

# АВТО запчасти

рекламно-информационное издание

ИЦЕНЫ

№ 9

(173)

сентябрь

2012

КОММЕРЧЕСКИЙ транспорт

Freudenberg Group



## ПЕРЕМЕНА К ЛУЧШЕМУ

CORTECO, компания группы Фройденберг

Является ведущим поставщиком запчастей оригинального качества для легковых и грузовых автомобилей. Наш ассортимент, включающий более 18 000 наименований, является одним из самых широких в области уплотнительной и вибрационной техники. Мы известны великолепным сервисом и эффективной логистической системой. Это, а также оригинальное качество продукции является основой нашего лидирующего положения на рынке.



Россия, 111524, Москва, Электродная ул., дом 2, стр. 12-13-14

Телефон +7 495 380 06 50

Факс +7 495 380 06 51

[www.corteco.ru](http://www.corteco.ru)



The Perfect Change.

Актуальные проблемы  
внедрения тахографов



6

 **Dometic**  
GROUP

стал частью  
мирового рекорда

8

От краски  
и до покраски



10

Hyundai HD65/HD72:  
надёжный и эффективный



14





### СОВРЕМЕННОЕ РЕШЕНИЕ В ОБЛАСТИ МОНИТОРИНГА АВТОТРАНСПОРТА **ПО ЦЕНЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ**



• УНИКАЛЬНЫЕ ФУНКЦИИ:

- АВТОМАТИЧЕСКАЯ РАССЫЛКА СМС НА ТЕЛЕФОН ПРИ АВАРИИ
- ВОЗМОЖНОСТЬ ПОДКЛЮЧЕНИЯ ВИДЕОКАМЕРЫ, ДАТЧИКА ТОПЛИВА
- «ГРОМКАЯ» СВЯЗЬ С ВОДИТЕЛЕМ
- МИКРОФОН ДЛЯ ПРОСЛУШИВАНИЯ САЛОНА
- ВСТРОЕННАЯ КАРТА ПАМЯТИ 4 GB
- ПОДКЛЮЧЕНИЕ К ПЛАНШЕТНОМУ КОМПЬЮТЕРУ
- ВСТРОЕННЫЙ ДАТЧИК ТЕМПЕРАТУРЫ
- КНОПКА SOS

• ДВА БЛОКА В ОДНОМ КОРПУСЕ  
(GPS/ГЛОНАСС И GSM МОДУЛЬ ОБЪЕДИНЕНЫ В ОДНОМ КОРПУСЕ)

• ЛЕГКАЯ УСТАНОВКА НЕ ТРЕБУЕТ  
СПЕЦИАЛЬНЫХ НАВЫКОВ  
(ПОДКЛЮЧЕНИЕ ВСЕГО 2 ПРОВОДОВ)



GPS  
Global Positioning System

ГЛОНАСС

СПУТНИКОВАЯ СИСТЕМА  
GPS/ГЛОНАСС СЛЕЖЕНИЯ ЗА  
ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ (ТС)

S-500



### ONLINE КОНТРОЛЬ ЗА ВАШИМ АВТОМОБИЛЕМ **С ПОМОЩЬЮ СМАРТФОНА**



ДИСТАНЦИОННОЕ УПРАВЛЕНИЕ ДВИГАТЕЛЕМ  
ЗАПУСК/БЛОКИРОВКА ДВИГАТЕЛЯ

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТОЧНЫХ  
КООРДИНАТ МЕСТОНАХОЖДЕНИЯ ТС

АВТОМАТИЧЕСКОЕ ОПОВЕЩЕНИЕ О ДТП С  
ТОЧНЫМИ КООРДИНАТАМИ ПРОИСШЕСТВИЯ  
НА 8 НОМЕРОВ МОБИЛЬНЫХ ТЕЛЕФОНОВ,  
2 АДРЕСА ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЫ, 1 СТАЦИОНАРНЫЙ НОМЕР

ОПОВЕЩЕНИЕ О НЕКОНТРОЛИРУЕМОМ  
ДВИЖЕНИИ ТС  
(УГОН, БУКСИРОВКА, ЭВАКУАЦИЯ)

ПОЛУЧЕНИЕ ФОТО С КАМЕР НАБЛЮДЕНИЯ,  
ПРОСЛУШИВАНИЕ ЗВУКА ВНУТРИ САЛОНА ТС

GSM  
GLOBAL SYSTEM FOR  
MOBILE COMMUNICATIONS



GPS  
Global Positioning System



СПУТНИКОВАЯ СИСТЕМА ОХРАНЫ  
ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА (ТС)



S-5000



# ЗАПЧАСТИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ



**ISUZU**



**FUSO**



**HYUNDAI**



**Широкий ассортимент**

Возможность выбора между

оригинальными запчастями и аналогами

**РУС**  
АВТОЦЕНТР

Москва, Боровское ш., д. 13

(495) 647-03-03, +7 (909) 675-38-73

[www.rus-ac.ru](http://www.rus-ac.ru), E-mail: [zapchasti@rus-ac.ru](mailto:zapchasti@rus-ac.ru)

## Новости автобизнеса 4

На российский рынок  
выходит новый поставщик  
сцеплений

Компания «PM-Terex»  
поставит 40 экскаваторов  
на Кубу

Актуальные проблемы  
внедрения тахографов в  
условиях современного  
российского  
законодательства 6



Domestic Group  
стал частью мирового  
рекорда 8



стр. 14

## Обзор



ОТ КРАСКИ  
И ДО ПОКРАСКИ 10

Практика  
эксплуатации  
Hyundai HD65/HD72:  
надёжный и эффективный 14



Издательский Дом «Здесь и Сейчас»  
Рекламно-информационное издание  
«Автозапчасти и цены» №9 (173) 2012

**АВТО**  
**запчасти**  
и цены

Учредитель – ООО фирма «Веда»  
111024, г. Москва,  
2-я Кабельная ул., д. 2, стр. 30

Адрес редакции:

115193 г. Москва, ул. Южнопортовая, д. 18  
Отпечатано в ООО «Вива-Экспресс».  
107023, г. Москва,  
Электрозаводская ул., д. 20, стр. 3  
Тираж 50 000 экз.

Выходит ежемесячно.

Распространяется бесплатно.  
Подписано в печать: 07.09.2012

Журнал зарегистрирован в Федеральной  
службе по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых  
коммуникаций (Роскомнадзор)  
Регистрационный номер:  
П/И № ФС77-40875 от 13.07.2010

**Вниманию рекламодателей!**

Вместе с документами на рекламу  
представляйте в редакцию копию лицензии,  
если ваша деятельность подлежит  
лицензированию.

Передача материалов допускается  
только с разрешения ООО фирма «Веда».  
При передаче ссылка на журнал  
«Автозапчасти и цены» обязательна.

За содержание материалов,  
представленных рекламодателями,  
редакция ответственности не несет.

Рукописи не рецензируются и не  
возвращаются. Мнение редакции может не  
совпадать с точкой зрения авторов.

**Директор ИД «Здесь и Сейчас»**

Олег Иванов (495) 710 03 07  
(926) 294 72 15, E-mail: ioi@carexpo.ru

**Главный редактор**

Роман Мурашов (495) 710 22 62,  
(926) 616 72 85, E-mail: rvm@carexpo.ru

**Ответственный секретарь**

Мария Иванова (495) 955 10 44  
(926) 294 72 10, E-mail: imm@carexpo.ru

**Руководитель отдела рекламы**

Кристина Ахмедова (495) 955 10 45  
(926) 616 72 79, E-mail: hku@carexpo.ru

**Отдел рекламы**

Алексей Завьялов (495) 710 22 62  
(926) 616 72 93, E-mail: zav@carexpo.ru

Ольга Образцова (495) 955 10 44  
(926) 616 72 84, E-mail: ooi@carexpo.ru

Сергей Фролов (495) 955 10 18  
E-mail: fsa@carexpo.ru

Лидия Веденская (495) 677 68 52  
(926) 616 72 81, E-mail: lvv@carexpo.ru

Надежда Рыбак (495) 710 22 58  
(926) 616 72 87, E-mail: rnv@carexpo.ru

**Дизайн**  
Александр Голомысов (926) 525 10 62

**Отдел распространения**  
(926) 294 72 16

**По вопросам сотрудничества  
обращайтесь:**

тел: +7 (495) 710 03 07  
факс: +7 (495) 677 68 52  
E-mail: office@autozaprus.ru  
www.autozaprus.ru





## **Новый Multivan. Ваш бизнес всегда в движении**

Хороший бизнес – это бизнес, который развивается, движется вперед. Компания Volkswagen предлагает Вам и Вашему бизнесу двигаться вперед еще увереннее и комфортней. Новый Volkswagen Multivan – это превосходный автомобиль для деловых людей. Это комфортабельная и стильная передвижная штаб-квартира Вашей компании, где все продумано до мелочей.

Экономичные и мощные двигатели, современный дизайн, качественная отделка салона, великолепная шумоизоляция и отличные динамические характеристики сделают любую деловую поездку комфортной и продуктивной.

**Новый Multivan. Не останавливайтесь на достигнутом.**



---

**Официальный дилер «Урарту Моторс»  
тел. 926-04-04, [www.commercial.urartu.ru](http://www.commercial.urartu.ru)**

# На российский рынок выходит новый поставщик сцеплений

На протяжении года компания «Линк» поставляет на российский рынок автокомпонентов новый продукт – комплекты и элементы сцепления для коммерческого транспорта производства SHANGHAI EUROPARTS под торговыми марками PRAWOLF и FLRSGERMANY.

Мы встретились с исполнительным директором ООО «Линк» Алексеем Ларченко и попросили его ответить на несколько вопросов, чтобы оценить перспективы новых сцеплений на российском рынке.

– Алексей, расскажите кратко о производителе поставляемых вами автокомпонентов.

– Наша компания является представителем завода SHANGHAI EUROPARTS в России. Этот завод выпускает комплекты сцепления для грузовиков и автобусов российского (КАМАЗ, МАЗ, ПАЗ, «Урал», ЛиАЗ и др.) и импортного (европейские – DAF, IVECO, MAN, MERCEDES,

RENAULT, SCANIA, VOLVO, китайские торговые марки) производства в сборе и поэлементно.

Завод был построен в 1958 году советскими специалистами, а в 1992-м полностью реконструирован. В 2000 году специалисты «Мерседес» оборудовали завод немецкими станками с целью выпуска комплектующих для собственного производства.

– Какого качества продукцию вы представляете в России?

– Вся выпускаемая заводом SHANGHAI EUROPARTS продукция отличного качества. Она производится на современном немецком обо-

рудовании с использованием комплектующих из Германии и по самым современным технологиям.

Накладки диска сцепления поставляет тот же производитель, что и для SACHS, пружины и диафрагмы для корзины сцепления поставляет CFW, соединение деталей осуществляется с помощью лазерной сварки – это один из двух в Китае заводов, использующих такую технологию.

– Как российский рынок принял новую продукцию?

– В целом благосклонно, ведь вся продукция сертифицирована в России, имеет сертификацию



Алексей Ларченко,  
исполнительный директор  
ООО «Линк»

ISO/TS16949:2009. Завод SHANGHAI EUROPARTS уже много лет поставляет свою продукцию в Германию, Голландию, Англию, Италию, является поставщиком конвейеров FAW, Шангси, Северный Мерседес.

Более подробно с ассортиментом выпускаемой продукции можно ознакомиться на сайтах: [www.prawolf.ru](http://www.prawolf.ru) [www.flrsgermany.ru](http://www.flrsgermany.ru) или на выставке «Автотранс – 2012» (стенд В311-1 в четвертом зале павильона №1) в МВЦ «Крокус Экспо» в сентябре 2012 года, где компоненты сцеплений будут доступны в оригинале. ■



Компания «RM-Terex» (совместное российское предприятие ОАО «Русские Машины» и Terex Corporation) до конца 2012 года поставит 40 гусеничных гидравлических экскаваторов в рамках соглашения, заключенного между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Куба о поставках отечественной строительной и сельскохозяйственной техники. Общая стоимость поставляемых на Кубу экскаваторов составит \$4,6 млн.

## Компания «RM-Terex» поставит 40 экскаваторов на Кубу

В рамках контракта будет изготовлено 34 гусеничных экскаватора ET-20-20, оснащенных ковшами с зубьями для скальных пород, и 6 гусеничных экскаваторов ET-20-21 с гидромолотом MF-300. Машины будут использоваться для строительства дорог, отсыпки земляных насыпей, отрывки котлованов, а так же для разработки и транспортировки грунтов повышенной твердости. К основным преимуществам данной техники относят высокую маневренность, прочные металлические конструкции, надежный и мощный дизельный двигатель ЯМЗ.

Для повышения надежности и безопасности техники при выполнении строительных работ во влажном тропическом климате был проведен комплекс конструктивных усовершенствований этих машин. В первую

очередь были учтены комфорт и безопасность работы оператора. Кабина экскаваторов обладает хорошей звукоизоляцией за счет применения современных материалов. Просторный салон, информативная панель приборов, кондиционер, удобные рычаги управления и полная круговая обзорность создают уверенность оператора при землеройных работах.

На экскаваторах установлены электронные системы, гарантирующие эффективную эксплуатацию техники в самых тяжелых условиях при сочетании высокой температуры окружающей среды и повышенной влажности воздуха. Конструкция машины обеспечивает свободный доступ к агрегатам и узлам при обслуживании и ремонте.





ЗАО ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ КОМПАНИЯ  
**ТЕХНОТРОН**

[www.pktehnotron.ru](http://www.pktehnotron.ru)  
+7 (8552) 20-20-50

Республика Татарстан,  
г. Набережные Челны, ул. Моторная, 38

Технотрон хорошо известен на российском рынке автокомпонентов и спецтехники. На производственных участках компании задействованы только опытные аттестованные сотрудники, что гарантирует предельную аккуратность выполнения заказа. Фирма располагает собственным научно-техническим центром.

Система качества предприятия сертифицирована согласно требованиям международной системы качества ISO9001-2001 (ГОСТ ИСО 9001-96), ISO/TS 16949:2009.

## Рестайлинг кабины КАМАЗ



### МУФТА ЭЛЕКТРОМАГНИТНАЯ

Позволяет снизить расход топлива. Зимой выключенный вентилятор позволяет быстро выйти на рабочую температуру двигателя. Конструктивно проще гидромуфты и фрикционной муфты; позволяет полностью включать и выключать вентилятор. Пройла испытание в НТЦ ОАО «КАМАЗ»



### ТЯГОВО-СЦЕПНОЕ УСТРОЙСТВО

Основные преимущества безазорного ТСУ перед ныне существующими сцепными устройствами: безопасность, отсутствие радиальных осевых люфтов, что способствует движению автопоезда без рысков, отсутствие мест смазки. Разработано по заказу ОАО «КАМАЗ»



### КРЫЛЬЧАТКА ВЕНТИЛЯТОРА

Новая разработка компании «Технотрон» – крыльчатка с обечайкой (усиленная кольцом). Благодаря новшеству повысилась прочность лопастей, увеличились КПД вентилятора и эффективность всасывания воздуха на высоких оборотах. Сбор



### МУФТА ВЯЗКОСТНАЯ

Принцип действия вязкостной муфты заключается в следующем – термометаллическая пружина, установленная с внешней стороны крышки корпуса муфты, в зависимости от температуры воздуха, проходящего через радиатор, перемещает пластину, открывая и закрывая впускные каналы и регулируя перетекание жидкости.



### ВОЗДУХОЗАБОРНИК

Благодаря конструкционным особенностям воздухозаборник с предварительной очисткой воздуха с боковым забором обеспечивает лучший забор воздуха, не поддается коррозии, предусматривает возможность установки блока циклонов с прямоточным движением воздуха. Соответствует требованиям ЕВРО-3



### ВОЗДУХООЧИСТИТЕЛЬ МУЛЬТИЦИКЛОННЫЙ

Благодаря своей конструкции фильтр: – уменьшает количество пыли и влаги, поступающей на фильтрующий элемент в 5-6 раз; – не имеет ограничений ресурса, тем самым продлевая ресурс работы двигателя почти в 2 раза при самых неблагоприятных условиях эксплуатации. Поставляется на главный конвейер завода «КАМАЗ».

**Вся продукция поставляется на главный конвейер ОАО «КАМАЗ»**



# Актуальные проблемы внедрения тахографов в условиях современного российского законодательства

В настоящее время суммарный парк коммерческого транспорта в России насчитывает 0,9 млн автобусов и около 5,3 млн грузовиков. При этом официальная статистика ДТП беспристрастно свидетельствует о том, что третья по распространенности причина аварий и катастроф (после употребления алкоголя и превышения скорости) - переутомление водителя. Применение контрольного устройства (тахографа) дает возможность резко снизить количество ДТП, связанных с нарушением скоростного режима, а также переутомлением водителей.

## Что такое тахограф?

В настоящее время под контрольным устройством (тахографом) подразумевается оборудование, предназначенное для установки на транспортных средствах в целях вывода показаний и регистрации в автоматическом или полуавтоматическом режиме данных о движении транспортных средств и о периодах работы и отдыха водителей. Его создание преследовало сразу несколько целей, и главными из них являются повышение безопасности дорожного движения и защита прав водителей. Кроме того, использование предполагает одинаковые условия работы и конкуренции для перевозчиков. Закон, регламентирующий использование контрольного устройства, четко говорит о том, что водителю можно, а что нельзя; сколько времени нужно каждый день и каждую неделю отдыхать; сколько часов он может находиться за рулем; устанавливает максимальную недельную и двухнедельную продолжительность управления транспортным средством.

Чтобы не было искушения поработать сверхурочно, есть требование, предусматривающее запрет выплачивать водителям денежное вознаграждение за пройденное расстояние и за объем перевезенного груза, если такое поощрение ставит под угрозу безопасность дорожного движения. Также есть четкие указания для инспектирующих органов что проверять и как проверять. Деятельность мастерских по обслуживанию контрольных устройств расписана досконально для исключения возможных манипуляций. Самое главное — есть жесткие, конкретные требования к производству контрольных устройств, установке их на транспортные средства, а также к порядку утверждения типа контрольного устройства. Естественно, все вышесказанное относится на сегодняшний момент к международным грузопассажирским перевозкам, осуществляющимся по правилам ЕСТР (европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки).

Сегодня в России разрабатывается **новый стандарт устройства**, его отличительной особенностью является использование внутри прибора системы ГЛОНАСС, а также полное несоответствие системе защиты информации, принятой в ЕСТР. Главное, что можно вынести из этой затеи, — мы вновь пытаемся изобрести то, что уже работает на дороге на протяжении десятилетий.

Первая проблема, связанная с внедрением двойных стандартов контрольного устройства, это **увеличенное расходование бюджетных средств**, связанное с разработкой новой законодательной базы, новых стандартов и их реализации на практике. Инспекционные органы, водители и мастерские должны будут обучаться работе с двумя стандартами, иметь оборудование и программное обе-

спечение двух разных типов, две карточки инспектора, водителя, мастерской для реализации внутреннего и международного законодательства. В законодательстве прописана норма о том, что мастерская обязана обслуживать все типы сертифицированных контрольных устройств.

Российские тахографы уже появились на рынке, но **нормативной базы для их сертификации, установки, использования и контроля до сих нет**, при этом уже вышли поправки к Административному кодексу, согласно которым с января 2013 года компетентные органы будут штрафовать всех грузопассажир-



ских перевозчиков и водителей без контрольных устройств либо за нарушения использования контрольных устройств и их установки. При этом перевозчики находятся в ожидании, т. к. нет четкого понимания, какие приборы им ставить, они ждут первых штрафов и начала работы системы контроля. Но если не позаботиться об этом заранее, то случится коллапс: ведь мастерские и поставщики просто не справятся со спросом (за восьмичасовой рабочий день один мастер может поставить (с нуля) и откалибровать не более двух тахографов). Следовательно, оборудование будет продаваться дороже, а перевозчики будут устанавливать любые контрольные устройства, т. к. обязательно найдется — да и сейчас уже есть — некоторые мастерские, которые пользуются ситуацией отсутствия государственного контроля за их деятельностью и ставят контрольные устройства, запрещенные к установке, не говоря уже о многочисленных манипуляциях с их стороны по просьбе

водителей.

Конечно, использование ГЛОНАСС совместно с тахографами дает дополнительные возможности для решения вопросов безопасности транспортных средств, перевозящих опасные грузы и пассажиров, но выход из возникшей ситуации состоит в том, чтобы **перенять все нормы международного образца** по использованию контрольных устройств, а системы ГЛОНАСС подключить как отдельный блок. В дальнейшем добиваться от комитета ЕСТРа обязательной интеграции ГЛОНАСС в общей системе контрольного устройства, исходя из того, что следую-

щим этапом развития цифровой тахографии будет система, в которой будут использовать два альтернативных источника информации о движении транспортного средства. Нормативная база по внедрению системы ГЛОНАСС (как и по использованию тахографов в РФ) отсутствует, и никто не знает, каким требованиям будет соответствовать оборудование и программное обеспечение при утверждении законодательных норм. Тем не менее количество фирм, предлагающих свое оборудование и программное обеспечение, растет. А перевозчикам придется платить серьезные деньги за само оборудование, за установку его на свои транспортные средства, а потом еще и за ежемесячное обслуживание. Но будет ли это установленное оборудование признано в дальнейшем системой ГЛОНАСС и сможет ли оно работать с единой федеральной системой — остается загадкой.

Максим Клементьев,  
генеральный директор компании  
«ТАХОСЕРВИС-БАЛТ»





# ГАРАНТИЯ КАЧЕСТВА И НАДЕЖНОСТИ

## ДЕТАЛИ ЦИЛИНДРО-ПОРШНЕВОЙ ГРУППЫ

- Производство на современном оборудовании с технологией высокой точности обработки
- Увеличенный ресурс работы
- Удобство при ремонте отсутствие необходимости нагрева поршня перед сборкой с поршневым пальцем
- Наличие комплектов для всех двигателей KAMAZ



СПРАШИВАЙТЕ ТОЛЬКО  
У ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ  
ОАО «КАМАЗ»

Все комплекты ЦПГ KAMAZ продаются в указанной упаковке

# KAMAZ

8-800-555-00-99  
[www.kamaz.ru](http://www.kamaz.ru)  
[callcentre@kamaz.org](mailto:callcentre@kamaz.org)





 **Dometic**  
GROUP

## стал частью мирового рекорда

Гонщик по бездорожью Райнер Цитлоу установил новый мировой рекорд, зарегистрированный в Книге рекордов Гиннеса. Он преодолел на внедорожнике Volkswagen Touareg TDI Clean Diesel SUV более 23 тыс. км – расстояние между самым южным (Мельбурн, Австралия) и самым северным (Санкт-Петербург, Россия) городами-миллионерами планеты менее чем за 17 дней.

Во время поездки команда пользовалась проверенной и надежной техникой от компании Dometic GROUP и бренда WAECO.

«Автопробег Мельбурн – Санкт-Петербург – это уже третий рекорд за рулем Volkswagen Touareg после Аргентины – Аляски в 2011 году и чилийского вулкана Охос-дель-Саладо в пустыне Атакама в 2005 году, который был первым мировым рекордом Гиннеса в 2005 году за рулем стандартного Volkswagen Touareg на высоте более 6 000 метров. Это остается мировым рекордом езды на самой высокой точке над уровнем моря на стандартном автомобиле», – сказал Райнер Цитлоу на пресс-конференции.

Стартовав 27 июля, к середине августа команда профессиональных гонщиков и любителей приключений – Rainer Zietlow (Germany), Vladimir Gagarin (Russia), Marius Biela (Germany) совершила увлекательное путешествие из самого южного города в мире – Melbourne (Австралия) через всю страну и страны Азии (Казахстан, Китай, Лаос, Тайланд, Малайзия,

Сингапур, Индонезия) до России и одного из самых северных городов мира – Санкт-Петербурга. Райнер Цитлоу и его команда проехали 23 000 км менее чем за 17 дней!

На протяжении всего путешествия команда пользовалась продукцией Dometic GROUP – компактным компрессорным холодильником WAECO CF 40 и синусным инвертором MSP 1512.

Холодильник помогал команде держать продукты и напитки всегда в прохладном состоянии, сохраняя их свежими во время длительной поездки даже при очень жарких температурах. На первый взгляд этот малозначимый фактор в быту, во время поездки помогал команде не отвлекаться на частые остановки для приема пищи, тем самым позволяя сосредоточиться на дороге и реальных задачах такого грандиозного марш-броска.

С помощью мощного синусного инвертора WAECO команда смогла решить очень важную проблему – на борту автомобиля всегда присутствовал переменный ток высокого напряжения. Устройство преобразует постоянный ток напряже-



нием 12 или 24 вольт в переменный ток напряжением в 240 вольт. В результате участники экспедиции в любое время могли приготовить горячие напитки, зарядить мобильные устройства. Высокопроизводительные инверторы WAECO SinePower имеют чистое синусоидное переменное напряжение 240 вольт и отлично работают даже с высокочувствительными мощными электроприборами.

Райнер Цитлоу, директор и основатель смелого event агентства Challenge4, отправится в это эпическое приключение на обычном автомобиле Volkswagen Touareg V6 TDI, единственной модификацией машины является установка тяжелых амортизаторов, большие шины и вместительный топливный бак, чтобы увеличить пробег между заправками до 2 500 километров.

MD Dometic Австралии, Seamus Power сказал: «Мы рады поддержать Райнера Цитлоу и его транс-континентальное приключение. Будучи глобальной организацией, для нас это был логичный шаг. Такого рода мероприятия позволяют нам общаться с людьми в разных странах, рассказывать им больше о нашей портативной технике. Мы рады быть частью такой вдохновляющей авантюры и гордимся тем, что наша техника помогает добиться мировых рекордов».

За время рекордного заезда Цитлоу и его команда проехали по дорогам почти половины мира и участвовали в международных автомобильных мероприятиях

дилеров WAECO и Volkswagen по всей Европе, России и Германии, Юго-Восточной Азии и Австралии.

Автомобиль демонстрировался на выставках и публичных мероприятиях по всему миру, включая автомобильную выставку Automechanika, которая проходила в Москве с 27-30 августа в «ЭКСПОЦЕНТРЕ», а также в Германии и на Australian International Motor Show в Австралии.

Пробег из Мельбурна в Санкт-Петербург стал мировым рекордом по путешествию на обычном автомобиле на большие расстояния в течение двух с половиной недель.

Как рассказал Райнер Цитлоу нашему корреспонденту, во время столь продолжительного пробега для него это был первый опыт использования инвертора WAECO SinePower. Опыт оказался позитивным, поскольку аналогичное оборудование во время других поездок иногда выходило из строя. А WAECO ни разу не подвел, несмотря на изрядную нагрузку: к инвертору почти постоянно были подключены два компьютера, спутниковая связь, навигатор и пр.

40-литровый компрессорный холодильник WAECO CF-40 также Райнером никогда до этого не использовался. И тем не менее отлично себя зарекомендовал во время столь непростого автопробега. Прибор обеспечивал быстрое и эффективное охлаждение, оказался малошумным и экономичным.



## WAECO CF-40 – мощные технологии в компактном корпусе



При объеме в 37 литров вес данного автомобильного холодильника составляет всего 16 кг. Этот автохолодильник легок не только по весу, но и в эксплуатации. Наличие такого сэкономит время на отдыхе и в дороге. Все необходимое вы можете приготовить дома, сложить в холодильник, и он обеспечит сохранность продуктов в течение необходимого (максимально допустимого) времени. Термоизоляция в данной модели выполнена без использования пенополиуретана, поэтому компрессорный автохолодильник Waeco CF-40 обеспечит экологически чистое хранение.

Эта модель оснащена устройствами, позволяющими осуществлять универсальное электрическое питание прибору (прибор способен работать как от постоянного тока – 12/24 так и от переменного тока 110-240В). Особая комплектация позволяет защищать прибор от перепадов напряжения, что позволяет сохранять температуру внутри холодильника в необходимом постоянном температурном диапазоне.

## Преобразователь тока WAECO SinePower MSP-1012



Высококачественные инверторы WAECO с чистым синусом теперь представлены в новом отличительном дизайне. Они преобразуют 12В или 24В в автомобиле в чистое напряжение 230В (как дома). Это позволяет подключать к инверторам WAECO высокочувствительную технику. В каждой модели все продумано до мелочей: удобное крепление, разъем для подключения выносного пульта управления, функция плавного включения.





Что-нибудь красить приходилось, наверное, всем. В принципе, со времен изобретения краски сам процесс мало изменился. Как классически прозвучала фраза в шедевре советского кинематографа, фильме «Мимино»: «Вот тогда смело бери кисть, подбирай колер и крась...»

# ОТ КРАСКИ

Но это сугубо обывательское суждение, смешивание и нанесение краски превратилось в очень специфическую, современную и высоко технологичную отрасль. Нет, в быту мы, конечно же, берем кисть, выбираем колер и красим, красим, красим. Мы будем говорить о возвращении цвета и блеска машинам, и в этом есть много своих особенностей и специфики.

Сегодня автопокрасочная камера похожа, скорее, на лабораторию с производственным цехом. Еще помнятся

времена, когда малярный цех представлял собой отдельный бокс или гаражный отсек, в котором на полках стояли банки красок, грунтовок, шпатлевок и растворителей. Легковой автомобиль, конечно, еще можно было относительно качественно покрасить в государственных сервисных станциях, но только по большому блату, через долгую очередь и за дополнительные деньги. Что было, то было...

Но сама отрасль развивалась как у нас, так и на Западе, где результатов достигли гораздо быстрее. Отныне в малярном





# И ДО ПОКРАСКИ

цеху кистью и краскопультом не ограничиваются. Многие помнят отечественные ЗИЛы и КАМАЗы со следами покраски обыкновенной кистью, к тому же далеко в неоригинальный тон. Наш легковой автопром не слишком баловал потребителя разнообразием цветов автомобилей, а что касается грузовиков, то там всего-то существовало четыре-пять колеров на заводе изготовителе.

Теперь ситуация полностью изменилась: с конвейеров выходят автомобили разнообразных цветов и оттенков, в

случае повреждения кабины (царапины или более сложного кузовного ремонта) можно рассчитывать на квалифицированную помощь, и ваш автомобиль будет выглядеть абсолютно новым даже после серьезного дефекта.

Крупные технические сервисные центры сегодня стараются установить у себя покрасочные камеры, для того чтобы спектр услуг по ремонту автомобиля был как можно более полным, поскольку это привлекает и удерживает клиентов.

Предложений покрасочных камер на рынке сегодня немало, начиная от сегмента «премиум» таких производителей, как Blowtherm (Италия), среднего звена — Guangzhou YOKI Machinery Import&Export Co, Ltd и до продукции китайских производителей, среди которых есть и вполне добротные и надежные образцы.

Благодаря современным технологиям окраска грузовиков практически ничем не отличается от окраски легковых машин: те же тепловые режимы, материалы и т. п. Разница лишь в том, что «грузовая»



камера должна иметь соответствующие размеры, а потому ее покупка и установка потребует значительных инвестиций.

Но по сравнению с легковым сервисом оборудование такого рода задействовано гораздо реже. Дело в том, что полный ремонт с разборкой до металла одного автомобиля может продлиться целый месяц. Без серьезной разборки — и то неделя. Поэтому немногие СТО решаются на столь дорогую покупку, а для покраски автомобилей пользуются услугами сторонних организаций. Ну а те, кто все же имеет такую камеру, для повышения рентабельности стараются загрузить ее дополнительными заказами.

Конструктивно покрасочная камера разделена на две независимые секции. Благодаря разделительным жалюзи камера превращается в два самостоятельных цеха — подготовительный и собственно малярный. Такая конструкция ускоряет ремонтные работы, так как цех предварительной подготовки, где производится шлифовка, сопряжен с образованием мелкой пыли. Наличие плотно закрытых жалюзи исключает попадание в камеру покраски и малярную комнату пыли, поэтому работы можно проводить конвейерным методом.

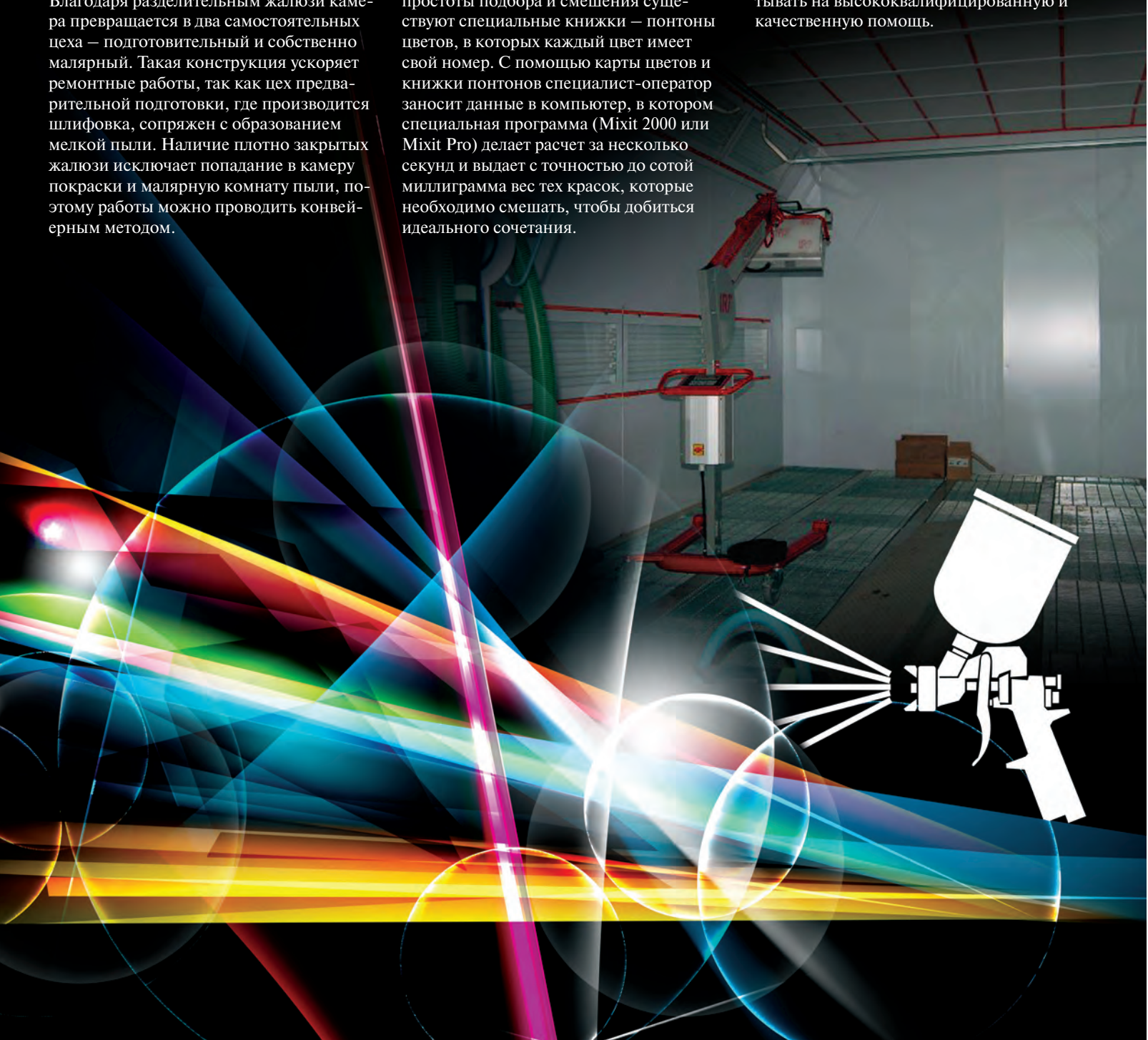
При открытых жалюзи можно проводить малярные работы с тягачом на сцепке с полноразмерным полуприцепом или с междугородним/городским автобусом, аналогичным MAN «Сити Лайнер» или MAN «Неоплан». Для удобства выполнения покрасочных работ камера оборудована двумя подвижными люльками, передвигающимися не только вверх-вниз, но и вперед-назад.

Но самым главным в работе покрасочной камеры (не считая высококвалифицированного персонала) является лаборатория по подбору и смешиванию красок по цветовой палитре согласно оригиналу.

У современных автомобилей цвет и тон краски кузова указан в паспорте ТС. Для простоты подбора и смешения существуют специальные книжки — понтоны цветов, в которых каждый цвет имеет свой номер. С помощью карты цветов и книжки понтонов специалист-оператор заносит данные в компьютер, в котором специальная программа (Mixit 2000 или Mixit Pro) делает расчет за несколько секунд и выдает с точностью до сотой миллиграмма вес тех красок, которые необходимо смешать, чтобы добиться идеального сочетания.

На стенде установлены банки с красками всех цветов, смешивая которые в той или иной пропорции можно получить нужный результат. Все банки плотно закрыты, на каждой стоит номер по понтону и по окружности нанесена маркировка, обозначающая тип краски (акрил или бейсметалик). Лаборатории СТО обеспечиваются красящим материалом лидирующих в этой области производителей, таких как SIKKENS, DuPont, Spies Hecker. Кроме того, сервисы используют расходные материалы и аксессуары ведущих производителей, таких как 3M и Dupont.

После всех приготовлений полученную смесь передают непосредственно в малярный цех. Таким образом, клиенты дилерских центров всегда могут рассчитывать на высококвалифицированную и качественную помощь.





# ОТ ОТОМОТИВ 2012

06-09  
Декабря  
2012г.

## CNREXPO

Hall 1



**МЕЖДУНАРОДНАЯ  
ВЫСТАВКА КОМПОНЕНТОВ,  
АКСЕССУАРОВ И  
ОБОРУДОВАНИЯ,  
ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА ДЛЯ  
АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ**



**CNR HOLDING**



Sine Trade Fairs Inc./ ITF Inc.

CNR EXPO Yeşilköy 34149 İstanbul/TURKEY Тел: +90 212 465 74 74 Факс: 0212 465 74 76 - 77 [www.cnrexpo.com](http://www.cnrexpo.com)

ДАННАЯ ВЫСТАВКА ОРГАНИЗОВАНА С РАЗРЕШЕНИЯ ОБЪЕДИНЕНИЯ ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННЫХ ПАЛАТ И ТОВАРНЫХ БИРЖ ТУРЦИИ В СООТВЕТСТВИИ С ЗАКОНОМ № 5174.





# Hyundai HD65/HD72: надёжный и эффективный

Один из лучших развозных автомобилей в эконом-классе

Компания «Гринтраст Фиш Компани» - специализирующаяся на продаже продуктов питания глубокой заморозки - для доставки продукции в магазины. Фирма изначально использовала автомобили Бычок, а потом и Renault Messenger с пробегом. С началом эксплуатации грузовых иномарок выяснилось, что эти автомобили имеют большой расход запасных частей и эксплуатационных материалов, при этом обеспечивают слишком малый коэффициент выхода машин на линию. Поскольку экономической выгоды от эксплуатации этих автомобилей получить так и не удалось, было принято решение их продать.

На смену должны были прийти другие автомобили, эксплуатация которых оказалась бы предприятию более выгодной. Руководство компании остановило свой выбор на Hyundai HD65 и HD72: первая партия была закуплена в 2002-2003 г.г. Техническое обслуживание новых Hyundai тогда проводилось на собственной ремонтной базе, которая осталась на предприятии от эксплуатации Renault Messenger. В штате компании был свой снабженец, мастер по ремонту, слесарная бригада и другие необходимые специалисты.

Автомобили Hyundai HD65/HD72 – развозные грузовики для ежедневных грузоперевозок «город-город», «город-пригород». Машины относительно просты и надёжны в эксплуатации, манёвренны, адаптированы к российскому качеству топлива.

В начале 1998 г. Hyundai впервые представил два перспективных унифицированных грузовика HD65 и HD72 полной массой 6,5 и 7,2 т соответственно: обтекаемая кабина на эластичной подвеске, большое лобовое стекло, в меру симпатичная облицовка радиатора, оригинальные блоки передних световых приборов. Внутренняя отделка кабины, в том числе и сидений, выполнена из моющихся синтетических материалов.

Автомобили предлагаются с различной колесной базой, короткой и удлиненной кабинами, обеспечивают полезную длину бортовой платформы от 3400 до 4350 мм. Модели комплектуются тремя моделями рядных 4-цилиндровых дизельных двигателей с рабочим объемом 3,3, 3,6 и 3,9 л. Все автомобили оборудованы механическими синхронизированными 5-ступенчатыми коробками передач.



Для повышения жёсткости и прочности, рама изготавливается из закаленной стали, усиливается траверсами и скрепляется болтами. Лонжероны спроектированы с помощью компьютерных технологий для придания им максимальной прочности без значительного увеличения веса.

Грузовики серии HD 65/72 оборудуются необходимыми средствами безопасности: ABS, распределителем тормозных усилий в зависимости от нагрузки на оси (опция), передними дисковыми тормозами, усилителями тормозов и силовыми брусками в дверях. Кабина откидывается на угол до 50°, что обеспечивает легкий доступ к двигателю.

**Гарантия как якорь**

Гарантийным обслуживанием в технических центрах дилеров Hyundai «Гринтраст Фиш Компани» в начальный период эксплуатации автомобилей решила пренебречь. Как сообщил главный механик предприятия Михаил Баюшев, если бы срок поставки необходимых запчастей составлял неделю или около этого, можно было бы обслуживать автопарк на фирменных СТО. Но в то время дилеры, видимо не были уверены в успехе корейских

грузовиков на российском рынке, и потому не содержали складов запасных частей, а необходимые детали приходилось ждать, в лучшем случае, три месяца и более.

Длительные сроки ожидания касались даже таких, на первый взгляд, простых и легкодоступных деталей, как тросовый привод одометра/спидометра: с одной стороны без него автомобиль может ездить, но вести учёт пробега, расхода топлива и проводить бухгалтерскую эксплуатацию автомобиля с неработающим одометром - невозможно. И вот из-за такой, казалось бы, пустяковой неполадки, машина вставала «на прикол» — вот вам и гарантия! Понятно, что мириться с такой ситуацией было нельзя — длительные простои машин в ожидании запчастей обходились владельцу гораздо дороже, нежели ремонт и техническое обслуживание автомобилей собственными силами.

Средний дневной пробег автомобиля в компании порядка 120 км. Но поскольку продукты доставляются не только в магазины Москвы и Московской области, а довольно часто в населённые пункты прилегающих областей, существует значительный разброс днев-

ного пробега машин. Поэтому 120 км — величина довольно условная. Годовой пробег автомобилей составляет от 40 до 60 тыс. км.

Замороженные продукты кроме общей, преимущественно имеют довольно объёмную индивидуальную упаковку, поэтому перевозимый груз, как правило, занимает не более трёх четвертей объёма изотермического фургона и имеет средний вес около 2 т. Компания редко загружает свои автомобили до номинальной грузоподъёмности, а перегрузов не бывает вообще. С этих позиций режим эксплуатации транспортных средств в «Гринтраст Фиш Компани» можно назвать щадящим.

В компании водитель является ещё и экспедитором, поэтому автомобили не всё время находятся в дороге, наматывая километры на колёса, а достаточно много времени проводят в очередях на разгрузку и оформление документов.

Расход топлива в зимнее и летнее время года одинаковый — 22 л на 100 км. Все машины укладываются в эту норму, если не возникает неисправностей топливной системы. Понятно, что в холодное время года расход топлива существенно больше, чем в

тёплое, но зимой автомобили практически не используют холодильники, летом же наоборот — холодильники работают, почти не выключаясь и, таким образом, «дожигают» количество топлива до зимней нормы.

**Парадоксы ТО**

Стоянка автомобилей располагается на открытой площадке одного из московских автокомбинатов. Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава компании на данный момент времени осуществляется в специализированных технических центрах — «Блок Ком Транс» и «Инфопром Авто». По мнению Михаила Баюшева, за ТО производимое этими техническими центрами, оценки более чем «удовлетворительно» — поставить нельзя. Недовольство вызывает организационный подход к обслуживанию клиентов, формирование стоимости услуг, необходимость и качество исполнения назначенных технических операций, несоблюдение карты ТО, отсутствие персонафицированной ответственности механиков за выполненные работы и, как следствие, технического центра в целом. Другими словами, сервисный

Таблица 1. Технические характеристики Hyundai HD65 с различными типами кабин

| Модель                            | HD 65              |                |                |                |                |
|-----------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|                                   | Широкая            |                |                |                |                |
| Ширина кабины                     | Широкая            |                |                |                |                |
| Длина кабины                      | Стандартная кабина |                |                | Суперкабина    | Двойная кабина |
| Колёсная база                     | Короткая           | Удлинённая     | Удлинённая     | Удлинённый     | Удлинённый     |
| Колёсная база (мм)                | 2750               | 3375           | 3375           | 3570           | 3375           |
| Длина (мм)                        | 5195               | 6120           | 6120           | 6420           | 6120           |
| Ширина                            | 2030               | 2030           | 2030           | 2030           | 2030           |
| Высота (мм)                       | 2285               | 2285           | 2285           | 2285           | 2285           |
| Клиренс (мм)                      | 200                | 200            | 155            | 200            | 200            |
| Полная масса (кг)                 | 6500               | 6500           | 6500           | 6500           | 6500           |
| Снаряжённая масса (кг)            | 2625               | 2780           | 2725           | 2815           | 2840           |
| Двигатель                         |                    |                |                |                |                |
| Модель                            | D4AL               | D4AL           | D4AL           | D4AL           | D4AL           |
| Объём (см.куб.)                   | 3568/3298          | 3568/3298/3907 | 3568/3298/3907 | 3568/3298/3907 | 3568/3298/3907 |
| Мощность (л.с.)                   | 100/115            | 100/115/155    | 100/115/155    | 100/1 15/155   | 100/115/155    |
| Макс. крутящий момент (л.с./кг*м) | 24/29              | 24/29/38       | 24/29/38       | 24/29/38       | 24/29/38       |
| Мин. радиус поворота (м)          | 5                  | 6              | 6              | 6.5            | 6.4            |
| Бензобак                          | 100                | 80(100)        | 100            | 100            | 100            |

Таблица 2. Сравнительные технические характеристики Hyundai HD65/HD72 со стандартной кабиной

| Модель                            | HD65               |            | HD72                    |                         |
|-----------------------------------|--------------------|------------|-------------------------|-------------------------|
| Ширина кабины                     | Уменьшенная        |            | Широкая                 |                         |
| Длина кабины                      | Стандартная кабина |            | Стандартная кабина      |                         |
| Колёсная база                     | Короткая           | Удлиненная | Короткая                | Удлиненная              |
| Колёсная база (мм)                | 2250               | 3375       | 2750                    | 3735                    |
| Длина (мм)                        | 4965               | 6120       | 5195                    | 6670                    |
| Ширина                            | 1900               | 1900       | 2030                    | 2170                    |
| Высота (мм)                       | 2275               | 2275       | 2305                    | 2305                    |
| Клиренс (мм)                      | 200                | 200        | 235                     | 235                     |
| Полная масса (кг)                 | 6500               | 6500       | 7200                    | 7200                    |
| Снаряжённая масса (кг)            | 2600               | 2690       | 2685                    | 2945                    |
| <b>Двигатель</b>                  |                    |            |                         |                         |
| Модель                            | D4AL               | D4AL       | D4AL                    | D4AL                    |
| Объём (см.куб.)                   | 3568/3298          | 3568/3298  | 3298/3298/<br>3907/3907 | 3298/3298/<br>3907/3907 |
| Мощность (л.с.)                   | 100/115            | 100/115    | 120/115/155/131         | 120/115/155/131         |
| Макс. крутящий момент (л.с./кг*м) | 24/29              | 24/29      | 29/29/38/37             | 29/29/38/37             |
| Мин. радиус поворота (м)          | 5.4                | 6.8        | 5                       | 7.3                     |
| Бензобак                          | 100                | 100        | 100                     | 80(100)                 |



▲ стандартная кабина HD65



▲ алюминиевая подножка для входа в кабину



▲ Бачек стеклоомывателя

центр, конечно, устанавливает гарантию на выполненные его сотрудниками работы, но гарантийные обязательства обусловлены таким количеством сопутствующих условий, что рассчитывать на их исполнение часто не приходится.

Ситуация парадоксальная. В начале текущего десятилетия не было смысла в техническом обслуживании грузовиков Hyundai в авторизованных центрах из-за отсутствия запасных частей у дилеров по причине малой известности автомобильной марки в России на тот момент времени. В конце этого же десятилетия смысл проведения ТО у «официалов» утратился из-за низкого качества предоставляемых техническими центрами услуг. При этом и марка известна, и автомобилей продано много, и недостатка в запасных частях у дилеров уже нет.

Кстати, подобная ситуация в «Гринтраст Фиш Компани» и с обслуживанием лёгких грузовиков KIA – технический центр «Интеркомавто» проводит авторизованное ТО примерно на том же уровне.

Казалось, здравое решение – поменять организации, обслуживающие автомобили компании. Но в условиях мега-

полиса, обременённого транспортными проблемами, такой шаг выглядит практически невозможным: одни сервисные центры чрезмерно удалены, другие имеют слишком длинную очередь на обслуживание. Поэтому руководство всерьёз задумывается о возвращении к самостоятельному техническому обслуживанию своих автомобилей Hyundai HD65/HD72, составляющих основу развозного автопарка компании. Ведь забирая машину из технического центра после прохождения ТО, служба механиков предприятия должна быть уверена в исправном состоянии автомобиля, а такой уверенности в последнее время нет.

На рынке технического обслуживания автомобилей сложилась хотя и парадоксальная, но вместе с тем закономерная ситуация: машин нижнего и среднего ценового диапазона находится в эксплуатации гораздо больше, нежели коммерческих автомобилей верхнего ценового диапазона. Соответственно и предложение ТО для дешёвых транспортных средств в разы больше, чем для дорогих. И если сервисмены дорогих автомобильных брендов заботятся о высоком

уровне собственного имиджа, соответствующем уровню самих обслуживаемых марок, то в дешёвом сегменте им явно не до этого.

Причин прямых и косвенных много: сами производители автомобилей не подчёркивают статус своей марки, часто плохо обучают персонал и мало контролируют дилерские технические центры. Поскольку машин много и межсервисный пробег у них относительно небольшой, на СТО стоят очереди и тут уже не до имиджа – только успевай обслуживать или хотя бы делать вид. Последнее, кстати, многим сервисменам удаётся лучше всего...

### Выход – ТО своими силами...

Но восстановить собственную службу механиков в прежнем виде не представляется возможным – предприятие не может себе позволить выплачивать работнику оклад за работу, возникающую время от времени. Автомобилей Hyundai в парке около 20-ти, и даже если не отягощать бюджет предприятия содержанием узко-профильных специалистов (двигатели и агрегаты по-прежнему обслу-



живать в специализированных центрах), слесарному участку для рентабельности всё равно не будет хватать объёма работ только лишь по собственным автомобилям. Прежняя служба механиков работала именно по окладной системе, что доставляло немало проблем — качество обслуживания автомобилей было не на высоте и были нередки серьёзные огрехи в работе механиков, приводившие предприятие к весомым финансовым затратам.

Создание новой собственной службы механиков «Грин Траст Фиш» отнесено к долгосрочной перспективе развития предприятия. Создаваться она будет на принципах самооплачиваемости с привлечением сторонних клиентов, но первоочередное обслуживание, конечно же, получат автомобили компании, вложившей средства. Таким образом удастся сократить затраты на ремонт и ТО, иметь полный контроль качества производимых работ, прогнозируемый выход машин на линию, что в общем значении улучшит экономические показатели предприятия.

Первыми на капитальный ремонт двигатели встали машины, прошедшие к этому времени по 180–240 тыс. км. Правда, ремонт осуществлялся с заменой блока двигателя, поскольку на старых машинах постель коленчатого вала была сильно «разбита» и блок восстановлению не подлежал. Произошло это скорее не потому, что у двигателей Hyundai столь малый ресурс, а из-за не проведённых в своё время плановых ремонтов по замене поршневых колец, втулок коленчатого вала, самого вала и пр. Пробег 180–240 тыс. км можно назвать «граничным ресурсом» двигателя автомобиля, когда отдельные узлы и агрегаты готовы начать ломаться и этот момент очень важно не пропустить. При коммерческой эксплуатации необходимо так же учитывать и поправку по времени, потому что все запасные части для двигателей Hyundai придётся заказывать у производителя, то есть из Кореи.

С эксплуатацией трансмиссии Hyundai дела обстоят много проще. Все автомобили

компании эксплуатируются в городских условиях и поэтому практически отсутствуют механические повреждения ходовой части. Карданные валы и КПП не менялись никогда — только плановое техническое обслуживание, а кроме тормозных колодок в основном приходилось заменять подшипники и крестовины, при этом на рынке существует довольно большой выбор взаимозаменяемых запчастей. Сцепление без существенных проблем «ходит» до 120 тыс. км, хотя по информации, полученной на одной из станций технического обслуживания грузовиков Hyundai, немало автомобилей, у которых его приходится менять уже на 40 тыс. км. Но в самом сцеплении ли здесь дело или в условиях эксплуатации машины — вопрос пока открытый.

Проблемы доставляют передние рессоры — мягкие рессоры делают комфортной езду на автомобиле но по нашим дорогам ресурс существенно ниже. Они «просаживаются» на пробеге примерно в 40–60 тыс. км. Замена передних рессор — занятие накладное: стоимость одной примерно 11 тыс. руб., плюс четыре часа времени на замену и по одной тысяче рублей за каждый нормо-час СТО. Итого замена двух передних рессор владельцу Hyundai обходится, как минимум, в 30 тыс. руб. и одну потерянную рабочую смену. И это не считая втулок и других расходных материалов, стоимость которых, в любом случае, будет добавлена к стоимости основных работ. При столь высоких ценах компания вынуждена эксплуатировать автомобили с «просевшими» рессорами не менее чем до 100 тыс. км пробега, если за это время не случится ещё каких либо серьёзных поломок.

Учитывая большой разброс суточных пробегов автомобилей, часто сложно подгадать, когда машина должна встать на плановое техническое обслуживание. Но это скорее можно отнести к специфике производственной деятельности самой компании, когда отсутствует чёткий график поставки т/с парка на плановое ТО. Так, машинам, которые

обслуживают самых удалённых клиентов, ТО требуется проходить каждые полтора месяца — через каждые 10 тыс. км, что для владельца, конечно же, накладно. Остальные автомобили, обслуживающие клиентов менее удалённых, совершают этот же межсервисный пробег за три — четыре месяца. При этом необходимо учитывать, что автомобилям Hyundai HD 65/72 помимо планового технического обслуживания, каждые 5 тыс. км требуется регулировка сцепления и тормозов. Отсутствие автоматической регулировки зазора между колодками и тормозным барабаном — одна из основных особенностей (неприятных) этих автомобилей. Но это вовсе не означает, что у Hyundai неэффективная или ненадёжная тормозная система. Скорее наоборот, только регулировать её нужно вручную.

Конечно, производить такие или подобные регулировки, шиномонтажные работы на станциях технического обслуживания, как в настоящее время — занятие экономически невыгодное. И пока в компании существовала своя ремонтная база, этот факт проблемой ни кто не считал — механики подводили колодки сразу после рейса, при необходимости тут же меняли резину и пр.

### Гарантия производителя

На автомобилях Hyundai новых партий, находящихся на гарантийном обслуживании в авторизованных технических центрах, по словам Михаила Баюшева, замену дефектных узлов или агрегатов всё-таки осуществляют, пусть со «скрипом» и проведением всевозможных экспертиз. В частности на Hyundai HD72 на некоторых автомобилях обнаружился люфт шкворня. Выяснилось, что к шкворням не поступала смазка из-за какого-то внутреннего дефекта сумки. Поставки необходимых запчастей по гарантийному случаю пришлось ждать две недели. Поэтому автомобили на дальние расстояния не отправляли, чтобы не подвергать дефектные узлы чрезмерным нагрузкам. Когда необходимые запчасти пришли, одновременно



▲ под внешним обвесом двери Hyundai имеют силовой каркас



▲ В кабине штатно установлены тахограф и магнитола



▲ приборная доска аскетична и информативна



▲ механический привод подъёма кабины



▲ облегчённый доступ к двигателю





▲ органы управления Hyundai HD65



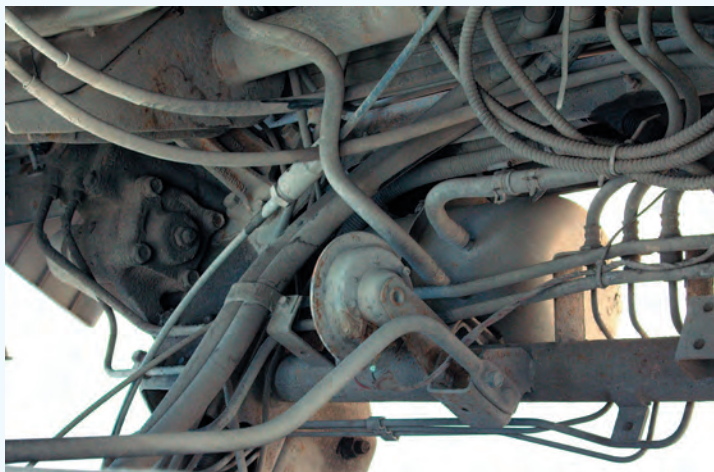
▲ Крепление передней балки к рессорам



▲ Топливный насос высокого давления (ТНВД)



▲ Компрессор холодильной установки



▲ Рулевой механизм

менно с заменой шкворней было проведено плановое ТО автомобилей.

На последней партии Hyundai HD72 на нескольких автомобилях из-за заводского брака отвалились сегменты газо-выпускного тракта. Эта поломка так же была устранена за счёт производителя.

#### Наиболее характерные отказы

Если рассматривать автомобили Hyundai HD 65/72 в целом, то у эксплуатирующего персонала наибольшие опасения в них вызывает электрооборудование.

Как показывает практика, это преимущественно «болезнь» фургонов. Причиной служат, скорее всего, действия производителей надстроек, которые осуществляют некорректное подключение электрооборудования к электрической цепи автомобиля: находящиеся в жгуте провода оголяются от изоляции и на скрутке к

ним подсоединяются концы проводов дополнительного оборудования. При этом место соединения как раз находится на раме между двух колёс в зоне усиленного запыления. На влажной дороге эта же зона автомобиля усиленно орошается водной дисперсией, и проводка выгорает, часто — вместе с задними световыми приборами. Как результат — простои автомобилей.

Производителям надстроек неоднократно указывалось на этот недостаток, но его исправления не последовало и СТО продолжают исправно ремонтировать проводку. Как говорит Михаил Баюшев, этот момент, видимо, напрямую нужно прописывать в договорах отдельным пунктом, например, «технические условия подключения дополнительного электрооборудования надстройки к бортовой сети шасси/автомобиля...».

На обновлённых Hyundai существует ещё одна, на этот раз заводская, обусловленная особенностями конструкции, проблема задних световых приборов. Вывод проводов из задних фонарей выполнен с тыльной стороны и при этом отверстие почти не герметизировано. Установленные в проектом положении задние фонари набирают в себя такое количество грязи, что пластиковые кронштейны, на которых закреплены приборы, не выдерживают, лопаются и во время движения фонари просто выпадают на дорожное полотно, создавая аварийную ситуацию для следующих в попутном направлении автомобилей. Борьба с этим недостатком приходится по-разному: в одних автопредприятиях делают металлические удерживающие рамки под задние фонари, в других закрывают фонари резиновыми брызговиками, отсекая, таким образом, основные потоки грязи из-под задних колёс.

Не с лучшей стороны проявили себя Hyundai, укомплектованные изотермическими фургонами «эконом-класса» с холодильным оборудованием «Zanotti» производства нижегородского предприятия «Спецмобиль». Одним из слабых мест в этих надстрой-

ках является алюминиевый пол, состоящий из отдельных панелей. Стыки между сегментами не проварены и во время дезинфекции в них просачивается вода, которая накапливается в теплоизоляции. Причём, летом на это можно было бы закрыть глаза, а вот зимой нет: накапливающийся в теплоизоляции водный дезинфицирующий раствор замерзает, лёд деформирует термозащитный слой, основание конструкции и заметно увеличивает вес надстройки.

В правильном же понимании внутренний пол изотермического фургона должен представлять собой хорошо сваренную и герметизированную с кузовными панелями чашу, из которой даже при мойке кузова под высоким давлением любая жидкость может попасть только за пределы борта, а не во внутренний теплоизоляционный слой конструкции.

Ещё один недостаток этих фургонов — слабая рамная конструкция заднего дверного проёма. Обычно заднюю часть кузова делают усиленной из стали специальных марок, поскольку ей приходится выдерживать большие дополнительные нагрузки — тяжёлые двери, частые удары о препятствия во время парковки задним ходом под погрузку. Внизу на задней торцевой части основания кузова так же крепятся специальные резиновые отбойники, снижающие передаваемую на конструкцию надстройки нагрузку от столкновения с препятствиями. В фургонах «Спецмобиль» установленные отбойники в противовес своей нормальной толщине сильно заужены. Как следствие, во время работы они не сжимаются, амортизируя нагрузку касания, а искривляются и пружинят, выламывая винты крепления.

Из-за недостаточности продуманной конструкции кузова и технологии его изготовления часто выходят из строя установленные на нём габаритные огни — подмокает проложенная в стыках проводка, пропадает «масса».

Из особенностей эксплуатации можно подметить, что ходовая часть гружёного автомобиля испытывает, как



минимум, повышенную нагрузку во время скоростного преодоления расстояний. И уж конечно, себе не на пользу: рессоры, амортизаторы, детали шкворневых соединений, втулки, резинотехнические изделия — выходят из строя столь регулярно, словно так и должны.

Тем не менее, даже при всех перечисленных недостатках, главный механик «Гринтраст Фиш Компани» Михаил Баюшев считает Hyundai HD 65/72 машиной крепкой и надёжной. Корейский автомобиль отнюдь не капризный не в пример отечественным аналогам: мало чувствителен к «пересадкам» — смене водителей. На каждом автомобиле по сменно работают несколько человек, и не кто из них не замечал за машиной тенденций «подстраиваться» под конкретного водителя. Hyundai одинаково хорошо себя «чувствует» и при одном водителе, и при нескольких.

Практика эксплуатации показала, что на машине установлена, в общем, надёжная топливная аппаратура. Единственный минус, в зимнее время перемерзает сепаратор, размещённый на внешней стороне рамы. В течение минувшей зимы техники компании несколько раз фиксировали, что машины были заправлены некачественным дизельным топливом, которое здорово напоминало разбавленное котельное. При этом реализовывалось оно с виду на вполне нормальных, брендовых АЗС. Помимо тяжёлых нефтяных

фракций, так называемое топливо содержало большое количество механических примесей. Практически после каждой такой заправки у автомобилей забивались топливные фильтры.

**Экономика владения транспортным средством**

Расход топлива 22 л/100 км, что за межсервисный пробег 10 тыс. км составит 2200 л. При средней стоимости топлива 22 руб./л, определится сумма затрат в 48400 руб.

Средняя стоимость планового ТО 9 тыс. руб./10 тыс. км, 8 л моторного масла — это 2120 руб./10 тыс. км, сменные фильтры — ещё 2000 руб./10 тыс. км.

Антифриз G-11 — 12 л — 1480 руб., замена через 40 тыс. км или 370 руб./10 тыс. км.

Рессоры, заменяемые через каждые 100 тыс. км, обойдутся в 11 тыс. руб. x 4 = 44 тыс. руб., или 4,4 тыс. руб./10 тыс. км.

Тормозные колодки передние 4,55 тыс. руб. x 2 «ходят» до 80 тыс. км, что оборачивается затратами 1140 руб./10 тыс. км.

Тормозные барабаны служат в два раза дольше — 160 тыс. км, их стоимость 38 тыс. руб. (9,5 тыс. руб. x 4), или 2375 руб./10 тыс. км.

Резина служит как и тормозные колодки - 80 тыс. км: общая стоимость новой резины 31,2 тыс. руб. (5,2 тыс. руб. x 6), или 3,9 тыс. руб./10 тыс. км. Единственный нюанс, колеса производителя автомобилей, входящие в заводскую постав-

ку, не тормозят на замерзшей дороге. Поэтому приходится использовать резину других производителей, в частности европейских.

Ресурс двигателя в среднем 220 тыс. км. Стоимость капитального ремонта без замены блока цилиндров и коленвала — 92 тыс. руб., с заменой — 400 тыс. руб. Таким образом затраты варьируются от 4,2 тыс. руб. до 19,05 тыс. руб. на 10 тыс. км. **Итого, пробег автомобиля от одного до другого планового ТО обходится владельцу примерно в 78 — 93 тыс. руб.**

• Затраты подразделяются по категориям:

- Ежедневные прямые затраты на топливо составляют примерно 1100 руб. в день (около 50 тыс. руб. за полтора месяца между плановыми ТО)
  - Периодически возникающие затраты (на плановое ТО) — от 13 тыс. руб.
  - Периодические затраты, отложенные во времени (замена элементов ходовой части и ремонт двигателя автомобиля) — 15-30 тыс. руб.
- В дальнейшем модель Hyundai HD 72 заменили аналогичными моделями HD 65 и HD 78, отличающиеся мощностью двигателя и габаритами кузова.



▲ холодильное оборудование Hyundai HD65



▲ этот Hyundai HD65 трудится уже шестой год

Таблица 3. Сравнение технических характеристик двигателей Euro2 и Euro3 для HD 65/78:

| Экологические нормы                  | Euro2                 |                       | Euro3                  |                        |
|--------------------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|
|                                      | HD 65/72              | HD 78                 | HD 65                  | HD 78                  |
| Модель автомобиля                    | HD 65/72              | HD 78                 | HD 65                  | HD 78                  |
| Полная масса автомобиля, кг          | 6500/6900             | 7800                  | 6500                   | 7800                   |
| Модель двигателя                     | D4AL                  | D4DB                  | D4DD                   | D4DD                   |
| Тип двигателя                        | TCI                   | TCI                   | TCI                    | TCI                    |
| Схема расположения цилиндров         | In-line 4cyl          | In-line 4cyl          | In-line 4cyl           | In-line 4cyl           |
| Объём                                | 3.3                   | 3.9                   | 3.9                    | 3.9                    |
| Максимальная мощность, л.с./об. мин. | 115/3000              | 130/2900              | 140/2800               | 140/2800               |
| Максимальный крутящий момент кг/м    | 30                    | 37                    | 38                     | 38                     |
| Топливная система                    | Mechanical Bosch type | Mechanical Bosch type | Electronic Common Rail | Electronic Common Rail |

Прайс-лист на автомобили Hyundai HD65/78 (ЕВРО 3) с фургонами начинается от 885,5 тыс. руб. за автомобиль с промтоварным фургоном. При этом нужно учитывать, что все изменения в конструкцию надстройки оплачиваются дополнительно. Так, проварка швов в алюминиевом полу аргоном обойдётся заказчику в 70% от стоимости самого пола.

**База  
Перспектива**

www.inomarknet.ru

E-mail: mail@inomarknet.ru



# ЗАПЧАСТИ МАЗ КАМАЗ

## Магазин №1

М.О., Внешняя сторона 31-й км МКАД,  
ТБК «АВТО-31», пав. А1-7  
Тел.: (495) 772-83-34, 8 905 771-29-80  
Факс: (495) 781-83-78

## Магазин №2

М.О., г. Королев,  
ул. Северная, д. 4  
Тел./факс: (495) 516-87-73

## CarExpo.ru

— это энциклопедия по автомиру,  
которая заключает в себе  
достоверную информацию  
о последних событиях и достижениях  
на автомобильном рынке.



www.**CarExp**.ru  
автомобильный интернет-портал

www.beu.su



## ТЕХЦЕНТР РАЗБОРКА

**АМЕРИКАНСКИХ И ЕВРОПЕЙСКИХ ТЯГАЧЕЙ  
ПОСТАВКА МОТОРОВ ИЗ США**

**495-778-58-88 926-1000-200**



**ПРОШЛИ  
ВСЕ  
ИСПЫТАНИЯ**

**КАМАЗ-6522**

**КРАСНОГОРСКИЙ  
АВТОЦЕНТР  
КАМАЗ**

143405, Московская область, г. Красногорск, ул. Строительная, д. 2  
тел.: (495) 995-01-11, 562-24-04, 561-38-70, 561-39-70  
e-mail: kamaz@tdkamaz.ru, www.tdkamaz.ru



**WG**  
ХОЛДИНГ  
**ГУДВИЛ**  
НАМ  
*20 лет*

с 1 августа  
по 30 сентября

**-20%**

**СКИДКА**  
на все запчасти

**ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ** для американских и европейских грузовиков

**РАЗБОРКА** американских грузовиков

Санкт-Петербург, Пушкин ул. Автомобильная, д.4, лит. А3  
**(812) 322-65-00** многоканальный  
Запчасти в Москве:  
**(495) 514-67-89, 8-901-518-38-38**

[www.truck.ru](http://www.truck.ru)  
[www.gwparts.ru](http://www.gwparts.ru)  
интернет-магазин  
[shop.truck.ru](http://shop.truck.ru)

Весь товар сертифицирован. Реклама.

**KAMAZ** С НАМИ НАДЕЖНЕЕ

**ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ КАМАЗ**

ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА  
СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА ОАО "КАМАЗ"  
ПРОИЗВОДСТВА ЗАВОДОВ-СМЕЖНИКОВ

**СТФК «КАМАЗ»** **(8552) 53-47-47**  
[skladtfk.ru](http://skladtfk.ru)

**ЗАПЧАСТИ**

**Porter County**  
**HD 65|72|78**  
**HD 120**

г. Москва, (м. Щелковская), ул. Байкальская, д. 6  
тел.: +7 (495) 466-26-31, 8 961 012-41-20  
e-mail: abc077@mail.ru [www.abc99.ru](http://www.abc99.ru)

**КРАЗ**

**ООО «АгрегатИнформ».**  
Запчасти КрАЗ, ЯМЗ со склада в Москве. Доставка. Акции %.  
Тел.: **(495) 741-02-64**  
Факс: **(495) 490-48-09**  
E-mail: [praz@list.ru](mailto:praz@list.ru)  
Сайт: [www.praz.ru](http://www.praz.ru)

**Техцентр.**

Все виды работ.  
г. Королев, ул. Советская, 39  
Тел.: **(495) 510-86-65, 515-74-75**

**ООО «Спаннер»**

Поставка запасных частей, комплектующих и агрегатов к автомобилям КрАЗ, МАЗ, ЗИЛ, УРАЛ.  
Тел.: **(495) 972-08-94, 710-06-27**  
ул. Южнопортовая, д. 32  
Сайт: [www.spanner.ru](http://www.spanner.ru)

**МАЗ**

**Техцентр.**

Все виды работ.  
г. Королев, ул. Советская, 39  
Тел.: **(495) 510-86-65, 515-74-75**

**ООО «Спаннер»**

Поставка запасных частей, комплектующих и агрегатов к автомобилям МАЗ, КрАЗ, ЗИЛ, УРАЛ.  
Тел.: **(495) 972-08-94**  
Тел.: **(495) 710-06-27**  
ул. Южнопортовая, д. 32  
Сайт: [www.spanner.ru](http://www.spanner.ru)

**УРАЛ**

**ООО «АгрегатИнформ».**  
Запчасти Урал, ЯМЗ со склада в Москве. Оперативная отгрузка.  
Тел.: **(495) 741-02-64**  
Факс: **(495) 490-48-09**  
E-mail: [praz@list.ru](mailto:praz@list.ru)  
Сайт: [www.praz.ru](http://www.praz.ru)

**АККУМУЛЯТОРЫ**

**ООО «АгрегатИнформ».**  
Аккумуляторы для грузовых машин: 6СТ-90,-132,-190 (Тюмень).  
Тел.: **(495) 741-02-64**  
Факс: **(495) 490-48-09**  
E-mail: [praz@list.ru](mailto:praz@list.ru)  
Сайт: [www.praz.ru](http://www.praz.ru)

**КАРДБЕЛ** Мы в Интернете: **www.kardbel.ru**

**Запчасти для любой техники** **(495) 961-30-04**  
**(495) 660-15-58**  
**(499) 579-31-52**

**Запчасти по низким ценам заводов-изготовителей в Москве, Смоленске, Набережных Челнах, Ростове-на-Дону**

|                                   |   |                       |   |
|-----------------------------------|---|-----------------------|---|
| <b>ОАО «Белкард» (ОАО «ГЗАА»)</b> | Карданные валы и крестовины, амортизаторы и тормозные камеры  | <b>ОАО «Гидромаш»</b> | Гидроцилиндры, ремкомплекты, седельные устройства   |
| <b>РУП «БААЗ»</b>                 | Амортизаторы, домкраты 2,5 т, 5 т, 15 т, 25 т, реактивные штанги, пальцы и сухари, шкворни и втулки | <b>РУП «Багу»</b>     | Гидроусилители рулевого управления, насосы ГУР, цилиндры ГУР, насосы опрокидывания механизма кабины (МОК) |

**ПОЗИТИВ СЕРВИС ГРУПП**

**ООО «Позитив Сервис Групп»**  
Оптовая продажа запчастей МАЗ, КрАЗ, ЯМЗ, МЗКТ.  
Весь ассортимент. Комплектация в кратчайшие сроки.  
**143909, МО, г. Балашиха, СКСЗ, Покровский пр-д, д. 4А**  
Тел.: **8 (495) 648-63-98 (мн.г.)**  
E-mail: [psg-avto@mail.ru](mailto:psg-avto@mail.ru)  
[www.psgavto.ru](http://www.psgavto.ru)

Официальный дилер АМО ЗИЛ  
**Fosters** **ООО «ФОСТЕРС»**  
[www.Fosters.ru](http://www.Fosters.ru) e-mail: [fosters1@mail.ru](mailto:fosters1@mail.ru)

|                                     |           |
|-------------------------------------|-----------|
| Запчасти МАЗ                        | 710-28-72 |
| ТОРМОЗНАЯ АППАРАТУРА                | 958-98-60 |
| Запчасти ЗИЛ                        | 958-98-20 |
| Запчасти КАМАЗ                      | 958-93-43 |
| Компрессоры и комплектующие (Литва) |           |

**NEW!** Интернет-магазин **ФОСТЕРС.РФ** **МАГАЗИН розница 958-98-01**

Гарантия качества • Гибкая система скидок  
ДОСТАВКА: МОСКВА, ОБЛАСТЬ, РЕГИОНЫ  
Москва, 2-й Южнопортовый пр-д, д. 14/22, стр. 1  
т./ф.: **(495) 958-98-60, 710-28-72**  
т./ф.: **(495) 958-93-43, 958-98-20**



# 4–6 октября, СОЧИ

Морской порт, Южный Мол

## АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ СОЧИ-2012

XIV специализированная **ВЫСТАВКА**


## ЧЕРНОМОРСКИЙ АВТОСАЛОН

IV специализированная **ВЫСТАВКА**

## АвтоСтройТранс

Автотех • Спецтех • Оборудование для  
автопредприятий и транспорта  
Услуги • Мототех • Эксклюзивтех  
Дорожное хозяйство • Дортех



При содействии:  МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

При участии:



Организаторы:



Официальный  
партнер:



Партнер:



  
СОЧИЭКСПО

Выставочная компания «Сочи-Экспо ТПП г. Сочи»  
Тел.: (862) 264-87-00, (495) 745-77-09  
I.Tochieva@sochi-expo.ru, www.sochi-expo.ru

  
www.asmap.ru

ООО «АСМАП-Сервис»  
Тел./факс: (495) 789-35-17  
bezugly@service.asmap.ru



Крупнейший ежегодный  
автотранспортный  
форум России



# 2012

# 22-24

# ОКТАБРЯ

# МОСКВА

выставки, конференции,  
круглые столы,  
конкурс автотехники  
профессиональный  
праздник автомобилистов  
и многое другое



Организаторы:



Генеральный спонсор:



Информационные партнеры:



(495) 781-5426

(495) 781-5424

[www.maf-trans.com](http://www.maf-trans.com)