффициент полезного действия. Конечно, поначалу нужно вложить определенные средства, но из собственного опыта скажу, они достаточно быстро окупаются. Более того, котел на отработке дает некую энергетическую независимость - не будет своей отработки, можно заключить договор с другими компаниями и покупать ее впрок. И не думать, будет ли газ, и по какой цене...



**ОБЛАДНАННЯ  
для СТО  
та АВТОСЕРВІСУ  
ПІДЙМАЧІ ВІД  
ВИРОБНИКА**

ТОВ «РіалСервіс»  
18000, м. Черкаси, вул. Одесска 50, оф. 301  
(067) 9801970  
(0472) 384202  
(067) 4706222  
e-mail: realservice@ukr.net  
www.realservice.cz.ua



Multibrand diagnostics




**jaltest** 

**МУЛЬТИБРЕНДОВАЯ ДИАГНОСТИКА  
НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ**  
ДЛЯ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА  
**ПОДДЕРЖКА, СЕРВИС и ОБУЧЕНИЕ**  
ВКЛЮЧЕНА БАЗА ДАННЫХ 

**ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ  
на УКРАИНЕ**

**ТОВ "НВП "Ізотоп Прибор Сервіс"**  
г. Киев, ул. Семашко, 13, оф. 408 (044) 233-4681 e-mail: izotop@zeos.net  
www.truck-elektronik.com.ua www.jaltest-diagnostics.com

ЭТО ДЕЛАЮТ ВСЕ, НО ТОЛЬКО МЫ ЗНАЕМ КАК

Оборудование для ремонта шин легковых  
и грузовых автомобилей UNI-TROL (Польша)



Универсальный  
балансировочный  
станок для колес  
грузовых автомобилей

**TROLL 2162**

- диаметр диска - 10"-26"
- вес шины - до 200 кг
- частота вращения вала - 120 об/мин.
- 8 методов балансировки
- пневмотормоз в месте установки груза

Украина, г. Одесса, ул. Бугаевская, 35, офис 110  
тел. 048 738 07 57, тел. Факс 048 738 03 05  
www.forward-odessa.com.ua  
e-mail: forward-odessa@ukr.net



**ПРЕВРАТИТЕ ОТРАБОТАННЫЕ МАСЛА  
В ДЕШЕВОЕ И ЧИСТОЕ ТЕПЛО**  
Энергосберегающие отопительные системы

**CLEAN BURN**  
ENERGY SYSTEMS



- АВТОМАТИЗИРОВАННОЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИ БЕЗОПАСНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ. СЕРТИФИКАТ УКРСЕПРО.
- 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) 3726908, моб/офис: (050) 4343775  
тел/факс: (0372) 527596, email: cleanburn@ukr.net,  
www.cleanburn.com.ua



**FLYING**  
13 500 грн.



16 800 грн.

**MODENA**  
EQUIPMENT SOLUTIONS

23 000 грн.

**ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ СТО  
НА СКЛАДЕ В КИЕВЕ**  
тел.: (044) 536-04-90; факс: (044) 536-04-88  
**WWW.STANKOM.COM**

**ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ РЕМОНТА ДВИГАТЕЛЕЙ**



PT 1200



T 8125

# CAR-O-LINER®

Your safety - our mission

ООО «Топ Лак Украина»  
Официальный импортер Car-O-Liner в Украине  
Украина, г. Киев, ул. Северо-Сырецкая, 3  
Тел./факс: (044) 239-98-58 (-59, -60); 205-34-02  
e-mail: toplacua@toplacua.com.ua  
www.toplac.com.ua



## SPEED – универсальный стэнд для быстрого ремонта мелких повреждений кузова

(По статистике около 80% повреждений автомобилей – мелкие)

- Эргономичный дизайн
- Идеальный доступ к автомобилю
- Все операции на одном месте
- Минимальное время ремонта
- Быстрая окупаемость



Продажа • Установка • Обучение • Сервис

## Качественное оборудование из Европы



Подъемники  
четырёхстоечные



Подъемники  
двухстоечные



Рихтовочные  
стенды



Пресса



Шиномонтажные  
стенды



Балансировочные  
стенды



Стенды  
развал-схождения



Заправки  
кондиционеров



Оборудование для диагностики  
грузовых автомобилей



Мультимарочные  
сканера

## ООО "Планета Оборудования"

Киев, ул. Красоткацкая 59а  
тел.: +38-044-583-06-46 (многоканальный)  
моб.: +38-067-233-46-59  
<http://oborudovanie.in.ua/>

г. Харьков, тел.: +38-057-720-32-40; +38-099-155-55-80  
г. Донецк, тел.: +38-062-306-47-88; +38-099-709-29-23  
г. Львов, тел.: +38-067-674-66-09  
г. Одесса, тел.: +38-067-233-46-59  
г. Днепропетровск, тел.: +38-056-233-54-23

НАУЧНО-КОНСУЛЬТАЦИОННЫЙ ЦЕНТР

# ДИСМА

Тел.: (044) 585-30-76  
E-mail: info@disma.com.ua  
www.disma.com.ua

- сертификация, санитарно-гигиенические, экологические, гемологические и др. заключения на продукцию
- консультации в режиме on-line (нефтепродукты, автохимия, автокосметика, запчасти, подбор аналогов и др.)
- проведение независимых экспертиз
- тренинги-семинары по техническим и технологическим вопросам, обучение и тестирование персонала
- подготовка, оформление и регистрация технических условий и технологических регламентов на продукцию
- подготовка PR-материалов, ассортиментных каталогов и каталогов применения продукции
- участие специалиста в переговорах, тендерах, выставках

**МЫ РАБОТАЕМ С ВАМИ И ДЛЯ ВАС!**

## РЕМОНТ АВТОСЕРВИСНОГО ОБОРУДОВАНИЯ



### ООО «Гарант-Автотехник-2»

02660, Киев, пр-т Освободителей, 13  
(044) 543-86-65, (044) 223-57-60, (067) 239-40-65  
(044) 599-20-21, e-mail: gar@autotechnik.relc.com

# BERUF-AUTO

тел./факс: (044) 390 11 07

тел.: (066) 767 24 27, (050) 313 38 15

e-mail: diachuka@ukr.net

www.beruf-auto.com.ua, www.beruf-auto.prom.ua

**Оборудование  
производства Китая  
по самым  
низким ценам!!!**

**LAUNCH**  
Балансировочные станды Шиномонтажные станды

**AGM**  
Подъемники

**LAUNCH**  
Обогреватели воздуха

**SECOMAT CHAUFFAGE**

**LESONAL**  
Лаборатория по подбору автоэмалей Sikkens и Lesonal

**FUTURA YOKI**  
Покрасочные камеры и посты подготовки

**BLACKHAWK**  
Рихтовочные станды

**LAUNCH**  
Стенды для регулировки геометрии углов установки колес

Диагностическое оборудование



**Сервисная служба - тел.: 050 313 36 17**

# Директор СП «Топ Лак Украина» Владимир Воронин: «Наши люди – на 5% продавцы, а на 95% – помощники клиентов»



СП «Топ Лак Украина» – украинско-немецкое предприятие, которое специализируется на поставке оборудования, технологий и материалов, предоставлении консалтинговых услуг и проведении специальных тренингов для предприятий по кузовному ремонту автомобилей. Название компании тесно связано со всемирно известной маркой Glasurit, которая принадлежит концерну BASF (Германия). О принципах работы компании, а также о созданном учебном центре мы беседовали с директором «Топ Лак Украина» Владимиром Ворониным.

## «А помнишь, как все начиналось...»

– Владимир Васильевич, я не ошибусь, если скажу, что Вы в числе первых на заре независимости Украины начали предлагать качественный продукт для кузовного ремонта?

– Совершенно верно. В 1996 году немецкая компания Top Lac стала инвестором нашей фирмы. Это дало очень хороший старт, и вот уже 17 лет мы плодотворно работаем с немецкими компаниями Top Lac и Glasurit.

## – Что такое Top Lac в масштабах Германии?

– Это компания, которая обеспечивает Баварский регион в Германии всем, что необходимо для качественного кузовного ремонта автомобилей. Руководство находится недалеко от Мюнхена в городе Кам. Базой служит учебный центр в Клипхаузене. Там же располагаются СТО и склады, которые являются основой Top Lac в Германии.

За годы работы создана сеть компаний Top Lac в Румынии, Словакии,

Чехии и совместное предприятие «Топ Лак Украина». Именно связь с Top Lac позволила нам начать сотрудничество и с концерном BASF, владельцем торговой марки Glasurit.

## – BASF работает только с избранными?

– Изначально – да. Когда наша фирма подкрепила свое имя годами усердной работы, BASF предлагал нам начать независимую деятельность. Но за долгое время у нас сложились достойные отношения с немецкими коллегами из Top Lac. Именно они позволили нам сделать первый шаг: проинвестировали, обучили нас, помогли, поддержали в сложное постперестроечное время. Поэтому нам пришлось отказаться от BASF. Чисто по-человечески мы понимаем, что поступили правильно. Хотя с точки зрения интересов бизнеса, заманчивей было бы попрощаться с теми, кто нам помогал стать на ноги, и начать работать самостоятельно.

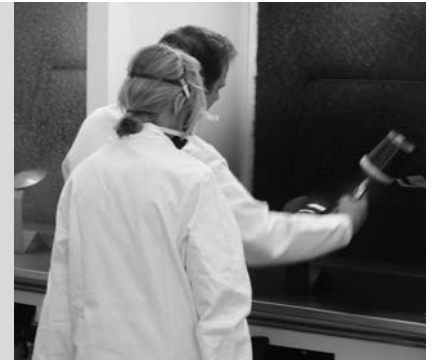
– Насколько я понимаю, в нашей стране присутствуют практически все мировые топперки лакокрасочных матери-

алов для покраски автомобилей. Соответственно, конкуренция высочайшая...

– Совершенно верно. И это несмотря на то, что Украина – страна с развивающейся экономикой. Но все мы прекрасно понимаем: зажившая о себе на Западе марка не обязательно будет котируется на украинском рынке. Просто качественный товар, хорошая товарная линия или знаменитое имя – это еще не гарантия успеха. Прекрасные технологии, качественные материалы и оборудование должны быть подкреплены грамотной работой украинских специалистов, а также высоким уровнем сервиса.

## – Могли бы вы описать свое место на рынке и пройденный путь?

– Будем скромно говорить, что среди топ-марок мы находимся в первой тройке и, наверное, не на последнем месте. Всё, что имеем, достигнуто благодаря упорному труду на протяжении 17 лет. Начинали, конечно, тяжело. Самый удручающим было отсутствие специалистов, которые бы умели работать – маляров, рихтовщиков, колористов, поэтому нам пришлось воспитывать новое поколе-



Ультрасовременный новый учебный центр Glasurit в г. Мюнстер (Германия). Специалисты по покраске и колористике из Украины регулярно проходят здесь обучение.

ние. И делали это мы в действительно сложных условиях: без инструментов и специалистов по обучению. Когда мы пытались воспользоваться опытом «профессионалов» – людей старшего возраста, то наталкивались на агрессию. «Дедов» смущали дорогие материалы, им были непонятны «сложные» технологии. Они говорили, что это все никому не нужно, и это путь в никуда.

**– Чем в то время красили новые дорогие автомобили?**

– Главным нашим конкурентом в то время был Sadolin. Им красили все. Были и старые «специальные» технологии. Маляры утверждали: «Да я сделаю любой перламутр или металл!». Не знаю, помните Вы или нет ту старую «технология», когда брали рыбную чешую, мололи ее в различные фракции и добавляли в краску...

**– Это анекдот или такое действительно было?**

– Нет, без шуток. Это технология,

которой пользовались те самые люди, которые говорили, что на базаре за 50 долларов можно купить самый лучший краскопульт. А мы вот с Александром Семением – моим партнером, с которым мы с первого дня начали работать в этой фирме, в 1997 году решили завезти порядка десяти краскопультов DeVilbiss. У нас тогда был свой малярный цех на «Укрволгатехсервисе» с итальянской камерой USI, подбором Glasurit и фирменными краскопультами. И мы поставили себе задачу развития продаж краскопультов в Украине...

**– Но для того, чтобы развивать какой-либо вид деятельности, надо полностью его изучить.**

– Да, для изучения технологий покраски я со своим заместителем, маляром и переводчиком около месяца провели в техническом центре Glasurit в немецком городе Мюнстер. Там нам презентовали новейшие методы ремонтной покраски, показали оборудование, современные

материалы. Затем мы продолжили обучение в одной из частных мастерских в Баварии. Это был настоящий полный «курс молодого бойца» по технологиям Glasurit.

**– Выходит, Вы лично получили еще и профессию маляра?**

– Естественно, я не мог ее не получить. В то время, когда у меня и Александра не было никакой опоры, это было нужно для того, чтобы на одном языке разговаривать с нашими потенциальными клиентами – с теми же малярами, а также руководителями предприятий.

**– Как долго украинский рынок не был готов к вашим новшествам и «сопротивлялся»?**

– Возвращаясь к тем 10 краскопультам, надо заметить, что первый из них мы реализовали только спустя два года, однако затем остальные разошлись практически за неделю. То есть пришло то время, люди осознали необходимость хорошего ин-



Специалисты компании «Топ Лак Украина» вместе со своими партнёрами регулярно посещают малярно-кузовные комплексы и обмениваются опытом с коллегами в различных странах мира. Посещение одного из крупнейших центров кузовного ремонта в ОАЭ (г. Дубай).



Малярно-кузовной комплекс в г. Дубай с четырьмя покрасочными камерами, использующий технологию ремонтной покраски Glasurit, а также технологическое оборудование USI Italia и Car-O-Liner.



**SATA**  
**MIRKA**



**viledon**<sup>®</sup>

**DEVILBISS**

**HERRMANN**



**3M IRT**<sup>SYSTEM</sup>

**Nederman**

**RONIN TOOLS**

**CAR-O-LINER**<sup>®</sup>  
Your safety - our mission

**Colad**  
an emm product



Поставками оборудования, инструмента, основных и вспомогательных материалов для рихтовочных и покрасочных работ компания «Топ Лак Украина» закрывает весь технологический цикл по кузовному ремонту и покраске автомобилей.

струмента. Многих клиентов мы возили в Германию, где они в условиях учебного центра пробовали работать современным инструментом. Естественно, это и простимулировало первые продажи краскопультов.

Постепенно, с целью наиболее полного обеспечения потребностей наших клиентов, мы пришли к необходимости поставки не только краскопультов, но и шлифовальных и полировальных машин, со временем получили импортерский контракт от компании USI Italia, производящей оборудование для покраски. На сегодняшний день более ста установленных нашей компанией малярных камер функционируют и обслуживаются нашими специалистами.

Через несколько лет мы приняли решение заниматься рихтовочным оборудованием. Нашли возможность наладить контакты с компанией Car-O-Liner (Швеция), обучили своих техников, сами обучились, сумели заинтересовать наших клиентов в этом оборудовании.

Сейчас поставками оборудования, инструмента, основных и вспомогательных материалов мы закрываем весь технологический цикл по кузовному ремонту и покраске автомобилей.

## В основе – вода

**– Расскажите подробнее о преимуществах красок на водной основе. Старая технология – на растворителях – еще чем-то ущербна, кроме вреда экологии?**

– Технология на водной основе – это шаг, который нельзя было не сделать! СТО использует всего лишь тонну краски в год. Но представьте себе, какие выбросы в атмосферу делает завод по серийной покраске автомобилей, если он работает на красках на основе растворителей?! Рядом с ним – однозначно мертвая зона, не пригодная для жизни!

Технология покраски на водной основе у Glasurit называется Glasurit 90 ряд. Основное преимущество технологии покраски этими материалами – это экологичность процесса. Второе – меньший расход краски по пигментам на один квадратный метр. Третье достоинство – по сравнению с аналогами наши технологии лучше совместимы с технологиями серийной покраски. Еще одно преимущество – водные технологии Glasurit практически не удлиняют технологический процесс ремонтной покраски в сравнении с технологиями на основе растворителей. Также водные краски Glasurit, в отличие от конкурентов, не боятся низких температур, а гарантийный срок хранения у них 5 лет (у конкурентов обычно 1,5-2 года). И последнее – технология Glasurit 90 ряд не требует специального оборудования. Можно красить в покрасочных камерах, у которых воздухообмен порядка 18-ти тысяч куб.м в час.

**– Какие у нас в стране стандартные камеры?**

– На сегодняшний момент самая

распространенная камера – с воздухообменом порядка 23-24 тысяч куб.м в час. Технология Glasurit позволяет производить покраску, даже если у вас китайская камера или камера с одним мотором мощностью 5 кВт. Аналоги же красок других производителей требуют специальных камер и существенно большего воздухообмена, т.е. процесс покраски с такими красками является более энергозатратным.

**– Сегодня все мировые автопроизводители применяют краски на водной основе?**

– По моей информации, да. При наличии технологической возможности все производят серийную покраску красками на водной основе.

**– В чем особенность технологии на водной основе от Glasurit?**

– Суть в том, что водная технология по европейским законам так и допускает определенное содержание растворителя в литре краски. Европейскими стандартами прописаны эти нормы в том или ином лакокрасочном продукте. Поэтому в красках Glasurit имеется определенное содержание растворителя, которое соответствует этим нормам. Именно это позволило Glasurit первым сделать большой шаг как в части обеспечения экологических норм, так и в обеспечении малого расхода материалов.

По информации BASF Glasurit, не-

которые из конкурентов, которые производили краски исключительно на водной основе, возвращаются к технологиям, которые близки к технологиям Glasurit.

Другими словами – это компромисс. Ведь мы должны считать не только, сколько стоит литр краски, но и какую площадь этой краской можно окрасить, и сколько времени на это будет потрачено. При этом следует помнить, что в процессе покраски на обогрев покрасочной камеры расходуется топливо (дизельное топливо, газ и т.д.), работает компрессор, включено освещение и т.д. Другими словами, если посчитать комплексно, то можно увидеть, что хорошая и качественная технология отнюдь не дорогая, а работать с ней намного приятнее и удобней, что обеспечивает дополнительную мотивацию.

К счастью, нам в какой-то мере повезло, что мы работаем с такой успешной в технологическом плане компанией-производителем ЛКМ как BASF Glasurit. Практически все наши новые клиенты эти аргументы понимают, слышат нас, и мы имеем от совместного взаимовыгодного сотрудничества хорошие результаты.

## Учим людей работать в жестких нормах

### – В чем главный принцип работы Вашей компании?

– Сейчас среди конкурентов стало модным посещать СТО, работающие по технологиям Glasurit, и проводить так называемый «аудит», в выводах которого написано, что если вы перейдете на другую конкурентную марку краски, то решите все вопросы, предприятие станет более прибыльным, успешным, и у вас не будет никаких проблем. Хотя там особых проблем и сейчас нет, но, по крайней мере, это главный аргумент наших конкурентов.

Мы работаем по другой системе. Сегодня у нас больше половины компании – технический сервис и поддержка, и не только по технологиям Glasurit. Это те люди, которые на 5% продавцы, а на 95% – помощники наших клиентов. Наша главная задача состоит в том, чтобы качественно обучить наших клиентов и помочь им освоить современные технологии. И самое главное – освоить то, что делает предприятие прибыльным – экономное расходование материалов и времени на оп-

ределенный вид работ. Мы учим людей работать самыми современными технологиями и методами в области кузовного ремонта автомобилей. Как бы кто ни сопротивлялся, есть мировые нормы. Например, Audatex – одна из основных программ, с которой работают страховые компании во всем мире, а они на сегодняшний день поставляют кузовным цехам львиную долю работы, поэтому мы и раскрываем нашим клиентам все преимущества работы с современным программным обеспечением для расчета стоимости кузовного ремонта.

### – Разве кризис не подорвал эту схему работы?

– Конечно, в связи с кризисом в определенный момент все провалилось, заказы ушли по непонятно каким СТО, но вы прекрасно помните, к чему это привело. О каком качестве можно было говорить, если там не соблюдалась технология! Не выполнялся целый ряд технологических приемов и переходов. Например, не наносился антикоррозионный грунт, или же применялись материалы от разных производителей с сомнительным уровнем качества и так далее. Через определенное время это приводило к негативным последствиям – отслаиванию покрытия, потере глянца и т.п. Уже давно доказано, что СТО, которое стремится работать с «дешевыми» материалами и без соблюдения технологии, считая, что на этом можно сэкономить, в долгосрочной перспективе в любом случае проигрывает, например, только потому, что вскоре клиенты всё равно убедятся в низком качестве ремонтных работ и больше туда не обратятся.

### – Но многие же перестали страховаться, что снизило обороты страховых компаний и вашего бизнеса как следствие!

– Тут есть разные нюансы, но на данный момент мы четко понимаем, что нормальные сервисы и дилерские станции выбрали несколько страховых компаний, с которыми нашли общий язык и теперь не имеют каких-либо разногласий с точки зрения оценки страхового случая. На сегодняшний день они очень хорошо загружены именно со стороны страховых компаний, и это похвально.

Лично меня радует, что когда мы проводим занятия с нашими клиентами, это помогает им находить

взаимопонимание со страховыми компаниями. Наши клиенты – мастера, мастера-приемщики, начальники кузовных цехов – сначала проходят специальные курсы и тренинги, которые мы проводим совместно с компанией Audatex. На занятиях мы показываем, что технологии Glasurit полностью обеспечивают выполнение норм Audatex по расходу времени и материалов. Есть много тонкостей и нюансов, которые надо не только знать, но и понимать: почему один норматив лучше или хуже другого, что такое дешевые технологии, что – качественные. Надо просчитать весь процесс, правильно определить стоимость нормо-часа и грамотно его применить...

## Знания – это не только сила, но и деньги

### – Вы многого добились, и не в последнюю очередь благодаря расширению своих знаний. Можете подробно рассказать, как вы организовали систему обучения собственных сотрудников и клиентов?

– Для меня, как для директора решающим моментом стали принципы работы немецких коллег. С первого дня мы увидели, насколько ценно настоящее, профессиональное обучение, и я четко понял, что если мы не наладим его в нашей фирме, будет сложно до-



Широкий спектр колеров Glasurit позволяет подобрать оттенок краски, максимально соответствующий родному цвету автомобиля.



Тренинг для мастеров-приемщиков в Киеве.



Участники тренинга Glasurit в г. Кривой Рог.



Регулярные тренинги компании «Топ Лак Украина» для маляров и колористов позволяют поддерживать высокий уровень квалификации специалистов по покраске автомобилей. Тренинг Glasurit под руководством глобального тренера Glasurit Диттмара Блана (концерн BASF, Германия).

стичь какого-либо результата.

Обученный клиент понимает технологию, сумеет правильно ею пользоваться и не подведет нас в рабочих процессах. Потом, когда мы поставим установку для подбора цвета краски и технологию на каком-то сервисе, мы будем меньше тратить сил и времени на сервисную поддержку этого предприятия.

Пройдя профильное обучение, человек знает, что делает, а если знаний не хватает – он знает, куда обратиться, ему известно, в каком источнике есть необходимая информация. Как итог – время простоя будет минимальным.

Естественно, первое, что мы делали – это сами учились, а потом постарались создать техническую службу из наших маляров. Из тех, которые в свое время боялись даже заходить в камеру. Это сейчас наш технический директор Юрий Самосуд – один из лучших специалистов в стране, но я вспоминаю его первые шаги, когда рядом стояли маститые маляры и не позволяли «молодым» (ему в том числе) красить машины. Потом, когда уже появились дорогие автомобили, представительства мировых автопроизводителей, первые серьезные автосервисы, требования к покраске автомобиля выросли неимоверно. И только тогда пригодились эти молодые специалисты, обученные нами с чистого листа. Теперь те бывшие «молодые» – основа нашей технической службы. Ребята, которые сейчас умеют практически все, в том числе, и передать свои знания нашим клиентам.

#### **– Что же отличает представителей вашей компании от остальных?**

– Все сотрудники компании «Топ Лак Украина» прошли обучение за рубежом, однако среди них есть группа, которая прошла специальные курсы на BASF Glasurit. Это долгосрочные (два-три года обучения) и дорогостоящие курсы, после которых наши специалисты получили квалификацию технического консультанта. То есть это не просто человек, который в совершенстве знает технологии Glasurit. Он владеет навыками организации кузовного ремонта и квалифицированно, с точки зрения потребностей клиента, может провести аудит и мониторинг кузовного производства, даст консультацию нашим потенциальным клиентам с точки зрения рационального планирования кузовного производства. Эти профес-

**ООО «Топ Лак Украина»**

Официальный импортёр Glasurit в Украине  
г. Киев, ул. Северо-Сырецкая, 3  
Тел./факс: (044) 239-98-58/59/60, 205-34-02  
toplacua@toplacua.com.ua  
www.toplac.com.ua



ПРЕВОСХОДНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ.  
БЕЗУПРЕЧНЫЙ СЕРВИС.  
...GLASURIT



**Материалы • Оборудование • Обучение • Консультирование • Сервис**

# МАЛЯРНО-КУЗОВНЫЕ КОМПЛЕКСЫ



- ПРОЕКТИРОВАНИЕ
- РАСЧЁТ
- ОСНАЩЕНИЕ



**ООО «ТОП ЛАК УКРАИНА»**  
(044) 239 98 60, 239 98 58  
toplacua@toplacua.com.ua  
www.toplac.com.ua

9 міжнародний автосалон вантажних і комерційних автомобілів

# TIR'2013

Автомобілі для будь якого бізнесу.

Автобуси. Комерційний та спеціальний автотранспорт та автотехніка.

## 9-11 ЖОВТНЯ

МВЦ (ст. метро «Лівобережна»)  
Броварський пр-т, 15, Київ, Україна



Детальніше про умови участі на сайті:

[www.tir-motorshow.com.ua](http://www.tir-motorshow.com.ua)

За підтримки:



Міністерства  
інфраструктури  
України

Інформаційні партнери:



Організатори:



04050, Україна, м. Київ,  
вул. Пимоненка, 13,  
бізнес-центр "Форум"  
Тел: +38 (044) 496-86-45,  
факс: +38 (044) 496-86-46  
e-mail: [tir@pe.com.ua](mailto:tir@pe.com.ua)

сионалы могут рассказать о дополнительных услугах, которыми можно загрузить кузовной цех наряду с покраской и рихтовкой. Они подскажут, как организовать процесс производства и где заработать на всех перечисленных этапах.

Эти люди – наш золотой фонд. Их основная функция – общение с нашими существующими и потенциальными клиентами. Во многих странах Европы, где есть официальное представительство Glasurit, всего лишь по одному такому специалисту, а на «Топ Лак Украина» их четверо. Может быть, как маляры они не все равноценны, но с точки зрения знаний в организации, консультирования и технической поддержки они считаются лучшими в Европе. Они и составляют основу центра обучения.

## Многоуровневое обучение

**– Расскажите подробно о курсах и тренингах, которые вы проводите для клиентов.**

– У нас многоуровневая система занятий. Первый уровень – это занятия для начинающих маляров и колористов. Второй – для продвинутых специалистов. Это специальные курсы. Темы где-то будут пересекаться, но дисциплины для обучения абсолютно разные. Наши тренинги проводятся в Украине и за рубежом. Когда мы запускаем новый кузовной цех, мы обучаем всех соответствующих специалистов, налаживаем технологию, а после обеспечиваем нашим партнёрам всестороннюю технологическую поддержку. Несколько раз в году в разных регионах Украины мы своими силами стараемся провести занятия для маляров и колористов.

Следующий вид тренингов – это такие же тренинги для маляров и колористов, только с привлечением тренера из Германии. Диттмар Блан – специально закрепленный за Украиной специалист, который приезжает сюда и проводит занятия как для сотрудников «Топ Лак Украина», так и для наших потенциальных клиентов.

Также мы регулярно организуем тренинги в международном тренировочном центре BASF Glasurit в г. Мюнстер (Германия).

Отдельные семинары – для мастеров-приемщиков. Это уникальный курс, который мы сами разработали на базе своего жизненного опыта и на основе вопросов, которые мы

чаще всего получаем от наших клиентов и помогаем в их решении. Занятия одновременно проводят шесть наших сотрудников. Для меня, как для директора, очень важны положительные отзывы участников этого курса. Во-первых, во время семинара участники ставят вопросы, на которые они могут услышать квалифицированный ответ. Во-вторых, они получают информацию о том, о чем они, возможно, еще и не думали. Часто возникают ситуации, когда немецкие коллеги обучили наших специалистов по вопросам, которые в Украине еще не актуальны, но мы заранее подготовили наших сотрудников и по этим темам. Для меня очень важно, что на этой стадии мы очень плотно и активно работаем с мастерами-приемщиками.

**– А как насчет курсов для руководящего звена?**

– Конечно же, мы проводим занятия и для руководства станции. Наши тренинги посещают директора СТО, руководители кузовных участков, а иногда и владельцы. Ведь если ты стремишься эффективно управлять всеми процессами на СТО, то нужно знать современные технологии кузовного ремонта и возможные модели организации производства.

**– Но и на этом ваши достижения не исчерпываются. Мы слышали о вашем новом детище – учебном центре.**

– Действительно, в мае этого года мы открыли совместный учебный центр по кузовному ремонту на базе

компании «Порше Интер Авто Украина» – официального дилера лидеров автомобильной промышленности – Audi и Volkswagen, с которыми у фирмы большой опыт работы. Здесь нам удалось обеспечить соответствие требованиям, условиям и специфике работы с автомобильными брендами такого уровня. Под них обеспечены соответствующая технология, оборудование и подготовка персонала.

**– Где вы раньше обучали всему тому, что будете преподавать сейчас в учебном центре?**

– В идеологии нашей фирмы есть момент, на котором я до сегодняшнего дня настаиваю. Чтобы обеспечить наиболее полный охват обучением персонала кузовных цехов наших клиентов, мы практикуем проводить занятия на базе конкретных СТО. Ведь на семинары могут приехать только один-два маляра, а на СТО мы обучаем всех, кто работает здесь и участвует в определенном рабочем процессе на этой станции. Эту практику мы будем применять и в дальнейшем, совмещая тренинги как в учебном центре, так и на базе кузовных цехов наших клиентов.

Наша главная задача – обеспечить должную профессиональную подготовку персонала наших клиентов и наилучший уровень технологической поддержки для них с целью взаимовыгодного и плодотворного сотрудничества на долгие годы.

Беседовал **Александр Кельм**



Совместные семинары для мастеров-приемщиков компаний «Топ Лак Украина» и «Аудатэкс», раскрывающие вопросы по современным технологиям кузовного ремонта автомобилей и техникам расчёта стоимости работ.

Роман Панивский, директор СТО «Тандем», официальный представитель компании «U-POL» в западном регионе Украины (г. Черновцы):

## «Работать дешевым материалом может оказаться дороже»



Широкий спектр производителей лакокрасочных и расходных материалов для кузовного ремонта, присутствующий сегодня на рынке Украины, предлагает огромный выбор в плане цены и качества. Известные в мире бренды, менее «раскрученные», да и вовсе не «слыханные», поставляют на наш авторынок примерно один и то же ассортимент продукции, предлагая мастеру самому определиться с выбором. Многие давно уже решили, с материалами какого производителя работать, другие покупают то, что предлагает клиент, третьи - исходят из цены, иногда не очень заботясь о качестве. Своим мнением о факторах, влияющих на выбор материалов, делится Роман Панивский, директор СТО «Тандем», официальный представитель компании U-POL в западном регионе Украины (г. Черновцы):

**В** сегодняшней конкурентной среде имидж СТО или конкретного мастера - один из важнейших факторов при выборе материала. Никто не станет спорить, что любую работу невозможно выполнить качественно, применяя не очень качественную «химию» или инструмент. Но в кузовном ремонте есть особенность, которой нет в других видах работ - его качество испытывается временем, а основы закладываются в лакокрасочных и расходных материалах. То, что выглядит «изумительно» при выходе автомобиля с ремонта, может изменить свой вид через довольно короткий период. И тогда владелец возвращается, работу придется переделывать, тратя дополнительно материалы и рабочее время.

### Расходные материалы - это фундамент лакокрасочного покрытия

Строительство дома начинается с фундамента. И как ни был бы красив дом, если не правильно выбрать марку цемента для фундамента, арматуру или нарушить технологию, со временем на стене обязательно появится трещина. Так и у нас. Все зависит не только от мастерства специалиста, но и от качества той же шпатлевки, грунтовок, автоэмали и лака - как они будут работать в различных температурных условиях, насколько стойки они будут при эксплуатации, как, в конце концов, будет выглядеть отремонтированный элемент через месяц, год или пять лет. А потребитель ведь

больше доверяет оценкам знакомых, нежели красочной рекламе.

Сегодня многие начинают выбирать материал подешевле, мотивируя тем, что работают с бюджетными автомобилями, да и клиент часто старается сэкономить на всем. Но так ли уж дешевы недорогие расходники?

Взять, к примеру, ту же шпатлевку. Насколько она даст усадку, сколько раз придется доводить элемент, сколько часов потребует высыхание каждого слоя? А еще - ее обрабатываемость и многое другое. К примеру, более качественный расходник позволит положить его в один-два слоя и затратить одну-две единицы времени на сушку, а менее качественным придется шпатлевать три-пять раз



На СТО «Тандем» готовят к покраске и красят автомобили премиум класса - это лучшее подтверждение качества продукции торговой марки U-POL.



Двухкомпонентное глянцевое защитное покрытие повышенной прочности U-POL Raptor Liner защищает от ржавчины, коррозии, солей, плесени и экстремальных температур.



Английская компания U-POL производит широкий ассортимент шпатлевок, грунтов, лаков, продукции в аэрозоли, полиролей и сопутствующих материалов высочайшего качества.



Полиэфирные шпатлевки U-POL представлены в различных вариантах упаковки, включая запатентованные пакеты и диспенсеры, что обеспечивает простоту и точность дозировки материала.

и столько же раз сушить. Всё это затраты не только материала, но и рабочего времени. А как говорится, время - деньги. Каждый специалист может подсчитать расход компонентов на отдельно взятый элемент, провести хронометраж каждой операции. В результате может получиться, что работать дешевым материалом окажется дороже, нежели более качественным, а сэкономленные при покупке деньги будут попросту утрачены.

Все сказанное о шпатлевке в равной степени относится к грунтам, эмалям и лакам. Ведь слой материала - это тот же торт, в котором от качества каждого элемента зависит общий «вкус». «Сыграл» один - идет отслоение другого. И каждый из них имеет свои свойства, определяемые в основном ценой. К примеру, хороший качественный лак имеет толщину, объем и высокие защитные свойства. Менее качественный, который во время покраски кажется прекрасным, после высыхания может оказаться не таким, как хотелось, и тогда приходится его полировать, а это дополнительные затраты времени, электроэнергии и прочего.

### Дешевые материалы имеют право на существование, ...если вас не интересует результат

Много лет наша СТО «Тандем» пользуется материалами U-POL. Конечно же, сказалося то, что я являюсь официальным представителем компании в западном регионе Украины. За 60 лет пребывания на мировом рынке компания доказала высокое качество товара и завоевала международную признательность. Сегодня производитель поставляет продукцию в более 100 стран. А широкий портфель брендов вызывает зависть у конкурентов.

Некоторые производители экспериментируют с изменением химического состава определенного продукта, стараясь сделать его более доступным на развивающихся рынках, иногда в ущерб качеству. У материалов U-POL качество остается неизменным на протяжении десятилетий. Работаем также с продукцией DuPont, эти материалы дороже, но в обо-

их случаях мы уверены в качестве выполненных работ.

Я вовсе не хочу сказать, что более дешевые материалы не имеют права на существование. Коль они «живут» - значит это кому-то нужно. Однако тем, кто заботится о своем имидже и стремится завоевать доверие потребителя высоким качеством, посоветовал бы использовать материалы проверенных временем брендов. Ведь приятно, когда клиент говорит: «Слышал много отзывов, и ни одного отрицательного»...

**Анатолий Гребенюк**

## U-POL

**Панивский Р.П.**

официальный представитель U-POL в Западной Украине  
г. Черновцы, тел. (050) 513-71-96

**«Десна плюс»**

официальный представитель U-POL в Украине  
г. Запорожье, тел. (067) 562-21-27



Одного набора U-POL Raptor Liner из четырех бутылок защитного покрытия по 750 мл и одного литра отвердителя достаточно для покрытия максимально большого кузова.



Антигравийное полуглянцевое покрытие GraviteX Plus HS на основе алкидных смол существенно увеличивает прочность и уменьшает время сушки.



Power Can - многофункциональная серия аэрозолей для профессионального использования. В нее входят лаки, эмали, грунты, растворитель переходов и порошковая прояска.

В Европу - через «ТРАКСПАРТС Украина Лтд»

# Часть 1. **DAF** и другие



**Компании, подобные «ТРАКСПАРТС Украина Лтд», занимают особое место в автотранспортной системе Украины. Их немного, но они обеспечивают в нашей стране бесперебойное функционирование самой современной европейской автотехники, без которой уже никто не мыслит системы автоперевозок. Деятельность компании многогранна, однако имеет свою специфику, связанную с поставками в Украину импортной техники, ее сервисным обслуживанием и обеспечением запасными частями. О работе компании рассказывает ее бессменный руководитель Александр Петрович Кирса.**

## **Голландская инициатива**

Автомобили DAF «бегают» по дорогам Украины уже давно, и зарекомендовали себя отлично. Материально-техническими вопросами и сопровождением этого бренда в нашей стране занимается наша компания - «ТРАКСПАРТС Украина Лтд»

В последние годы в Европе марка DAF по тягачам прочно занимает 1-е место. В Украине этот бренд по импорту новых машин тоже в лидерах.

Эта популярность объясняется, в частности, тем, что из всех европейских брендов автомобили DAF наиболее экономичны по топливу при всех прочих равных условиях. Одним из главных преимуществ автомобилей DAF также является очень высокая ремонтопригодность. Они удобны при обслуживании и ремонте, а их запчасти в Украине, в сравнении с другими, наиболее доступны, и в очень широком диапазоне - как ценовом, так

и по ассортименту. Поэтому вторичный рынок автомобилей DAF в Украине весьма развит.

Вместе с б/у автомобилями их импорт в нашу страну в 2008 г. составил около 2 тыс. единиц, хотя после кризиса этот ежегодный показатель снизился. Впрочем, кризис коснулся всех.

Первый автомобиль DAF завезли в нашу страну еще в 1992 г., и вскоре одна из крупных автобаз приобрела первую партию этих машин. Есте-



венно, сразу возникла необходимость обеспечения их расходными материалами и самыми необходимыми запчастями.

В Украине в этом сегменте рынка уже работало несколько дилеров, но их деятельность была неупорядоченной, доставка запчастей под заказ осуществлялась слишком медленно, более двух месяцев, а решать вопросы по гарантийному обеспечению фактически было некому.

История компании «ТРАКСПАРТС Украина Лтд» началась в 1998 г., и изначально связана с организованным, «фирменным» продвижением в Украине бренда DAF. Компания была создана по инициативе нидерландской стороны как официальный импортер запчастей DAF в Украине. Задачей официального импортера стало создание полноценного склада, который мог бы оперативно и системно решать вопросы снабжения автопредприятий всем необходимым для автомобилей марки DAF, а также выполнять гарантийные обязательства производителя.

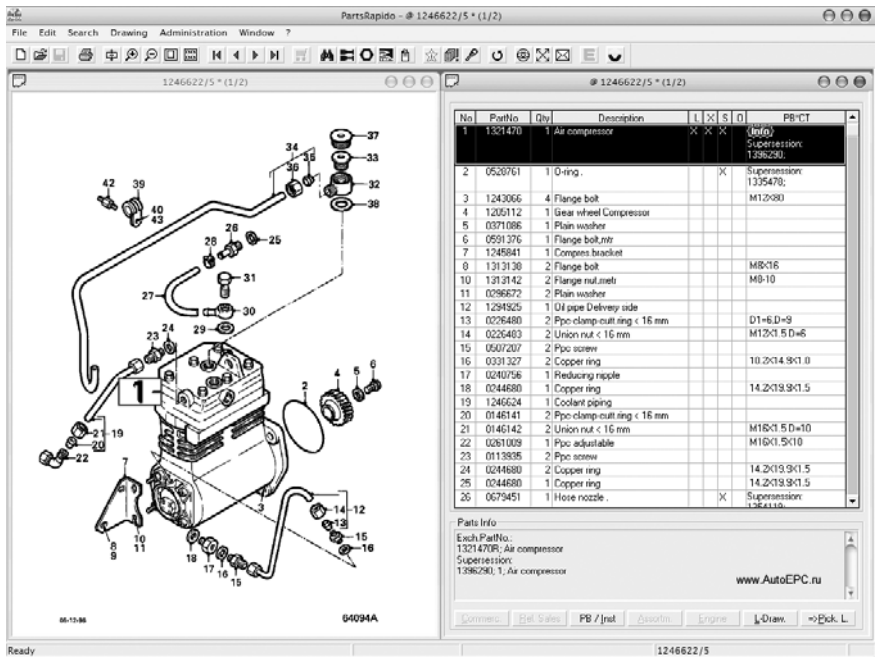
После открытия «ТРАКСПАРТС Украина Лтд» сроки доставки запчастей сразу сократились вдвое, а после создания склада эта проблема, по сути, вообще исчезла. В течение полугода поставки на склад осуществлялись ежемесячно, потом дважды в месяц, затем еженедельно, а с 2007 года склад стал пополняться два раза в неделю, хотя в последнее время из-за проблем у международных перевозчиков практикуется еженедельные поставки.

### Склад: от MDI - до 3.2

Склад - главное звено любой компании-импортера.

Наши складские площади, в сравнении с первоначальными, увеличилась в пять раз. Однако складская площадь - не самый главный показатель. Намного важнее, насколько эффективно он работает. Ведь надлежащая оптимизация работы склада приводит к его удешевлению, следовательно, влияет на ценообразование продукта для конечного потребителя.

Рынок рос, наши продажи увеличивались ежегодно, склад расширялся, время поставки сокращалось. В 2007 г. мы вошли в систему MDI, созданную компанией DAF. В основе этой системы - ежедневная подача через выделенный канал информации заводу-изготовителю о наших продажах и остатках по складу. Информация подается к концу рабочего дня, а на следующее утро мы получаем





предложение от DAF по оптимизации запасов и обслуживанию склада. И раз в неделю, перед закрытием заказа, в пятницу, до 10 утра, получаем окончательный файл, который корректируем по отдельным позициям, и подтверждаем заказ. В четверг на следующей неделе поступления уже растаможены, а после этого доставляются непосредственно заказчикам или раскладываются на складе по полкам. Каждая полка имеет свой код, он внесен в карточку товара, запчасти разбиты на группы. При осуществлении складских операций это позволяет менеджеру составить упаковочный лист практически мгновенно.

Благодаря программе MDI мы вышли на коэффициент оборачиваемости склада 3,2. Это очень высокий показатель. Оборачиваемость чего-либо (в данном случае запчастей) - очень важный фактор экономической деятельности. Он существенно влияет на прибыль, эффективность деятельности предприятия и ценообразование. Если бы у нас этот коэффициент снизился, например, вдвое, нам пришлось бы соответственно вдвое увеличивать складские площади. Отсюда - удорожание хранения, повышение себестоимости товара. Такие явления в условиях современного рынка недопустимы.

Высокая оборачиваемость склада для наших клиентов также означает высокий уровень доступности любой запчасти. На «ТРАКСПАРТС Украина Лтд» этот уровень характеризуется цифрой 92,6%. Остальные 7,4% - это запчасти, которые запрашиваются крайне редко (например, кузовные детали), и необходимость замены которых возникает, как правило, при форс-мажорных обстоятельствах, например - при авариях.

Обеспечение и подбор оригинальных запасных частей для автомобилей



**Truck & Trailer Parts**



DAF «ТРАКСПАРТС Украина Лтд» осуществляет, используя электронный каталог запасных частей «RAPIDO». Эта операционная система обеспечивает точное и быстрое определение правильной запчасти для конкретного автомобиля. В группу товаров также входит подгруппа, производимая концерном DAF для других автомобильных брендов, так называемая группа TRP - стартеры, генераторы, аккумуляторы, щетки, ремни, седла, химия, масла и т.п. Именно поэтому мы предлагаем своим клиентам запчасти не только к автомобилям DAF, но и к автомобилям других европейских производителей, а также к прицепам и полуприцепам. Это позволяет сэкономить время и средства, потраченные на ремонт и обслуживание.

Все запчасти, приобретенные у DAF Trucks NV, не могут вызывать сомнений в качестве - они соответствуют всем требованиям производителей грузовой техники.

### Тренинг против «отголосков»

Эффективность работы склада обеспечивается не только организационными мерами, но и профессионализмом работников. В отношении подготовки менеджеров компания DAF выработала свою политику.

Сначала создается группа будущих тренеров из разных стран, которая проходит обучение на головном предприятии в Нидерландах - либо на производственных линиях, либо на складах, либо в других подразделениях головного предприятия, в зависимости от профиля будущего тренера.

Закончив обучение на заводе, тренер составляет собственный план обучения специалистов на местах. Для будущих специалистов установлено несколько тарификационных уровней, в зависимости от функций, которые они будут выполнять.

Отмечу, что в Украине от DAF на сегодняшний день есть три таких тренера - по продажам автомобилей, по запчастям, и по сервису.

У DAF также есть программа обучения он-лайн. У каждого менеджера есть индивидуальный код доступа, и каждый из них может в удаленном режиме освоить учебный материал для любого уровня, который предлагается DAF, в любое удобное для менеджера время.

Информация о каждом человеке выкладывается на нашем сайте, и содержит сведения о его продви-



*Заводы DAF в Эйндховене и Вестерло обеспечивают рабочими местами около шести тысяч человек. Компания стабильно производит по 25 тыс. грузовых автомобилей в год.*





Одна из главных задач DAF Engine Center – повышение экологичности силовых агрегатов. Это особенно актуально в связи с введением 31 декабря 2013 экологической нормы Euro 6.



жении и успехах, а также о различных тренингах, которые наши работники проходят при необходимости. Таким образом достигается унификация работы DAF во всех странах, где присутствует этот бренд.

На данный момент в компании «ТРАКСПАРТС Украина Лтд» трудится 25 человек, включая бухгалтеров, водителей, руководителей и всех менеджеров. Внимание, уделяемое главным предприятием профессиональной подготовки сотрудников и их мотивации, приводит к тому, что текучести кадров практически нет. За все время существования нашей компании убыло лишь два человека.

В отношении обучения за рубежом следует отметить одну деталь, особенно важную при вхождении в европейскую систему. Она заключается в изменении отношения человека к своей работе в самой основе. Дело в том, что при социализме любой склад занимал особенное положение, потому что с помощью распределения товаров (особенно дефицитных) регулировались важнейшие социальные процессы. Тот, кто стоял у истоков распределения, то есть руководил складом, фактически командовал экономикой. Чем больше на складе накоплено залежей дефицита - тем важнее персона. Мы долго чувствовали «отголоски» подобного отношения к работе.

У нас задача прямо противоположная: освободить склад от товара как можно быстрее и при этом иметь возможность в любое время выполнить любой заказ при наименьших организационных затратах.

Вот поэтому современный склад требует доскональной оптимизации, и первое, что должны были понять наши работники: склад - это помощник, а не «командир» для клиента. Кроме того, каждый из них должен был выработать «фирменное» отношение к бренду и всячески поддерживать его уровень в своей стране. Если компания из-за непрофессионализма своих сотрудников потянет бренд «на дно», она утратит авторизацию, сотрудники - работу и зарплату.

Сейчас эти проблемы могут многим показаться странными, но так было, и людей действительно надо было просто перевоспитывать, прежде чем давать им специальные знания. Да и сегодня воспитательный элемент в подготовке кадров не утратил своего значения.



### Сервис и статус

С наплывом в Украину иностранной грузовой техники обострилась необходимость ее сервисного обслуживания. Европейские тягачи сначала обслуживались на базе бывших государственных автопредприятий, ремонтная база которых изначально была ориентирована на советские автомобили. Да и заняты они были в основном своими перевозками. По своей специфике такие предприятия не могли обеспечить надлежащего качества обслуживания автомобилей DAF.

Поэтому в 2001 г. было принято решение об открытии в Украине современного, оборудованного по европейским стандартам и стандартам бренда сервисного центра DAF. Так появилась компания «Трак центр» - сервисный дилер «DAF Trucks N.V.».

На данный момент у нас есть и другие сервисные дилеры - во Львове, Днепропетровске и Одессе. Это независимые компании, с которыми у нас дилерские контракты по запчастям и информационной поддержке.

Следует отметить, что у «ТРАКСПАРТС Украина Лтд» есть и такие дилеры, которые занимаются только запчастями. Этим продавцов мы знаем достаточно давно. Они имеют опыт продаж и работы с нашим брендом, получили скидки.

Вот такая структура обеспечи-

вает функционирование бренда DAF в Украине.

Наличие собственного фирменного сервисного центра существенно изменило статус «ТРАКСПАРТС Украина Лтд». Однако, прежде чем рассказывать о том, как работает наш сервисный дилер, необходимо рассказать о наших партнерах - как в Украине, так и за рубежом, потому что «Трак Центр Лтд» обслуживает не только автомобили DAF, а «ТРАКСПАРТС Украина Лтд» поставляет в Украину запчасти для самой разнообразной техники.

### Партнеры в активе

Для того чтобы выжить на рынке, надо смотреть по сторонам и искать партнеров, с помощью которых можно расширить дело. Хороший партнер - это ценный актив любой компании. Совместный потенциал «ТРАКСПАРТС Украина Лтд» и «Трак Центр Лтд» позволил нам обрести серьезных партнеров и развернуть деятельность не только для продвижения и обслуживания бренда DAF, но и в других направлениях.

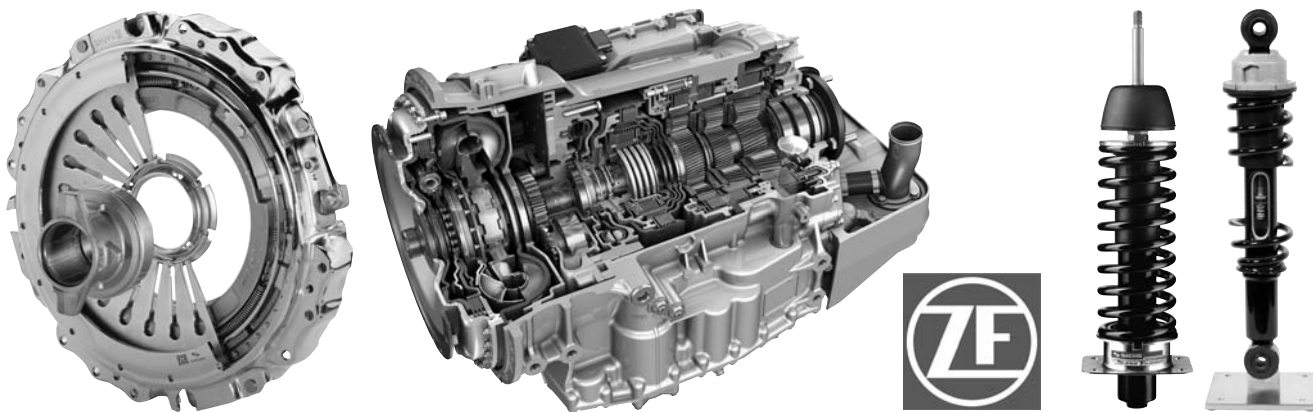
Сначала нашим деловым партнером стала нидерландская компания HYVA, которая производит гидравлическое подъемное и насосное оборудование для самосвалов, перевозки газа, нефтепродуктов и пр. Затем HYVA открыла



в Украине собственное представительство. Однако наше сотрудничество продолжается, и мы по-прежнему предлагаем нашим клиентам оборудование HYVA и его сервисное обслуживание.

Итальянская компания ROLFO S.p.A, которая производит прице-





пы, полуприцепы, автовозы, рефрижераторы, контейнеровозы и всевозможные надстройки, сама вышла на нас с предложением. Эта компания очень активно входила в украинский рынок, как раз начался бум продаж легковых автомобилей, и итальянцы предложили свои автовозы. Мы работали с ними достаточно долго, и даже создали склад для их запчастей. Работать с этой компанией было одно удовольствие. При любых вопросах буквально на следующий день приезжал технический специалист, все решалось и согласовывалось с инженерами на месте. Затем «автобум» пошел на убыль, к тому же в Украину зашли другие производители автобусов, и наше сотрудничество с ROLFO S.p.A приобрело более спокойные формы. Мы по-прежнему поддерживаем взаимоотношения, продолжаем оставаться их сервисным и техническим дилером.

Австрийская компания Kässbohrer Transport Technik GmbH действует в том же сегменте рынка, что и ROLFO S.p.A, (прицепная техника, автовозы и пр.). С ней мы также сотрудничаем по запчастям и сервису.

**Kässbohrer**  
Driven by professionals®

В принципе, для такой подготовленной компании, как наша, в обслуживании автобусов и другой прицепной техники нет ничего сложного - есть регламентная карта работ, и ее надо придерживаться, соблюдая европейские стандарты работы. Все необходимое для этого имеется.

У нас есть еще один партнер, работа с которым оказала существенное влияние на развитие наших обеих компаний. Речь идет о кон-

церне ZF Friedrichshafen AG, одном из крупнейших европейских производителей в сфере приводной техники, подвески и ходовой части для широчайшего спектра подвижного состава, и который уже около столетия является надежным партнером производителей транспортной техники на мировом рынке.

### Туманности «серого» рынка

В работе украинских международных перевозчиков есть неприятные нюансы. В своей совокупности они приводят к тому, что годовой пробег украинских автомобилей на международных линиях составляет около 120 тыс. км в год, то есть в два раза меньше, чем в Европе. Из-за этого соответственно ниже и эффективность их работы.

На начало 2012 г. парк большегрузных тягачей DAF в Украине составлял свыше 22 % общего количества импортных тягачей, т.е. около 17 тыс. единиц. На самом деле, это очень мало, потому что фактические потребности Украины намного больше. Однако из-за множества препятствий на финансовом рынке автотранспортная ниша остается незаполненной. Инвестиции сокращаются, таможенные и налоговые барьеры слишком высоки, поэтому автотранспортные компании развиваются не так интенсивно, как это могло бы быть.

Если по автомобилям еще можно составить какую-то общую картину, то по запчастям такой анализ не ведется вообще. То есть статистики по рынку запчастей не существует, да она вряд ли и возможна. Запчасти попадают в нашу страну самыми разными путями, и нелегальными тоже. Объем «серого» рынка неизвестен, поэтому нет возможности для каких-то сравнительных анали-

зов, в том числе и по брендам.

Международным перевозчикам сейчас очень туго, строительный бизнес вообще рухнул, а вот аграрный сектор остается оживленным, и там по-прежнему работают и автомобили DAF, и комбайны с двигателями DAF и трансмиссиями ZF, и аграриям по-прежнему нужны агрегаты ZF, гидравлика, и все остальное.

Главным фактором являются финансовые потоки. Есть финансовые потоки - есть и грузы, предприятия загружены работой, и их руководители начинают мыслить другими категориями. Они уже стремятся заработать, а не сэкономить. Берут оригинальные запчасти, потому что им нужны надежность, качество и гарантии. Особенно это было заметно в 2007-2008 гг., когда работы было достаточно. Меняется ситуация на финансовом рынке - меняются и цели, и поведение.

Поэтому в разных ситуациях у клиентов разные запросы и финансовые возможности, а мы должны предоставить им разные бренды, в разных ценовых диапазонах, но в качестве которых абсолютно уверены. Кроме того, есть автопредприятия со смешанными парками, и им мы тоже можем предложить то, что нужно. Дилеры тоже разные - есть такие, которые реализуют запчасти и DAF, и ZF, а есть такие, которые работают только по ZF.

Имея серьезных партнеров, доступ к информации, современный склад, свою СТО и опыт сервисных и ремонтных работ, мы можем предоставить клиенту для его пользы исчерпывающую информацию, консультации по уходу и установке деталей и агрегатов, гарантии и поддержку, и в этом наше преимущество при продаже запчастей.

Подготовил **Сергей Пархомов**



## ТРАКСПАРТС Україна Лтд

DAF Parts Dealer™

Генеральний імпортер  
в Україні запасних частин  
«DAF Truck N.V.»  
08290, Київська обл.  
с/мт. Гостомель  
вул. Чапаєва, 1к  
тел.: (04597) 95-061  
95-062, 95-063  
факс: (04597) 95-070  
www.tpua.com.ua  
e-mail: info@tpua.com.ua



**ЗНИЖЕНО ЦІНИ  
до -20%**

*driven by quality*

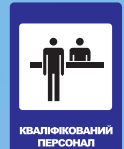


## ТРАНСПОРТНЕ ХОЛОДИЛЬНО-ОПАЛЮВАЛЬНЕ ОБЛАДНАННЯ

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



МЕРЕЖА  
ФІЛІАЛІВ



КВАЛІФІКОВАНИЙ  
ПЕРСОНАЛ



ЯКІСНИЙ  
СЕРВІС

## Термо Кінг Україна



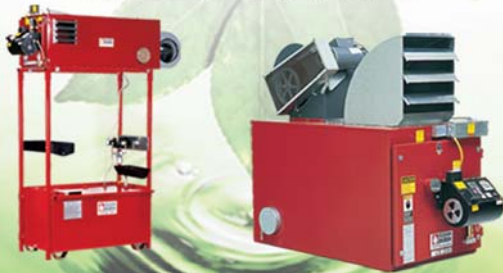
м. Київ, 02091, вул. Вербицького, 1-М  
тел./факс: (044) 560 89 80/84, (044) 585 21 46/48, (044) 563 89 17/98, факс: (044) 562 77 02  
www.thermo-king.kiev.ua, office@thermo-king.kiev.ua

## 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) 3726908, моб/офис: (050) 4343775  
тел/факс: (0372) 527596, email: cleanburn@ukr.net,  
www.cleanburn.com.ua



## АВТОАКСЕССУАРЫ Комфорт в дороге!



тел.: (099) 526-65-65  
(098) 011-09-37  
www.allride.in.ua  
e-mail: sales@allride.in.ua

## Сервис MAN, IVECO, DAF

- Все виды услуг по ремонту грузовых автомобилей, полуприцепов и микроавтобусов
- Продажа автомобилей MAN



### ООО «СИА Транс»

Донецкая обл., г. Ясиноватая, пер. Светлый, 20  
тел./факс: (06236) 4-26-13, сервис: (050) 478-60-62  
отдел запчастей: (050) 347-46-61  
отдел по продаже техники: (050) 368-22-25  
www.manservice.dn.ua, info@manservice.dn.ua

**Колесо:**  
Prista Lithium EP2  
Prista LiMo

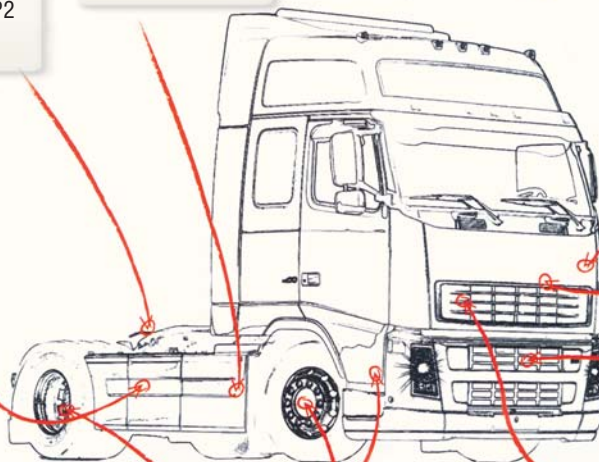
**Мост:**  
Prista Lithium EP2

# PRISTA®

**Тормозная система:**  
Prista DOT-3 & DOT-4

**Дифференциал:**  
Prista EP  
Prista EP/LS

**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, ул. Набережно-Крещатицкая, 10-А  
тел./факс: (044) 594-08-92/93, e-mail: info@prista-oil.com.ua, web: www.prista-oil.com

## Сергей Щеглов, главный энергетик, диагност ООО «Фирма Колос ЛТД»: «С приобретением Jaltest отпала необходимость обращаться в сервисный центр Volvo»



Давно канул в Лету главный «диагностический прибор» под названием «контрольная лампочка» и без специальных диагностических приборов уже не обойтись. Чем обусловлен выбор испанского сканера Jaltest, поставляемого официальным дистрибьютором ООО «Изотоп Прибор Сервис» - рассказывает главный энергетик, диагност ООО «Фирма Колос ЛТД» Сергей Щеглов (пгт Днепропольское Верхнеднепровского р-на Днепропетровской обл.).

**А**втопарк, насчитывающий более тридцати тягачей и грузовиков бренда Volvo, не позволяет «расслабиться», ибо требует к себе постоянного внимания. Раньше нам приходилось гонять автомобили на фирменный сервисный центр, но с приобретением в декабре прошлого года сканера Jaltest такая необходимость отпала. Теперь диагностику, обслуживание и ремонт мы проводим собственными силами.

Дилеры многих производителей привозили нам на демонстрацию свои диагностические приборы, но не все «читали» определенную информацию. Более того, некоторые из них даже не «видели» определенных компонентов.

Поэтому и остановили свой выбор на Jaltest, который, на наш взгляд, наиболее полно «показывает» автомобиль. Одним из главных факторов стало русскоязычное меню, которое позволяет сразу разобраться в том, чего от тебя «хочет прибор». Привлекла и обширная «библиотека» схем, технических данных и пояснений, а самое главное - отображение неисправности прямо на схеме с указанием точного места расположения данного компонента.

К примеру, такой вид регулировки, как клиренс, влияет на аэродинамику и общую управляемость автомобиля. И если другие автосканеры позволяют увидеть лишь переднюю или заднюю ось, то Jaltest показывает отдельно каждое колесо, правую и левую стороны. По нему же и выставляются подушки. Просто подключаешь этот сканер и калибруешь высоту. Можно поднять чуть выше стандартных параметров. Но выше допустимого предела Jaltest не позволит выйти, извещив о некорректно выполненной калибровке. При этом прибор показывает каждый датчик подушки подвески, какие к нему идут провода, который из них подает питание, какой - «считанные» данные, где стоит блок управления...

Или другой вид регламентных работ - калибровка коробки передач. Модификации автомобилей у нас разные: с механическими и автоматическими коробками передач. Опробованные нами другие известные приборы в некоторых автомобилях даже коробку не «увидели». Jaltest же определяет любую коробку, показывает износ сцепления и позволяет откалибровать КПП в пределах, определенных автопроизводителем.

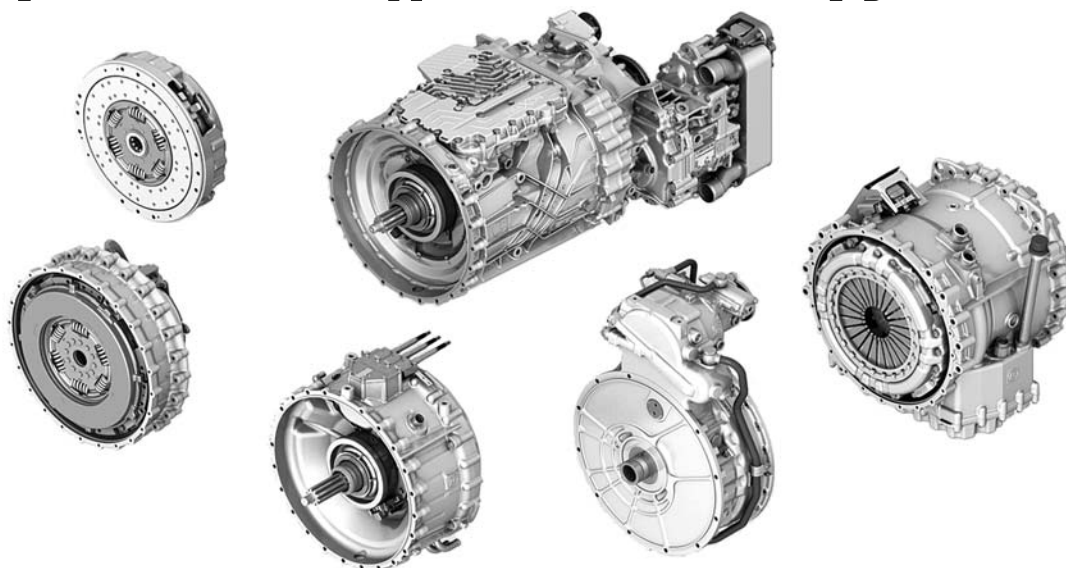
Многие сканеры не имеют «доступа» к прицепу. А ведь там есть специальный разъем, позволяющий контролировать работу систем ABC, EBS, модуляторов, блока управления и других систем и датчиков. С этим отлично справляется Jaltest.

Конечно, дилерский прибор будет «покруче». Но в нем английское меню, а расшифровка заставляет поднимать техническую документацию, что доставляет дополнительную «головную боль». Благодаря вышеупомянутой «библиотеке» Jaltest вполне нас устраивает. К примеру, там, где сканер «сочтет нужным» применение дополнительных приборов, вольтметра, осциллографа и пр., он укажет необходимые характеристики, покажет графики и осциллограмму, которая должна быть.

У дистрибьютера Jaltest ООО «Изотоп Прибор Сервис» есть еще одно преимущество - техническое и информационное сопровождение. Техническое заключается в постоянном обновлении программы и обслуживании прибора, а информационное - в регулярных семинарах, проводимых в разных городах Украины. Причем выбираются те города, где можно наиболее полно продемонстрировать прибор в реальных условиях на различных марках автомобилей. К сожалению, данные сервисы в полном объеме на территории Украины поддерживают только это предприятие.

Сегодня, проработав с Jaltest более полугода, могу сказать, что сканер удовлетворяет меня полностью. За это время не приходилось пользоваться диагностическими приборами другого производителя, ибо в этом не было необходимости. Испанский сканер обеспечивает полную диагностику автомобиля, а опыт приобретается в процессе работы, на семинарах и в общении с коллегами.

# ТраХоп – новая модульная система трансмиссии для тяжелых грузовиков



*Базовую коробку передач можно комбинировать с пятью разными модулями: одно- или двухдисковым сцеплением, модулем с двумя сцеплениями, гибридным модулем, коробкой отбора мощности с приводом от двигателя, а также модулем гидротрансформатора с разделительной муфтой (слева направо).*

**Т**раХоп - так называется инновационная система трансмиссии для коммерческих автомобилей, которая в 2014 году появится на рынке и постепенно заменит автоматизированную КПП AS Tronic. Новая коробка более эффективна и экономична, она более компактная и легкая, менее шумная, но главное - она сконструирована по модульному принципу. Таковы атрибуты новой разработки в ряду коробок передач ZF. Совершенно новая базовая коробка передач и модульный принцип конструкции превращают ТраХоп в универсальную систему.

Ее ключевой элемент - очень компактная базовая коробка передач, которая будет поставляться в версиях с 12 или с 16 передачами. Такой широкий диапазон передаточных чисел обеспечивает точно дозированную передачу крутящего момента и позволяет легко управлять тяжелыми грузовиками при маневрировании на низкой скорости. В результате снижаются нагрузки на сцепление, оно меньше изнашивается. При этом значительно снижается шумовая эмиссия по сравнению AS Tronic. Кроме того, конструкция КПП позволяет реализовать вариант с двумя дополнительными передачами заднего хода.

Базовую коробку передач можно комбинировать с различными дополнительными модулями:

это может быть одно- и двухдисковое сухое сцепление (последнее применяется для передачи особенно мощных крутящих моментов), а также гибридный модуль («ТраХоп Hybrid») для тяжелых грузовиков, который впервые предлагается с системой ТраХоп. Электрическая машина мощностью 120 кВт, а также муфта включения позволяют реализовать все функции гибридных систем - рекуперацию энергии при торможении, движение в электрическом режиме, кратковременное увеличение мощности и функцию «старт-стоп».

Модуль двойного сцепления «ТраХоп Dual» - в отличие от обычных АКПП для коммерческих автомобилей - позволяет выполнять переключение на пониженную передачу и обратно под нагрузкой, т.е. без прерывания тягового усилия. Эти переключения, происходящие почти незаметно, оптимизируют также расход топлива.

На многотоннажных тягачах базовая коробка передач ТраХоп используется также в комбинации с гидротрансформатором «ТраХоп Torque». Она обеспечивает трогание с места без износа сцепления даже с высоким крутящим моментом, а также легкое и плавное маневрирование на низкой скорости.

Еще одна опция - это привод отбора мощности от двигателя. Он расположен между коробкой передач и мотором и особенно эффективен для грузовых автомобилей с различными вспомогательными агрегатами, для которых требуется высокий крутящий момент при отборе мощности, независимо от скорости движения самого транспортного средства: например, для специальных пожарных автомобилей, автокранов и бетономешалок и т.д.

И наконец, для новой коробки передач на ZF разработана революционная стратегия переключения режимов движения PreVision GPS, которая благодаря подключению к GPS и интерфейсу для приема навигационных сигналов, работает в упреждающем режиме с большой экономией топлива.

«Новая коробка передач ТраХоп ZF - это отклик на все мегатренды, которые существуют в наше время в дальних перевозках», - поясняет Рольф Лутц, член правления ZF, ответственный за развитие технологий для коммерческих автомобилей: «Максимальная возможность применения, благодаря многочисленным модификациям позволяет снизить эксплуатационные расходы, т.к. эта коробка передач повышает надежность и снижает расход топлива».

ZF Services

# Ремонтное решение FAG для легкого коммерческого транспорта

Автомобили: Mercedes Benz Sprinter (906), Vito/Viano (639), VW Crafter (2E)



## 1. В чем состоит идея ремонтного решения?

SAAM представил новое ремонтное решение для ступичного подшипника для легких коммерческих автомобилей. Теперь оно доступно дистрибьюторам и СТО. Автомастерские при этом получают реальную выгоду, поскольку если коммерческому автомобилю нужен новый ступичный подшипник, достаточно поменять подшипник, а не поворотный кулак в сборе, как предлагает автопроизводитель.

Вторая выгода состоит в том, что у этого сервисного решения нет конкурентов на рынке, так как только FAG является производителем ступичных подшипников для данных моделей автомобилей.

Ремонтное решение FAG, разработанное Schaeffler Automotive Aftermarket, предлагает более экономичный вариант. Поворотный кулак остается на автомобиле. Используя специальный инструмент, меняется только ступичный подшипник, что упраздняет необходимость в регулировке углов установки колес.

Также компания FAG теперь предлагает ступичные подшипники для обеих осей данных моделей автомобилей.



## 2. Будут ли дополнительные затраты рабочего времени для СТО?

Если СТО вновь использует поворотный кулак и меняет только подшипник, то количество затраченного рабочего времени значительно снижается. Экономия времени по сравнению с ремонтным решением от производителя - около 2 часов, что является третью от общего времени ремонта.

Если стоимость работы оценить в 500-800 грн., то общая экономия может составить более 2000 грн.

## 3. Сложна ли замена подшипника для механиков СТО?

Нет! Вначале следует приобрести специальный инструмент. А сама процедура замены довольно проста. Приобретение специнструмента стоит рассматривать как инвестицию, так как основная его часть может использоваться для замены подшипников на других автомобилях. Поэтому, несмотря на его немалую стоимость, окупится он быстро.

Пошаговая инструкция входит в состав набора специнструмента на DVD. Учебное видео также доступно для скачивания на следующих веб-сайтах: [www.Schaeffler-Aftermarket.com](http://www.Schaeffler-Aftermarket.com) и [www.RepXpert.com](http://www.RepXpert.com)

## 4. Какой артикульный номер специального инструмента?

Артикульный номер для заказа: 400 6199 100

## 5. Сколько он стоит?

Розничная цена - около 1648 EURO, включая гидроцилиндр.

## 6. Возможна ли замена этим инструментом других подшипников?

Да! Гидроцилиндр с ходовым винтом с разными насадками позволяет ремонтировать и другие автомобили.

## 7. Какие артикульные номера комплектов ступичных подшипников?

713 6680 10; 713 6680 20; 713 6680 50

## 8. Когда они будут доступны?

Уже доступны.

## 9. Как выглядит упаковка?

Упаковка комплектов ступичных подшипников FAG такая же, как и вся продукция FAG для рынка афтермаркет.

Больше технической информации - на [www.Schaeffler-Aftermarket.com](http://www.Schaeffler-Aftermarket.com) и [www.RepXpert.com](http://www.RepXpert.com)



# Комфорт в автомобиле в любое время года

Сервисный центр «Герук и К» – лидер в решении проблем климатизации любого автотранспорта

**15 летний опыт - лучшая гарантия качества сервисного обслуживания**

## У Вас возникли проблемы с отопителем?

- установка автономных отопителей немецких производителей Webasto, Eberspächer
- компьютерная диагностика всех марок отопителей
- ремонт отопителей оригинальными запасными частями Webasto, Eberspächer
- гарантийное и постгарантийное обслуживание
- шеф-монтаж и обучение специалистов установке и ремонту автономных отопителей, кондиционеров



## Источники тепла в автомобиле и их преимущества

### Воздушные отопители

- быстрое нагревание воздуха в салоне без запуска двигателя
- низкое потребление электроэнергии
- низкий расход топлива
- плавное регулирование температуры
- система безопасности и комфорт водителя

### Жидкостные отопители

- двойная польза: предварительно прогретое внутреннее пространство «плюс» прогретый мотор
- распределение теплого воздуха через собственные воздушные каналы автомобиля
- дистанционное управление с мобильного телефона
- система диагностики и самоконтроля

## Автомобильные люки Webasto для дооборудования

- комфорт и свежая атмосфера в салоне
- выгодная цена
- современный дизайн
- удобство управления
- качество с гарантией
- шеф-монтаж и обучение специалистов по установкам

## Подготовка автомобиля к летнему сезону

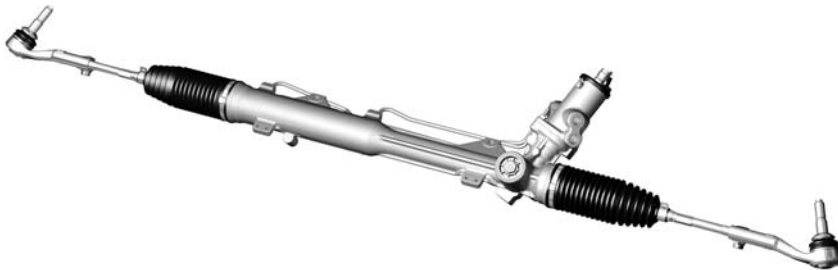
- установка, обслуживание и ремонт автокондиционеров на автомобили отечественного и зарубежного производства
- установка, обслуживание и ремонт автомобильных холодильных установок
- автономные кондиционеры для коммерческого транспорта
- кондиционеры для спецавтомобилей и сельхозтехники
- крышные кондиционеры для микроавтобусов
- антибактериальная обработка систем кондиционирования



**Сервисный центр ООО «Герук и К»**

г. Черкассы, ул. Сурикова, 12/3, тел.: (0472) 710-800, 710-801, сервис: (0472) 504-024, (098) 661-61-61

# Правильная установка снижает затраты и устраняет проблемы



Только правильные детали и специальный инструмент могут надежно защитить рулевую рейку от грязи и влаги.

**Р**улевая рейка автомобиля должна передавать вращательное движение рулевого колеса на рулевые тяги и через них — на колеса. Помимо этого, она должна амортизировать толчки от неровностей дороги, которые передаются на руль, и позволять водителю чувствовать дорогу. Но если при рулении приходится прилагать больше усилий, чем обычно, и при этом появляются непонятные звуки, то это может быть связано с разгерметизацией рулевой рейки.

По словам технических консультантов ZF Services, после замены рулевой рейки такие неисправности возникают, если при установке применялись детали, не соответствующие спецификации производителя, а также неподходящий инструмент. Например, пыльники рулевой рейки имеют слишком большой диаметр в местах и не соответствуют требованиям производителя. Точно так же диаметры рулевых тяг некоторых

производителей в местах посадки уплотнителей не соответствуют размерам оригинальных частей. Для фиксации пыльников рулевых реек часто применяют стяжки для кабелей и универсальные шланговые хомуты, но они не обеспечивают полной герметизации и не выдерживают долго нагрузки, в результате чего, могут возникать разрывы в уплотнениях, через которые грязь и влага беспрепятственно проникают внутрь механизма.

В результате зубчатая рейка неизбежно подвергается коррозии, из-за чего гидравлические манжеты и сальники в рулевом механизме получают повреждения, которые не подлежат ремонту на станции техобслуживания. Происходит разгерметизация рулевого механизма, появляются шумы, и усилитель рулевой рейки может полностью выйти из строя. В этом случае не остается другого выхода, кроме замены. При установке рулевых

реек ZF Parts без предварительно смонтированных рулевых тяг и пыльников, рекомендуется применять исключительно запчасти марки Lemförder. Они соответствуют спецификациям производителя. Хомуты для фиксации пыльников рулевых реек можно устанавливать только с помощью специальных инструментов и в соответствии с указаниями производителя. Это гарантирует надежную и постоянную герметизацию пыльников и, следовательно, исключает преждевременный выход из строя рулевой рейки.

Впрочем, есть еще один совет: просто нанести несколько граммов бескислотной смазки на каждое место посадки уплотнителей пыльников. Это облегчает установку плотно сидящих пыльников и создает дополнительную герметизацию. Еще больше упрощается для СТО установка пыльников, когда применяются рулевые рейки ZF Parts с предварительно смонтированными рулевыми тягами и пыльниками, которые ZF Services также предлагает для многих моделей автомобилей. В этой «расширенной версии» рулевые тяги и пыльники выходят с завода уже в собранном виде в соответствии с инструкциями производителя. Станции техобслуживания уже не нужно тратить время на монтаж этих деталей и заботиться о герметизации. Это гарантирует отсутствие рекламаций и довольство клиентов.

ZF Services



Пыльник рулевой рейки смонтирован неправильно.



Пыльник рулевой рейки установлен надлежащим образом.



# Сажевая проблема и как с ней бороться

Сажевые фильтры, которыми оснащаются современные дизельные автомобили, зарекомендовали себя эффективным способом улучшить безопасность двигателей с воспламенением от сжатия для окружающей среды, но экологическая «пилуля» оказалась двуликой и горькой, и коварство ее второй природы уже успели испытать на своих кошелках и нервах некоторые автовладельцы.

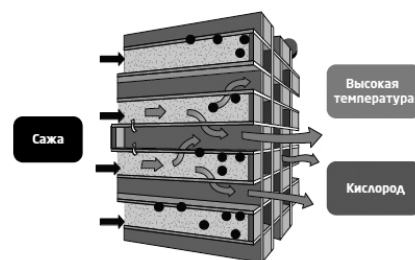
**Д**вигатель начал неустойчиво работать на холостых оборотах, а в движении перестал тянуть, увеличился расход топлива, по непонятной причине повысился уровень масла, на приборном щитке появились предупреждающие сигналы о необходимости проверить двигатель или специальные символы, указывающие на проблему с сажевым фильтром... Таковы внешние проявления неисправности системы очистки выхлопных газов от сажи, но что в это же время могло случиться внутри?

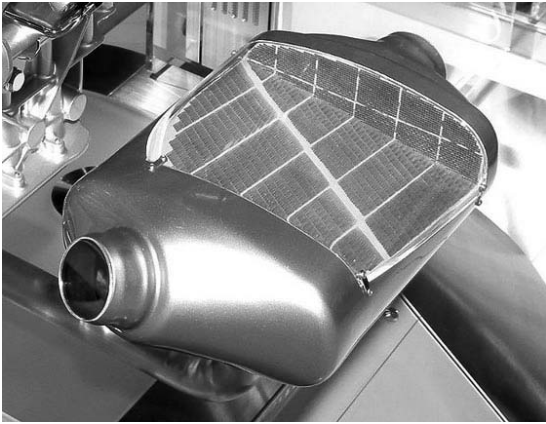
## Как устроен и работает

По устройству сажевый фильтр напоминает каталитический нейтрализатор отработавших газов и представляет собой размещенный внутри металлического корпуса блок из керамики или металлокерамики. Блок пронизан множеством тонких каналов, по которым выхлопные газы циркулируют. Однако если при движении продуктов сгорания по катализатору происходят химические реакции превращения токсичных элементов угарного газа, углеводородов и окислов азота в безвредные соединения, то сажевый фильтр предназначен для улавли-

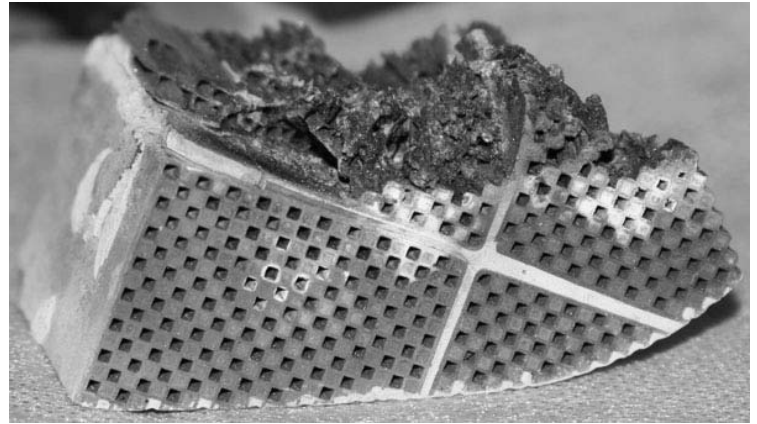
вания частичек сажи. По сути, сажевый фильтр выполняет функцию накопителя, а это значит, что по прошествии какого-то времени его требуется очищать от скопившейся сажи, мешающей потоку выхлопных газов.

Сигналом для включения процедуры очистки, или, другими словами, регенерации сажевого фильтра, служит величина сопротивления, которое фильтр создает потоку отработавших газов. Контролируется сопротивление фильтра с помощью датчика дифференциального давления, измеряющего давление на входе





Блок сажевого фильтра пронизан тонкими каналами, по которым циркулируют выхлопные газы.



По прошествии времени сажевый фильтр требует очистки от скопившейся сажи, мешающей потоку выхлопных газов.

в фильтр и после него. Как только пропускная способность сажевого фильтра станет ниже нормы, начинается регенерация, заключающаяся в сжигании задержанной сажи.

### Попробуй сжечь

Правда, выжечь накопленную в каналах фильтра сажу не так-то просто - сгорает она при температуре более 550 градусов, а температура отработавших газов, достигающих керамического блока фильтра, в обычных режимах работы двигателя ниже. Стало быть, режим работы силового агрегата надо изменить. Когда от датчика дифференциального давления в блок управления двигателем приходит сигнал о необходимости очистки сажевого фильтра, система питания после каждой подачи в цилиндры основной дозы топлива осуществляет еще и дополнительный впрыск. Дополнительная порция топлива догорает в выхлопном тракте, разогревая тем самым выхлопные газы до температуры, необходимой для выгорания сажи. Как только сажа выгорит, о чем опять-таки засвидетельствует изменение давления на входе и выходе фильтра, мотор возвращается к обычному режиму работы. По подобной схеме происходит регенерация в системах Diesel Particular Filter (DPF), применяемых на дизельных двигателях, которыми оснащаются, например, автомобили марок, входящих в концерн Volkswagen.

Существует еще одна технология, предусматривающая помимо дополнительного впрыска использование в процедуре регенерации специальной присадки, добавляемой в топливо, когда происходит регенерация. Такой схемы придерживаются, в частности, компании Peugeot и Citroen, разработавшие систему, названную на французский манер *Filtre a Particules* (FAP).

Сравнивать между собой технологии DPF и FAP в поисках достоинств и недостатков каждой из них не будем - обе они действительно позволяют современным дизелям соответствовать требованиям экологических норм не ниже Евро-4 в части содержания сажи в выхлопных газах. Другое дело, что одновременно за счет применения дополнительного топлива, используемого не для полезной работы, а только лишь для очистки сажевого фильтра, ухудшается экономичность дизельных моторов и их экологические показатели. Вспомогательный впрыск угарного газа, углекислого газа, на который возлагается вина за парниковый эффект и глобальное потепление. Впрочем, по выбросу углеводородов, угарного и углекислого газов дизели, несмотря на появление противосажевых систем, остаются более безопасными для окружающей среды, чем бензиновые двигатели. Что на самом деле плохо - сажевые фильтры имеют ограниченный срок службы, который, судя по имеющимся данным, составляет по-

рядка 120-200 тыс. км. А стоят они при замене солидных денег, и это придает проблеме особую остроту, причем не только для отечественных владельцев дизельных автомобилей, но и для их финансово более благополучных западных коллег.

### Что их губит

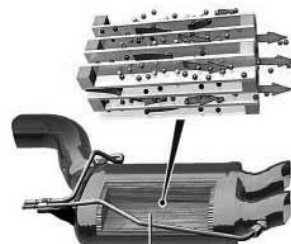
Как о том говорилось, фильтр должен очищаться автоматически. Однако запускается регенерация только при определенных условиях. Помешать регенерации может недостаточная температура в сажевом фильтре, и действия, которые должен выполнить водитель, чтобы подготовить фильтр к регенерации, описываются в инструкциях по эксплуатации. Как правило, чтобы активировать процесс автоматической регенерации, требуется достаточно продолжительное движение по трассе в режиме, способствующем разогреву фильтра, и как только температурный датчик, которым сажевый фильтр оборудован помимо датчика давления, зафиксирует, что фильтр достиг нужной температуры, регенерация запускается.



СО-катализатор



NOx-катализатор



Сажевый фильтр



Катализатор

Сажевые фильтры могут иметь как отдельный корпус, так и находиться под одной «крышей». Кроме того, выпускная система может иметь несколько катализаторов, отвечающих за очистку отработавших газов от тех или иных токсичных элементов.



*Сажевый фильтр сам по себе не забивается. Для выхода его из строя есть внешние причины, связанные с неисправностями других систем двигателя. На фото слева чистый фильтр, справа - засоренный.*

К сожалению, большинство обычных поездок в условиях города в любое время года и даже по трассе в холодный сезон не способствует подготовке фильтра к автоматической регенерации. В результате блок управления двигателем, видя по датчику температуры, что фильтр к регенерации не готов, может не включить процедуру, несмотря на то, что она требуется согласно сигналу от датчика дифференциального давления. Или включит, но топливо, оказавшись в недостаточно разогретом фильтре, не будет сгорать как должно и выжигать сажу. Проблема усугубляется тем, что многие водители не понимают, с какой стати они периодически должны посвящать свое время и досуг достаточно продолжительным и с виду бесцельным загородным поездкам и чем невключенная регенерация может закончиться, а продолжают беспечно ездить своими обычными маршрутами.

Второе условие включения автоматической регенерации - двигатель должен быть исправным. При неисправностях, например, системы рециркуляции выхлопных газов (EGR), датчиков уровня топлива и присадки (в системах FAP), не говоря уже об отсутствии присадки или даже при просто неправильно закрытой пробке топливного бака, блок управления также не переведет двигатель на работу в режим регенерации сажевого фильтра. Сажа тем временем продолжает накапливаться, и ее удаление становится все более проблематичным. К тому же выжечь из фильтра всю сажу без остатка невозможно, и этот неудаляемый остаток имеет свойство накапливаться.

Кроме того, и это тоже немаловажно, сажевый фильтр подвержен еще и физическому износу. При тех скоростях, с которыми выхлопные газы несут по выпускному тракту нагар, сажу

и другие твердые частички, на керамический блок оказывается достаточно сильное механическое воздействие. Главный удар принимает на себя первая секция керамического блока. Серьезные термические нагрузки, сопровождающие период регенерации, износу способствуют, и постепенно первая секция приходит в негодность, а продукты ее износа забивают каналы уже в глубине блока.

Отрицательно воздействует на фильтр некачественное топливо. Образование сажи напрямую зависит от содержания в топливе серы, а чем больше сажи содержится в отработавших газах, тем чаще требуется очищать фильтр. Однако чересчур частые повторения регенерации ведут к тому, что увеличивается уровень масла из-за смешивания с топливом, впрыснутым для регенерации, но оказавшимся не в выпускном коллекторе, а стекшим по стенкам цилиндра в масляный поддон. Как изменяются смазывающие свойства такой смеси по сравнению с чистым моторным маслом, догадаться нетрудно. И вообще, не каждое масло полезно сажевому фильтру. Причем даже подходящее масло пагубно действует на фильтр,



*При исправности всех других систем, если сажевый фильтр переполнен сверх нормы, принудительный запуск регенерации может не удалиться.*

если по причине износа масляеъемных колпачков и масляеъемных поршневых колец двигатель начал интенсивно «подъедать» масло, и оно из цилиндров выбрасывается в выхлопной тракт, после чего попадает в сажевый фильтр, где и задерживается. Сопротивление фильтра увеличивается, включается регенерация, но выжечь масло опять-таки непросто, и оно при выгорании тоже способно образовывать нагар, закупоривающий «капилляры» фильтра.

Как видим, существует немало причин, из-за которых фильтру по прошествии определенного времени регенерация становится что мертвому припарки, и помочь может только замена.

### Что делать

Если условия эксплуатации не благоприятствуют автоматическому включению процесса очистки сажевого фильтра, предусмотрена процедура принудительной регенерации, запускаемая с помощью оборудования сервисных станций, куда и следует обращаться в подобных случаях. Медлить, продолжая с безразличием взирать на симптомы засорения фильтра, крайне нежелательно. При запущенности проблемы, если блок управления определит, что сажевый фильтр переполнен сверх нормы, даже при исправности всех других систем запустить регенерацию принудительно может не удастся. Когда все попытки восстановить работоспособность противосажевой системы с помощью принудительной регенерации окажутся безуспешными, сервисмены, скорее всего, предложат заменить фильтр. А стоит он, например, для VW Passat B6 около 1400 у.е.

Первое, что можно попробовать, когда толку от принудительной регенерации мало, - реанимировать сажевый фильтр с помощью мойки. Процесс этот непростой, требует навыков, применения химических препаратов и, опять-таки, не всегда успешный. За границей, где восстановленные работоспособности фильтров мойкой поставлено на широкую ногу, и ею занимаются специальные подразделения при СТО, шансы на успех достигают 90%. У нас мойкой занимаются на самодеятельном уровне, поэтому возможность положительного результата существенно ниже. В наших условиях надеяться на успех можно, если причиной засорения фильтра стало моторное масло, когда оно не успело выгореть с образовани-

ем нагара, и после мойки с одновременной заменой маслосъемных колпачков и поршневых колец фильтр еще поработает. Результативность мойки в случаях, когда фильтр сильно забит сажей, невелика, а когда физически изношен, и вовсе не возможна.

Наконец, сажевый фильтр можно отключить. Жаль, автомобили, в которых программное отключение фильтра предусмотрено заводом-изготовителем и «зашиито» непосредственно в блоке управления, редкие исключения из общего правила, хотя в таких случаях проблему можно решить малой кровью. В подавляющем же большинстве случаев требуется более радикальное вмешательство, предусматривающее перепрограммирование блока управления. Одновременно при этом из выхлопного тракта есть смысл удалить ставший бесполезным керамический «кирпич». Стоимость процедуры зависит от сложности работы: на одних автомобилях «перепрошить» блок управления можно, подключившись к штатному диагностическому разъему, на других блок предварительно приходится снимать, сам фильтр может быть доступен и прост для удаления керамической начинки, а может потребовать трудоемких демонтажных работ. Для большинства получивших у нас распространение автомобилей с сажевым фильтром расходы на его физическое и программное удаление составят от 390 до 620 у.е.

## Мнение специалиста

### Андрей БАТЕЧКО

Директор СТО «Автотерапия»:

*- Из известных мне автомобилей только на дизельных моделях BMW проблема с сажевым фильтром не имеет такого заметного в поведении машины характера, как у машин других марок, когда мотор переводится в аварийный режим, а надписи на панели приборов взывают о срочном посещении мастерской. В наших условиях эксплуатации, когда качество топлива далеко от европейских стандартов Евро-4 или Евро-5, с учетом стоимости большинства автомобилей и стоимости замены сажевого фильтра новым, его удаление может быть самым оптимальным решением проблемы. Ведь не факт, что замененный фильтр сможет проработать положенные ему 120 тысяч километров пробега и более. Скорее всего, в автомобиле имеются невидимые глазу и диагностическому оборудованию*



*Из Интернета: «Сегодня удалил эту инородную деталь! Давно хотел, но руки не доходили. И вот нашелся повод - ошибка по сажевому + пропала тяга (больше 100 вообще не ехала!). Результат поразил - прет как никогда! Ошибка прошла. Дерьма в фильтре было ведро! Теперь плюет сажей при разгоне в пол, как нормальный трактор!»*

*проблемы, способные в скором времени привести к преждевременному выходу из строя уже нового фильтра. Самостоятельно выбивать один керамический блок бесполезно. Очень часто владельцы машин ошибочно удаляют ни в чем не повинный и исправный катализатор и продолжают эксплуатировать машину с забитым сажевым фильтром, пока двигатель автомобиля не перестанет запускаться. Помимо физического удаления сажевого фильтра необходимо произвести перепрограммирование блока управления двигателем, иначе после удаления фильтра мотор будет переведен на работу в аварийный режим и станет требовать посещения сервиса.*

*Что касается изменения экологических показателей, то специальных исследований этого вопроса никто не проводил, но, скорее всего, по выбросу сажи дело должно ухудшиться. Зато мы проверяли на динамометрическом стенде, как изменяется мощность и крутящий момент после удаления фильтра и последующего перепрограммирования. Так вот, они увеличиваются во всем диапазоне рабочих оборотов до 6 л.с. и 15 Нм, и я готов предоставить снятые диаграммы. Предпосылку для увеличения мощности дает удаление керамического блока, которое уменьшает сопротивление и потери на выпуске.*

*Но если больше мощность, значит, для движения автомобиля с одной и той же скоростью двигателю нужно меньше топлива. То есть кроме дополнительного топлива, которое не будет впрыскиваться исключительно ради регенерации сажевого фильтра, есть еще один резерв экономии. А если топлива сгорает меньше, то должны улучшиться показатели по всему, что еще помимо сажи есть вредного в выхлопных газах.*

## Вердикт

Число «счастливых» обладателей автомобилей, оснащенных сажевыми фильтрами, еще невелико, но нет никаких сомнений, что оно станет увеличиваться в геометрической прогрессии. Дизель был, есть и будет привлекательным для желающих свести к минимуму затраты на содержание машины. И если при покупке автомобилей, выпущенных до 2005 года, есть еще возможность выбрать что-то без сажевого фильтра, то более новые машины такого фактически не предоставляют. Способы решения сажевой проблемы пока еще тоже находятся в стадии становления, и, учитывая актуальность вопроса, думается, к рассмотрению плюсов и минусов каждого из них нам придется возвращаться не один раз.

**Сергей Боярских**

[www.abw.by](http://www.abw.by)



# Дух свободы и авантюризма

26-28 июля состоялся восьмой фестиваль внедорожников «Offroad FreeFest - 2013». В этом году прибыло более 1100 автомобилей и около 6000 участников из разных областей Украины, а также из Беларуси, России, Польши и других стран. Прохо-

дило мероприятие уже традиционно на берегу Киевского моря (Вышгородский р-н, с. Толокунь). Фестивалили три дня - в палатках и автомобилях, с кострами и песнями. Все желающие участвовали во множестве соревнований и необычных кон-

курсах, знакомились с техникой 4x4, получали новые знания и навыки. Многие из приехавших попробовали себя за рулём новых полноприводных авто, предоставленных для тест-драйвов дилерами известных автомобильных брендов.

*На фестиваль собрались больше 1100 автомобилей.*





Конкурсы и соревнования, подготовленные организаторами, никого не оставили равнодушным: джип-спринт «Поросёнок-Кенгуру», драгрейсинг «Mud-Dakar», «Стиральная доска», «Черепашьи бега», «Песчаный Dakar», «Годзилла», «Качели 4x4», «Кувалда», «Перетягивание каната», «КИХХ-лифтер», пивной конкурс «Верная рука», викторина от «Шелл», викторина от компании «Лезо», викторины и конкурсы от «Балтика 0», розыгрыши суперпризов и другие мероприятия. Для детей были проведены соревнования «JUNIOR-QUEST 2013».

Фестиваль проводится каждый год, начиная с 2006 года, совместными усилиями творческого коллектива и пользователями интернет-портала [www.offroadmaster.com](http://www.offroadmaster.com). А также благодаря спонсорской помощи, куда ж без нее...

Главная задача фестиваля, которую ставят перед собой и успешно добиваются организаторы - «развитие любительского автоспорта в Украине, организация досуга для всех возрастов, обмен опытом и знаниями, поддержание традиций здорового образа жизни, путе-

*Бесславно закончился славный поход...*





Вручение призов от компании «Смарт Оил Групп» - масла KIXX.



шестив и экспедиций по родной стране и всему миру».

Как сказал Бернارد Шоу: «Труд по обязанности - это работа, а работа по склонности - досуг». Работу с досугом совместил коллектив компании «Смарт Оил Групп», представляющей на рынке Украины автомобильные масла KIXX. Компания выступила спонсором Offroad FreeFest уже третий раз. Поделиться впечатлениями о прошедшем мероприятии мы попросили директора компании **Олега Деревянко**.

**- Олег, уже не первый год Ваша компания выступает спонсором фестиваля. Почему решили остановить свой выбор именно на фестивале внедорожников?**

- «Смарт Оил Групп» поддерживает данное мероприятие с 2011 года. Во-первых, это одно из немногих мероприятий, в котором может участвовать любой желающий, и благодаря такому формату количество участников с каждым годом увеличивается, а это говорит о его популярности и востребованности. Для нас, как для компании, которая недавно работает на рынке Украины, очень интересно приобрести популярность в среде людей, увлеченных автомобилями и гонками, а также - людей, для которых качественные смазочные материалы в их увлечениях - это необходимость. А во-вторых, учитывая сложность и экстремальность конкурсов, которые проходят в рамках феста, это еще и хорошая возможность показать надежность и качество масел и смазок KIXX, которые мы поставляем в Украину.

**- Какие именно масла были предложены участникам?**

- Для дизельных двигателей KIXX D1 10W-40 - очень качественное синтетическое масло, которое хорошо себя показало в условиях экстремальных нагрузок, и PAO 5W-30 - высококачественное масло для бензиновых и дизельных двигателей, которое содержит высокоэффективные присадки, идеально удаляющие нагар и прочие вредные отложения на деталях двигателя, а уникальная формула не наносит вреда деталям двигателя. Благодаря высокой степени очистки масло имеет прозрачный цвет.

**- Насколько нам известно, коллектив компании «Смарт**

**Оил Групп» посетил фестиваль практически полным составом, да еще и с семьями. Что Вы, как директор компании, можете сказать о фестивале по его завершении?**

- Мероприятие состоялось, участники получили порцию адреналина, победители - призы, значит - все удалось!

Еще одна небезызвестная нашим читателям компания, «**Вебасто Термо и Комфорт Украина**», впервые в этом году выступила Генеральным спонсором Offroad FreeFest. На наши вопросы ответила Юлия Ясногородская, менеджер по продаже климатического оборудования для легкового транспорта.

**- Почему руководство компании решило остановить свой выбор на фестивале внедорожников?**

- В нашем бюджете участие в данном мероприятии было запланировано еще в июле 2012. Именно тогда я познакомилась с президентом и вдохновителем клуба - Виталием Павловым. Почему подобное мероприятие и почему именно внедорожники? Во-первых, это наши, что не есть самые прямые клиенты: 70% продаж, которые мы делаем в Украине в сегменте Car (легковой транспорт) - это установки жидкостных автономных отопителей Webasto Thermo Top Evo 5 на внедорожники и кроссоверы. Хотя опять же, любители активного отдыха устанавливают и автономные воздушные отопители Air Top (допустим, если машина готовится для рыбалки, охоты, и необходимо ночевать в автомобиле).

Во-вторых, я давно присматривалась к подобным мероприятиям, которые проходят в Украине, и могу с уверенностью сказать, что Offroad FreeFest - наверное, одно из немногих автомобильных событий, которое еще не переведено на 100%-ую коммерческую основу. Все построено и держится на энтузиазме организаторов и участников клуба.

**- В чем заключалась ваша спонсорская помощь?**

- В основном - в финансовой форме, это то, ЧТО прежде всего необходимо. Представьте, сколько всего нужно для того, чтобы подготовить и провести подобный трехдневный фестиваль. Хотя мы со своей стороны не ограничились только финан-



Кроме иномарок традиционно участвовали и автомобили советского автопрома, в чьей проходимости никто не сомневался.



Юлия Ясногородская вручает приз от «Вебасто Термо и Комфорт Украина».





сированием. Для участников был подготовлен специальный приз от Генерального спонсора, компании «Вебасто Термо и Комфорт Украина», - автомобильный люк Hollandia 300 Deluxe Large (подъемно-сдвижной электрический с солнцезащитной шторкой).

**- Ваши впечатления от участия.**

- Честно сказать я до сих пор под впечатлением. Сколько позитива и радости на лицах я давно не видела. Все - как одна большая семья. Люди, с которыми вы мало знакомы, приглашают к своему костру отведать шашлык, пообщаться, причем вся суэта осталась у каждого где-то далеко за пределами Толокунни, никто не говорил о работе и делах насущных. Была приятно удивлена, когда встречала своих клиентов - конечных покупателей, с которыми по сути-то и виделись один раз, а они подходили здороваться, рассказывали анекдоты, приглашали покататься на их Супер подготовленных автомобилях. В общем, такого удовольствия и заряда позитивом я давно не получала. А все потому, что всех объединил один дух - свободы и авантюризма!



После всего сказанного добавить уже особо нечего. Можем только пригласить всех желающих от лица организаторов и спонсоров **Offroad FreeFest** на следующий, девятый фестиваль, который планируется провести летом 2014 года. Подробности можно будет узнать на интернет-портале организаторов - [www.offroadmaster.com](http://www.offroadmaster.com).

Подготовила **Татьяна Яцюк**

Бывает и такое...



# U-POL

## Лакофарбові матеріали та засоби для кузовного ремонту автомобіля

58004, м. Чернівці, вул. Маршала Рибалко, 3-В  
ПП Панівський  
Тел.: (0372) 52-06-34, (050) 513-71-96

69000, м. Запоріжжя, вул. Глісерна, 8  
ТОВ «Дасна плюс»  
Тел.: (061) 289-55-74, (067) 562-21-27



Оборудование для ремонта шин легковых и грузовых автомобилей UNI-TROL (Польша)



Шиномонтажный станок  
**JANKA K+K**  
автомат  
два технороллера  
10"-24" - внешнее крепление  
12"-26" - внутреннее крепление

Украина, г. Одесса, ул. Бугаевская, 35, офис 110  
тел. 048 738 07 57, тел. Факс 048 738 03 05  
www.forward-odessa.com.ua  
e-mail: forward-odessa@ukr.net



Сделано в Германии

*Немецкое качество для вашего автомобиля!*



Продукт прошел расширенные испытания и является автоэксперт протестировано



ООО «Индустрия масел», г. Киев, ул. М. Расковой, 2-а, оф. 803, тел. (044) 377-74-41



## От хорошей цены до самых высоких технологий покраски автомобилей



- Материалы **Sikkens** предназначены для СТО, которые уделяют большое внимание скорости и качеству ремонтов.
- Наиболее прогрессивные разработки в первую очередь реализуются в этой системе.
- Использование материалов **Sikkens** позволяет участвовать в программе «5-и летняя гарантия» от AkzoNobel.
- Оптимальный технологический процесс, постоянные программы обучения персонала, технические возможности материалов, все это поможет максимально повысить прибыльность кузовного участка, использующего **Sikkens**.
- При неизменно высоком качестве, присущем только системам топ-уровня, материалы **Lesonal** предлагаются по стоимости, сопоставимой с материалами среднего ценового диапазона.
- С помощью материалов **Lesonal** возможно решать любые задачи, возникающие при ремонтной покраске.
- Система позволяет сделать ремонт быстро, качественно и недорого.
- **Lesonal** с успехом применяется как на авторизованных, так и на независимых станциях технического обслуживания.
- Материалы **Dynacoat** получили широкое распространение благодаря отличной цене.
- Все продукты имеют не только высокое качество, но и удобную расфасовку. Наличие готовых цветов на распространенные в регионе модели автомобилей так же способствует повышению интереса к продуктам **Dynacoat** в розничной торговле.
- Система подбора цвета, позволяющая приготовить цвет практически на любой автомобиль, отлично зарекомендовала себя в работе на СТО.
- «Антикризисное» решение для кузовных участков и торговых точек.

ООО «Фарбы» - лакокрасочные материалы для покраски автомобиля. Материалы 3М

08112, Украина, г. Киев, Киево-Святошинский район, с. Мила, ул. Комарова, корп. 23-Б  
Тел.: (067) 464-30-36, (044) 390-11-06, 390-11-07, факс (044) 390-11-08, www.farby.net.ua

# Защитные материалы для автомобилей



**Официальный дистрибьютор в Украине продукции  
Serwo Automotive – ООО «Карсистем Украина»**

03187, г. Киев, ул. Академика Заболотного, 3-А, тел./факс: (044) 526-48-44, 526-48-45  
e-mail: carsystem@kw.com.ua, www.carsystem.kiev.ua

Дилер по Западной Украине - АвтоМаркет, г. Луцк, тел: (0332) 75-60-03, e-mail: AutoMarket-lutsk@ukr.net



# MOBIHEL®

www.mobihel-helios.si  
www.mobihel.ua

Advanced Car Refinishing

## ЭКСКЛЮЗИВНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДЛЯ КУЗОВНЫХ ЦЕНТРОВ



ЦЕНА/КАЧЕСТВО, ПРОВЕРЕННЫЕ ВРЕМЕНЕМ



Дилерская сеть и доставка по всей Украине  
Телефон горячей линии: +38 (095) 239-40-04





**Зниження тертя більше ніж на 40% -  
більше не проблема для сучасної науки.**

Це було підтверджено відомим німецьким інститутом.  
Вчені виміряли і вчислили коефіцієнт тертя, а їх доповідь може бути представлена за вимогою.

**ВИСОКІ ТЕХНОЛОГІЇ ДЛЯ ДВИГУНІВ І ТРАНСМІСІЇ**

**XENUM®**

**POWER OF TECHNOLOGY**

Представництво компанії XENUM в Україні: Фірма DAN AUTO  
Львівська обл. - м. Новояворівськ - вул. І.Франка 4 - 81054 - тел.: +380 975030193

**office@xenum.ua - www.xenum.ua**

**Формуємо дилерську мережу в регіонах**