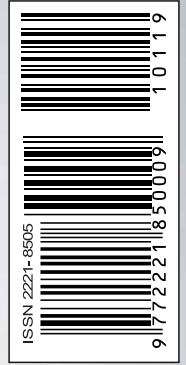


ВЕСТНИК АВТОБИЗНЕСА

АВТ МАСТЕР



www.a-master.kz

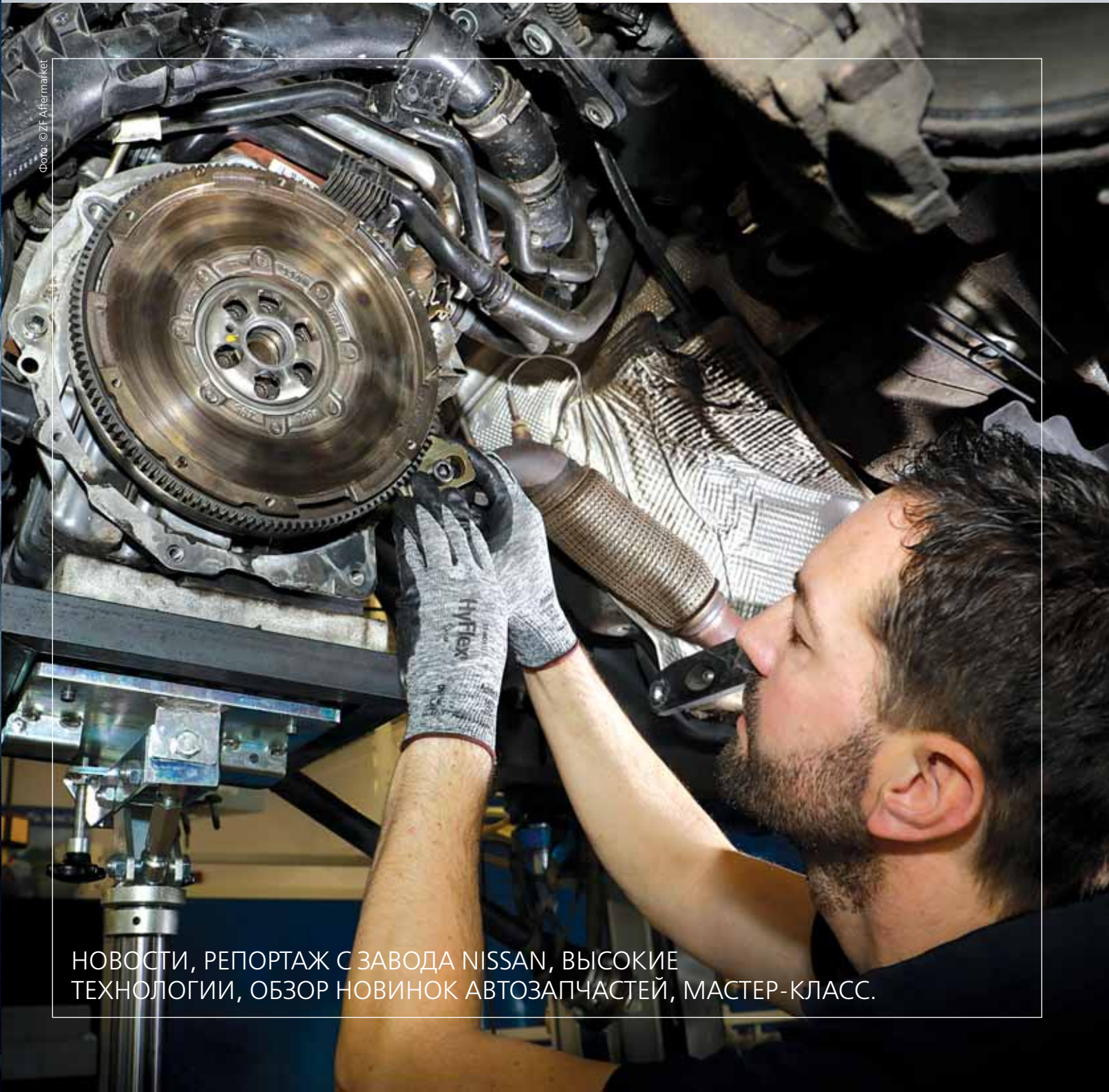


Фото: © ZF Aftermarket

НОВОСТИ, РЕПОРТАЖ С ЗАВОДА NISSAN, ВЫСОКИЕ ТЕХНОЛОГИИ, ОБЗОР НОВИНОК АВТОЗАПЧАСТЕЙ, МАСТЕР-КЛАСС.



SOLUTIONS MADE IN GERMANY™

febi является одним из лидеров на рынке запасных частей. Наш ассортимент состоит из более чем 37 000 деталей для легковых автомобилей и грузового транспорта. Мы ориентируемся исключительно на качество оригинальных деталей. Соответствие их характеристикам обеспечивает не только отлаженная система управления качеством, но и наличие собственного производства. Мы являемся не просто поставщиком. Мы изготавливаем запасные части „Made in Germany“ на собственном производстве.

Журнал «Автомастер» 1 (25)-2019

Собственник и издатель: ТОО «Нувэль Казахстан»

Журнал зарегистрирован в Агентстве Республики Казахстан по связи и информации.

Свидетельство: №14625-Ж от 11.11.2014 г.

Редакция: г. Алматы, ул. Сарсенбаева, 7.

Главный редактор – Дмитрий Саблин

Связь с редакцией:

+7 727 296-98-09, info@a-master.kz

Тираж – 3000 экземпляров, 6 номеров в год.

Обозреватели и авторы номера:

Андрей Сафонов, Серик Туленов, Михаил Логинов.

Рекламный отдел:

Республика Казахстан, г. Алматы, ул. Попова, 19, оф. 304. Рекламные материалы, отмеченные словом «Реклама», и статьи с пометкой PR публикуются на платной основе.

Отдел распространения:

+7 727 260-85-27.

Журнал распространяется на платной и бесплатной основе. Если Ваш бизнес связан с автомобилями или автосервисом и Вы заинтересованы в том, чтобы получать наш журнал бесплатно, пришлите заявку на e-mail: info@a-master.kz.

Бесплатная доставка осуществляется в пределах г. Алматы.

Отпечатано: Print House Gerona

г. Алматы, ул. Сатпаева, 30а/3, оф. 124

Мнение авторов не всегда отражает точку зрения редакции. Редакция не несет ответственности за содержание рекламных статей, рекламных модулей и качество рекламируемых товаров/услуг. Рукописи не возвращаются и не рецензируются.

Ответственность за использование фотоматериала в рекламных статьях несет рекламодатель. Перепечатка материалов в печатной прессе разрешена со ссылкой «...по материалам журнала «Автомастер» (www.a-master.kz).

В сети Интернет перепечатка разрешена только при условии сохранения активной ссылки на источник:

«...по материалам журнала «АВТОМАСТЕР».

Название журнала должно включать гиперссылку на www.a-master.kz

Nouvelle Kazakhstan ©2018

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ



NISSAN QASHQAI В ПИТЕРЕ ДЕЛАЮТ ТАК...

В начале февраля на Санкт-Петербургском заводе Nissan было запущено производство последней версии кроссовера Qashqai. По этому поводу на предприятие пригласили большую международную группу журналистов, в числе которых был и корреспондент нашего журнала.



БЕСПЕЧНОСТЬ НАДЕЖНОСТИ НЕ ТОВАРИЩ

Несмотря на прогрессирующее распространение автоматических коробок передач, старая добрая механика все еще довольно востребована и автопроизводители по-прежнему охотно оснащают машины мануальной трансмиссией. Автолюбители же выбирают МКП из желания иметь под рукой относительно простое и надежное устройство. Тем не менее и оно, бывает, ломается. Почему? И как вовремя обнаружить тревожные симптомы?



СТРЕМЛЕНИЕ ВВЕРХ

Ранним субботним утром в начале февраля коллектив компании Orbis Kazakhstan предпринял очередное однодневное групповое путешествие, продолжающее корпоративную традицию подобных мероприятий. Это было первое в 2019 году путешествие, и на сей раз коллеги, единомышленники и друзья отправились к леднику Туюк Су, который находится в горах Заилийского Алатау, близ Алматы.



ЧТО ДЕНЬ ГРЯДУЩИЙ НАМ ГОТОВИТ?

Послепродажное обслуживание автомобилей – тема специфичная. Специалистов, свободно ориентирующихся в ней и обладающих достаточным объемом информации, не так много. Тем более ценным стало для нас мнение Найджела Коула, менеджера Denso Corporation по связям с глобальными торгово-закупочными союзами...



ДЖЕК ТЕЛНАК:

РЫЦАРЬ «ГОЛУБОГО ОВАЛА»

Герой сегодняшнего рассказа практически всю жизнь, с рождения и до выхода на пенсию, будто герой какой-нибудь антиутопии, провел внутри компании «Форд». Его отец был сборочным рабочим, сам он появился на свет в 1937 году в госпитале Форда...

САЙТ ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА КАЗАХСТАНА

Новости от производителей автозапчастей, инструмента и расходных материалов

Информация о проводимых акциях, презентациях, семинарах

В журнале публикуются открытые вакансии в сфере автобизнеса

Новости на рынке специализированного инструмента, оборудования и специальной одежды

Статистика продаж официальных дилеров

Мастер-класс для работников автосервиса

ЧИТАЙТЕ КАЖДЫЙ
НОМЕР ЖУРНАЛА
«АВТОМАСТЕР»
НА САЙТЕ
В PDF-ФОРМАТЕ

WWW.A-MASTER.KZ





НОВОСТИ

ДРУГИЕ МАТЕРИАЛЫ
НОВОСТИ

ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕ НЕЭФФЕКТИВНО

Специалисты Volkswagen высказали критические замечания по поводу переоборудования автомобилей с дизельными двигателями, когда целью модификации является достижение норм Euro 6 по выбросам.

Немецкие специалисты, в частности, сообщили, что на сегодняшний день все существующие методы и приемы имеют существенные недостатки. Переоборудование приводит к увеличению расхода топлива или требует установки дополнительного оборудования, которое просто невозможно поместить в компактный автомобиль, разве что разместить его в салоне...

Системы доочистки должны соответствовать многочисленным сложным техническим и юридическим требованиям, они должны работать в любых погодных и климатических условиях. А ныне применяемый восстановитель AdBlue, например, замерзает уже при -11 градусах.

В любом случае долговременную функциональность технологий доочистки

Euro 5 до Euro 6 сегодня обеспечить пока никто не может. А значит, по мнению специалистов Volkswagen, говорить о запрете автомобилей с выбросами Euro 5 еще рано.

К ЦЕЛИ ПРИШЛИ
НА ДВА ГОДА РАНЬШЕ

Подведя итоги работы в 2018 году, компания «Газпромнефть – смазочные материалы» констатировала прирост продаж в сегменте премиальных масел. Продукция, выпускаемая под уже хорошо известным в мире брендом G-Energy, продавалась в прошлом году в объеме, на 12% превзошедшем показатели 2017 года. В абсолютном выражении объем реализации этого продукта составил 52 тыс. тонн.

Общий же объем продаж масел «Газпромнефть – смазочные материалы» вырос на 21%, составив 703 тыс. тонн. В России в 2018 году показатель вырос на 26% (479 тыс. тонн), а за границей – на 11% (224 тыс. тонн).

Руководство «Газпромнефть – смазочные материалы» сообщило, что такая интенсивная динамика позволила достичь целевых стратегических показателей на два года раньше запланированного срока. В компании считают, что достижение таких высоких результатов стало возможным благодаря развитию дистрибьюторской сети и расширению ассортимента, в котором на сегодняшний день присутствуют как утилитарные марки масел, так и высокотехнологичные продукты премиум-сегмента. Помимо этого рост продаж, несомненно, связан и с расширением рынка, который сейчас насчитывает 78 стран. В 2018 году компания начала продавать масла в Непале, Пакистане, Сингапуре и Танзании. Кроме реализации смазочных материалов российская компания продолжает развивать проект G-Energy Service. Сейчас уже 170 технических станций работают в 16 странах мира.

РАСШИРЯЯ ПРИСУТСТВИЕ
НА РЫНКЕ...

Компания Bosch выкупила долю Daimler в созданном в 2011 году совместном предприятии EM-motive GmbH, которое весьма успешно занималось выпуском электродвигателей.

С момента создания предприятие произвело около 450 000 моторов и заслужило репутацию одного из наиболее успешных европейских производств. Приобретение компании в Bosch рассматривают как еще один уверенный шаг навстречу электромобильности и как возможность расширить присутствие на рынке.

Электродвигателями, которые производились EM-motive, комплектовались автомобили концерна Daimler, а также Volvo, Fiat, Porsche, Peugeot и другие марки.

Цена сделки и другие детали поглощения не раскрываются, однако в Bosch заметили, что реорганизация не уменьшит количество рабочих мест на предприятии.

ДВУХТОПЛИВНЫЙ LARGUS – ЭКОНОМИЧЕН И БЕЗОПАСЕН



Расширяя линейку двухтопливных моделей, российский бренд Lada представил Largus CNG, работающий на бензине или метане. Автомобиль может быть выполнен в виде фургона, 5-местного универсала или в версии Cross.

Использование в качестве топлива природного метана существенно сокращает затраты владельца, вредные выбросы в атмосферу и вместе с тем увеличивает ресурс двигателя.

Фургон Lada Largus CNG в комплектации Norma имеет кондиционер, аудиосистему, подогрев сидений, две подушки безопасности, противотуманные фары, сиденье водителя с поясничной поддержкой и с регулировкой по высоте.

Универсал в той же комплектации Norma с пакетом Comfort помимо перечисленного выше порадует владельца штампованными 15-дюймовыми колесными дисками и рейлингами на крыше. Салон автомобиля может быть оформлен в черной колористике (Carbon) или в светло-серой (Tropic). Люксовое исполнение машины предполагает поясничный подпор на водительском сиденье, обогрев на электроприводных внешних зеркалах, бортовой компьютер, парктроник, электростеклоподъемники на задних дверях, аудиосистему с 4 динамиками. Кроме того, комплектация Luxe дополнена кофейным оттенком отделки интерьера Mokka. А если покупатель автомобиля приобретает его с пакетом Prestige, то он получает кожаную отделку руля и легкосплавные колесные диски.

Версия Cross в люксовой комплектации помимо всего, чем оснащен универсал, имеет еще и практичный пластиковый об-

вес, большой клиренс и контрастные цветные вставки.

Вне зависимости от комплектации автомобили приводятся в движение 16-клапанным двигателем Lada объемом 1,6 литра, который агрегируется с мануальной трансмиссией. 90-литровый баллон вмещает 22 кубометра газа. Емкость бензобака – 50 литров. Таким образом, полностью заправленный автомобиль может без дозаправки преодолеть расстояние в 1000 километров. Стартует машина всегда с бензина и только после прогрева переключается на газ. После того как газ сжигается полностью, двигатель снова начинает потреблять бензин. Переключаться на разное топливо можно принудительно.

В целях безопасности конструкторы предусмотрели автоматическое прекращение подачи газа в случае аварии. И, конечно же, все оборудование, установленное в автомобиле, прошло многочисленные проверки, имеет сертификаты. Гарантия на машины этой модели составляет 3 года или 100 тыс. километров.





НОВОСТИ

ДРУГИЕ МАТЕРИАЛЫ
НОВОСТИ

МАНЯЩИЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ



В минувшем году представители группы компаний «Аллюр» (Казахстан) и автосборочное предприя-

тие MAN Auto – Uzbekistan подписали соглашение о совместном строительстве грузовых автомобилей и ав-

тобусов MAN на производственных мощностях завода «СарыаркаАвтоПром» (г. Костанай). Поставки этой техники потребителям уже начались и будут продолжены.

Завод обязался произвести 20 грузовых MAN для логистических компаний. Половина машин уже поступила заказчикам, а еще десяток автомобилей, предназначенных для перевозки сжиженного газа, будут отгружены в течение первого квартала текущего года. Эти седельные тягачи стандарта Евро 5 предназначены для перевозок грузов как по Казахстану, так и по зарубежным маршрутам.

Костанайское автосборочное предприятие имеет все шансы на успех в реализации техники MAN. По мнению вице-президента по корпоративным продажам и экспорту АО «ГК «Аллюр» Ирины Мироновой, рынок грузовой техники в стране испытывает дефицит в качественных грузовиках. На поддержку автопроизводителей работает и льготный лизинг, реализующий машины под 4% годовых.

СОЗДАВАТЬ ПЛАТФОРМУ, ЧТОБЫ НЕ ПАРИТЬ В ОБЛАКАХ

Расширяя стратегическое партнерство с компанией Microsoft, специалисты концерна ZF приступили к созданию универсальной облачной платформы, которая послужит базой для развития систем автономного вождения, контроля технического состояния транспортных средств и комплексного обеспечения безопасности.

Как ожидается, передовые решения, которыми в содружестве занимаются инженеры двух фирм, найдут широкое применение в деятельности крупных

автопарков. Необходимо заметить, что начало работы специалистов ZF и Microsoft в указанном направлении было положено год назад, когда мир узнал о появлении облачной платформы IoT.

Один из крупнейших холдингов по производству автобусов – голландский VDL – имеет опыт использования в своей работе IoT-платформы ZF. Она предоставляет автопроизводителю полную картину того, насколько продуктивно используются на предприятии транспортные средства.

Тем не менее для полноценной интеграции автономных транспортных средств в исторически сложившуюся инфраструктуру современных городов и магистралей необходимо сделать еще немало. В частности, инженерам предстоит оцифровать весь жизненный цикл автомобиля: от его строительства до утилизации. Кроме того, перед автопроизводителями сейчас остро стоит задача удовлетворения индивидуальных потребностей клиентов, разработки новых сервисов и сетевых решений.

ПРИГЛАШАЕМ К УЧАСТИЮ!



КОНКУРС

ДЛЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ АВТОБИЗНЕСА

Цель конкурса – поддержка предприятий, практикующих и внедряющих в своей деятельности прогрессивные методы обслуживания, наиболее эффективные методики маркетинга, использующих новейшие инструменты и материалы.

КАТЕГОРИЯ «ЛУЧШИЙ АВТОСЕРВИС»:

СТО • Пункт замены масла • Шинный сервис
Сервис автодилера • Автомойка
Автотюнинг • Автомагазин

КАТЕГОРИЯ «ЛУЧШИЙ ПОСТАВЩИК»:

Специальный инструмент
Автохимия и расходные материалы
Масла и спецжидкости • Электрокомпоненты и запчасти
Компоненты подвески • Шины и диски
Лучший отечественный бренд

Победители категории «Лучший автосервис» определяются народным голосованием на сайте www.best.com.kz (голосование стартует 20 августа).

Компании – представляющие на рынке Казахстана автозапчасти, расходные материалы и специальный инструмент – участвуют в конкурсе в категории «Лучший поставщик». Для участников этой категории проводится отдельное голосование, где победителей выбирают представители автосервиса Казахстана – лучшие из лучших мастеров, с опытом работы в профессии не менее трех лет.

Посредством специальных анкет профессионалы оценят качество продуктовой линейки заявленного на конкурс бренда, узнаваемость, маркетинг, доступность информации и многое другое. Совокупность баллов, полученных в ходе голосования, определяет победителя в каждой номинации категории «Лучший поставщик».



Алматы, ул. Попова 19, офис 304.
Тел.: +7 (727) 2969 809, 260-85-27.
Email: info@a-master.kz
www.best.com.kz

УЧАСТИЕ
В КОНКУРСЕ
БЕСПЛАТНО!

НАС ПОДДЕРЖАЛИ:

LESJÖFORS
SPRINGS & PRESSINGS

ADVERTISING
PUBLISHING & EMBROIDERY
PROMOTION

nouvelle

КАЗАХСТАНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ

11 лет **pitstop**
www.pitstop.kz

WWW.PITSTOP.KZ

ВЕСТИК АВТОБИЗНЕСА
**АВТ
МАСТЕР**
www.a-master.kz

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР КОНКУРСА:

bilsteingroup®

febi
bilstein

SWAG®

**BLUE
PRINT**

РЕГИСТРАЦИЯ И ПРИЕМ ЗАЯВОК ДЛЯ УЧАСТНИКОВ И ЭКСПЕРТОВ ОТКРЫТА НА САЙТЕ WWW.BEST.COM.KZ.


РЕПОРТАЖ

NISSAN QASHQAI



В ПИТЕРЕ ДЕЛАЮТ ТАК...

В начале февраля на Санкт-Петербургском заводе Nissan было запущено производство последней версии кроссовера Qashqai. По этому поводу на предприятие пригласили большую международную группу журналистов, в числе которых был и корреспондент нашего журнала.



Совсем недавно, в октябре 2018 года, мы сообщали читателям о начале производства в Санкт-Петербурге обновленной версии Nissan X-Trail. Это событие тоже стало значимой вехой в истории завода, который летом отметит 10 лет со дня выпуска первого автомобиля. Несмотря на то что предприятие является самым молодым в семействе бренда, завод дважды был назван

лучшим по качеству продукции среди всех заводов Nissan в мире – в 2012 и 2013 годах.

В прошлом году Санкт-Петербургский завод Nissan установил рекорд, производя 56 525 автомобилей и превзойдя показатель 2017 года на 23%. В общем же с момента запуска завода в июне 2009 и до января 2019 года коллектив предприятия выпустил 357 602 автомобиля. Сейчас на заводе работает одна линия, на которой может производиться до пяти различных моделей автомобилей.

По мнению генерального директора завода Nissan в Санкт-Петербурге Игоря Бойцова, появление на рынке новых моделей Nissan подтверждает технологические возможности молодого предприятия и высокие компетенции его сотрудников. Это, конечно же, обеспечивает бренду и значимое конкурент-

ное преимущество.

С обновленной версией Nissan Qashqai автолюбители уже успели ознакомиться довольно основательно, поэтому, не останавливаясь на модели подробно, лишь напомним некоторые наиболее значимые нюансы. Машина получила дополнения в экстерьер, в отделке салона и в оборудовании. В частности, обновленная модель получила систему экстренного торможения Forward Emergency Braking (FEB) и систему, реагирующую на препятствия при движении задним ходом, Rear Cross Traffic Alert (RCTA).

Помимо обновления как такового автомобиль, выпускаемый на Санкт-Петербургском заводе, дополнен практическим и функциональным пакетом адаптации к реалиям стран Таможенного союза. Предварительно изучив мнения пользователей текущей модели,



инженеры технического центра Nissan доработали шумо-изоляцию новой версии кроссовера, добавив шумопоглощающие вкладыши в передние крылья, в колесные арки и в моторный отсек. Они также сделали более комфортной подвеску и приспособили машину к суровым зимним условиям. Помимо этого на заводе в обновленный Nissan Qashqai устанавливают мультимедийную систему «Яндекс.Авто» с навигацией и голосовым управлением.

Самый молодой в европейской производственной семье Nissan завод в Санкт-Петербурге, конечно же, соответствует передовым технологическим стандартам. Здесь на всех стадиях широко применяются цифровые технологии, автоматизация и робототехника. Работать наиболее продуктивно, с полной отдачей сотруднику помогает объединение всего оборудования завода в единую сеть, которая контролируется диспетчерами. Благодаря искусственному

интеллекту и системе видеонаблюдения производственные операции выполняются строго по регламенту, и даже малейшие отклонения на наиболее ответственных участках считаются недопустимыми. Система компьютерного управления автоматически отслеживает даже соблюдение стандартов в документообороте, проводит аналитические операции и без участия человека выдает точные статистические отчеты, фиксирует показатели работы отдельных смен, бригад и цехов.

Когда рабочим требуются какие-либо вспомогательные приспособления, их изготавливают тут же, на месте, из полимерных материалов с помощью 3D-принтера, экономя массу времени, которое могло бы уйти на заказ аналогов у сторонних производителей.

Контролирующие производственный процесс машины наделены функцией обучаемости и так называемым техническим зрением. Поэтому компьютер может, например, проанализировать изображение колес, полученное с камер, и сравнить его со спецификацией автомобиля.

Детали и узлы, различные комплектующие перемещаются по цехам на автоматических транспортировщиках





РЕПОРТАЖ

ДРУГИЕ МАТЕРИАЛЫ

РЕПОРТАЖ



с электроприводом. Эти юркие тележки двигаются на небольшой скорости и совершенно бесшумно.

Если в небезопасной близости обнаруживаются предметы или люди, транспортеры сигналижат или даже полностью останавливаются, когда препятствие продолжает мешать движению. Движение погрузчиков и транспортировщиков на заводе интенсивное, причем транспорт имеет приоритет. Зоны для передвижения сотрудников по заводу отмечены желто-зелеными дорожками, на поручни перил, на ограждения и парапеты тоже нанесена яркая разметка.

На одном из таких ограждений мое внимание привлек плакат следующего содержания: «Одна минута нашей работы влияет на 8 лет владения автомобилем». Смысл этой арифметической формулы наш экскурсовод пояснить мне не смог.

Однако все стало понятно, когда мы вернулись к исходной точке нашего двухчасового путешествия по заводу и над головой я заметил такое изречение: «А вы знали? В среднем клиент владеет автомобилем 8,1 года, проезжая 99 306 км».

Все цеха завода прекрасно освещены и хорошо вентилируются, специфических запахов тут не чувствуется. Кстати говоря, как нам рассказали, потребление различных ресурсов на предприятии тоже централизовано и расход электроэнергии, газа, воды и сжатого воздуха ежечасно контролируется по 500 точкам. Подавляющее большинство приборов

освещения на заводе, до 80%, оснащено светодиодными лампами.

В ходе экскурсии по заводу журналисты посетили зону проверки базовых навыков, где кандидаты на трудоустройство проходят двухэтапные тесты – теоретические и практические – на специальных стендах. Раз в год Nissan проводит олимпиаду по базовым навыкам. На это сорев-

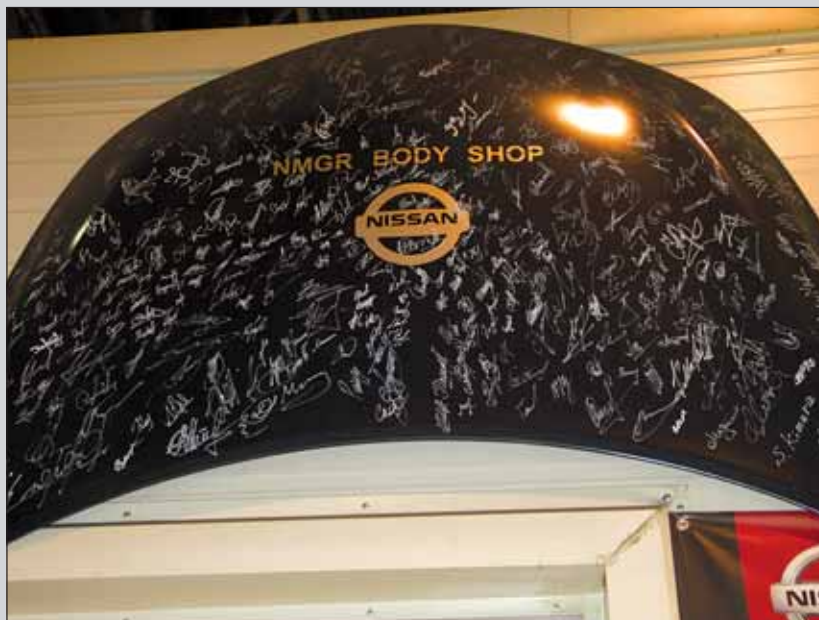




нование съезжаются специалисты со всего мира.

Журналисты также побывали в штамповочном и кузовном цехах, на участках монтажа приборных панелей и сборки дверей, на участке контроля качества окраски кузова. И увидели на экране ролик о том, как автомобили Nissan Qashqai приобретают защитное и лакокрасочное покрытие. В этом сложном процессе больше всего заинтересовало то, что краски, которые наносят на машины, созданы на водной основе и поэтому не причиняют вреда окружающей среде.

В декабре 2014 года были запущены цеха по производству пластиковых изделий и цех штамповки кузовных панелей. В цехе штамповки была произведена первая деталь – панель крыши Nissan Qashqai, на ней оставили свои автографы многие участники того знаменательного события. Высота цеха штамповки составляет 22 метра, а площадь сравнима с площадью футбольного поля – 9 тыс. кв. метров. На линии штамповки расположены четыре механических кривошипно-шатунных прессы общим усилием 5400 тонн. На первом, наиболее



мощном прессе с усилием в 2400 тонн производится вытяжка металлической заготовки. На трех меньших прессах выполняется обрезка и калибровка заготовок, сгибание и пробивание отверстий. Сталь, применяемая в работе, изготавливается в России. На складе площадью 4 тыс. кв. метров могут храниться до 50 тыс. различных штампованных деталей.

Готовые штампованные панели поступают в кузовной цех,

где они свариваются в определенной последовательности. Таким образом формируется кузов автомобиля.

В июле 2013 года на заводе было запущено производство автомобилей по актуальному плану. До этого автомобили изготавливались по 12 штук одной модели и в одной комплектации. Переход на индивидуальную поставку деталей позволяет собирать машины любой модели в



РЕПОРТАЖ

ДРУГИЕ МАТЕРИАЛЫ
РЕПОРТАЖ



любой последовательности. Это потребовало полностью перестроить систему сортировки и доставки комплектующих на линию. Оператор собирает в тележку только те детали, которые необходимы для сборки определенного автомобиля. Он сверяется с электронной базой данных и нажатием на кнопку сообщает, что та или иная

деталь ушла в производство. Система электронного учета позволяет избежать ошибок и помогает контролировать процесс наполнения тележек деталями.

В зоне подсортировки двигателей моторы в подвешенном состоянии перемещаются по монорельсовому конвейеру, а необходимые комплектующие

рабочим поставляют автоматические электротранспортировщики, которые двигаются по магнитной ленте, проложенной по полу заводских цехов. Эта небольшая, но сильная машинка может нести груз до полутора тонн.

В цехе сварки, запущенном в 2014 году, производится ручная и роботизированная контактная сварка кузовов X-Trail, Qashqai и Murano, роботизированная вальцовка навесных элементов, приварка крепежных элементов, а также нанесение клеев и герметиков. В общей сложности на двух линиях цеха установлено 38 сварочных роботов. На каждый кузов ставится примерно 3200 сварных точек. В две смены в цехе трудятся около 300 человек. За смену выпускается до 130 кузовов.

Самое яркое освещение организовано на участке контроля качества, где визуально, тактильно и с помощью специальных приборов проверяется ширина зазоров, точность подгонки деталей кузова и другие важные параметры автомобилей. Конечно, специалисты проверяют здесь не всю



партию автомобилей, а лишь единичные случайно выбранные экземпляры.

Отдельное интересное направление в работе завода – установка дополнительного оборудования. Комплектация автомобилей различными аксессуарами здесь производится быстрее, качественнее и дешевле, чем в дилерских центрах. На эти работы также распространяется стандартный контроль качества. Данный участок был запущен совсем недавно, в 2017 году, и первой из освоенных операций стала установка защиты картера. В 2018 году здесь наладили комплектацию моделей X-Trail и Qashqai системой «Яндекс.Авто».

По окончании экскурсии журналисты приняли участие в церемонии, посвященной старту производства нового Nissan Qashqai, организованной в одном из цехов завода. Важность этого события подчеркнули в своей речи присутствовавшие здесь вице-губернатор Санкт-Петербурга Евгений Елин и генеральный консул Японии в Санкт-Петербурге Ясумаса Иидзима.

В ходе выступления официальных лиц прозвучали планы о наращивании локализации в производстве автомобилей, об обучении на заводе поставщиков.

В заключение нашего повествования стоит напомнить, что автомобили, выпускаемые в Санкт-Петербурге, поддерживаются трехлетней гарантией

(или 100 тыс. км). Гарантия на отсутствие сквозной коррозии кузова составляет 6 и 12 лет у различных моделей. Продажи обновленного Nissan Qashqai питерской сборки стартуют уже через несколько месяцев. Точные даты, комплектации и цены автомобиля будут объявлены позднее.





ПЕРСОНАЛИИ

ДЖЕК ТЕЛНАК:

РЫЦАРЬ «ГОЛУБОГО ОВАЛА»



Герой сегодняшнего рассказа практически всю жизнь, с рождения и до выхода на пенсию, будто герой какой-нибудь антиутопии, провел внутри компании «Форд». Его отец был сборочным рабочим, сам он появился на свет в 1937 году в госпитале Форда, все свободное время в детстве проводил среди зданий Форда, надеясь за забором углядеть новый концепт-кар. Поэтому ничего удивительного, что и работать Джон Джей (или, как его чаще называют, просто Джек) Телнак мечтал именно на Ford Motor Company. Удивительно то, что в насквозь прагматичном западном мире (ничего личного, просто бизнес) Телнак сохранил почти иррациональную верность компании своей детской мечты.

Будучи с малолетства окружен автомобилями, Телнак не мог не заболеть ими, особенно в ту романтическую эпоху, когда искусство автодизайна выходило в США на пик. Увидев Lincoln Continental 1941 модельного года, маленький Джек раз и навсегда определился и со своим местом в автоиндустрии. Он захотел стать дизайнером. Напрасно старший сводный брат, работавший в Детройтском университете, отговаривал его от этой «легковесной» профессии, соблазняя карьерой инженера. Джек проявил твердость.

Тогда брат организовал ему встречу с Алексом Тремулисом, автором шумевшего Tucker Torpedo, а теперь одним из ведущих дизайнеров «Форда». Тот порекомендовал восторженному юноше сначала отучиться в Колледже искусства и дизайна в Пасадене, а потом, глядишь, и на работу в «Форд» возьмут. Так и вышло. Из 12 выпускников 1958 года только трое получили приглашение от Ford Motor, и Телнак был в их числе.

Как и большинство молодых дизайнеров, Телнак начинал с проработки мелких деталей. Работа нудная, результат мало кто способен оценить, поэтому в свободное время Джек занимался дизайном моторных лодок. Через некоторое время он отнес свое портфолио в Trojan Boat Company, и там автору немедленно предложили место в штате. Но Телнак и представить себя не мог где-то вне «Форда», поэтому ответил отказом. Тем не менее еще несколько лет он сотрудничал с «Трояном» как вольный дизайнер.

Поворот в судьбе Джека Телнака связан с проектом «Мустанг». Его включили в группу Джо Ороса и доверили спроектировать дизайн колесного колпака. Как позже шутил Телнак, эта работа ему определенно удалась, поскольку декоративные колпаки «Мустангов» очень

часто воровали. Следующим шагом была подготовка для «Мустанга» кузова фастбэк с сильным наклоном заднего стекла. Он вышел на рынок спустя год после дебюта исходной модели.

В 1966-м «Форд» решает развивать свое австралийское отделение и организовать там собственный дизайнерский отдел. Возглавить его, уехав за тридевять земель и фактически в чистое поле, мог только молодой специалист, не обремененный семьей. Джек Телнак подходил как нельзя лучше. Прибыв на место, он обнаружил, что студия действительно пребывает в зачаточном состоянии. У головного предприятия в США был заказан стенд для создания глиняных моделей, и – о чудо! – его доставили в считанные недели. Этот успех сильно укрепил авторитет молодого руководителя среди австралийских дизайнеров «Форда».

Первой большой работой группы Телнака на Зеленом континенте стало новое поколение модели Falcon (коды ХА – ХС), прославленное позже классическими фильмами о Безумном Максе. Удаленность от Детройта и слабость тогдашних средств коммуникации давали небывалое для огромной корпорации ощущение свободы, и на выходе получилась абсолютно оригинальная форма, не похожая ни на одну из фордовских моделей тех лет. Чтобы получить одобрение проекта у высшего начальства, Джек Телнак с одним из подчиненных летал в Детройт, и там, на месте, они лепили полномасштабный макет. Никак иначе в ту доцифровую эпоху сделать было нельзя.

В Австралии помимо автомобильных кузовов Телнак начал проектирование новых рабочих помещений студии, максимально приспособленных к специфической работе автодизайнера. Как оказалось, делал он это для своего преемника. В 69-м Джека Телнака отозвали в США для работы над вторым

Ford Falcony - 1972 г. в.



Ford Falcony - 1973 г. в.



Ford Mustang Cobra - 1979 г. в.



Ford Mustang notchback - 1979 г. в.





В ЭТОЙ РУБРИКЕ

ПЕРСОНАЛИИ

ДРУГИЕ МАТЕРИАЛЫ
ПЕРСОНАЛИИ



Ford Tempo saloon biega - 1983 г. в.



Ford Thunderbird - 1983 г. в.



Lincoln Mark VII - 1984 г. в.



Ford Taurus - 1985 г. в.



Mercury Sable - 1986 г. в.

поколением «Мустанга». Самым сложным, по отзывам мастера, было вписать в экстерьер автомобиля массивные энергопоглощающие бамперы, обязательные в Америке с 1972 года.

В период 1973–1976 годов Джек Телнак возглавлял дизайнерскую службу объединенного европейского отделения «Форда». Этот опыт расширил профессиональный кругозор Телнака. Дизайнеру, всю жизнь варившемуся в автомобильной культуре США, обтекаемые «Ситроены», «Лянчи» или «Роверы» могли показаться курьезом, причудой старосветских эстетов, а здесь они ездили вживую. Телнак осознал, что американский «коробчатый» стиль не имеет перспектив, и принял за третье поколение «Мустанга». Модель необходимо было спасти, так как ее популярность стремительно снижалась.

И тут Телнак совершил, вероятно, главный из своих подвигов – он сумел переубедить самого Генри Форда II. У внука основателя компании имелся ряд пунктов, за критику которых человека увольняли, не обращая внимания на прошлые заслуги. Одним из предрассудков Форда было убеждение, что нос американской машины должен быть строго вертикальным. Джек Телнак каким-то образом объяснил преимущества наклонного носа, и хозяин дал добро. Обновленный «Мустанг», по мнению американцев, выглядел по-европейски и пусть не сразу, но вернул себе статус национального любимца.

Начало было положено, и Джек Телнак, назначенный в 1980-м вице-президентом по дизайну всей Ford Motor, сделал аэродинамику одним из ключевых показателей при разработке кузовов. Модели 1983 года – абсолютно новый семейный компакт Tempo и очередное поколение купе Thunderbird – не стали бестселлерами, но продавались неплохо, доказав, что многие американцы устали от представленных друг к другу трех «коробок» разной высоты и

готовы к чему-то более эффективному и эффективному. Стиль Телнака, сблизивший американскую и европейскую продукцию «Форда», назывался аэро look (в примерном переводе – аэродинамический облик).

Следующую большую победу Джек Телнак одержал с моделью Lincoln Mark VII. На этом люксовом купе впервые в США стояли блок-фары. Дизайнеры «Форда» сумели добиться отмены законодательного запрета на подобную светотехнику, доказав, что она работает ничуть не хуже разрешенных осветительных приборов. Значение этой победы переоценить трудно. Только представьте, насколько скованной была фантазия американских дизайнеров, когда они могли использовать только три типоразмера отдельных головных фар с фиксированной высотой посадки.

Кульминацией стиля аэро look явилась модель Ford Taurus. При проектировании этого среднеразмерного автомобиля европейский опыт изучался особенно тщательно. Результатом стала рекордная для США аэродинамика при сохранении наиболее привлекательных черт предыдущих, менее радикальных, моделей. Taurus стал одной из трех машин (наряду с обновленными пикапами F-серии и внедорожником Explorer), которые вытянули компанию из кризиса. Еще более футуристично выглядел близнец модели Taurus – Mercury Sable. Иное решение задних стоек, закрытые арки задних колес и сплошная полоса светотехники через всю носовую часть придавали машине совсем уж неземной вид. Это был первый за почти два десятка лет интересный Mercury, и в первый год он даже опередил по объемам продаж более дешевый Taurus.

Достигнув пика в 1985–1986 годах, стиль аэро look стал постепенно увядать. Машины становились все более «заглаженными» и менее привлекательными. Модели середины 90-х, такие как



Lincoln Mark VIII - 1993 г. в.



Ford Ka - 1996 г. в.



Ford Focus Ghia - 1993 г. в.

Lincoln Mark VIII (1993) или третий уже по счету Taurus (1996), больше напоминали леденцы в средней стадии растворения.

Если выдающийся дизайнер может однажды придумать новый стиль, то великий способен осознать момент исчерпания этого стиля и породить следующий. В 1996-м, с дебютом европейского авто класса «мини» Ford Ka, начинается история стиля New Edge (новая грань). На смену предельно «зализанным» контурам пришли четкие линии, пересекающиеся под

самыми невероятными углами, создававшие визуальное напряжение на стыке поверхностей. За Ka последовали спортивные Puma и Cougar, а также феноменальный Focus первого поколения.

Но Джек Телнак до дебюта «Фокуса» не доработал. 1 января 1998 года он ушел в отставку. Его последователи не потянули New Edge, заменив его упрощенным «кинетическим» стилем, разновидностью «техностилей» Volkswagen. Это стало одной из причин серьезных убытков Ford Motor еще до финансового кризиса 2008 года.



БРОНЕВИКИ С АВТОМАТИЧЕСКОЙ ТРАНСМИССИЕЙ

Компания «Казakhstan Парамант Инжиниринг», занимающаяся производством бронированных машин, комплектует их автоматическими 6-ступенчатыми коробками передач Allison Transmission 3000 Series.

В компании считают, что трансмиссия этого американского производителя как нельзя лучше отвечает требованиям, предъявляемым к компонентам военной техники. Коробки передач Allison эффективно работают в самых экстремальных условиях. Кроме того, они довольно просто устанавливаются на производимые предприятием машины – полноприводные четырехколесные бронированные машины «Арлан» и «Номад», а также на полноприводный шестиколесный и восьмиколесный бронетранспортер «Барыс».

Броневики приводятся в движение моторами Cummins и несут на себе усиленную противоминную защиту. А разработкой силовых агрегатов для них в «Казakhstan Парамант Инжиниринг» начали заниматься еще в 2006 году, сравнивая и испытывая коробки передач различных производителей. Выбор трансмиссии базировался на двух основных

факторах – простота агрегирования с двигателем и масса коробки передач, ее габариты. Первый из факторов был важен, так как напрямую влиял на скорость производства машин, и по доступности установки коробки передач Allison оказалась весьма удачным решением. По весу и размерам узел тоже удовлетворял требованиям общей конструкции.

Так как боевые машины производятся для Казахстана, инженерам пришлось учитывать специфические условия эксплуатации – со значительными перепадами температур, сложным рельефом, обилием песка и пыли. Поэтому для казахстанских броневики были особым образом переработаны система охлаждения двигателя и система электропитания.

Опыт использования машин с АКП Allison в Казахстане оказался успешным как на равнине, так и в горах. Коробки передач зарекомендовали себя надежными, простыми в эксплуатации устройствами. Они обеспечивают легкое управление бронемашинной, маневренность и динамичный разгон. Простота работы с АКП Allison такова, что управлять техникой без всякой специальной подготовки смогут и обычные автолюбители с базовыми навыками управления гражданской легковой машиной.

Основным заказчиком бронемашин с коробками передач Allison является Министерство обороны Республики Казахстан, а компания «Казakhstan Парамант Инжиниринг» – это совместное предприятие, соучредителями которого выступают отечественная компания и южноафриканская военная корпорация Paramount Group.





НАУЧИТЬСЯ ДОВЕРЯТЬ...



Специалисты компании Jaguar Land Rover испытывают новейшую технологию, которую планируется интегрировать в беспилотные автомобили. Суть разработки заключается в информировании участников движения о маневрах машины, которая световыми сигналами на дороге будет сообщать о смене курса, ускорении или торможении.

Все дело в том, что более сорока процентов респондентов при опросе выразили опасения по поводу встречи на дороге с беспилотными машинами. Стремясь избавить людей от этого страха, инженеры уже проверяли в 2018 году действие виртуальных глаз, когда пешеходы и водители устанавливали с беспилотниками зрительный контакт.

Новая же попытка решить проблему, предложенная специалистами Jaguar Land Rover, базируется на технологии, с помощью которой беспилотная капсула проецирует световые рисунки на дорогу. Видящий их понимает, что если параллельные линии перед транспортным средством

поворачивают в ту или иную сторону, то за ними вскоре последует и сама машина. Если расстояние между световыми полосками сокращается, значит, автомобиль тормозит, если нарастает – разгоняется. Психологи посчитали, что такая система сигнализации будет интуитивно понятна участникам транспортного и пешего движения.

На первых порах, пока беспилотный транспорт начнет входить в нашу жизнь, предупреждающее информирование о маневрах, по мнению специалистов, снимет напряжение и недоверие.

Масштабные работы, в которых задействованы специ-

алисты по поведенческим реакциям человека, инженеры и конструкторы, поддерживаются правительством Великобритании. Сейчас коллектив пытается понять, какой объем информации необходимо получить человеку от автономно движущегося автомобиля, чтобы избавиться от фобии и научиться доверять. Интересно также и то, сколько времени уйдет на адаптацию к автономному транспорту.

Jaguar Land Rover усматривает во всем этом стратегически важную для себя цель – инвестировать в безопасность беспилотных технологий, чтобы оставаться на острие успеха.



ТЕХНОЛОГИИ

ТЕХНОЛОГИИ
ДРУГИЕ МАТЕРИАЛЫПОДОГРЕВ И СИГНАЛЬНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ
НЕПОСРЕДСТВЕННО В ОДЕЖДЕ

Специалисты компании Continental продолжают разработку полезных переносных устройств, облегчающих будни водителей и делающих процесс вождения более безопасным, а также более продуктивным.

Так, в начале года на выставке бытовой электроники в США представители Continental продемонстрировали широкой публике два интересных прототипа, интегрированных в куртку. Одежда оборудована обогревающим устройством и светодиодной подсветкой. Оба этих потребителя электроэнергии заряжаются без проводов от индуктивной катушки, которая находится в водительском сиденье.

Освещение на куртке, активизирующееся в момент выхода водителя из машины, помогает сотрудникам курьерских, сервисных служб и водителям грузовиков в любых погодных условиях оставаться заметными на дороге.

Обогрев куртки позволяет сократить энергопотребление для обогрева в кабине на 90%, так как одежда согревает водителя, а прогревать весь

объем салона в машине вовсе не обязательно.

Одежду с интегрированными приспособлениями можно стирать, она имеет защиту от магнитного излучения, а управляющую электронику инженеры могут разместить в любом месте, например в нагрудном кармане.

По мнению Тобиаса Хубера, отвечающего в Continental за разработку умных функциональных материалов, взаимодействие с электроникой автомобиля далее может быть расширено. Например, в будущем датчики в одежде могут определять такие данные, как влажность или температура, через электронику автомобиля приводя в действие автоматическую систему климат-контроля и задавая ей актуальные параметры.

В ближайшей перспективе электропроводящие матери-

алы, созданные на основе полимерных соединений, будут вводиться в ткань посредством печатных технологий. Одежда, созданная из таких материалов, будет прогреваться в считанные секунды.





ДЕСЯТЬ ЛЕТ ЗА ТРИ ДНЯ

Тестер сидений Ford Robutt имитирует многочисленные посадки в автомобиль и выход из него человека, занимающегося спортом, но не имеющего возможности принять душ после упражнений.

Такой симулятор позволяет за три дня нагрузить сиденье так же, как на протяжении 10 лет обычного использования. Испытания предусматривают более 7500 нагрузок с «прыжками» и вращениями, поворотами, нагревом до 36 градусов Цельсия и впитыванием до 450 граммов воды.

На основе проверок технологи подберут материалы, которые позволят автомобильным сиденьям на протяжении многих лет не терять вида, легко очищаться, хорошо вентилироваться и быстро высыхать.



АВТОТРЕЙД
СЕТЬ МАГАЗИНОВ И УСТАНОВОЧНЫХ ЦЕНТРОВ

ВНИМАНИЕ!

ОТКРЫЛСЯ НОВЫЙ МАГАЗИН АВТОЗАПЧАСТЕЙ!

АВТОЗАПЧАСТИ ДЛ Я ЛЮБОГО РЕМОНТА!

УСТАНОВКА АВТОСТЕКЛА!

80 000 НАИМЕНОВАНИЙ ТОВАРОВ И НАЛИЧИИ

120 ИЗВЕСТНЫХ БРЕНДОВ

АКТУАЛЬНЫЕ ЦЕНЫ

РАЙЫМБЕКА, 61

7-727-345-10-80 • AUTOTRADE.KZ

РЕКЛАМА



ТЕХНОЛОГИИ



КСЕНИЯ ПОЗВАЛА КАРМЕН

Испанский автомобильный бренд с глубокими историческими корнями Hispano Suiza готовится представить миру серийный электрокар класса Grand Tourer. Люксовый автомобиль с кузовом типа монокок, изготовленным из углеродного волокна, планируется впервые показать на Женевском автосалоне.

По задумке создателей, электрическая Hispano Suiza, именуемая Carmen, станет симбиозом классического дизайна, авангардной технологичности, впечатляющей мощности и динамичности. Модель получила название от имени внучки основателя бренда, которую звали Кармен Матеу.

Углеродный монокок авто-

мобиля формируется вручную, так как именно он, по мнению конструкторов, служит основой комфорта. Впрочем, внимание к деталям и нюансам – в традициях Hispano Suiza, а также дань тому легендарному автомобилю, который послужил вдохновением для создания Carmen, – роскошнейшему и элегантнейшему Dubonnet Xenia,

построенному в 1938 году.

Электрическая трансмиссия для автомобиля будет производиться технологическим партнером Hispano Suiza компанией QEV Technologies, специалисты которой были задействованы в проектировании, конструировании и исследованиях для нескольких команд Formula-E.

ЗЕРКАЛА? НЕ ТО СЛОВО!

Специалисты компании Denso завершают разработку электронного блока управления цифровыми «зеркалами» заднего вида, которыми будет комплектоваться Lexus ES, представленный миру в октябре 2018 года.

Это решение обеспечит водителя лучшей обзорностью, а в конечном итоге сработает на усиление безопасности автомобиля. Особенно очевидным преимуществом цифровых

«зеркал» перед обычными становится в плохую погоду. В цифровом комплексе зеркал в их физическом понимании нет, здесь работают видеорекамеры и радары, а изображение высо-

кой четкости транслируется на дисплей.

Электронный блок управления (ЭБУ) «зеркалами» получает сигналы о смене направления движения автомобиля и о маневрировании, поэтому изображение с «зеркал» всегда настроено именно так, как в определенный момент нужно водителю. В условиях недостаточной освещенности ЭБУ мгновенно перенастраивает выдержку видеорекамер, и изображение остается хорошо читаемым.





В ШАГЕ ОТ РЕВОЛЮЦИИ

Компания Aptiv, главный офис которой находится в Великобритании, нарисовала перспективу того, какой переворот вскоре смогут произвести современные технологии внутри автомобиля.

Мы, конечно, уже знаем, что электроника может сделать пребывание в салоне машины комфортным, безопасным и интересным. Но на что способны масштабируемые приложения при поддержке искусственного интеллекта с машинным обучением, до сих пор, похоже, было известно лишь специалистам.

В Aptiv, где знают толк в продвинутых алгоритмах глубокого обучения и прогнозной аналитики, говорят, что мощные, но компактные современные вычислительные платформы помогут автомобилю обнаруживать водителя внутри, оценивать его работоспособность и внимательность, напоминать о забытых в салоне вещах, минимизировать различные отвлекающие факторы и даже, учитывая биометрические данные пассажиров или водителей, в автономном режиме направляться в медицинские учреждения.

Кто из давно управляющих автомобилем, выходя из машины, не ловил себя на

мысли, что толком не помнит ни одного эпизода из монотонного неспешного каждодневного пути, хотя и сидел за рулем? То есть глаза, которые контролирует современная электроника, были «на дороге», однако мозг-то был занят чем-то совсем посторонним. Специалисты компании Aptiv говорят, что разрабатываемые ими комплексы на основе зондирования целого ряда психофизических показателей смогут четко обнаруживать такое «отсутствующее» состояние и прерывать его.

Взаимодействием с людьми история не заканчивается, так как аналитические системы Aptiv могут отслеживать параметры работы процессора и памяти бортового компьютера или выявлять и устранять проблемы в целом парке транспортных средств, контролируя выполнение водителями предписанных правил и регламентных работ.

Способность комплексов к «обучению» снимет проблему периодической замены оборудо-

вания на более продвинутое, а индивидуализированные профили позволят электронике ладить одновременно с большим количеством пользователей.

В Aptiv признают, что обозначенные масштабные работы были не под силу исключительно коллективу компании, поэтому британские специалисты сотрудничают с партнерами по всему миру. Ведь помимо функционала в автомобиле нужно учесть множество сопутствующих нюансов, например вопросы кибербезопасности. Не последнюю роль в проработке проекта играет мнение автопроизводителей и университетских ученых. Но, как бы ни был сложен процесс, инженеры Aptiv уверены, что их разработки вскоре смогут найти место как в частном легковом, так и в коммерческом транспорте.



ЗАПЧАСТИ

С ГРЯЗЬЮ И АЛЛЕРГЕНАМИ – НЕ ПО ПУТИ



Специалисты компании Meyle расширили ассортимент салонных фильтров новым биофункциональным продуктом, который несет в себе дополнительный слой с покрытием ионами серебра. Это наделяет его способностью эффективно бороться с микроорганизмами, плесенью и грибами.

Фильтр, выпускаемый в 16 конфигурациях, подходит для большинства популярных марок автомобилей, устанавливается он быстро и просто. Этот важный компонент автомобиля, стоящий на страже чистоты и здоровья, не пускает в салон сажу и пыль, газы и неприятные запахи.

Новинка состоит из четырех слоев – биофункционального, с активированным углем, опорного флисового и слоя, удерживающего твердые частицы.

Как утверждает производитель, новый фильтр особенно оценят аллергики, так как он должен помочь им забыть в автомобиле о слезящихся глазах, навязчивом кашле или чихании, о зуде и сыпи. Однако необходимо помнить о периодической замене фильтра. Дважды в год автовладелец должен приобретать новый «барьер», не пускающий грязь и раздражители внутрь машины. Иначе загрязняющие частицы снова заполняют салон автомобиля, а кроме того, может появиться запотевание стекол.

ПОДВЕСКА ОТ ЭНТУЗИАСТОВ БЕЗДОРОЖЬЯ



Компания ICON Vehicle Dynamics выпустила два варианта комплекта для модернизации подвески пикапа Ford Ranger 2019 модельного года. С его помощью можно увеличить ход передних колес более чем на треть, комплект позволяет устанавливать на автомобиль более крупные, агрессивные шины.

Специалистам из отдела исследований и разработок ICON пришлось серьезно изучить новую платформу этого автомобиля. Затем инженеры озадачились изготовлением таких компонентов подвески, которые обеспечивали бы большой ход колес и в то же время значительно улучшали передвижение по бездорожью. В общем, в результате для 2WD и 4WD появились новые верхние рулевые рычаги, передние койловеры и задние амортизаторы. Причем передние койловеры ICON Vehicle

Dynamics серии 2.5, алюминиевые рычаги и амортизаторы второй серии были специально разработаны для этого автомобиля.

Подвеска разрабатывалась с целью нахождения идеального баланса между комфортным движением по магистрали и эксплуатацией автомобиля на бездорожье. Характерным подходом ICON явилась философия «целостного инжиниринга», когда инженеры сосредотачиваются не на отдельных компонентах автомобиля, а на характеристиках машины в целом. Это тем более оправданно, если учесть, что ICON самостоятельно производит и собирает в Риверсайде (штат Калифорния, США) все компоненты подвески. Поэтому и конечный потребитель, получающий все детали от одного потребителя, чувствует себя более уверенно.



ВРЕМЯ ЗАРАБОТАТЬ!

РЕКЛАМА



Компания Gates расширила ассортимент собственных решений для рынка постпродажного обслуживания автомобилей, выпустив в обращение новые ремни приводов маслонасоса и распредвала в масляной ванне (Belt-in-Oil).

Вскоре в продаже должны появиться пять первых артикулов этого продукта. Кстати говоря, это же решение Gates поступает в качестве конвейерной комплектации литрового турбодвигателя Ford ECO Boost. Такие ремни позволяют снизить коэффициент трения, сокращая расход топлива и выбросы CO₂.

В комплект Belt-in-Oil входят ремни, натяжитель и звездочка. Применимость – в различных двигателях, например в 3-цилиндровом турбомоторе VTEC, устанавливаемом на Honda Civic.

Одно из преимуществ новинки – в используемых Gates материалах. Зубчатая сторона ремней защищена слоем специальной маслостойкой ткани, а на противоположную сторону нанесен маслостойкий нейлон. Внутри ремень имеет прочнейшие стекловолоконные корды. Такая конструкция позволяет ремням работать весь срок эксплуатации двигателя.

Новый продукт войдет в линейку Gates Power Grip и, как ожидается, будет использоваться в двигателях VW и Ford, где есть ремненные приводы маслонасосов. То есть их можно будет увидеть в таких автомобилях, как Volkswagen Golf и Polo; Skoda Octavia, Fabia и Superb; Seat Leon и Ibiza; Audi A1 и A3; Ford Focus, C-Max и Fiesta.

Именитый производитель не случайно выпустил на рынок данный продукт именно сейчас, когда расчетный срок эксплуатации многих моторов в популярных моделях автомобилей подходит к концу. Сейчас-то мастерским и пригодится предложение Gates, с его помощью можно будет неплохо заработать.

www.a-master.kz

LESJÖFORS

SPRINGS & PRESSINGS

Производитель полного
ассортимента пружин



САМЫЙ ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ
ПРОДУКЦИЯ СООТВЕТСТВУЕТ КАЧЕСТВУ
ОРИГИНАЛА
ГАРАНТИЯ 3 ГОДА

www.lesjofors.ru



ЗАПЧАСТИ

АССОРТИМЕНТ ДИСКОВ – ИСЧЕРПЫВАЮЩИЙ

Во все расширяющемся ассортименте тормозных дисков Nisshinbo, производимых компанией TMD Friction для постпродажного обслуживания автомобилей, состоялось пополнение.

Фирменный каталог дополнен более чем 100 наименованиями. Представители компании считают, что теперь, когда в каталоге содержится свыше 300 позиций тормозных дисков, потребности в них розничных покупателей и СТО могут быть полностью удовлетворены. Ассортимент Nisshinbo предназначен для парка автомобилей азиатских марок, японских и корейских. Производитель при этом подчеркивает, что качество дисков сопоставимо с качеством оригинальных заводских комплектующих.

Диски соответствуют ECE R90, они изготавливаются из высококачественного чугуна и в большинстве своем имеют антикоррозийное покрытие, которое позволяет устанавливать деталь на автомобиль без какой-либо предварительной подготовки. Жесткие нормативы компании не допускают расхождения по толщине диска более чем на 0,01 мм, показатель биения допускается не выше чем 0,05 мм.

Выводя тормозные диски Nisshinbo на рынок стран Таможенного союза, специалисты Nisshinbo Holdings позаботились о привлекательном дизайне упаковки и тщательно продумали политику продвижения товара. Кроме того, в соответствии с требованиями, распространяющимися на все бренды TMD Friction, были согласованы артикульные номера продукции.



ТЕПЕРЬ В БЛИСТЕРАХ

Следуя в фарватере введения для автокомпонентов более привлекательной упаковки, компания Bosch недавно представила новое оформление различных серий автомобильных ламп. Теперь они будут в прозрачных блистерах.

Так лампы будет легче разглядеть и проще найти на витрине. Производитель особо отмечает, что нововведение никак не отразится на цене, атрибутах и характеристиках ламп во всем ассортименте. На тыльной стороне блистера покупатель сможет увидеть пиктограммы о преимуществах продукта, его назначении и технологичности или прочесть соответствующую аннотацию. Прежними

останутся 10-значные номера и EAN-коды изделий. Дилерам и дистрибьюторам будет доступен минимальный заказ в 10 блистеров.

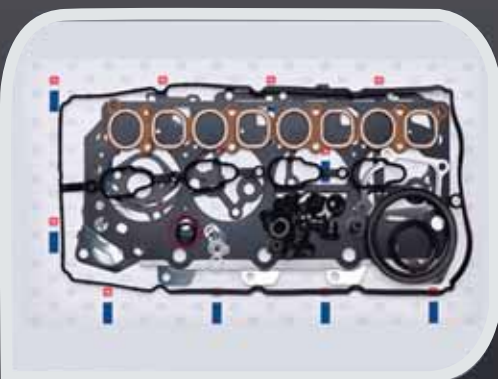


Основано в Японии. Надежно по всему миру.

NPR of Europe GmbH является дочерним предприятием японской компании NPR (Nippon Piston Rings Co. LTD.), которая с 1931 года производит в Японии высокоточные детали для двигателей и клапанных механизмов. Компания представляет широкий ассортимент продукции в разных товарных группах под брендом NE.



Globally reliable



Прокладки двигателя

Полный комплект прокладок NPR of Europe содержит прокладки клапанной крышки, сальники клапанов, сальники коленвала и распредвала, а также монтажные компоненты для комплексного ремонта двигателя. Широкий ассортимент прокладок ГБЦ включает также и многослойные металлические прокладки для турбированных двигателей.

Официальный дистрибьютор:
Компания Phaeton DC - www.phaeton.kz

www.npr-europe.com



ЗАПЧАСТИ

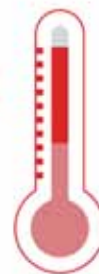
ИСПЫТАЛИ И СРАВНИЛИ

Тормозные колодки
Delphi Technologies



400°C

50°C



Тормозной путь
 (170 км/ч – 0)



80

90

100

110

114

50°C

116

400°C

M

Компания Delphi провела испытания тормозных колодок Delphi Technologies, установив их на автомобиль VW Touareg II V6 TDI.

В ходе тестов проявились такие важные свойства колодок, как сила торможения, стабильность фрикционных свойств при нагреве, низкие шумность и износ.

Необходимо заметить, что ранее подобные испытания проводились на VW Passat 2.0 TSI и результаты были столь же успешны. Специалисты Delphi в ходе тестов сравнивали показатели своего продукта с показателями образцов четырех конкурентов. Как констатировали испытатели, их колодки превзошли конкурентов по скорости торможения, малошумности и износостойкости.

В ходе тестов выполнялось экстренное торможение со скорости 170 км/ч. Серия испытаний варьировала рабочую температуру

колодок в диапазоне 50–400 градусов Цельсия. И тормозной путь, который обеспечили тормозные колодки Delphi Technologies при наиболее высокой температуре, лишь на два метра превысил тот, что получился в торможении при минимальном нагреве. При этом продукт одного из конкурентов в той же ситуации остановил автомобиль на 37 метров дальше.

Колодки Delphi Technologies оснащаются противозумными пластинами, имеют специальные камеры и подкладки. Поэтому оценка шумности тормозных колодок Delphi по шкале, где значение 7 и ниже показывает слышимый звук, а 10 – полную тишину, равна 9, это практически бесшумно.

Убедительное превосходство колодок Delphi Technologies перед конкурентами было зафиксировано также в ходе тестов на износостойкость. Причем ниже износ был не только самих колодок, но и тормозных дисков.

ИЗМЕНЕНИЯ ДИЗАЙНА

В компании Osram недавно сообщили о смене дизайна упаковки галогенных ламп семейства Fog Breaker и об изменении артикула ламп H11 с 64211FBR на 62211FBR.

Изделия в новой упаковке будут сменять прежние постепенно, по мере их реализации.

Артикулы изделий, которых коснулись изменения, таковы:

62210FBR-HCB;
 62150FBR-HCB;
 62151FBR-HCB;
 62193FBR-HCB;
 62211FBR-HCB;
 9005FBR-HCB;
 9006FBR-HCB.





ВИНТОВЫЕ ПРУЖИНЫ – СИНОНИМ НАДЕЖНОСТИ

ЗАПЧАСТИ
LESJÖFORS
SPRINGS & PRESSINGS

Главными элементами подвески заслуженно считаются амортизатор и пружина. От их слаженной работы зависят плавность хода и управляемость автомобиля, а значит, и безопасность водителя и пассажиров.



РАБОТА В ТАНДЕМЕ

Движения пружины контролирует амортизатор, который гасит ее колебания. Если пружина изношена, амортизатор, как правило, быстро выходит из строя, так как принимает часть излишней нагрузки на себя.

ПРИЧИНОЙ ИЗНОСА ПРУЖИН НЕРЕДКО СТАНОВЯТСЯ СЛЕДУЮЩИЕ ФАКТОРЫ:

- усталость металла в результате длительной эксплуатации пружины;
- повреждение поверхности пружины в результате трения, попадания камней или чрезмерного сжатия пружины;
- частая перегрузка автомобиля, а также неаккуратная езда на большой скорости по неровной дороге;
- коррозия металла из-за постоянной влажности или дорожных реагентов;
- нарушение технологического процесса или использование некачественных материалов при производстве пружины.

Именно поэтому долгая и эффективная работа подвески напрямую зависит от качества ее компонентов. И когда речь заходит о ремонте, стоит внимательно изучать предложения рынка и отдавать предпочтение проверенным годами производителям качественных компонентов, использующим в производстве качественные материалы и инновационные технологии.

ПРИСМОТРИТЕСЬ К LESJÖFORS

При выборе качественных пружин или рессор для вашего автомобиля обратите внимание на продукцию известного шведского производителя LESJÖFORS. Линейка винтовых пружин этой компании включает в себя более 10 000 стандартных и усиленных пружин для легковых автомобилей и легкого коммерческого транспорта. Кроме этого компания производит свыше 250 видов рессор и более 2000 наименований газовых упоров для багажников и капотов.

Для изготовления винтовых пружин LESJÖFORS использует высококачественную специальную легированную пружинную сталь SiCr с высоким содержанием кремния и хрома. Это обеспечивает пружине хорошие эксплуатационные свойства и увеличивает срок жизни детали.

Пружины диаметром менее 18 мм включительно LESJÖFORS производит методом холодной навивки с последующей многоэтапной термической обработкой, которая улучшает упругость металла, делает пружину прочной и эластичной на весь срок эксплуатации. Кроме того, последующая дробеструйная обработка изделия увеличивает антикоррозионную устойчивость и подготавливает пружину к последующей окраске.

Цинковое фосфатирование, применяемое в производстве пружин LESJÖFORS, обеспечивает лучшую защиту от коррозии, нежели другие методы, такие, например, как железное фосфатирование, используемое на некоторых пружинах нижнего ценового сегмента.

Высокие эксплуатационные показатели пружин LESJÖFORS достигаются благодаря долгосрочным инвестициям в передовые технологии и тщательному контролю качества на всех этапах производства и логистики готовой продукции.

ИНФОРМАЦИОННАЯ ПОДДЕРЖКА

В некоторых случаях для правильной установки пружин требуется дополнительная техническая информация. Как правило, на этикетке коробки таких пружин содержится QR-код рядом со значком гаечного ключа. При его сканировании пользователь перенаправляется на официальный сайт компании www.lesjofors-automotive.com, где в разделе «Техническая информация» размещены бюллетени с рекомендациями по установке детали.

ПОЧЕМУ ИМЕННО LESJÖFORS?

LESJÖFORS – это одно из старейших предприятий Европы, с более чем 150-летним опытом производства металлических пружин и рессор. Продукция компании отвечает самым высоким стандартам качества. Она производится на собственных заводах в соответствии со стандартами TS 16949, ISO19001 и ISO14001.

Все пружины изготавливаются по указанным стандартам и во многом превосходят качество оригинала. То есть пружины LESJÖFORS могут стать хорошей альтернативой деталям первичной комплектации и быть использованы авторизованными сервисными центрами без ущерба гарантийным обязательствам автопроизводителя.



ГАРАНТИЯ НА ПРОДУКЦИЮ LESJÖFORS СОСТАВЛЯЕТ 3 ГОДА!



ЗАПЧАСТИ

ОЖИДАЕТСЯ ОБНОВЛЕНИЕ



Специалисты автосервисных станций, пользующиеся онлайн-каталогом GatesAutoCat, вскоре смогут оценить изменения дизайна и функционал, которыми разработчики сейчас дополняют электронное издание.

Прежде всего, теперь вместо списка запчастей пользователи будут видеть строку поиска, в которую нужно будет вбить запрос. Помимо этого разработчики каталога расши-

рили описательную часть информации о запчастях, предусмотрели ссылки на техбюллетени, на советы по монтажу.

Оптимизированная навигация по каталогу позволит оперативно находить деталь с учетом марки и модели автомобиля, типа двигателя и потребляемого топлива. Если запчасть входит в ремкомплект, то обновленный каталог покажет соответствующую ссылку, по которой можно рассмотреть

все компоненты комплекта и уточнить назначение каждого из них. Это даст мастерам возможность обосновывать клиентам обслуживание не отдельными запчастями, а комплектами.

В обновленной версии электронного издания предусмотрены удобства обратной связи, с помощью которой можно легко получить ответы на вопросы от специалистов компании Gates. Полезные технические приемы мастера сервиса могут почерпнуть из видеороликов на канале YouTube, прямая ссылка на которые есть в каталоге.

А еще автомастера по желанию смогут создавать самостоятельные каталоги, в которые будут добавлять файлы PDF по интересным им группам запчастей или производителей. Такой каталог можно будет распечатать на бумаге.

Запустить обновленную версию GatesAutoCat разработчики планируют к концу первого квартала текущего года.

КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ ВЫГОДНЫ

Бренд MOOG продолжает расширять ассортимент деталей и узлов рулевого управления и подвески, чтобы дать мастерам автосервиса еще больше возможностей в обслуживании и ремонте.

«Федерал-Могул» под маркой MOOG представляет шаровые шарниры, рычаги с шаровыми шарнирами, рулевые тяги, рычаги подвески и наконечники рулевых тяг. Эти узлы и запчасти предназначают-

ся для автомобилей Ford, Dodge, Mazda, Toyota Camry, Lincoln Navigator, Hyundai Sonata и Kia Cadenza.

В минувшем году MOOG значительно расширил производство комплектов поворотных кулаков премиального качества. Надежные комплексные решения существенно упрощают замены, экономят время мастерских и устраняют необходимость в специальных инструментах.





СОБРАНО И ПРОДАНО В ЯНВАРЕ



Специалисты Союза предприятий автомобильной отрасли Казахстана «КазАвтоПром» подвели итоги продаж и производства автомобилей в нашей стране в январе 2019 года. Согласно их исследованиям, по сравнению с аналогичным периодом прошлого года рост продаж составил 37,7%, объемы же выпуска превзошли прошлогодний показатель на 52,9%.

В первый зимний месяц соотечественники приобрели 4309 новых легковых автомобилей на сумму 39,8 млрд тенге. Более половины приобретателей предпочли машины казахстанской сборки (53,5%). Наиболее востребованными были автомобили Lada (1015 ед.), Toyota (967 ед.) и Hyundai (796 ед.). В модельном ряду лидировали Lada Granta, Toyota Camry и Hyundai Tucson.

Наиболее успешно продавал автомобили холдинг «БИПЭК Авто – Азия Авто», на его предложение в январе 2019 года откликнулись 33,7% покупателей. Предложением КМК Astana Motors заинтересовались 25,1% покупателей, на третьем месте по успешности продаж оказался Toyota City Almaty с долей в 6,6%.

Охотнее всего новые машины в январе приобретали в Алматы (1198 шт.), Астане (868 шт.) и Атырау

(320 шт.). По программе льготного автокредитования в стране было продано 123 машины.

В январе автосборочными предприятиями страны было выпущено 3227 машин – легковых, грузовых, автобусов, спецтранспорта и прицепов. Легковых автомобилей в январе собрали 3109 единиц, автобусов – 39 единиц, грузовиков – 68, спецтехники – 5 единиц, прицепов – 6 штук.



ЗАПЧАСТИ



КОМПАНИЯ GATES РАСШИРЯЕТ ЛИНЕЙКУ ШЛАНГОВ ДЛЯ ЗАМЕНЫ



Новые шланги призваны удовлетворить растущий спрос на рынке послепродажного обслуживания. Более 1500 новых запчастей пополняют ассортимент продукции компании Gates в первом квартале 2019 года в рамках начального этапа долгосрочной программы по расширению линейки фирменных шлангов.

Новые запчасти станут доступны для заказа по каталогу шлангов Gates в первом квартале 2019 года. Первоначальное расширение ассортимента шлангов качества OE от Gates охватывает различные группы продуктов, включая:

- модульные разветвленные шланги;
- формованные шланги;
- шланги для турбонаддувных агрегатов.

Модульные разветвленные шланги с разъемами для быстрого подключения, клапанами, ограничителями расхода и другими пластиковыми компонентами используются во многих автомобилях, произведенных за последние 5–10 лет. Эти новые запчасти являются более сложными, чем те, что поставлялись для более старых моделей, но процедуры их замены и установки достаточно просты.

Формованные шланги (традиционной конструкции без пластиковых соединений) хорошо зарекомендовали себя в линейке шланговой продукции компании Gates и составляют важную часть программы ее расширения.

Шланги для систем турбонаддува легковых автомобилей выпускаются под брендом Gates недавно. Их включение в ассортимент является частью общей стратегии, цель которой – вывести компанию Gates на первое место на рынке послепродажного обслуживания в качестве главного производителя шлангов на замену вышедших из строя.

Стратегическое развитие

Расширение ассортимента модульных шлангов и включение в него шлангов для турбонаддувных агрегатов автомобилей – результат приобретения компанией Gates компании Rapro в начале 2018 года. Являясь специализированным производителем формованных и разветвленных шлангов качества OE, компания Rapro имеет репутацию надежного поставщика на рынке послепродажного обслуживания более чем в 40 странах мира. Эта сделка позволила объединить опыт Rapro по изготовлению резиновых компонентов методом литья под давлением и инновационные

высокотехнологичные решения Gates для гидравлических и механических систем передачи мощности.

Продукты высокого спроса

Новые запчасти подойдут для всех популярных марок автомобилей, включая BMW, Mercedes, Volkswagen/Audi и Land Rover. Сразу после истечения срока гарантийного обслуживания эти автомобили становятся объектами ремонта независимых автомастерских, и в то же время у них появляются первые признаки износа шлангов.

«Независимые дистрибьюторы запчастей смогут соотнести новые модульные шланги и шланги для систем турбонаддува с известными им OE-компонентами, которые, по опыту Gates, выходят из строя чаще всего, – комментирует Джейкоб Такер, менеджер по продукту компании Gates. – СТО смогут приобрести шланги для замены, соответствующие по качеству оригинальным запчастям, по ценам рынка послепродажного обслуживания».

Характеристики новейших систем охлаждения OE часто зависят от модели. В их конструкцию входят сборные шланги с компонентами разной степени надежности, которые могут выходить из строя уже на ранних сроках эксплуатации автомобиля.

Шланги для систем турбонаддува – это тоже сложные компоненты. В них предусмотрены разъемы для быстрого подключения и используются разнообразные материалы, выдерживающие воздействие высоких температур. Сжатый воздух подхватывает частицы смазки с разных деталей системы турбонаддува и переносит их на внутреннюю поверхность шлангов. В конечном итоге это приводит к разрыву оригинального шланга.

Возможности получения прибыли

«Тенденция по замене модульных шлангов компонентами OE создает новые возможности для независимых поставщиков запчастей и автомастерских, – уверен Джейкоб Такер. – СТО уже уверенно работают с более сложными сборными шлангами. Основная разница заключается в том, что компоненты для замены OE-качества отныне можно будет заказать у независимых поставщиков, а не только через сети оригинальных производителей».



DRIVEN BY POSSIBILITY™

ЛУЧШИЕ КОМАНДЫ РАБОТАЮТ КАК ЕДИНОЕ ЦЕЛОЕ

Компоненты ременного привода изнашиваются неравномерно. Каждая их замена оказывает нагрузку на систему. Во избежание этого компоненты целесообразно менять в комплексе, одним блоком. Если пришло время заменить ремень, произведите полный ремонт системы с использованием комплектов Micro-V® и PowerGrip® компании Gates. Оригинальное (OE) качество, уменьшение количества претензий и повышение уровня удовлетворенности клиентов.

**РЕМКОМПЛЕКТЫ GATES MICRO-V® И POWERGRIP®
КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К РЕМОНТУ ДВИГАТЕЛЯ**

WWW.GATESTECHZONE.COM



В ЭТОЙ РУБРИКЕ

ЗАПЧАСТИ

ДРУГИЕ МАТЕРИАЛЫ
ЗАПЧАСТИ

**АВТ
МАСТЕР**



ВЕСТНИК
АВТОБИЗНЕСА

LESJÖFORS
SPRINGS & PRESSINGS



ДЕМПФИРУЮЩИЕ НОВИНКИ

В каталоге компании Lesjöfors появились новые винтовые пружины подвески и газовые упоры для капота и багажника.

Новинки, изготовленные на заводах в Швеции и в других европейских странах, являются полноценными аналогами оригинальных комплектующих Mercedes, Audi, Ford, Peugeot, Hyundai, Mazda, Nissan и

других автопроизводителей. Вместе с тем цена на данные изделия значительно демократичнее. Производитель поддерживает свою продукцию трехлетней гарантией вне зависимости от пробега. Подробно характеристики и спецификации пружин и подпоров можно изучить на сайте www.lesjofors.ru или в онлайн-каталоге.

ПЛОТНЕЕ ПОСАДКА – МЕНЬШЕ ШУМА



Как известно, чем спортивнее автомобиль, тем ярственнее проявляется его характер. «Атлетические» наклонности можно выявить по аэродинамическому обвесу, жесткой подвеске и звучным тормозам. Ведь когда речь идет о рекордной производительности, такими мелочами, как визг, писк и скрежет, вроде бы можно пренебречь. Однако в компании Meyle так не считают.

Здесь решили усовершенствовать высокопроизводительные тормозные колодки Meyle-PD, жесткость которых по понятным причинам значительно превосходит обычные колодки для гражданских автомобилей. Инженеры знают, что характерные шумы часто возникают из-за вибрации не только самой колодки, но и окружающих ее элементов. Поэтому в конструкторском

бюро Meyle предложили минимизировать зазоры в соединении колодки с тормозным диском.

В ходе испытаний и доработок гамбургский производитель адаптировал 350 наименований тормозных колодок Meyle-PD для легковых автомобилей. Специалисты компании усовершенствовали конструкцию колодки, оптимально проработали фаски и прорези, изменили состав фрикционного материала и добились минимальной шумности.

В Meyle не забывают об ответственности производителя – вся продукция тщательно проверяется и сертифицируется по международным стандартам качества.



AFTERMARKET



TRW – максимум безопасности к вашим услугам

- Уникальное силикатное покрытие колодок и опорной пластины

- Высокая прочность и способность противостоять высоким температурам

- Вся продукция проходит процедуру обжига

- Превосходят основных конкурентов, значительно сокращая тормозной путь

- Все тормозные колодки произведены в соответствии с Европейскими стандартами

- Все аксессуары в упаковке соответствуют OE





ИНСТРУМЕНТАРИЙ

ТОЧНО СМОЖЕТ ТОЛЬКО МАНА



Специалисты Volkswagen AG доверили тестирование и настройку фар MLT 3000 нового VW Touareg исключительно тестеру VAS 621 001 с программным обеспечением, разработанным компанией Маха специально для этих осветительных приборов.

Официальное одобрение как особое условие авторизованных мастерских Volkswagen потребовалось не случайно.

Дело в том, что на обновленном Touareg покупатель может выбрать светодиодные или матричные фары. С помощью тестера Маха можно правильно и точно настраивать как первые, так и вторые. Разработчики тестера и ПО заверяют, что настройки совпадут со спецификациями производителя, несмотря на всю сложность системы освещения с множеством сопутствующих функций.

ДИАГНОСТИКА БАЙКА «НА ЩЕЛЧОК»



Специалисты компании Snap-on недавно представили диагностический инструмент P1000, предназначенный для сканирования мотоциклов девяти наиболее популярных брендов: Harley-Davidson, BMW, Victory, Indian,

Ducati, Yamaha, Honda, Kawasaki и Suzuki.

Так как мотоциклы становятся все сложнее, в Snap-on озадачились тем, чтобы облегчить задачу сервисменам и подготовить их к любым вызовам. Компактный прибор осуществляет полную

диагностику двухколесного транспортного средства. Он выдает коды неисправностей, и мастера могут быстро приступить к устранению проблем, будь то прокачка тормозной системы, сброс сервисного сигнала или устранение протечки в топливном баке.

Диагностический тестер P1000 оснащен автоматическим идентификатором, считывающим VIN, а операционная система SMX отвечает за точную и быструю диагностику. Прибор запускается автоматически при подключении к байку с включенным зажиганием. Заряд литиевая батарея получает от мотоцикла.

Тестер с полноцветным жидкокристаллическим 5,6-дюймовым дисплеем можно устанавливать на столе или держать в руках. Навигация по функционалу и настройкам проста и понятна, поэтому приступить к работе с прибором можно без всякой специальной подготовки.



AUTOMECHANIKA ASTANA 2019

Выставочный бренд Automechanika продолжает активную экспансию в мире и в 2019 году впервые приходит в Центральную Азию.



AUTOMECHANIKA ASTANA – ведущая выставка для индустрии автомобильной промышленности, демонстрирующая запчасти, автокомпоненты, оборудование и услуги в Казахстане и Центральной Азии.

Automechanika Astana продемонстрирует последние достижения в области:

- автомобильных запчастей и компонентов
- электроники и систем
- аксессуаров
- тюнинга
- ремонта и технического обслуживания
- мойки автомобилей
- ухода и ремонта
- альтернативных систем привода
- цифровых решений
- шин

27–29 марта 2019 года в Астане выставка объединит под брендом Automechanika более 140 компаний из Казахстана, России, Франции, Англии, Сербии, Объединенных Арабских Эмиратов, Италии, Греции, Малайзии, Тайваня и многих других стран.

Также на выставке будет традиционно представлена экспозиция производителей из КНР, предлагающих прямые поставки запчастей, компонентов, аксессуаров и комплектующих для грузовых и легковых автомобилей.

В рамках работы с поставщиками из КНР предусмотре-

на эксклюзивная программа Businessmatchmaking, которая позволит:

- Заранее составить удобное расписание деловых встреч на выставке
- Зарезервировать услуги персонального переводчика

Предстоящее мероприятие дает отличную возможность профессионалам автобизнеса максимально эффективно использовать 3 дня выставки: установить прямые деловые контакты с представителями компаний, познакомиться с новинками и получить информацию из первых рук.

Это дает неограниченные возможности для делового общения, обмена информацией и развития бизнеса.

По традиции выставку сопровождает насыщенная деловая программа.

27 марта в рамках Automechanika Astana и Futuroad Expo Astana начнет свою работу IV Казахский международный автомобильный форум KIAF.

В программу форума включены дискуссии по вопросам рынка легкового автотранспорта, запчастей и автокомпонентов, постпродажного сервисного обслуживания, коммерческого транспорта и дорожно-строительной техники. Не останутся без внимания и вопросы по городским и междугородним пассажирским перевозкам, сервису и поддержке.

Помимо этого 28 марта специалистам автобизнеса будет предоставлена уникальная возможность бесплатно получить актуальную информацию по:

- новым стратегиям маркетинга и продажам в автосервисах;
- гаражному оборудованию;
- онлайн-приложениям и услугам.

Международные эксперты и авторитетные профессионалы проведут серию семинаров, мастер-классов, круглых столов, презентаций и обучающих мероприятий.

Параллельно с выставкой Automechanika Astana пройдет специализированная выставка коммерческого транспорта и дорожно-строительной техники, предназначенная для посетителей – специалистов в области дорожного строительства и коммерческого транспорта из стран Центральной Азии.

www.automechanika.kz



НЕТ ПРОМЫВКИ – НЕТ ГАРАНТИИ

Промывка является важным этапом в процессе обслуживания системы охлаждения двигателя.

Мысль эта настолько очевидна, что развивать ее не стоит. А вот узнать о том, как правильно и наиболее эффективно осуществлять промывку, будет полезно. Тем более что советами и рекомендациями по этому поводу недавно поделились специалисты компании Meyle, разделившие весь процесс на 5 этапов.

В ходе первого, подготовительного, нужно остудить двигатель автомобиля. Затем мастер должен слить отработавшую жидкость из системы и почистить расширительный бачок.

Второй этап начинается с отсоединения верхнего и нижнего патрубков радиатора. Затем следует тщательная промывка радиатора с закрытой крышкой заливной горловины. Здесь удобно использовать специальный инструмент, разработанный Meyle совместно с компанией Hazet, так как с помощью этого «пистолета» можно короткими импульсами подавать в систему сжатый воздух. Промывка проводится до тех пор, пока вытекающая вода не станет чистой.

На третьем этапе мастер должен промыть блок цилиндров. Для этого с двигателя снимаются патрубки, идущие к радиатору. К блоку цилиндров подсоединяется промывочный инструмент



Meyle, и блок промывается также с подачей воздуха короткими импульсами. Если осуществлению промывки мешает термостат, то его необходимо снять. Кроме того, специалисты советуют, пользуясь случаем, заменить устройство на новое.

Если есть такая возможность, то промыть стоит и контур теплообменника. Эта операция входит в четвертый этап.

Финальная процедура – заполнение системы охлаждающей жидкостью – составляет пятый этап работ. Очевидно, что до этого нужно установить на место демонтированные детали – патрубки и

термостат, а также закрыть сливной кран. Заполнив систему жидкостью, рекомендованной производителем автомобиля, рефрактометром можно проверить концентрацию, а затем убедиться в отсутствии утечек.

Если промывка выполнена правильно, то она надолго избавит от поломок насос охлаждающей жидкости. Не случайно ведь Meyle, производящая такие насосы, включила обязательную промывку системы в гарантийные условия. Это логично – нельзя позволить ржавчине и другим отложениям убивать новые детали.





ЗА ЧИСТОТУ В КОНТАКТАХ, А НЕ В КАРМАНАХ



Опытные автомобильные электрики знают, что иногда что-то очень мелкое может обернуться крупными неприятностями. Например, загрязнение контактов чревато тем, что однажды будет невозможно запустить двигатель, перестанут работать фары или возникнут шумы в двухмассовом маховике (DMF).

Не секрет также, что проблему лучше предвидеть, чем после бороться с последствиями. Для того чтобы быстро, легко и эффективно чистить электрические контактные поверхности, специалисты компании Sachs разработали для мастеров практичный комплект, содержащий все необходимые инструменты и вспомогательные материалы.

Электрические контакты в автомобиле повсюду. Однако пыль, грязь и атмосферная влажность находят их даже в самых труднодоступных местах, вызывая окисление и коррозию. Следствие этого процесса не заставит себя долго ждать – напряжение упадет сразу из-за более высокого контактного сопротивления. Это значит, что потребители, такие как фары или DMF, в силу недостаточной электропроводности будут работать неправильно и могут даже полностью выйти из строя.

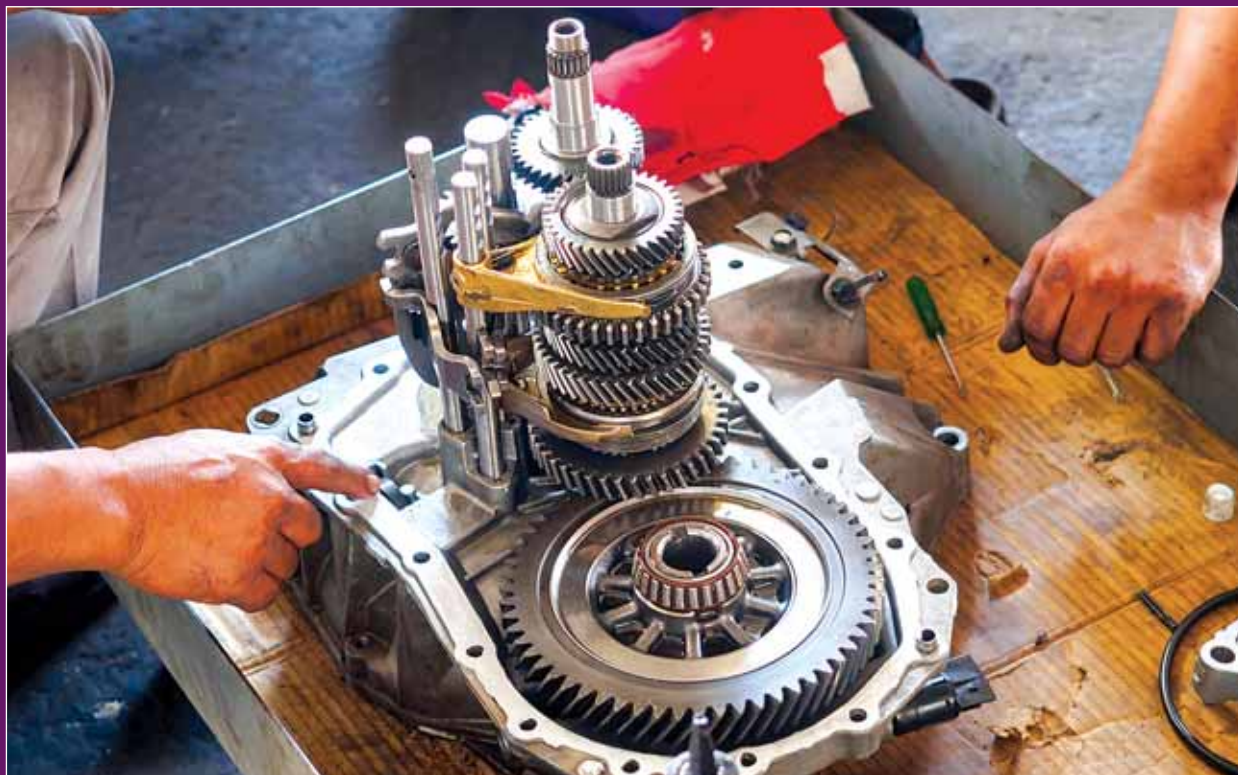
С фарами ситуация может обойтись, как говорится, малой кровью, ремонт их достаточно прост и не очень дорог. А вот

с двухмассовым маховиком все может выглядеть не так оптимистично. Проблемы с запуском двигателя, вибрациями или посторонними шумами могут быть неправильно истолкованы механиком, который порекомендует клиенту заменить маховик. В то время как можно было просто почистить контакты!

Чтобы исключить такие фатальные ошибки в диагностике, эксперты Sachs настоятельно рекомендуют проверять электрические контактные поверхности и при необходимости тщательно чистить их.

Справиться с делом легко и быстро поможет специальный инструмент, или даже набор инструментов, который есть в ассортименте продукции Sachs. В компактном прочном кейсе находится все, что может понадобиться квалифицированному электрику для осмотра и очистки контактных поверхностей даже в самых труднодоступных местах: гибкие удлинители, салфетки и чистящие кольца различных размеров.





БЕСПЕЧНОСТЬ НАДЕЖНОСТИ НЕ ТОВАРИЩ

Несмотря на прогрессирующее распространение автоматических коробок передач, старая добрая механика все еще довольно востребована и автопроизводители по-прежнему охотно оснащают машины мануальной трансмиссией. Автолюбители же выбирают МКП из желания иметь под рукой относительно простое и надежное устройство. Тем не менее и оно, бывает, ломается. Почему? И как вовремя обнаружить тревожные симптомы?

Для начала давайте вкратце ознакомимся с устройством МКП. В коробке работают два основных вала – первичный и вторичный, между ними в зависимости от конструкции может находиться еще и промежуточный вал. Зубчатое колесо первичного вала транслирует крутящий момент на вторичный вал через промежуточный. На валах присутствуют также зубчатые пары, соответствующие передачам. При включении определенной передачи остальные зубчатые соединения размыкаются. Также в коробке передач автомобилей с передним приводом находится еще и дифференциал, позволяющий колесам вращаться с разной угловой скоростью. Смазка и охлаждение коробки передач осуществляются трансмиссионным маслом.

Понятно, что при таком количестве вращающихся деталей в конструкции одним из ключевых звеньев является подшипник. Когда возникает его износ, владелец транспортного средства слышит громкий гул или вой, нарастающий с набором скорости вне зависимости от включенной передачи. Если же упомянутые звуки возникают только на определенной передаче, то можно предположить, что износ возник в зубчатом колесе конкретной передачи или же в подшипнике, связанном с ним.






Трудности включения передачи или скрежет при переключении может свидетельствовать о повреждении синхронизаторов.

В любом случае при появлении посторонних шумов или затруднений в работе коробки передач на это необходимо обратить внимание и принять меры по устранению неисправности. Стоит иметь в виду, что взаимосвязь деталей в коробке передач неизбежно ведет к тому, что износ одной детали влечет за собой поломку еще нескольких. Если автомобиль продолжительное время эксплуатируется с поврежденным подшипником, это может привести и к повреждению зубчатых колес. Поэтому, заменяя поврежденный подшипник, нужно обязательно обращать внимание на соседствующие детали, чтобы убедиться в их целостности и отсутствии изъянов.

Одна из причин быстрого износа подшипников – пренебрежение к контролю количества трансмиссионного масла. Многие автолюбители убеждены, что масло в коробке передач заливается в автомобиль на заводе однажды и больше не требует ни проверки, ни замены, а его количество в коробке передач всегда неизменно. Увы, но чаще всего это не так!

Не в любом автомобиле владелец сможет произвести замену трансмиссионного масла самостоятельно, да и профессиональным механикам лучше при сливе и заправке масла в коробку полагаться на инструкцию. Лить туда можно только то, что рекомендовано или одобрено автопроизводителем для конкретной марки и модели машины. Соблазнами дешевыми маслами неизвестных производителей – значит рисковать, подвергая себя опасности понести большие затраты на серьезный ремонт.

Еще одна причина быстрого выхода из строя подшипников коробки передач – длительная эксплуатация автомобиля в режиме предельных нагрузок. Также выход механической коробки передач из строя зачастую связан с некорректной эксплуатацией или с использованием в ремонте некачественных запчастей. В практике автомастеров бывали случаи, когда автомобиль уже после 10 тыс. километров пробега после замены подшипника вновь возвращался в мастерскую.

Резюме таково: правильная эксплуатация автомобиля, а также внимательность сервисмена при диагностике, замене запчастей и обслуживание качественными деталями и маслом могут значительно сэкономить время клиента и сослужить добрую службу репутации сервиса. 



АВТОБИЗНЕС

КОПИ БОНУСЫ, МЕНЯЙ ИХ НА ПОЛЕЗНОСТИ



С января 2019 года в Казахстане заработала программа лояльности eXtra. К ней могут присоединиться станции техобслуживания и магазины автозапчастей, работающие с запчастями Bosch, которые приобретаются у официальных дилеров.

Таким образом компания Bosch решила поддержать устремление потребителей своей продукции к долгосрочному сотрудничеству. Благодаря участию в программе лояльности можно накопить баллы, а затем обменять их на различные полезные вещи из каталога – например, на смартфон, кофеварку или шуруповерт. По итогам закупок каждого месяца баллы будут начисляться автоматически, и ограничений по минимальным закупкам организаторы не устанавливают.

Зарегистрироваться для участия в программе можно по адресу www.extra-program.kz, указав список поставщиков, у которых приобретаются запчасти Bosch.

МЕНЯТЬ МАХОВИК? ИЛИ НЕ МАХОВИК? ИЛИ НЕ МЕНЯТЬ?



Растущая мощность современных двигателей позволяет достигать очень высоких крутящих моментов, что чревато для автомобиля рывками на ходу и высокими вибрациями. Нивелирует эти негативные явления двухмассовый маховик (ДММ) – конструкционно сложное изделие, в диагностике работы которого механики нередко допускают ошибки. Избежать их помогут нашим читателям советы и рекомендации специалистов компании ZF.

Начать, пожалуй, стоит с главной ошибки. Если в трансмиссии слышны необычные звуки, то механик прежде всего грешит на двухмассовый маховик, который нередко и меняют без дополнительной проверки. А тем временем опыт экспертов ZF Aftermarket свидетельствует, что замена данного узла, оборачивающаяся немалыми временными и материальными затратами, часто бывает бессмысленна, поскольку причины возникших неудобств могут быть вовсе не в маховике.

Например, шум при пуске двигателя может быть

связан не только с неисправностью маховика, но и с низкой частотой вращения вала, а также с падением мощности стартера или низким напряжением от аккумулятора, которое возникает из-за окисления на клеммах. А теперь давайте мысленно сопоставим трудозатраты на чистку клемм и на замену двухмассового маховика...

Еще одной причиной шума может быть износ подшипников в натяжителе приводного ремня. В любом случае при диагностике ДММ механику стоит выявлять неисправности в движении, так как подозрение

на неисправность маховика обоснованно только тогда, когда шумы возникают при нормальном ускорении и переключении передач. Если машина, двигающаяся на высокой скорости с максимальными оборотами и на высокой передаче, не издает стуков, не вибрирует и двигается равномерно без резких рывков, то подозрение в неисправности ДММ можно поставить под сомнение.

Некоторые дополнительные ценные данные для диагностики могут быть получены благодаря вниманию механика к двигателю. Например, вибрация может объясняться неправильной работой форсунок, по-разному дозирующих впрыск в каждый из цилиндров. Такой же эффект может проявиться при неполадках или перенастройках (чип-тюнинг) в системе управления двигателем. Выявить негативные изменения поможет диагностическое оборудование. Кстати говоря, вибрации, возникающие по



указанным причинам, неизбежно вызовут перегрузки в маховике и быстро выведут его из строя.

После тестового заезда и приборной диагностики двигателя имеет смысл осмотреть двухмассовый маховик. Тревожный симптом – изменение характерного цвета металла на трущейся поверхности вторичного диска, что свидетельствует о механической перегрузке маховика и его перегреве. Так происходит, когда водитель долго выжимает сцепление при пробуксовке. Смазка в ДММ в этой ситуации спекается и затвердевает, после чего двухмассовый маховик необходимо менять.

Ввиду перегрузок и перегрева на поверхности маховика могут даже появиться видимые невооруженным глазом трещины. Совершенно очевидно, что в данном случае также нужна замена, так как маховик может просто разлететься на части во время езды.

Еще одно основание для замены маховика – износ осевого опорного подшипника, о котором могут свидетельствовать цвета побежалости ниже поверхности трения, между заклепками. Износ этого подшипника может вызвать шум во время движения.

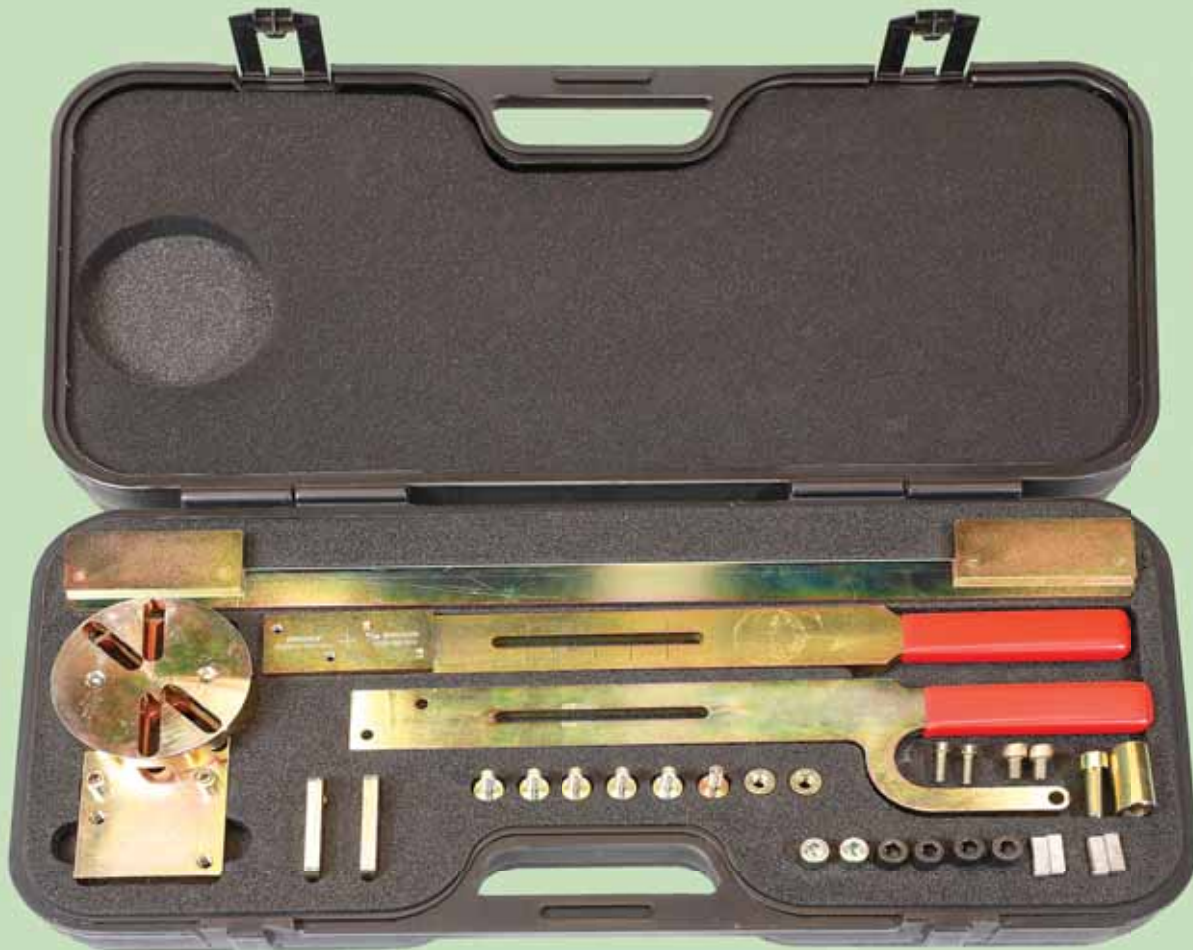
Внимательный мастер может также заметить следы смазки, вытекающей из корпуса маховика. Но если такие протечки незначительны, то беспокоиться не стоит, так как конструктивные особенности ДММ допускают такой ход событий и не критичны.

Для точной диагностики двухмассового маховика – как без его демонтажа, так и после снятия – под брендом Sachs выпускается специальное устройство. Как известно, ДММ, располагающийся между двигателем и трансмиссией, состоит из двух масс, подвижно соединенных системой радиально расположенных пружин, которые опираются на вращающийся подшипник. Так вот, инструмент Sachs позволяет

проверить свободный ход одной массы относительно другой, а также определить жесткость пружин, состояние осевого подшипника и смещение масс в радиальной плоскости.

В том случае если двухмассовый маховик исправен, смещение масс относительно друг друга должно быть одинаковым при приложении равных усилий. Вращение маховика не должно вызывать рывков, торможений, залипаний или трения. Если какой-либо из тревожных симптомов присутствует или что-то идет не так, то можно предположить дефект внутренних деталей ДММ – поломку пружин или сепараторов, требующих замены маховика.

Помимо всего, о чем мы сказали выше, мастер должен знать, что своевременная проверка двухмассового маховика важна не только с точки зрения целостности и долговечности самого узла. Она может предотвратить еще и серьезное повреждение сцепления.





ТВЕРДЫЕ ЗНАНИЯ О ЖИДКОСТЯХ

11 октября в Алматы прошел семинар SWAG «Технические жидкости», организованный Bilstein group для специалистов автосервисных предприятий южной столицы.

Вел семинар руководитель отдела технической поддержки по Восточной Европе Илья Дрозд. На занятии рассматривались структура и компоненты моторного масла, применяемость моторных и трансмиссионных масел, а также новинки в ассортименте жидкостей для обслуживания ГУР и гидросистем, антифризов.

Во вступительной части семинара ведущий вкратце рассказал об истории компании SWAG, главный офис которой с 2009 года находится в городе Вуппертале, в Западной Германии, недалеко от Дюссельдорфа. Двадцать одно представительство компании работает по всему миру, некоторые со своими складами, другие – через централизованные поставки. В Казахстан, например, все отгрузки осуществляются непосредственно из Германии.

По подсчетам специалистов, в день во всем мире добывается около 90 миллионов баррелей нефти. Наиболее легкие фракции идут на производство бензина, более тяжелые – на производство керосина, из еще более тяжелых фракций изготавливают дизельное топливо и мазут, а из совсем уж тяжелых получают грубые смазки,

Ассортимент смазывающих материалов SWAG отличается почти исчерпывающей широтой охвата, в нем присутствуют смазки для всех типов легковых и грузовых автомобилей.

парафины, битум и гудрон.

Масла для двигателей автомобилей на 70–90% состоят из базового масла или их смеси и на 10–30% – из добавок. Существует около 3000 базовых масел для различного применения, а качество базового масла оказывает значительное влияние на характеристики готового продукта. Ввиду большого разнообразия базовых масел их разделили на пять основных групп по способу производства и степени обработки.

Первая группа масел производится методом сольвентной депарафинизации. Базовые масла этой группы не используются для транспортных средств.

Вторая группа – минеральные масла. Их получают при помощи каталитической депарафинизации, и продукты этой группы составляют значительную часть автомобильных масел.

Третья группа базовых масел получается с помощью гидрокрекинга. Эти масла также служат основой моторных и трансмиссионных масел.

Четвертую группу составляют так называемые полиальфаолефины, на базе которых изготавливаются трансмиссионные масла, масла для гидросистем и двигателей.

Пятая группа базовых масел – это сложные эфиры, которые применяются при изготовлении биоразлагаемых моторных и трансмиссионных масел, а также для масел системы кондиционирования.

Добавками к базовым маслам служат модификаторы индекса вязкости и температуры застывания, антиоксиданты, диспергенты и детергенты, антивспенивающие агенты, фрикционный модификатор, регулятор щелочности и присадки, задающие конкретные рабочие параметры масла. Также производители добавляют в масло красители, а иногда ароматические или даже вкусовые добавки.

Любое автомобильное масло – это очень сложный, предельно точно разработанный для конкретного двигателя продукт, содержащий сбалансированный набор присадок,



обусловленный устройством и режимом работы мотора, а также условиями его эксплуатации. Ввиду того что заданный химический баланс масел легко нарушить, производители категорически не советуют автолюбителям и профессионалам применять дополнительные присадки, каких бы чудесных эффектов они ни сулили.

Вязкость, или степень текучести масла, тоже точно задается производителем, чтобы на трущихся деталях всегда оставался тонкий рабочий слой масла, предусмотренный регламентом работы механизма.

Правильно подобранное масло должно обеспечивать полное смазывание, когда поверхности трения не соприкасаются друг с другом, а взаимодействуют только через тончайшую масляную пленку. При неправильно подобранном масле возникает частичное смазывание с неоднородным, фрагментарным трением, приводящим к износу.

На ресурс самого моторного масла влияют экстремальные температуры, особые режимы и условия эксплуатации автомобиля – езда на короткие расстояния, движение в пробках или в горной местности, передвижение с прицепом; качество топлива; состояние двигателя и его компонентов – фильтров, топливных форсунок, датчиков и так далее. В ответ на эти вызовы инженеры-химики при разработке моторных масел преследуют цель уменьшить сульфатную зольность и потери от испарения масла, а также увеличить устойчивость продуктов к температурным нагрузкам.

ATF (Automatic Transmission Fluid) – трансмиссионное масло для автоматических коробок передач. Оно разрабатывается для узкой области применения и, как правило, не переносит смешивания с другими маслами, поэтому производители окрашивают масла в различные цвета. Но для подбора необходимого продукта недостаточно знать его цвет, нужно полагаться на единственный надежный источник – OE-номер продукта или же его спецификацию.

В ассортименте трансмиссионных масел SWAG присут-

ствует только три наименования масла для автомобилей с механической коробкой передач. Эти три продукта закрывают потребности практически всех марок и моделей автомобилей. Хотя выше мы сказали об узкой специализации ATF, мастерам необходимо иметь в виду, что с помощью ATF работают некоторые механические коробки передач.

На семинаре были представлены новинки – высокоэффективное масло для муфты Haldex, трансмиссионное масло для автоматической 9-ступенчатой коробки передач автомобилем Mercedes-Benz, трансмиссионное масло DCTF-2 для 7-ступенчатой коробки передач DSG Audi A4 и A6.

Часть занятия была посвящена антифризу. Эта техническая жидкость, как известно, защищает механизмы от замерзания, перегрева и коррозии, уменьшает кавитацию, предотвращает вспенивание; смазывает детали термостата, водяной помпы и вентиляей. Основные вещества в антифризе – ингибиторы. Это вещества, замедляющие или предотвращающие течение химических реакций.

Различают три основных вида антифризов: HOAT – (Hybrid Organic Additive Technology) гибридные силикатосодержащие антифризы – G11; OAT (Organic Additive Technology) – карбоксилатные антифризы – G12 и G12+; SOAT (Silicate Organic Additive Technology) – лобридные антифризы – G12++ и G13.

Первая разновидность антифризов представляет собой продукты, содержащие кроме органических кислот неорганические ингибиторы, защищающие металлическую поверхность от коррозии. Эти антифризы охотнее других используют BMW и Mercedes.

Вторая группа объединяет продукты, изготовленные на основе органических кислот. Эти антифризы не образуют защитного слоя по всей поверхности системы, а лишь реагируют на очаги зарождения коррозии. Данную технологию предпочитают Ford, Opel, PSA и японские автопроизводители.

Третья группа антифризов сочетает органическую основу с наибольшим количеством силикатов, проявляя в действии преимущества двух вышеописанных технологий. Лобридные антифризы популярны у VAG.



Ведущий еще раз обратил внимание собравшихся на то, что технические жидкости SWAG не являются универсальными продуктами, а соответствуют специальным требованиям автопроизводителей. Эти жидкости можно рассматривать как высококачественную замену оригинальных жидкостей, причем по более доступным ценам.

Рассматривая тему антифризов, невозможно было обойти стороной вопрос, до сих пор вызывающий горячие споры в среде автолюбителей: обязательно ли смешивать антифриз исключительно с дистиллированной водой? Как в очередной раз выяснилось – нет, для этих целей вполне годится и обычная вода из-под крана.

А когда необходимо менять охлаждающую жидкость? Здесь тоже откровений не прозвучало. В этом вопросе нужно ориентироваться лишь на рекомендации автопроизводителя. Помимо этого необходимо правильно подбирать тип антифриза, соблюдать пропорции смешивания, следить за чистотой системы охлаждения и соблюдать интервалы замены.

По завершении семинара слушатели получили полезный раздаточный материал и сертификаты о прохождении обучения.





ТИМБИЛДИНГ

СТРЕМЛЕНИЕ ВВЕРХ



Ранним субботним утром в начале февраля коллектив компании Orbis Kazakhstan предпринял очередное однодневное групповое путешествие, продолжающее корпоративную традицию подобных мероприятий. Это было первое в 2019 году путешествие, и на сей раз коллеги, единомышленники и друзья отправились к леднику Туюк Су, который находится в горах Заилийского Алатау, близ Алматы.

В сентябре 2017 года 100 сотрудников компании совершили первое восхождение на пик Фурманова (2850 м), в феврале 2018 года в рамках проекта «Стремление вверх» уже 150 членов коллектива, несмотря на сложные погодные условия, преодолели нелегкий путь до вершины Альпинград (3450 м), и, наконец, в октябре 2018 года более двухсот туристов – сотрудники компании и ее партнеры – покорили вершину Три Брата (2850 м). Нынешний поход к подножию Туюк Су – уже четвертый.

В прошлую нашу встречу с любителями пеших походов из Orbis мы поднялись на вершину Три Брата. Тогда путешествие проходило почти в летних условиях, лишь на самом вершине мы встретились со снегом. Теперь же по нему предстояло идти большую часть пути, поэтому экипировка команды, состоявшей приблизительно из 150 человек, была соответствующей – палочки, шипованные накладные на обувь, высокие прочные бахилы. Очень пригодились в этот во всех смыслах яркий день солнцезащитные очки, хотя и ветрозащитные куртки были весьма к месту.

Ранним утром все желающие принять участие в восхождении встретились у высокогорного катка «Медеу», откуда к Шымбулаку группами по несколько человек поднимались на автомобилях, и, получив от организаторов мероприятия короткий инструктаж, а также сэндвичи и воду, выходили на маршрут, который позволил насладиться прекраснейшими видами величественных гор и вдоволь насытиться свежим воздухом.

Первый короткий привал состоялся у Мемориала погибшим альпинистам. Место это обладает особой энергетикой – здесь можно увидеть металлические памятные таблички с именами тех, кто самозабвенно любил горы, но кого уже никогда больше здесь не встретишь. Особенно больно становится на сердце, когда видишь на мемориальных табличках имена тех, которыми сам когда-то поднимался к вершинам, чьи песни, шутки и смех помнятся до сих пор...

Еще одна короткая остановка состоялась на метеостанции «Мынжылки», а оттуда большинство путешественников ровным, размеренным темпом поднимались до гляциологической станции «Т-1» у подножия ледника Туюк Су. Тут, в обрамлении величественных пиков и грандиозных ледников, участники экспедиции перекусили, сделали множество красивых снимков и, восстановив силы, начали спуск по пути подъема.

Внизу туристов ждал вкуснейший и ароматнейший горячий плов, щедро раздаваемый поваром из казана, а еще чай, приготовленный на дровах, и разнообразные сладости.

Тут у импровизированного дастархана удалось пообщаться с одним из идейных вдохновителей подобных мероприятий – с председателем совета директоров ГК Orbis Kazakhstan Фаррухом Махмудовым.

Корр.: Расскажите, пожалуйста, об идее походов.

– Она довольно проста. В группе компаний Orbis работает свыше 5000 человек, и



руководство группы считает сотрудников наиболее ценным ресурсом. Походы выходного дня были задуманы как возможность оздоровления и укрепления корпоративного духа компании. Ведь чем здоровее и бодрее коллектив, тем выше эффективность труда.

Корр.: После таких корпоративных походов офисные сотрудники, наверное, работают по-другому?

– Знаете, для многих из тех, кто дни и недели проводит за компьютером, дойти до Альпинграда – уже победа. Конечно, после победы над собой любой человек чувствует себя увереннее, бодрее, смелее. Растет самооценка человека.

Кроме того, неформальная обстановка похода, свободное общение и взаимовыручка позволяют почувствовать себя не винтиком в системе, а личностью. Люди делятся здесь взглядами, идеями, просто разговаривают на какие-то общие темы. Заметьте: разговаривают, глядя в глаза друг другу, а не в смартфоны. Кстати говоря, такие мероприятия проводятся не только в Алматы, они проходят и в других регионах страны, где работает группа компаний Orbis.

Корр.: Откуда увлечение спортом, и горами в частности, пришло лично к вам?

– Мы с братом серьезно занимались горными лыжами, да и жили в предгорьях, в совхозе «Алатау». Поэтому походы в горы близки нам не только с точки зрения спорта или здорового образа жизни. Мы устраиваем уборку мусора в горах, сажаем деревья и кустарники, развиваем культуру отдыха на природе, поддерживаем направление экологического туризма. Хочу заметить, что это не инициатива руководства. Такие идеи живут в коллективе, мы просто помогаем их реализовать и участвуем вместе со всеми.

Корр.: Каковы планы на будущее, как будет развиваться проект «Стремление вверх»?

– Мы будем ходить в горы! Кроме того, сейчас в компании активно занимаются обустройством летнего лагеря отдыха для сотрудников и членов их семей. Здесь будут конные и пешие походы, развлечения

и специальные программы для детей и подростков. А еще большая зона отдыха со спортивным комплексом строится группой Orbis на Капчагайском водохранилище.

Итак, налюбовавшись величественной панорамой гор, преодолев перепад высот в 1700–3400 метров и расстояние около 16 километров, участники похода вернулись домой. В память об этом путешествии все получили дипломы и значки. Мы снова сели к компьютерам. Мы опять стали передвигаться на автомобилях и метро... Только настоящими мы были там, наверху, где боролись со снегом и ветром, где могли оставаться наедине с мыслями и чувствами. И мы снова поднимемся в горы в стремлении вверх!





ЧТО ДЕНЬ ГРЯДУЩИЙ НАМ ГОТОВИТ?

ИЗМЕНЕНИЯ И ВЫЗОВЫ НЕЗАВИСИМОГО РЫНКА АВТОЗАПЧАСТЕЙ



Послепродажное обслуживание автомобилей – тема специфичная. Специалистов, свободно ориентирующихся в ней и обладающих достаточным объемом информации, не так много. Тем более ценным стало для нас мнение Найджела Коула, менеджера Denso Corporation по связям с глобальными торгово-закупочными союзами, который поделился с читателями журнала своим мнением относительно краткосрочных и долгосрочных трендов в этом сегменте рынка, а также высказался об актуальных переменах и вызовах, наиболее весомо сказывающихся на постпродажном обслуживании автомобилей.

Прежде всего господин Коул обращает наше внимание на то, что существуют четыре долгосрочные тенденции, которые широко обсуждаются в отрасли: электрификация, технологии подключения, автомобили с функцией автономно-

го вождения и совместное использование автомобилей. Эти темы являются предметом неутрачивающих споров и часто освещаются в прессе, звучат на различных форумах и конференциях, однако, по мнению нашего собеседника, они не окажут значитель-

ного влияния на рынок в краткосрочной перспективе. И хотя автопроизводители наряду с соответствующими органами государственной власти в настоящий момент вроде бы активно готовятся к изменениям, в ближайшем будущем мы их практиче-

ски не ощутим. Например, правительство Великобритании разработало стратегию, призванную к 2040 году свести к нулю продажи новых автомобилей с ненулевым уровнем вредных выбросов. Та же цель поставлена во Франции, а Нидерланды и Германия намерены добиться аналогичных результатов уже к 2030 году.

Но! «За кем стоит следить, так это за Норвегией», – считает Коул. По информации дорожной службы этой северной страны, из 147 929 новых легковых автомобилей, зарегистрированных в стране в 2018 году, около трети составляют электромобили. Если добавить к ним автомобили с гибридным приводом, доля экологичного транспорта увеличится до 49,1%. Несмотря на то что в целом электромобили пока составляют небольшую часть автопарка Норвегии, тренд электрификации весьма актуален для страны. И, по мнению Найджела Коула, именно там влияние на рынок запасных частей будет заметно в первую очередь.

Если сосредоточить внимание на очевидных изменениях, которые сейчас происходят на независимом рынке автозапчастей и которые способны изменить саму структуру этого рынка, то можно отметить ускорение процессов консолидации в отрасли, явно проявившееся в последние несколько лет, считает эксперт. Более того, он приводит и конкретный пример, в качестве отправной точки многочисленных поглощений рассматривая покупку компании TRW поставщиком автокомпонентов ZF. Найджел Коул уверен, что в конечном счете крупные бренды станут еще сильнее.

Кстати, и сама компания Denso не оставалась в стороне от этого процесса. Разница лишь в том, что корпорация не осуществляла крупных приобретений, сосредоточившись на небольших специализированных компаниях. Коул выразил уверенность в том, что Denso и далее сохранит свое влия-

ние благодаря накопленному опыту в сфере производства оригинального оборудования, а значит, постпродажный сегмент тоже продолжит расти.

Консолидация очевидна и в среде дистрибьюторов запасных частей, где компании GPC и LKQ становятся двумя основными игроками на глобальном уровне. Увеличение их размера и охвата рынка логично приводит к росту возможностей. На это указывает и наш собеседник, говоря о том, что глобальные дистрибьюторские компании будут стимулировать изменения всего рынка, побуждая других игроков к сотрудничеству и координации дальнейших действий.



Найджел Коул (Nigel Cole) – специалист, обладающий более чем 30-летним опытом работы на независимом рынке автозапчастей. Его должность подразумевает активное перемещение по всему миру с целью выстраивания отношений с торгово-закупочными союзами и формирования стратегии с зарубежными подразделениями группы Denso.

Процессы слияния и поглощения среди дистрибьюторов влияют и на деятельность торгово-закупочных союзов (ITG). При этом антимонопольные органы тщательно изучают сделки, чтобы ни отдельный дистрибьютор, ни торговые союзы не получали

неоправданных преимуществ. Коул поясняет, что это яркая демонстрация того факта, что отныне торгово-закупочные союзы выступают в качестве движущей силы рынка – они перестали быть просто клубными объединениями.

Согласно отчету компании McKinsey, за последние 5 лет на рынке запасных частей Северной Америки было зарегистрировано свыше 600 слияний и поглощений, также 9 из 10 крупнейших европейских независимых дистрибьюторов рынка запасных частей так или иначе участвовали в процессах консолидации.

Между тем укрупняются не только производители и дистрибьюторы, работающие на рынке запасных частей. Международные торгово-закупочные союзы, которые на протяжении некоторого времени доминировали в Европе, теперь также становятся глобальными игроками, рассказывает Коул.

Помимо привлечения в свои ряды новых международных членов, торговые союзы активно работают и над построением по всему миру сетей высококачественных сервисных станций, что в конечном итоге должно содействовать реализации долгосрочного плана развития бизнеса их членов. Сеть высококлассных сервисных станций способна привлечь таких клиентов, как крупные автопарки, что обеспечит гарантированную загрузку мастерских и дистрибьюторов, которые являются членами союзов.

Профессионально управляемые автопарки, в свою очередь, также играют в процессе все более значимую роль, причем независимо от их специфики: корпоративных или прокатных автомобилей или такси, подключенных к таким системам, как Uber, или транспортных средств совместного пользования. По прогнозам McKinsey, примерно один из десяти автомобилей, проданных в 2030 году, будет использоваться совместно. Найджел Коул предсказывает, что посредники



начнут оказывать реальное влияние на рынок, так как все чаще за техническое обслуживание автомобилей будут отвечать люди, не являющиеся владельцами или даже водителями транспортного средства. Для независимого рынка автозапчастей это немного пугающая идея. Однако вспомним, что здесь уже говорилось о том, что международные торговозакупочные союзы пытаются продвинуться вперед и привлечь в эту сферу новых клиентов. А это значит, что кто-то уйдет на независимый рынок запасных частей и перестанет обслуживаться через дилерские СТО.

Понятно, что рынок запасных частей должен будет адаптироваться к потребностям таких автопарков, где транспортные средства проводят много времени на дороге, что ведет к более интенсивному износу. Поскольку для управляющих автопарками время безотказной работы играет ключевую роль, от рынка запасных частей потребуются решения, позволяющие минимизировать время простоя и обеспечивающие конкурентоспособную совокупную стоимость владения.

Конечно же, некоторые методы и приемы становятся причиной быстрых изменений, другие не оказывают столь оперативного влияния. По мнению Коула, здесь стоит вспомнить онлайн-дистрибуцию запасных частей. Мы думали, что интернет разрушит рынок, «украдя» клиентов у всех участников. Однако, как выяснилось, это не такая большая угроза, как нам казалось еще 5 лет назад. Да, были онлайн-игроки, которые пытались добиться успеха, но и они потерпели неудачу. А все потому, что недостаточно просто предложить сниженную цену и доставку – требуется более широкий спектр услуг. Их предоставляют традиционные компании. Например, они осуществляют быструю доставку и предоставляют неограниченные возможности возврата товара в сочетании с опытом дистрибьюторов в

подборе правильных деталей. А это очень важно, и эти преимущества не следует недооценивать.

Сервис важен и для других областей рынка запасных частей. Коул отмечает, что чем больше предложений, обладающих дополнительной ценностью, то есть, к примеру, включающих обучение, техническую поддержку, каталогизацию и т. д., торговые союзы будут способны сделать своим оптовым дистрибьюторам, тем лучше. Учитывая тот факт, что на сегодня автопроизводители стремятся скорее скрывать данные, торговые союзы смогут получать большой объем информации от таких компаний, как Denso, и это положительно повлияет на эффективность развития собственной сети и на удержание своих клиентов.

Очевидно, что сервис должен стать ключевым моментом для всех заинтересованных представителей рынка запасных частей. В ходе недавнего опроса McKinsey отраслевым экспертам был задан вопрос о том, что будет играть наиболее важную роль на рынке запасных частей в будущем. Более половины респондентов (54%) ответили, что это будет сервис, и лишь 6% участников назвали запасные части.

Еще одна ключевая область, связанная с обслуживанием, – это предоставление цифровых решений, помогающих независимым игрокам рынка запасных частей конкурировать с производителями автомобилей. Хорошим примером здесь является решение e-Videos от Denso – универсальный и удобный в использовании инструмент для диагностики автомобилей. Он повышает эффективность и прозрачность работы сервисных станций за счет сканирования систем на предмет кодов ошибок и выполнения проверки состояния автомобиля с помощью облачной технологии. Таким образом выявляются существующие проблемы, а также появляется возможность для превентивного устранения потенциальных неисправностей. Система

также позволяет сохранять данные о клиентах и создает исчерпывающие отчеты. По прогнозам Коула, в ближайшие несколько лет на рынке запасных частей появится еще большее количество подобных цифровых решений.

Завершая беседу, Найджел Коул упомянул о еще одном интересном изменении – о размытии границ между двумя областями дистрибуции на рынке запасных частей. Когда-то, довольно давно, рынок оригинального оборудования и независимый рынок запасных частей были очень разными. Теперь же наблюдается движение в сторону объединения этих двух разных каналов дистрибуции. Автопроизводители осознали, что им необходимо проявлять активность во всех направлениях. Мы видим, что многие из них пытаются купить компании, работающие на независимом рынке запасных частей, или находят способы доставки своей продукции на независимый рынок. Ключевой же вопрос состоит в том, как независимым компаниям оставаться успешными, несмотря на то что их территорию пытаются захватить. Вполне возможно, что теперь, когда автопроизводители предлагают более общее сервисное обслуживание, а не только обслуживание под собственными марками, независимый рынок запасных частей может перейти на сторону автопроизводителей. Все это, безусловно, приведет к интересным сдвигам в течение ближайших пяти лет.

Итак, несмотря на то что влияние долгосрочных тенденций на рынке запасных частей еще не столь заметно, существует множество других изменений и проблем, которые влияют на работу отрасли. Поэтому при любом раскладе всем заинтересованным представителям рынка сегодня важно быть хорошо информированными, гибкими и быстро адаптироваться, ведь единственный способ оставаться конкурентоспособными – развиваться в соответствии с требованиями рынка.

ДИЗАЙН

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

ШИРОКОФОРМАТНАЯ ПЕЧАТЬ

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

ПЕЧАТНЫЕ СМИ

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

(офсетная печать)

ИЗГОТОВЛЕНИЕ ПОЛИГРАФИИ

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

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



ИЗГОТОВЛЕНИЕ

Стикеров, наклеек, баннеров, вывесок на основе ПВХ.



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

КОМПЬЮТЕРНАЯ ВЫШИВКА

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



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

ДОВЕРЬ НАМ СВОИ ЗАБОТЫ!



automechanika

ASTANA

licensed by
Messe Frankfurt Exhibition GmbH

Ведущая выставка для индустрии
автомобильной промышленности в Казахстане
и Центральной Азии

27 – 29. 3. 2019

ВЦ «Корме», г. Астана



messe frankfurt

Тел: + 77719967380

E-mail: az@astana-expo.com

www.automechanika.kz