

КАК НЕ ЗАГНАТЬ РАБОЧУЮ ЛОШАДЬ?

Интервью с автоэкспертом Дмитрием Смирновым

КАК СТАТЬ МИЛЛИОНЕРОМ?

Одометр Fiat Ducato пошёл на второй круг

КИПЯТОК И ТЕЛОГРЕЙКА

Как зимовали автомобили в середине прошлого века – рассказ Александра Пикуленко

1-2

3

4

ДОБАВЬ ЭКОНОМИИ!

Оптимизировать бизнес-процессы в транспортных компаниях, снизить издержки на обслуживание и ремонт помогают составы серии «МАКС» от «СУПРОТЕК» - для грузового и специального транспорта

Современные транспортно-логистические компании по часам и даже минутам расписывают графики поставок на большегрузных автомобилях. Ведь опоздание может обойтись очень дорого и лишить дохода исполнителя доставки – частного-дальнобойщика или транспортную компанию.

На столь высокую профессиональную ответственность накладываются факторы, которые усложняют выполнение этой самой основной задачи дальнобойщика – доставить груз в целости, не испорченным, в срок.

- ❗ К таким факторам относятся:
 - ❗ Некачественный отечественный сервис, особенно «придорожный» - смена масла может закончиться поломкой двигателя или коробки передач;
 - ❗ Некачественное топливо, особенно дизельное, как летнее, так и зимнее;
 - ❗ Некачественные масла и смазки: в стране очень много подделок известных масляных брендов, особенно много их продается на дорогах между городами;
 - ❗ Долгие русские зимы и резкие температурные сезонные переходы: часто дальнобойщик утром выезжает из одной климатической зоны, а вечером оказывается уже совсем в другой, подвергая узлы автомобиля повышенным температурным нагрузкам;
 - ❗ Плохие российские дороги, которые заставляют водителя часто менять режимы езды; а именно при смене режимов езды - трогание с места, переключение скорости, торможение и т.д. - происходит основной износ важнейших механизмов автомобиля: двигателя, коробки передач, редукторов.



Эффективные средства защиты, снижения износа и, соответственно, финансовых издержек, предлагает компания «СУПРОТЕК»

При такой ответственности и в таких условиях эксплуатации коммерческому транспорту необходима надежная защита двигателя и агрегатов. Такие эффективные средства защиты, снижения износа и, соответственно, финансовых издержек, предлагает компания «СУПРОТЕК».

Восстанавливающие трибосоставы «СУПРОТЕК» – это универсальная защита почти на все случаи жизни для двигателя и других узлов автомобиля. Особенно в режимах высоких нагрузок и трудных условий эксплуатации.

Чем отличаются трибосоставы «СУПРОТЕК» от присадок и добавок в смазочные масла: металлоплакирующих, ревитализантов, кондиционеров металла, тефлоносодержащих добавок? По большому счёту, их даже нельзя сравнивать. Ведь любые присадки и добавки нацелены на улучшение свойств смазочных масел, а «СУПРОТЕК» взаимодействует с металлом и помогает системе «пара трения» перейти на новый, энергетически более выгодный, уровень.

Активный минерал «СУПРОТЕК» - тоже вещество и так же добавляется в масло. Но он является катализатором или инициатором процессов самоорганизации системы. И это доказанное преимущество – ни один препарат, кроме геомодификаторов трения, к которым относится «СУПРОТЕК», не способен восстанавливать рабочие параметры (вплоть до заводских номинальных значений) и не обладает столь длительным последствием.

Проще говоря: масло слили – эффект присадок и добавок закончился. А после обработки «СУПРОТЕК» смена масла не изменяет улучшенных условий трения. Поэтому практически все указанные выше негативные факторы можно компенсировать обработкой узлов и механизмов большегрузных автомобилей восстанавливающими трибосоставами.

Причем, чем раньше обработать двигатель и узлы большого автомобиля трибосоставами SUPROTEC серии «МАКС», тем большим будет эффект. Увеличится ресурс, снизится расход топлива, масла, улучшатся экологические показатели, вырастет безотказность даже в аварийных ситуациях.

При потере масла двигатель будет работать длительное время без значительных потерь, что позволит доехать до станции технического обслуживания своим ходом.

Вот перечень положительных изменений после обработки узлов и механизмов триботехническими составами «СУПРОТЕК» серии «МАКС».

■ Существенно снижается расход топлива и увеличивается мощность двигателя. В зависимости от режима работы и начального состояния двигателя, снижение расхода топлива составляет от 10 до 15% - на режимах холостого хода и малых нагрузок, до 6% - на номинальных режимах работы. Рост эффективной мощности двигателя составляет 4–8 %.

■ Улучшается динамика автомобиля, что определяется зависимостью изменения кривой крутящего момента двигателя от оборотов коленчатого вала. При этом зона постоянного максимального крутящего момента растягивается и смещается в область более низких частот вращения.

■ Снижается токсичность отработавших газов по CO и CH. Так, содержание CO в зоне холостого хода снижается в 1,5–3 раза, в режиме номинальной мощности – на 30–50%.

■ Повышается и стабилизируется по цилиндрам давление в конце сжатия – компрессия.

■ Облегчается холодный пуск двигателя при низких отрицательных температурах.

■ Снижается скорость изнашивания сопряжений трения двигателя – цилиндров, поршневых колец, подшипников коленчатого и распределительного валов в 1,5–2 раза.

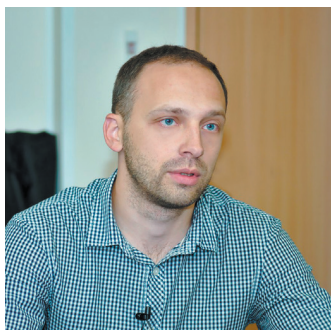
■ Уменьшается расход масла на угар до 3 раз.

■ Уменьшается вибрация и снижается механический шум двигателя.

Так триботехнические составы «СУПРОТЕК» помогают дальнбойщику отстаять своё право быть в первом ряду на трассе и в бизнесе.

Юрий Лавров, директор
департамента НТР «СУПРОТЕК»
кандидат технических наук ■

КАК НЕ ЗАГНАТЬ РАБОЧУЮ ЛОШАДЬ?



- Дмитрий, мы живем в век одноразовых вещей. Это касается и автомобилей. Владение даже маленьким парком коммерческих автомобилей становится большой головной болью для начальника эксплуатации и хозяина компании.

Компания более полутора десятилетий подтверждает свою репутацию выпуском эффективных продуктов

- Да, срок жизни автомобилей заметно сократился. Раньше автомобили имели запас инженерной прочности агрегатов минимум 30%. Это был век миллионников. (О миллионнике Fiat Ducato читайте на стр. 3. – ред.) Средний пробег до капитального ремонта современного коммерческого автомобиля импортного производства составляет 150–180.000 км. А отечественного коммерческого автомобиля – 300–400.000 км.

- И что делать в такой ситуации? Кажется, единственное логичное решение – проводить капитальный ремонт ДВС.

«Сэкономить на владении коммерческим транспортом и продлить его ресурс – одна из главных задач современной транспортной компании», – считает инженер и автоэксперт Дмитрий Смирнов

- Но «капиталка» – это прямые убытки для транспортной компании. Стоимость ремонта двигателя современного импортного автомобиля составляет от 300.000 до 650.000 рублей. А при условии, что этот ремонт надо делать каждые 150.000 км пробега, содержание такого парка становится убыточным. Приходится искать способы снижения этих огромных издержек.

- И каким образом можно их снизить?

- Первое, на что важно обратить внимание – это безукоризненное исполнение регламентов замены масел в агрегатах. При этом важно помнить, что в транспортных компаниях пробег считается не в километрах, а в моточасах. Второе, выбирать исключительно качественные смазочные материалы, которые способны противостоять высоким термическим нагрузкам, некачественному топливу и повышенной запыленности наших дорог.

- А что думаете о современной автотехнике. Все эти присадки и добавки на самом деле могут заменить, ну или хотя бы отодвинуть, капитальный ремонт?

- Да, на рынке представлены в изобилии различные материалы и присадки. Их множество часто вводит в заблуждение обычных автомобилистов, а порой и профессиональных транспортников. Однако среди этого изобилия есть компания, которая на протяжении 17 лет работы на отечественном (а с недавнего времени и на мировом) рынке ярко выделяется среди обилия брендов.

Эта компания более полутора десятилетий подтверждает свою репутацию выпуском качественных

продуктов, которые нацелены на восстановление и продление жизни агрегатов автомобиля. Я говорю о компании «СУПРОТЕК». Она известна, прежде всего, своими уникальными восстанавливающими триботехническими составами, а также качественными моторными и трансмиссионными маслами SUPROTEC Atomium, инновационной автомобильной химией SUPROTEC A-prohim.

номия только на плановых ремонтах одного автомобиля при этом составит почти 700.000 рублей.

Добавим сюда оптимизацию параметров работы двигателя, топливной системы, трансмиссии и приплюсуем к озвученной сумме экономию на снижении потребления топлива и угара масла. Поэтому продуктами компании SUPROTEC пользуются многие авто-

Комплексная обработка составами SUPROTEC позволяет отодвинуть капитальный ремонт



И насколько «СУПРОТЕК» может продлить железную жизнь?

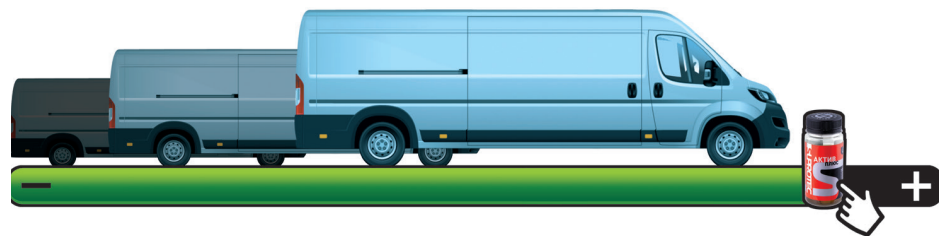
Комплексная обработка составов SUPROTEC позволяет отодвинуть капитальный или плановый ремонт агрегатов на срок до 3-х раз. То есть плановый ремонт двигателя современного автомобиля иностранного производства произойдет не ранее, чем через 500–600.000 тысяч км. Эко-

мобильные парки, среди которых есть легковые и грузовые такси, и даже правительственные гаражи. Все они отмечают снижение стоимости владения каждой единицей транспорта, обработанного по технологии безразборного восстановления «СУПРОТЕК».

Беседовал
Матвей
Орлов-Бородин ■

ПРОФИЛАКТИЧЕСКОЕ ЛЕЧЕНИЕ

Как продукты SUPROTEC спасли транспорт аптечной сети



Хочу поделиться опытом использования триботехнических составов «СУПРОТЕК». Работаю начальником транспортного отдела в региональной аптечной сети. Используем лёгкие коммерческие грузовики, которые брали новыми из салонов. Сначала это были Peugeot Boxer. При пробеге 240.000 км у одного пришёл конец двигателю, у другого – на 270.000 км. Пришлось покупать контрактные моторы, так как не было уверенности в том, что официалы качественно откапиталют ДВС, потому что они не брались ремонтировать даже головку двигателя.

Но ещё от отца я слышал про составы «СУПРОТЕК». Он покупал их в Питере.

Тогда здесь у нас в Краснодаре SUPROTEC ещё не продавался. Так вот было принято решение обработать весь наш автопарк восстанавливающими

ливающими трибоприсадками, что и сделали. Результаты следующие. Работа моторов после полной обработки «Активками» ровная, чистая, «жора» масла ноль, запуск в зиму лёгкий. Для дизелей это особенно важно.

Пробег нового обработанного «Пыжика» на данный момент (без ремонта, в отличии от предыдущих) 410.000 км. «Рено Мастер» – 502.000 км «Форд Транзит» – 295.000 км. Это я выбрал наибольшие пробеги, остальные авто ещё столько не накатали. Все машины не позднее 2014 года. Некоторые обработаны однократно, те, про которые отписался выше, обработаны комплексно уже два раза.

Дальше закрались мысли по состоянию цепей ГРМ, погнали к официалам – все-таки пробег большой. Они посмотрели, сказали «можно было даже не трогать». У машин с меньшим пробегом дела обстояли в разы хуже,

чем у нас. Но замена цепей ГРМ была всё же произведена, так как комплекты были уже приобретены. Словом, составы «СУПРОТЕК» реально помогли нашим «Пежо», «Рено», «Форд».

Ещё от отца я слышал про составы «СУПРОТЕК»

Кроме того, у меня в личном пользовании «Ауди А6» 3.0, TDI, 2011 г.в. До обработки самый минимальный расход, что я видел, составлял 6,5 литра на сотню. После полной обработки довелось съездить в Севастополь. Расход составил 5,4 литра, при том, что по трассе я ехал 130-160 км/ч. То есть я на одном баке съездил туда и обратно, чем приятно удивлён был не только я, но и мои друзья.

Есть ещё у меня «Нива» для рыбалки и охоты. Тоже обработана на пробеге 151.000 км. Перед обработкой замерял компрессию – был разброс от 9 до 10 кг/см² по цилиндрам. После обработки компрессия выросла и выровнялась до 11,5 во всех цилиндрах. Давление масла мерил на холостых – 1,5. Это на пробеге уже 170.000 км. Кстати, и расход на ней, если по трассе, укладывается в 8 литров на 100 км, в смешанном цикле 10,5-11 л.

В общем результатом обработки «СУПРОТЕК» доволен. Руководство автопарка тоже радо. В итоге получилась большая экономия средств на содержание и ремонт автопарка. Всем рекомендую! Большое спасибо разработчикам составов «СУПРОТЕК».

Николай Владимирович Сопрунов
начальник транспортного отдела
аптечной сети г. Краснодар ■

КАК СТАТЬ МИЛЛИОНЕРОМ

Fiat Ducato прошёл миллион километров благодаря восстанавливающим трибоприсадкам SUPROTEC

Этот коммерческий фургон (на фото) Фиат Дукато эксплуатирует дилер «СУПРОТЕК» в Петрозаводске. Автомобиль 2010 года выпуска проехал уже больше миллиона километров без капитального ремонта.



«Эксплуатировали его нещадно», – говорит водитель Виталий Минаев. Он рассказывает, что сначала обрабатывал трибосоставами свои личные машины и был доволен результатом. Поэтому решил попробовать «СУПРОТЕК» для служебного транспорта.

«Этот Фиат эксплуатировали нещадно, – рассказывает водитель, – к 300.000 км уже чувствовалось, что мотор подсел. Залил «СУПРОТЕК» и почувствовал, что машина поехала». Виталий завёл «Тетрадь разумных трат», куда скрупулёзно записывал всё, что делали с автомобилем. «Обработка «Актив Плюс дизель» проходила в три этапа, как и положено. Сначала за тысячу км до замены масла, потом сразу с новым маслом, и через 10.000 км, с очередной плано-

вой заменой масла. «Регуляром» не пользовался, но через каждые 50.000 снова делал комплексную обработку». В десятый раз грузовичок обработали трибоприсадкой «СУПРОТЕК» на пробеге 779.550 км.

«Автомобиль ходит в основном по трассе между Петрозаводском и Санкт-Петербургом. Но из каждой 1000 км 200-250 км – это город. И город этот СПб, – уточняет Виталий, – поэтому, если перевести пробег в моточасы, ещё тысяч двести километров можно смело прибавить».

Когда «Фиат» разменял миллион, в Санкт-Петербурге, на СТО «Дизель-Сервис», сделали компьютерную диагностику, которая показала хорошее состояние ДВС. На станции подтвердили: судя по всему, агрегат действительно никогда не разбирался и не ремонтировался.

«Судя по параметрам, всё хорошо – говорит директор СТО Артём Митрофанов, – есть небольшие скачки

В лаборатории «СУПРОТЕК» провели анализ отработанного моторного масла

по давлению топлива при нажмие на педаль акселератора, но не критично. Возможно, в будущем придётся поменять регулятор давления топлива. Но на данный момент ничего не требуется».

Визуальный осмотр подкапотного пространства говорит, что всё покрыто штатной пылью. Видно, что ничего не откручивалось. Ни свечи накаливания, ни форсунки. Поэтому, если никогда ничего не разбиралось, никогда ничего и не открутится без каких-либо поломок. Поэтому не будем рисковать».

«Да, форсунки родные, с завода, и турбина родная!» – подтверждает Виталий Минаев.

В лаборатории «СУПРОТЕК» провели анализ отработанного моторного масла, который также показал оптимальные показатели состояния двигателя. Рассказывает кандидат технических наук, глава департамента НТР компании Юрий Лавров.

«Мы провели анализ отработанного масла Фиат Дукато, который прошёл больше миллиона километров. А на масле, которое мы анализировали, он прошёл ещё 14.000 км. Что мы видим?»

Низкая концентрация алюминия – 3 гр на тонну. Железо – 14 гр на тонну. Это очень маленькая концентрация



железа. В два раза ниже допустимых значений. Других металлов нет. Мы видим, что здесь есть кремний – 10 гр на тонну. Это как раз и есть наш «СУПРОТЕК». Ведь наш активный компонент содержит силикат. Поэтому мы видим кремний при проведении спектрального анализа масла. По механическим примесям – меньше 0,05. Это такой же показатель, как у чистого масла. Есть немного сульфатной золы. Капля нагара попала. Чуть выросла вязкость при плюс 40 градусах и снизилась при плюс 11.

Щелочное число, которое как раз говорит о том, какая идёт термодеструкция масла при попадании отработавших газов через неплотности в картер, то есть в само масло, в норме. Если щелочное число падает, то масло перестаёт работать. Здесь после 14.000 км оно снизилось всего на 10%. То есть масло абсолютно рабочее. На нём можно было ездить ещё столько же. По концентрации присадок – фосфор, цинк, кальций – мы видим, что они сработались тоже буквально на 10%. Двигатель в прекрасном состоянии.

Моторы Iveco хорошие, но миллион километров – это результат обработки по технологии «СУПРОТЕК»». ■

КИПЯТОК И ТЕЛОГРЕЙКА

Как зимовали в советских автохозяйствах - исторический экскурс Александра Пикуленко

В советской стране весь коммерческий транспорт был государственным, и обитал он в автохозяйствах разных размеров. Что объединяло небольшие автобазы и большие автокомбинаты, так это отсутствие крытых теплых стоянок. Под крышу грузовик в ту эпоху попадал только на ремонт и техобслуживание.

Поэтому предзимье становилось горячей порой. Во всю работал аккумуляторный цех. Уважающий себя и свой автомобиль водитель тащил сюда тяжелые аккумуляторные банки и старался проверить все: плотность электролита, возможность держать зарядку и чистоту клемм. Эта забота позволяла пережить холода без лишних хлопот.

Так как антифриз до советских автобаз дошел только в конце 20-го века, любое автохозяйство того времени имело несколько кранов с кипятком, куда водители каждое утро приходили с ведрами за горячей водой. Бодренько отнесся и залив воду в радиатор, рабочий автомобиль пытались запустить. Если сразу не удавалось, а такое бывало довольно часто, особенно после выходных и праздников, задействовали мощное пусковое устройство. Такими мерами к началу рабочего дня удавалось выпустить на линию большую часть автопарка.

Никакого разнообразия масел, трансмиссионных и моторных, не было и в помине. Автол, нигрол, в лучшем случае АС-8. При сильных морозах,

Главной задачей шофера зимой было обогреть кабину



чтобы не загубить мотор и трансмиссию, поддоны грели паяльной лампой. А, чтобы сохранить тепло под капотом, на него надевали толстые попоны, которые специально шили в автохозяйствах. Колхозные водители обходились старой телогрейкой.

Так как основными автомобилями строителей коммунизма были ГАЗ, ЗИЛ, МАЗ и КрАЗ, то самой главной задачей шофера зимой было обогреть кабину. Печки, конечно, присутствовали, но их производительность не выдерживала никакой критики. Вот и шла в ход народная смекалка. Придумывали разные воздуховоды, которые подавали теплый воздух от радиатора внутрь. Это хоть как-то поддерживало нормальную температуру и позволяло не обмерзать стеклам.

В общем труд водителя грузовика к середине 20-го века был в Советском Союзе занятием физически тяжелым и подразумевающим преодоление большого количества трудностей. При том, что за все эти дополнительные упражнения с автомобилем зимних доплат не предполагалось. Однако надо сказать, что с появлением машин Камского автозавода - КамАЗ - многое в шоферской жизни изменилось в лучшую сторону. Хотя зимняя эксплуатация грузовиков и сегодня остается сложной.

НОВОСТИ

В России протестируют «успокоительные остановки» для нарушителей



В странах Прибалтики ввели экспериментальную меру - «успокоительную остановку» вместо штрафа. За превышение скорости денег не берут, но предлагают пару часов постоять и успокоиться. Российским парламентариям настолько понравилась эта идея, что они решили применить ее и в наших реалиях.

В Комитете по транспорту ГД рассказали, что подобный эксперимент нужно проводить в нескольких разных регионах страны, чтобы понять, как будут реагировать водители. Депутаты полагают, что для оценки эффективности нового подхода будет достаточно двух-трех месяцев. Посмотрим, чем обернется такая затея.

Удаление тонировки возможно только на основании



письменного требования

Такую позицию относительно правомочности требований сотрудников автоинспекции удалять тонировочную пленку непосредственно на месте задержания автомобиля озвучили в ГИБДД.

По мнению главы ведомства Михаила Черникова, соответствующие требования по отношению к водителям «должны быть оформлены в письменной форме и содержать разумный срок (не менее суток), в течение которого такое требование подлежит осуществлению».

Это подтвердили и в Генеральной прокуратуре - законным является только требование, оформленное письменно.

Дорожные камеры можно отключать в непогоду



Региональные управления ГИБДД получили любопытное указание из центра. В нём перечислены основания для отключения дорожных камер.

Ситуации, при которых штрафы не должны выноситься, например, такие:

- Во время непогоды, когда невозможно получить качественную фотографию.
- При отсутствии табличек 8.23 «фотовидеофиксация» или такой же разметки перед стационарной камерой.
- При многократных жалобах граждан на неточность работы конкретной камеры.
- При отключении светофоров и введении управления движением регулировщиком.

Обработку снимков с камер и вынесение постановлений также следует прекратить, если у региона закончился, либо расторгнут контракт на рассылку «писем счастья» автовладельцам.

Больше новостей
www.autoassa.ru



ЗИМА

МЕДЛЕННОЕ ПОСТУПЛЕНИЕ ЗАГУСТЕВШЕГО МАСЛА В УЗЛЫ ТРЕНИЯ

СНИЖЕНИЕ ПУСКОВОГО ТОКА АККУМУЛЯТОРА

РАСШИРЕННЫЕ ЗАЗОРЫ ПРИ ОТРИЦАТЕЛЬНЫХ ТЕМПЕРАТУРАХ

ОТРИЦАТЕЛЬНАЯ ТЕМПЕРАТУРА ТОПЛИВА И КОНДЕНСАТ

ДЛИТЕЛЬНЫЙ ЗАПУСК

ПОВЫШЕННЫЙ ИЗНОС

РИСК ВОЗНИКНОВЕНИЯ ЗАДИРОВ

ИННОВАЦИИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ

SUPROTEC

Триботехнический состав «АКТИВ»

ОБРАЗОВАНИЕ ЗАЩИТНОГО СЛОЯ, ПРОЧНЕЕ УДЕРЖИВАЮЩЕГО МОТОРНОЕ МАСЛО

Восстановление зазоров в ЦПГ и компрессии

Постоянная масляная пленка даже при долгом простое

Совершение первых оборотов «по маслу»

Защитный металлический слой противостоит износу

Облегчение запуска двигателя, снижение износа при запуске

ТОПЛИВНАЯ ПРИСАДКА SGA/SDA

БЫСТРЫЙ ЗАПУСК, СНИЖЕНИЕ РАСХОДА, ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ГИДРОУДАРА

Очистка и смазка элементов форсунок

Правильный факел впрыска

Предотвращение протекания форсунки при простое

все подробности
www.suprotec.ru
8 800 200 06 61