

Мой Автомобиль

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ АССАМБЛЕИ АВТОМОБИЛИСТОВ

СТО к одному

Что думают об автосервисах в России, Чехии и Германии?

стр. 2

«Ассамблея автомобилистов»

Как попасть в один клуб с Пикуленко и Лисовской?

стр. 4

Добавь сервиса!

Как современная автохимия позволяет экономно обслуживать и ремонтировать автомобили?



В процессе эксплуатации происходит изменение свойств всех агрегатов, узлов и деталей автомобиля. Процесс этот неизбежен, он связан с изнашиванием деталей трения, увеличением зазоров, воздействием таких негативных факторов, как температура, влажность, нагарообразование в цилиндропоршневой группе двигателя, вибрации, циклические нагрузки, старение смазочного масла и технических жидкостей.

Эти процессы могут протекать одновременно, параллельно, последовательно и с разной интенсивностью. Значительная доля интенсивности потери свойств или старения заложена на этапе создания автомобиля. Это уровень совершенства конструкций, уровень технологии производства, качество материалов и уровень качества сборки. Высокий уровень этих

параметров обеспечивает высокую надежность автомобиля, но, как правило, и стоит такой автомобиль значительно дороже.

Но есть не менее значитель-

дить своевременное техническое обслуживание в полном объеме и по регламенту завода-изготовителя, а можно вообще не проводить ТО. Ждать

МОЖНО УВЕЛИЧИТЬ НАЗНАЧЕННЫЙ РЕСУРС И ПРОЕХАТЬ, НАПРИМЕР, НЕ 200, А 400 ТЫС. КМ БЕЗ ОСОБЫХ ЗАТРАТ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ И ВРЕМЕНИ

ная доля интенсивной потери свойств при эксплуатации. Это такие факторы, как периодичность и качество технического обслуживания, смазочных материалов и топлива, режимы эксплуатации автомобиля, амплитуда перепада температур, влажности и применение ресурсосберегающих технологий.

Например, можно прово-

пока что-нибудь застучит. Или можно использовать только высококачественные масла и топливо, а можно заливать масло и топливо низкого качества по принципу «всё равно всё из одной бочки». Можно бережно эксплуатировать автомобиль с плавным разгоном и торможением, меньше стоять в «пробках», не «заваливать стрелку

спидометра» и выбирать чистые дороги без пыли. А можно «рвать с места», перегружать двигатель и коробку передач, носится по колдобинам, невзирая на жару или мороз.

Если выполнять эти условия, можно уверенно пройти назначенный заводом изготовителем ресурс, а можно сократить его в два – три раза, или вообще потерять работоспособность агрегатов. Такое часто происходит при халатном отношении к автомобилю и заканчивается капитальным ремонтом двигателя, коробки передач, подвески и других узлов. И если посмотреть статистику жизненного цикла автомобиля, то окажется, что такая эксплуатация стоит значительно дороже, чем своевременное техническое обслуживание, применение качественных масел и топлива, использование ресурсосберегающих присадок в масло и топливо, моющих при-

садок и средств профилактики.

В таком случае можно увеличить назначенный ресурс и проехать, например, не 200, а 400 тыс. км без особых затрат денежных средств и времени. Применение современных ресурсосберегающих и профилактических средств, таких как триботехнические составы «СУПРОТЕК» для двигателей серий «Active», «Of-Road», «МАКС ДВС»; для трансмиссии - «МКПП», «Редуктор»; для ТНВД – «ТНВД», а также промывки для двигателя, топливной системы, профилактических многофункциональных присадок к топливу «SGA» и «SDA» не требуют специальной подготовки и времени, а решают большую часть задач по повышению долговечности и надежности вашего автомобиля.

Юрий Лавров,
руководитель департамента
НТР компании «СУПРОТЕК»

Добавь сервиса!

Добавь сервиса!

СТО к одному - что думают об изменениях в сфере техобслуживания и отношении к СТО автомобилистов эксперты в России и Европе



Дмитрий Смирнов
(Россия)

инженер, автомеханик,
эксперт «Ассамблеи
автомобилистов»

На мой взгляд, автосервисы за последние 15-18 лет кардинально изменились дважды. С 2008 до 2014 года сервисы довольно активно развивались. Они наращивали объёмы, обновляли оборудование, внедряли новые технологии ремонта автомобилей. Тогда неофициальные сервисы, которые специализировались на определённых марках или мультибрендовые, стали реальными конкурентами официальным сервисам.

ЛЮДИ НАЧАЛИ СЧИТАТЬ ДЕНЬГИ, ВСПОМИНАТЬ, КАК ЖЕ СЛЕДИТЬ ЗА СВОИМ АВТОМОБИЛЕМ, ЧТО ТАКОЕ ЕО, ЧТО ТАКОЕ ТО, КАК МЕНЯТЬ МАСЛО И ТАК ДАЛЕЕ

Зачастую у «неофициалов» были более грамотные специалисты, чем у официальных дилеров. После 2014 года ситуация изменилась в худшую сторону. В связи с кризисом и нестабильной экономической ситуацией, закрывается много хороших профильных неофициальных сервисов. Но и большая часть официальных дилеров закрылась. На рынке остались либо самые старые представители официальных дилеров, либо те, кто смог получить кредит на поддержку своего бизнеса.

Отношение автовладельцев к сервисам также можно поделить на те же этапы. К 2014 году люди отвыкли следить за своим автомобилем. Они отдавали это специалистам, поскольку неофициальные сервисы, но с качественным ремонтом, были доступны, и большинство не считали, сколько стоят запчасти, какие масла они заливают. Всё, что рекомендовала СТО, в 98% случаев применялось.

После 2014 года ситуация изменилась в корне. Почему начали закрываться сервисы? Потому что люди начали считать деньги, вспоминать, как же следить за своим автомобилем, что такое ЕО, что такое ТО, как менять масло и так далее. На рынке появились сервисы самообслуживания, где ты можешь сам в тёплом помещении отремонтировать свой автомобиль. И сейчас люди начинают сами менять масло, тормозные колодки, диски, резину.

Мы, к сожалению, возвращаемся к тому каменному веку, когда сервисов-то по сути и не было. Люди начинают задумываться, как и что залить, как продлить ресурс? Я считаю, что сейчас изучение автовладельцами своего автомобиля, поиск ими способов поддержания машины в хорошем техническом состоянии, продления ресурса - находится на пике.

Сервисы потихоньку закрываются и остаются только сильные игроки, которые держатся на тех клиентах, которые привыкли отдавать машину профессионалам. Это что касается мегаполисов. В регионах не сильно изменилась обстановка. Там обновился автопарк, ему, в среднем 15-17 лет, это преимущественно машины импортного производства. И там люди по-старинке сами обслуживают свои авто, следят, пытаются разобраться, какие запчасти применять, когда, что заливать, через сколько километров и т.д..



Андрей Сувазов
(Чехия)

автомеханик,
владелец СТО

В сфере СТО за последние 15-20 лет, конечно, произошли изменения: появилось новое оборудование, стало больше возможностей в обучении и повышении квалификации. Это происходит с теми сервисами, которые хотят идти в ногу со временем и увеличивать клиентскую базу. За последние 10 лет появилась возможность общаться, советовать, делиться опытом с

коллегами из разных стран мира, что помогает решать трудные задачи.

А отношение автомобилистов к сервису в Чехии, по большому счёту, такое же, как в России. Люди ищут квалифицированных специалистов. Вначале обращаются в официальные сервисы, но не все могут это себе позволить - цены очень кусаются. Тогда начинают через знакомых, по рекомендации, через интернет искать альтернативные мастерские. Узнают, где есть опытные специалисты.

Но найти такие «независимые» сервисы в Чехии и в близлежащей Европе гораздо труднее, чем в России. Если повезет, и вы найдете хороших и грамотных работников в этой сфере, то особых отличий от российских СТО не будет. Единственное, цены на услуги и запчасти в России ниже, чем в Чехии и Европе.



Андрей Мельцель
(Германия)

автоэксперт,
дилер Atomium

Я много общаюсь с независимыми сервисами, для которых времена становятся всё хуже. Это связано с изменениями в автомобилях. У одной марки одни запчасти, у другой - другие. Нужны специальные приборы, ключи, инструменты. Помимо этого, всё должно быть внесено

подетально в центральный компьютер. А для этого нужно купить лицензию.

Если сравнивать мастеров, то 20 лет назад он должен был уметь разобрать, отремонтировать и собрать машину. А сегодня у мастера организаторские задачи: принять машину, оформить заказ, выставить счёт, отдать машину. Он сегодня менеджер. Производители выпускают более модульные автомобили. Один модуль вытаскил - другой поставил, всё. Механики, которые умеют думать, сегодня так сильно не нужны. Они подключили OBD - on board diagnostic, просканировали. Ага, в этом модуле ошибка какая-то, ну, давай мы его поменяем.

АТОМИУМ ЗДЕСЬ ПОЛЬЗУЕТСЯ СПРОСОМ У ТЕХ, КТО ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ЛЮБИТ СВОЮ МАШИНУ. ДАЖЕ БОЛЬШЕ ЧЕМ ЖЕНУ

Приезжаю как-то на один сервис, у них стоит Мерседес 1977 года, через неделю приезжаю, он всё ещё стоит на своём месте, ещё через неделю - опять стоит. Я говорю, ребята, а что вы его не сделаете? А там молодые ребята, которые недавно получили квалификацию автомеханика. У нас это называется «мехатроник». А они говорят, а у него нет OBD. То есть, нет компьютера, который им скажет, где искать ошибку. Всё, проблема.

Поэтому умные сервисмены, которые замечают этот тренд, переключаются на какую-то специализацию. Допустим, одни только перебирают моторы, другие - только коробки.

Слишком много условий, чтобы сделать ремонт, внести изменения в компьютер, чтобы не потерялась гарантия. Например, KIA здесь даёт гарантию 7 лет, но при этом ты должен 7 лет приезжать только на сервис KIA, и только через 7 лет сможешь приехать на независимый сервис.

У автовладельца не остаётся выбора. Если он приобретает конкретную модель, он привязан к определённому сервису. Тех, кто пытается как-то самостоятельно ремонтировать, становится всё меньше. Во-первых, потому что, как я уже сказал, нужны специальные инструменты. Или, допустим, ты сам не можешь поменять задние электрические тормоза, потому что ты можешь их больше сломать, чем сделать. Даже если у тебя две правые руки, без правильных инструментов ты ничего не можешь сделать. И даже если ты что-то сделал, нужно ещё сказать машине, что ты это сделал, зайти в бортовой компьютер и проставить определённые галочки.

Что касается безразборного ремонта, продление ресурса - это не самая главная задача в Германии. Ведь машины в основном новые, много машин в лизинге, проходит три года и машину отдают дальше. Atomium здесь пользуется спросом у тех, кто действительно любит свою машину. Даже больше чем жену. Не из-за ресурса, а потому что благодаря трибосоставам, у мотора снова появляется приёмистость, он спокойно работает, экономится топливо. Это именно автолюбители, а не те, кто ездят на работу и назад.

Смотрите сюжеты «Советы механика» на канале Suprotec Media YouTube и Instagram. [com/suprotec_official](https://www.youtube.com/suprotec_official).



Добавь сервиса!

Масло SUPROTEC Atomium

Как завестись в мороз и не встать на зимней дороге?

Зимой, при минусовой температуре воздуха, запуск двигателя происходит гораздо сложнее. Холодный старт, особенно на дизельных машинах, требует повышенного напряжения рабочих систем и терпения водителя. Чтобы было проще прокрутить коленвал, нужно четко знать, какое масло заливать на зиму в двигатель автомобиля.

В первую очередь, при выборе зимней смазки стоит обратиться к рекомендациям производителя. К каждому автомобилю прилагается инструкция по эксплуатации, в которой производитель четко указывает, какое масло лить зимой в эту модель, какой марки и с какими параметрами.

Минеральное моторное масло на зиму категорически не подходит – оно просто замерзает в двигателе. Полусинтетика обладает большей устойчивостью к смене температур, но это масло в двигатель на зиму тоже не подходит. Синтетическое моторное масло лучше всего рассчитано на низкие температуры и не теряет своих рабочих свойств при нагреве или охлаждении двигателя.

Но, если ранее в двигателе использовалось некачественное или неподходящее масло, и он изнутри покрыт затвердевшим осадком и нагаром, то при переходе на синтетику высокого качества может произойти быстрое отслоение «грязи», вследствие этого масляные каналы и фильтр будут забиты. Поэтому если неизвестно, что заливалось раньше, и сколько тысяч километров было пройдено без замены, лучше сначала залить в мотор очищающую жидкость, например, «Долговременная промывка СУПРОТЕК», а уже потом – новое масло. Затем несколько последующих циклов совершать замену чаще, чем рекомендуется производителем.

МОТОРНЫЕ МАСЛА SUPROTEC ATOMIUM 5W-30 И 5W-40 ПРОИЗВЕДЕНЫ В ГЕРМАНИИ НА ПОЛНОСТЬЮ СИНТЕТИЧЕСКОЙ ОСНОВЕ И ИМЕЮТ САМЫЕ ВЫСОКИЕ ПОКАЗАТЕЛИ ПО ACEA C2/C3, API SN/CF

В последнее время такие виды смазки, как летнее или зимнее масло, ушли в небытие, поскольку повсеместно используется всесезонное масло. Всесезонное масло обозначается двумя цифрами и буквой W между ними. Первая цифра



говорит о «зимних» показателях жидкости (от нее зависит, какое масло заливать на зиму), а вторая – о «летних». Это универсальное масло, конечно, имеет и верхний, и нижний пороги

ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ УМЕРЕННЫХ ШИРОТ ОТЛИЧНО ПОДОЙДЕТ МАСЛО 5W-40 ЗИМОЙ, ТАК КАК ОНО ЛЕГКО ВЫДЕРЖИТ НИЗКУЮ ТЕМПЕРАТУРУ

SAE	Диапазон, °C	SAE	Диапазон, °C
20W-40	от -10 до +45	5W-40	от -25 до +35
15W-40	от -15 до +45	5W-30	от -25 до +20
10W-40	от -20 до +35	0W-40	от -30 до +35
10W-30	от -20 до +30	0W-30	от -30 до +20

Таблица. Подбор масла по классификации SAE для определенного климата

температур. Но каждый может подобрать именно то масло, которое впишется в нужный диапазон. При этом зимой оно останется достаточно текучим, а летом сохранит свою вязкость.

Как видно из таблицы, для жителей умеренных широт отлично подойдет масло 5W-40 зимой, так как оно легко вы-

держит низкую температуру и не потечет при потеплении. Им можно безбоязненно пользоваться круглый год. Американский институт нефти создал еще одну классификацию по API, которую стоит учитывать при подборе масла для зимы. Как правило, этот показатель говорит о качестве смазки. Производители не обязаны проверять свой продукт по API и размещать информацию о нем на этикетке, но чаще всего именно некачественная жидкость не проходит эту процедуру. Так как каждый автолюбитель старается залить лучшее масло на зиму, то стоит поискать смазку с этим показателем. Классификация моторного масла по ACEA – это аналог API, только европейский. На этикетке, как правило, указывается информация о соответствии какой-то одной из этих классификаций, но можно встретить и обе.

Моторные масла SUPROTEC Atomium 5W-30 и 5W-40 произведены в Германии на полностью синтетической основе и имеют самые высокие показатели по ACEA C2/C3, API SN/

CF, температуру вспышки 240 – 248°C, индекс вязкости – 183, температуру потери текучести -45 и -54°C, что позволяет уверенно эксплуатировать автомобиль в морозы до минус 40 °C.

Юрий Лавров, руководитель департамента НТР компании «СУПРОТЕК», кандидат технических наук



Новости

В ГИБДД не вынесли более 5 млн штрафов

Более 5 млн штрафных постановлений не смогли вынести в ГИБДД из-за технической ошибки, возникшей в федеральной информационной системе.

О проблемах в системе рассказал начальник Госавтоинспекции Михаил Черников. По его словам, только в Москве, на которую приходится около 25-30% фиксируемых с помощью камер нарушений, за два года более пяти миллионов постановлений не дошли до получателей из-за «некорректного слияния баз данных».

Ошибка возникает при передаче данных из центров автоматической фиксации административных правонарушений, которые выносят постановления в ФИС. Поскольку там может быть не полностью указан адрес нарушителя или его личные данные, в результате автоматической обработки постановление отправляется в корзину.

В ФССП нашли, кого еще можно лишать прав

Глава Федеральной службы судебных приставов России Дмитрий Аристов предложил распространить на должников по налогам меру воздействия в виде ограничения водительских прав.

«Полагаем возможным обсудить расширение института временного ограничения пользования транспортным средством по взысканию налоговых платежей и штрафов, назначенных за совершение преступления», – заявил Аристов на совещании в Госдуме.

Lada Vesta – лидер продаж

Ассоциация европейского бизнеса сообщает, что в октябре россияне приобрели 160425 автомобилей, что на 12000 больше, чем в октябре 2017 года. Можно смело говорить о стабильном росте российского авторынка в течение уже полутора лет.

Самой продаваемой машиной в России стала Lada Vesta – её владельцами стали 10668 автомобилистов. Lada Granta на втором месте с результатом 10269 проданных машин. Третью позицию удерживает Kia Rio. Далее следуют две модели Hyundai – Creta и Solaris.

Кстати, именно Lada Vesta может стать главным бестселлером 2018 года в России, если по итогам года опередит продажи Kia Rio. Оба производителя традиционно рассчитывают на предновогодние продажи.

Больше новостей на портале autoassa.ru

Добавь сервиса!

Народная «Ассамблея»

Как попасть в один клуб с Пикуленко и Лисовской?

Трёхлетний юбилей отметила «Ассамблея автомобилистов». Да, формально «юбилей» - это празднование годовщины, выражающейся в круглых числах, кратных пяти. Но в наши дни не всякий серьёзный проект доживает и до одного года, так что не будем придирается к терминам, а просто поздравим друг друга с трёхлетием нашего общего проекта.

За эти годы мы выпустили почти 800 больших часовых программ в федеральном эфире радио «Маяк», провели 300 заседаний экспертного совета, на сайте autoassa.ru опубликовали более 5 тысяч новостей, сотни блогов и лайфхаков, а в газете – репортажи наших корреспондентов с ведущих мировых автошоу и спортивных соревнований.

Но главное, мы узнали друг друга, нашли общие интересы, научились обсуждать актуальные для автомобилистов проблемы и находить ответы на сложные вопросы. «Ассамблея автомобилистов» действительно стала собранием всех, для кого автомобиль нечто большее, чем простое средство передвижения.

Что нового появилось в «Ассамблее»? На сайте – тест-драйвы от автожурналистов Александра Пикуленко, Елены Лисовской, Андрея и Олега Осиповых, а также народные рейтинги популярных марок и моделей, эксклюзивные материалы Ивана Зенкевича



КАЖДЫЙ БУДНИЙ ДЕНЬ С 19 ДО 20 ЧАСОВ ПО МОСКОВСКОМУ ВРЕМЕНИ ЗВОНИТЕ В ЭФИР РАДИОСТАНЦИИ «МАЯК», ЗАДАВАЙТЕ ВОПРОСЫ О ВАШИХ АВТОМОБИЛЯХ ИЛИ АВТОМОБИЛЯХ, КОТОРЫЕ МОГУТ БЫТЬ ВАШИМИ

и Федора Буцко. В группах в соцсетях – ежедневные новости со всего автомобильного мира в видеоформате. В эфирах на радио «Маяк» – программы с участием ведущих автомобильных юристов, где мы разбираем общие и вполне конкретные вопросы автовладельцев. А в следующем выпуске газеты мы расскажем о новом масштабном

проекте «Ассамблеи»!

Приглашаем читателей газеты вступить в большое сообщество автомобилистов. Выказывайтесь на сайте autoassa.ru или в наших группах в соцсетях. Ваше мнение, опыт, точка зрения окажутся ценными для тех, кто слушает и читает. Стоит начать говорить, и вас обязательно услышат, более того, к

вам прислушаются. В том, что такое возможно, вас могут заверить люди, которые никогда не были профессиональными журналистами, но сумели собрать многотысячные аудитории, создавая свои каналы в интернете. Присылайте на сайт или в соцсети свои идеи, истории – мы обязательно опубликуем. Предлагайте темы для наших радиопрограмм – и мы обсудим вместе с лучшими экспертами страны.

Каждый будний день с 19 до 20 часов по московскому времени звоните в эфир радиостанции «Маяк», задавайте вопросы о ваших автомобилях или автомобилях, которые могут быть

вашими. Высказывайте мнения, участвуйте в обсуждениях. В эфиры «Ассамблеи» мы приглашаем самых разных, но всегда интересных гостей. Вы услышите компетентные экспертные оценки от ведущих журналистов страны, глав представительств мирового автопрома, специалистов отрасли. Предложите свою точку зрения по теме эфира – и вас услышат 2 миллиона человек в 248 городах России.

Не можете позвонить? Заходите на сайт autoassa.ru и читайте свежие новости и интервью, обзоры и тест-драйвы лучших новинок. Вступайте в группы «АВТОАССА – Ассамблея автомобилистов» Вконтакте и Facebook и предлагайте свои темы или просто интересные идеи для выпусков на радио и обсуждений в интернете. Комментируйте, спорьте, узнавайте о новостях автомобильного мира, побеждайте в конкурсах и викторинах. Именно с вашей помощью мы изменим жизнь автомобилистов к лучшему. Добро пожаловать в «Ассамблею автомобилистов»!

*Ян Малышев,
главный редактор
«Ассамблеи автомобилистов»*

autoassa.ru

vk.com/autoassa



**facebook.com/
groups/autoassa**



Лидер продаж - Active Plus бензин

Автомобили с бензиновыми двигателями, пробег которых превышает 50.000 км, встречаются на российских дорогах чаще всего. Такие машины требуют особенно внимательного отношения владельцев к техническому состоянию. Поэтому триботехнический состав Active Plus бензин остаётся на протяжении многих лет самым востребованным товаром торговой марки SUPROTEC.

Триботехнические составы/присадки SUPROTEC восстанавливают износ пар трения, на их поверхностях лучше удерживается моторное масло. В итоге

продлевается ресурс двигателя, экономится топливо и снижается расход масла на угар. Технология безразборного ремонта СУПРОТЕК позволяет отодвинуть плановый капитальный ремонт ДВС и сберечь значительные финансовые средства.

Например, 16.800 рублей в год позволяет экономить на топливе комплексная обработка двигателя легкового автомобиля триботехническими составами Suprotec. При годовом пробеге 40.000 км и стоимости топлива 42 рубля за литр.

Узнай больше об Active Plus бензин на сайте suprotec.ru.

