

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ

КУВ запускает новый сайт	с. 2
Новые горизонты для данных КУВ	с.4
КУВ объявляет ПАРТНЕРСТВО с компанией ŠKODA	с.5

ТОВАРЫ И ТЕХНОЛОГИИ

ZF Aftermarket расширяет ассортимент продукции Lemförder для электрических и гибридных автомобилей	с.6
Автомобільне світло, що зміниться в найближчі роки?	с.7-9
КУВ — мировой лидер в развитии подвески	с. 10-11
Dauso: Зубчатые ремни привода High Tenacity	с. 12-13
Новые многоискровые катушки зажигания от Delphi Technologies	с. 14
Новый ассортимент NTN-SNR для систем ГРМ	с. 15
DCI 700. Новый стенд для тестування дизельних інжекторів common rail.	с.16
Професійний сервіс DAS: Калібрування передніх камер і радарів	с.17
Выбирайте качественные пружины!	с.18-19
Тормозные колодки BREMBO XTRA	с. 20-21
Компания DENSO отмечает 10-летие технологии ТТ	с. 22-23
FRENKIT — мы находим решения.	с. 24
Приводные ремни DONGIL SUPERSTAR	с. 25
BGA - Эксперт по цепям ГРМ	с. 26-27
12 фактов про светодиодные лампы Philips	с. 28-31
TRW — 100 лет качества	с.32-33

ПОЛЕЗНЫЕ СОВЕТЫ

BILSTEIN У Вас на підйомнику авто з пневмопідвіскою?	с.34-35
PAYEN Прокладка своїми руками для будь-якого двигуна	с.36-40

Издатель: ООО "Автодистрибьюшн Украина".

Подробная, а также контактная информация на сайте <http://www.ad.ua>

 [Facebook.com/adstyle.ua](https://www.facebook.com/adstyle.ua)

НОВОСТИ

KYB ЗАПУСКАЕТ НОВЫЙ САЙТ

Европейское подразделение компании KYB объявляет о запуске нового веб-сайта www.kybsport.com, посвященного автоспорту.



Один из крупнейших производителей деталей подвески, корпорация KYB, выступает спонсором многих команд в различных видах автоспорта по всему миру. Новый веб-сайт объединяет эти активности в одном месте и освещает прогресс каждой из команд. Спонсорство охватывает широкий спектр событий, от быстро развивающегося жесткого Мирового Ралли кросса до гонок на выносливость, таких как раллийные гонки Asia Cross Country Rally и международный чемпионат Super GT. Расширяя границы своих инженерных разработок, KYB получает новый опыт и делится новыми улучшенными технологиями.

Команда инженеров KYB Corporation, преданных автоспорту, обладает огромным опытом в разработке высокоспециализированных продуктов для использования в гонках. Спрос на передовые компоненты в этой высококонкурентной среде требует точности и качества мирового класса. Системы KYB Electronic Power Steering (EPS), или

электронный усилитель руля, широко используются в автоспорте и особенно в гонках на выносливость, например, таких как 24-часовая гонка в Ле-Мане. Компонентам подвески KYB также доверяют многие другие команды в различных гоночных дисциплинах.

На веб-сайте KYB Sport представлены команды APR Racing, EKS, Toyota Gazoo Racing, Goodsmile Racing, Team JAOS и Monster Energy RX Cartel. Здесь же вы можете найти свежие новости и блоги о мероприятиях. «Новый веб-сайт – отличный повод для демонстрации высокой

производительности KYB», - отмечает Джордан Дэй, менеджер по маркетингу KYB Europe, - «и мы хотим представить нашим европейским клиентам замечательные команды, которые наша компания спонсирует по всему миру, а фанатам этих команд донести информацию о бренде KYB».

Запуск нового веб-сайта стал весьма своевременным и совпал с превосходным выступлением команды Toyota Gazoo Racing в 24-часовой гонке в Нюрбургринге. На автомобилях TGR установлены электронный усилитель руля и подвеска KYB, и оба автомобиля пришли к финишу в этой серьезной гонке на выносливость: Lexus LC занял 1-е место в своем классе, GR Supra занял 3-е место в своем классе.



25

АВТОТЕХНІКС

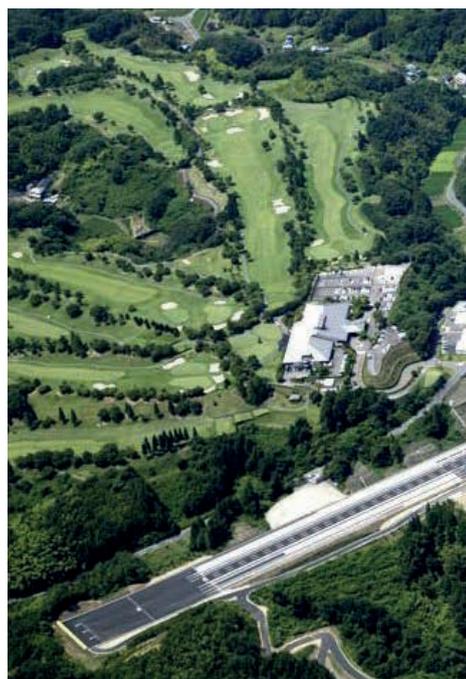
**МАРАФОН ПОДАРУНКІВ
У НАШ ЮВІЛЕЙ!**

**ПОДРОБИЦІ АКЦІЇ
ТА УМОВИ УЧАСТІ
B2B.AD.UA**

НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ ДЛЯ ДАННЫХ KYB

KYB объявляет о дальнейшем улучшении качества своих данных и их представленности в электронном каталоге TecDoc. На протяжении многих лет компания KYB сохраняет свой статус поставщика с рейтингом А для TecAlliance, а это означает, что точность описания продукции составляет не менее 99% в соответствии со стандартом TecDoc Standard.

Команда специалистов KYB постоянно работает над обеспечением актуальности и корректности каталогов KYB, чтобы у клиентов был постоянный доступ к самым свежим данным.



Также, недавно компания KYB была выбрана для участия в пилотном проекте TecAlliance, в котором данные будут обновляться в электронном каталоге каждые 6 дней – это существенное улучшение по сравнению с полутора месяцами.

Этот проект будет запущен в августе 2019 года. KYB уже может претендовать на роль лидера рынка, если речь идет о новых моделях амортизаторов: последние данные об автомобильном парке показывают, что в линейке KYB представлены на 5 миллионов европейских автомобилей до 5 лет больше, чем у ближайшего конкурента, и неслучайно KYB как один из крупнейших производителей амортизаторов выбран для сотрудничества в таком проекте с TecDoc.



«KYB способен выводить на рынок новые амортизаторы быстрее, чем любой другой производитель, по ряду причин», - объясняет Жан-Франсуа Хуан, генеральный менеджер по управлению продукцией KYB

Europe Aftermarket. «KYB - это OE-поставщик на каждый 5й новый автомобиль в мире, а это значит, мы первыми выходим на рынок для этих моделей. Для покрытия остального автопарка у нас есть исследовательские департаменты, расположенные по всему миру, огромный центр разработки в Японии и центр по установке и тестированию во Франции. Возможность добавлять новые данные в TecDoc в течение 6 дней - это следующий шаг к тому, чтобы сделать наш продукт доступным и видимым для наших клиентов быстрее, чем любой другой».



Испытательный полигон KYB в Японии



КУВ ОБЪЯВЛЯЕТ ПАРТНЕРСТВО С КОМПАНИЕЙ ŠKODA

Корпорация КУВ становится поставщиком амортизаторов для новой модели автомобиля ŠKODA SCALA. Это первое в истории ОЕ-партнерство с чешским автогигантом.



КУВ производит передние и задние амортизаторы на своем чешском заводе в г.Пардубице для модели SCALA, нового переднеприводного пятидверного хэтчбека С-класса.

Scala – первая модель ŠKODA, построенная на инновационной модульной платформе Volkswagen Group MQB-A0. Серийное производ-

ство стартовало в феврале 2019 года в Млада-Болеславе (Чехия), и автомобиль заслуженно собирает отличные отзывы в автомобильной прессе. В частности, во время дорожных испытаний эксперты AutoExpress отметили «впечатляющий проезд по различным покрытиям», также среди отзывов есть и такие: «одна из лучших моделей в своем классе по

соотношению цена / качество; новая компактная модель чешской марки нашпигована передовыми технологиями и предлагает следующий уровень пространства, качества и ездовых характеристик».

Компания ŠKODA присоединилась к длинному списку мировых производителей автомобилей, которые доверили КУВ поставку амортизаторов на конвейер для своих новых моделей, в том числе многих других брендов из Volkswagen Group.

Один из пяти автомобилей по всему миру покидает производственные линии с установленными амортизаторами КУВ в качестве оригинального оборудования, что делает КУВ одним из крупнейших производителей подвесок в мире.

...

На рынок постгарантийного обслуживания компания также поставляет и другие детали подвески, в том числе пружины, верхние опоры стойки и защитные комплекты.





ТОВАРЫ И ТЕХНОЛОГИИ

ZF AFTERMARKET РАСШИРЯЕТ АССОРТИМЕНТ ПРОДУКЦИИ LEMFÖRDER ДЛЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ И ГИ- БРИДНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

На фоне растущего спроса на электрические и гибридные автомобили ZF Aftermarket значительно расширяет линейку продукции торговой марки Lemförder. Она включает в себя опоры амортизационной стойки, опоры подвески и двигателя для BMW i8 с гибридной силовой установкой.

Для электромобиля VW e-Golf предлагаются опоры подвески, а также ремкомплект опоры амортизационной стойки с подшипником. В обновленный ассортимент продукции также входят опоры подвески, ремкомплект для опоры амортизационной стойки, а также опора коробки передач для гибридной модели Audi A3 e-tron.

ZF Aftermarket в ближайшем будущем представит опоры Lemförder для балки заднего моста электромобиля Renault ZOE.

ZF Aftermarket рекомендует регулярно проводить технический осмотр всех резинометаллических деталей. Несмотря на то, что они рассчитаны на долгий срок эксплуатации, они также изнашиваются из-за высоких динамических нагрузок.





АВТОМОБІЛЬНЕ СВІТЛО

ЩО ЗМІНИТЬСЯ В НАЙБЛИЖЧІ РОКИ?

*Майбутнє автомобільного світла лежить у площині світлодіодних та лазерних технологій. Однак ті, хто оголошує неминучий кінець галогенним лампам, все ж помиляються. Незабаром, фари не тільки освітлюватимуть дорогу, тротуари та обочину. Вони також передаватимуть інформацію. Більше про тенденції на ринку автосвітла розповіли на конференції **Tec Day**, організованої компанією **OSRAM**.*

Про конференцію **Tec Days**

Організована на заводі Skoda в місті Младі Болеславі (Чехія) конференція **Tec Days** – це зустріч компаній з автомобільної освітлювальної промисловості, що беруть участь у постачанні автокомпонентів на конвеєри виробників автомобілів. Головним організатором конференції є компанія **OSRAM**, свої презентації також підготували інші виробники фар, ламп та освітлення, які співпрацюють з **OSRAM**, такі як **HELLA**, **Varros** та **ZKW**. Останні два бренди спеціалізуються майже виключно на постачанні на конвеєр, тому їх мало знають на ринку **aftermarket**.

Новинки автомобільного освітлення, звичайно, спершу отримують нові моделі автомобілів. Та протягом короткого часу вони потраплять на вторинний ринок. Тож дізнайтеся, чого варто очікувати.

Майбутнє **LED**

Найближче майбутнє автомобільного освітлення базуватиметься на світлодіодних джерелах світла. Вони поступово охоплюють практично всі нові моделі автомобілів. Йдеться про передні та задні фари, а також індикатори напрямку руху на дзеркалах і майже всі елементи інтер'єру, які генерують світло. Також будуть розроблені рефлектори на основі лазерних діодів. Пріоритетом виробників на найближчі роки буде мініатюризація.

Йдеться про виробництво / проектування щоразу менших і менших ламп, які випромінюють все більше і більше світла. Найважливішою метою є також зниження витрат на виробництво – це ключова умова, виконання якої необхідно для популяризації освітлення нового покоління. Чим дешевшим буде їх виробництво, тим швидше вони потраплять на більш дешеві моделі автомобілів. Популярність цих джерел світла на вторинному ринку також зростатиме.

Той факт, що освітлення з використанням світлодіодних технологій є надзвичайно ефективним, не потребує доведення, достатньо лише раз проїхатись в нічний час машиною з світлодіодними фарами.

Та захоплення ринку світлодіодами блокується ціною. Водії враховують не тільки високі витрати на придбання автомобіля, але й на його обслуговування. На даний час, у разі пошкодження або виходу з ладу світлодіодної фари, її слід повністю

замінити новою. У деяких випадках це величезні витрати, чим скористалися постачальники з монополією у багатьох країнах. І виробники освітлення знають про цей факт.

Замість заміни всієї фари – змінні лампи **XLS**

Головною причиною запровадження виробниками освітлення **XLS** ламп (**eXchangable LED Signal** – замінний світлодіодний сигнал), є не стільки зниження витрат на обслуговування, як стандартизація продукції. Змінні світлодіодні джерела світла поєднують переваги традиційних ламп (змінні, стандартизовані) з сучасними світлодіодними технологіями (дизайн, ефективність, зниження енергоспоживання).

Виробники освітлення тепер повинні забезпечити ринок світлодіодами, розташованими в корпусі фар і підібраними для кожного типу транспортного засобу. Завдяки платформі **XLS** можна пропонувати такі ж продукти багатьом різ-



ТОВАРЫ И ТЕХНОЛОГИИ



ним виробникам. Це важливо для вторинного ринку, тому що гарантує більш довгострокову придатність – власники різних моделей автомобілів зможуть придбати ті ж самі XLS-лампи, що не потребують заміни цілої фари, яка в старих автомобілях означає високу вартість ремонту. Автомобілі, оснащені змінними джерелами світла XLS LED вже є в серійному виробництві. OSRAM забезпечує ними японські бренди, а інші поки що чекають у черзі.

Прикладом є нова Toyota Corolla, яка має XLS-лампи в задніх ліхтарях.

Змінні XLS-лампи відкривають важливу для післяпродажного сервісу можливість обслуговувати світлодіодні фари, замість варіанту заміни їх новими. Проте ще довгий час вони все ж будуть набагато дорожчими за стандартні рішення.

Ринок відмовиться від ксенону, але не від галогену

Витрати на виробництво світлових джерел останніх поколінь свідчать про те, що у найближчі кілька років буде неможливо відмовитися від дешевого освітлення. Ксенонові вогні, ймовірно, будуть повністю вилучені з ринку, оскільки витрати на їх виробництво абсолютно не виправдовують себе, а продуктивність світлодіодів суттєво більша.

Галогенні лампи менш ефективні, ніж світлодіодні джерела світла, але завдяки своїй економічності вони ще тривалий час будуть затребуваними.

Стандартні лампи поступово вилучать з використання. Багато бюджетних міських автомобілів вже мають світлодіодне освітлення або, принаймні, окремі елементи. Фари з світлодіодною технологією на даний час впливають на збільшення базової ціни автомобіля. Можливо, однак, застосування світлодіодних фар в деяких компактних автомобілях, таких як, наприклад, Skoda Scala. У наступні роки галогенні фари все ще займатимуть близько половини заявок на ринку. Проте з'являться нові лампи. Лампи H18 і H19 будуть меншими порівняно з H7 і H4 відповідно. Мініатюризація

не повинна негативно впливати на якість освітлення, а навпаки, всі параметри повинні бути кращими порівняно з попередніми типами світла. Потреба у мініатюризації галогенних ламп пов'язана з проектуванням все менших і менших рефлекторів. Це пояснюється головним чином вимогами виробників автомобілів, які хочуть отримати більше можливостей для дизайну своїх моделей. Звичайно, якість освітлення галогенними лампами все одно не буде рівнозначною зі світлодіодними джерелами світла, але власники транспортних засобів, обладнаних галогенами, не мають альтернативи. Заміна фабрично встановлених галогенних ламп на більш сучасніші світлодіодні на даний час є недозволеною законодавством в багатьох країнах.

Легалізація світлодіодних елементів

Українським водіям варто знати, що монтаж світлодіодів замість галогенних ламп є незаконним практично у всій Європі. Це стосується правил, згідно з якими джерела світла можна замінити лише на такий самий тип, який встановлений у якості базового обладнання виробниками автомобілів. Тож замінивши фари на наших СТО, при в'їзді у Європу можна отримати величезний штраф при раптовій перевірці поліцією у країнах ЄС.





Зміна чинного законодавства наразі неможлива, тому виробники фар шукають альтернативні рішення. Зокрема, заміна галогенних ламп на світлодіодні може бути дозволена автовиробниками, але це стосується лише нових автомобілів, що значно обмежує потенціал ринку модернізації. У найближчі кілька років виробники освітлення не очікують прориву законодавчих змін. Проте будуть розроблені наступні покоління модернізацій – головним чином для країн, де таке рішення не обмежене законодавством.

Освітлення – це ще не все

Якість та ефективність освітлення залишаються пріоритетними для виробників, але протягом наступних років вони ставлять нові цілі. І спільним знаменником є розвиток електроніки. Світло повинне буде пристосовуватися до умов руху, і – що є цілковитою новинкою – джерела світла зможуть передавати інформацію. Автомобіль зможе, наприклад, відобразити на проїжджій частині голограму з попередженням для пішоходів або тварин, помічених системою радарів і датчиків транспортного засобу. Таким чином, дані будуть видимі не тільки для водія завдяки відображенню в салоні авто, але й для інших учасників дорожнього руху. Звичайно, це лише приклад можливостей, які відкриває засто-

сування нового покоління фар. Для вирішення завдань компанія OSRAM співпрацює з Continental, яка має багатий досвід у розробці електронних технологій та рішень. Спільна компанія OSRAM та Continental (поділ акцій – по 50%) зосередиться на інтелектуальних системах освітлення.

Матриця світла і тисячі пікселів

Як увімкнути відображення повідомлень? Звичайно за допомогою світлодіодних джерел світла в матричному вигляді. Вони можуть проектувати та запускати вибрані пікселі зі світлодіодної матриці, залежно від потреб. А поточне використання фокусується таким чином, щоб фари дальнього світла не засліплювали інших учасників дорожнього руху. Прорив, який має відбутися в найближчі роки, – це вихід на наступний рівень. Це чудово ілюструє розвиток світлодіодних ламп Matrix, перший випуск яких на ринку кілька років тому мав лише десяток пікселів. Наступне покоління вже мало десятки пікселів, а рішення, яке презентують у 2022 р., отримає аж 25 тисяч пікселів. Така величезна кількість точок світла буде розміщена на чіпі, площею усього 41 квадратний міліметр. Надзвичайна мініатюризація не показує весь спектр досягнень виробників освітлення. Великою проблемою є тепловиділення від таких потужних діодів.

Інші інновації

На конференції Tec Days також були представлені багато інших технологій, які незабаром змінять ринок освітлення та будуть використовуватися в автомобільній промисловості. Наприклад, мультимедійні екрани всередині транспортного засобу, розташовані не тільки попереду водія, але й на дверях або даху. Наразі ця технологія представлена на футуристичних концептуальних автомобілях, але її практична реалізація стає все ближчою і ближчою.

Також майбутнім, але доволі реальним є інтерактивний кузов автомобіля. Це щось подібне до шпалер на телефоні, тобто, водій завдяки кільком рухам зможе змінювати зовнішній вигляд свого автомобіля.

Крім розвитку освітлення нового покоління, провідні виробники також беруть участь в розробці та впровадженні електронних систем, що будуть використовуватися для автомобілів з повним або частковим автономним водінням.

Проте це тема окремої статті, яку ми неодмінно підготуємо найближчим часом.

В. Ганчка

ТОВАРЫ И ТЕХНОЛОГИИ

КУВ — МИРОВОЙ ЛИДЕР В РАЗВИТИИ ПОДВЕСКИ



Впервые амортизаторы начали использоваться в конструкции автомобиля с 1930-х годов, и по сей день они остаются одним из важнейших компонентов. Несмотря на то, что, казалось бы, снаружи они почти не изменяются, их внутренняя конструкция совершенствуется благодаря развитию технологий, и передовые специалисты KYB по проектированию и разработке находятся в авангарде развития этого компонента подвески.

В декабре 2018 года Lexus выпустил следующее поколение модели ES, в котором нашли применение новейшие технологии, разработанные совместно с KYB. Внутри амортизатора в дополнение к основному клапану находится второй «плавающий» клапан, который расположен рядом с основным и обеспечивает более широкий диапазон управления потоком гидравлической жидкости внутри цилиндра, что создает дополнительный комфорт при движении автомобиля.

Lexus описывает его как «высокочувствительный клапан, разработанный для работы на сверхнизких скоростях перетока жидкости и помогающий защитить пассажиров

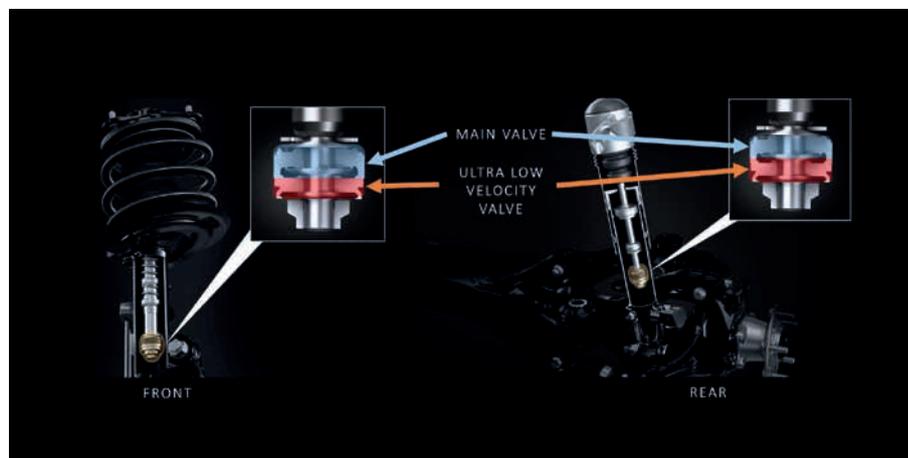
от воздействия мельчайших колебаний подвески», например, при медленном трогании с места или движении на высокой скорости по дорожному покрытию с мелкими дефектами, которые обычно вызывают эффект «стиральной доски».

Новая модель Lexus ES в настоящее время завоевывает восторженные отзывы во всем мире за улучшение комфорта, точности рулевого управления и устойчивости автомобиля.

В 2017 году Citroen выпустил C5 Aircross. Совместными усилиями двух известных производителей, корпорации KYB и концерна PSA, была разработана новая концепция подвески, основанная на пассивных

амортизаторах и способная обеспечить отличные ходовые характеристики. Эта новая технология, которую Citroen назвал «Прогрессивные Гидравлические Демпферы» и внес в свою программу «Advanced Comfort».

Секрет этой концепции – в системе двойного гидравлического демпфера в конструкции амортизатора. Общий ход его штока можно условно разделить на три рабочие зоны, в которых обеспечиваются разные характеристики. Первая расположена в средней части хода штока амортизатора, где демпфирование обеспечивается за счёт работы основных клапанов амортизатора, поршневого и донного.





Вторая и третья примерно соответствуют крайним положениям хода штока, отбоя и сжатия, и здесь происходит гидравлическое замедление, обеспечивающее дополнительное поглощение энергии.

Такая особенность конструкции позволяет основным клапанам амортизатора обеспечивать комфорт в простых дорожных условиях, а гидравлическим демпферам - включаться в работу при возникновении более сложных ситуаций.

Для такой эффективной дифференциации оба гидравлических демпфера - и отбоя и сжатия - должны обеспечивать адекватное поглощение энергии и обладать очень гибким откликом.

Именно замедление обеспечивает беспрецедентный уровень комфорта и, по определению Citroën, «эффект ковра-самолёта»: по ощущениям водителя автомобиль как будто парит над ухабами и ямами на дороге, и этот образ широко ис-

пользовался в рекламной компании автопроизводителя.

В 2018 году компания KYB получила награду от концерна PSA «Value Creation Product & Services Award» за совершенный прорыв в области технологий подвески.



100 лет назад 21-летний Широ Каяба открыл исследовательский центр Каяба, который впоследствии стал корпорацией KYB.

Он говорил:

«Ничто не бывает завершенным. Уникальная способность человечества добиваться прогресса заключается в постоянном поиске более высокого уровня совершенства».

Таков девиз инженерно-конструкторских команд KYB и по сей день.

DAYCO: ЗУБЧАТЫЕ РЕМНИ ПРИВОДА НТ (HIGH TENACITY)



Усовершенствованные двигатели, особенно модели, работающие на дизельном топливе и оснащенные системой высокого давления подачи топлива нового поколения (Common-Rail), отличаются тем, что подвергают узлы передачи высоким механическим нагрузкам при повышенных рабочих температурах, высоких параметрах мощности и давления впрыска (иногда выше 2000 бар), что часто связано с использованием распределительной системы с двумя валами.

Для решения данной проблемы Dayco предлагает ремни НТ, которые обеспечивают точное и постоянное зацепление между различными элементами передачи даже в условиях высокого механического

напряжения, поскольку эти ремни изготавливаются из материалов с улучшенными свойствами и пленки покрытия зубьев ПТФЭ, накладываемой на ткань ремня. Данный вид ремней был разработан и запатентован компанией Dayco.

Ремень НТ можно сразу отличить по его особому внутреннему покрытию белого цвета в силу использования пленки ПТФЭ.

Благодаря новой технологии компании Dayco удалось повысить стойкость ремня к износу, возникающему при сцеплении со шкивами (также на боковой части зубьев) и ограничить боковой износ, вызванный соприкосновением боковой части ремня с фланцем шкива.

Благодаря своим улучшенным конструктивным характеристикам, распределительные ремни НТ успешно используются в двигателях нового поколения большинства автозаводов, таких как Volkswagen, Ford, Renault, Fiat, Volvo, GM и PSA: фактически, сегодня два из трех распределительных ремней, производимых компанией Dayco для заказчиков конвейерной установки, являются ремнями типа НТ.

Распределительные ремни Dayco НТ поставляются отдельно и в составе комплекта (также вместе с водяным насосом), что позволяет повысить качество ремонта и снизить стоимость техобслуживания, выполняемого за один раз.

Для комплектов ГРМ High Tenacity Dayco предлагает своим заказчикам продленную гарантию: с двух до трех лет (Программа Long life+1). Расширенная гарантия распространяется на все компоненты в наборе

Dayco, включая водяной насос при условии, что комплекты устанавливаются исключительно в авторемонтных мастерских.

Для распечатки и регистрации сертификата расширенной гарантии достаточно выполнить 10 простых шагов:

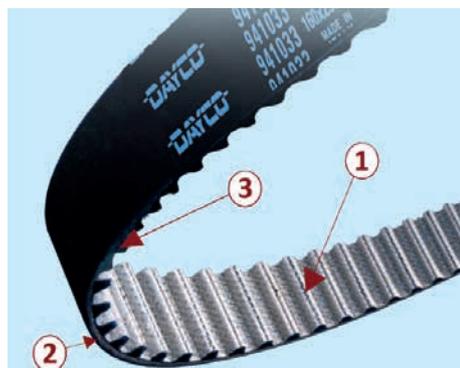
1. Зайдите в раздел «Гараж» на сайте www.dayco.com.
2. Зарегистрируйтесь.
3. Авторизуйтесь, если вы уже являетесь зарегистрированным пользователем.
4. В соответствующем окошке выберите Serial Number («Серийный номер»).
5. Кликните на «Создание нового сертификата».
6. Выберите марку и модель автомобиля.
7. Введите данные автомобиля.
8. Введите серийный номер с упаковки комплекта с НТ-ремнем.
9. Проверьте данные на сертификате.
10. Распечатайте сертификат

Dayco всегда рекомендует заменять вместе с ремнем все элементы передачи с целью обеспечения максимальной надежности деталей и правильной работы системы.

Подобрать ремень и получить дополнительную информацию можно на сайте



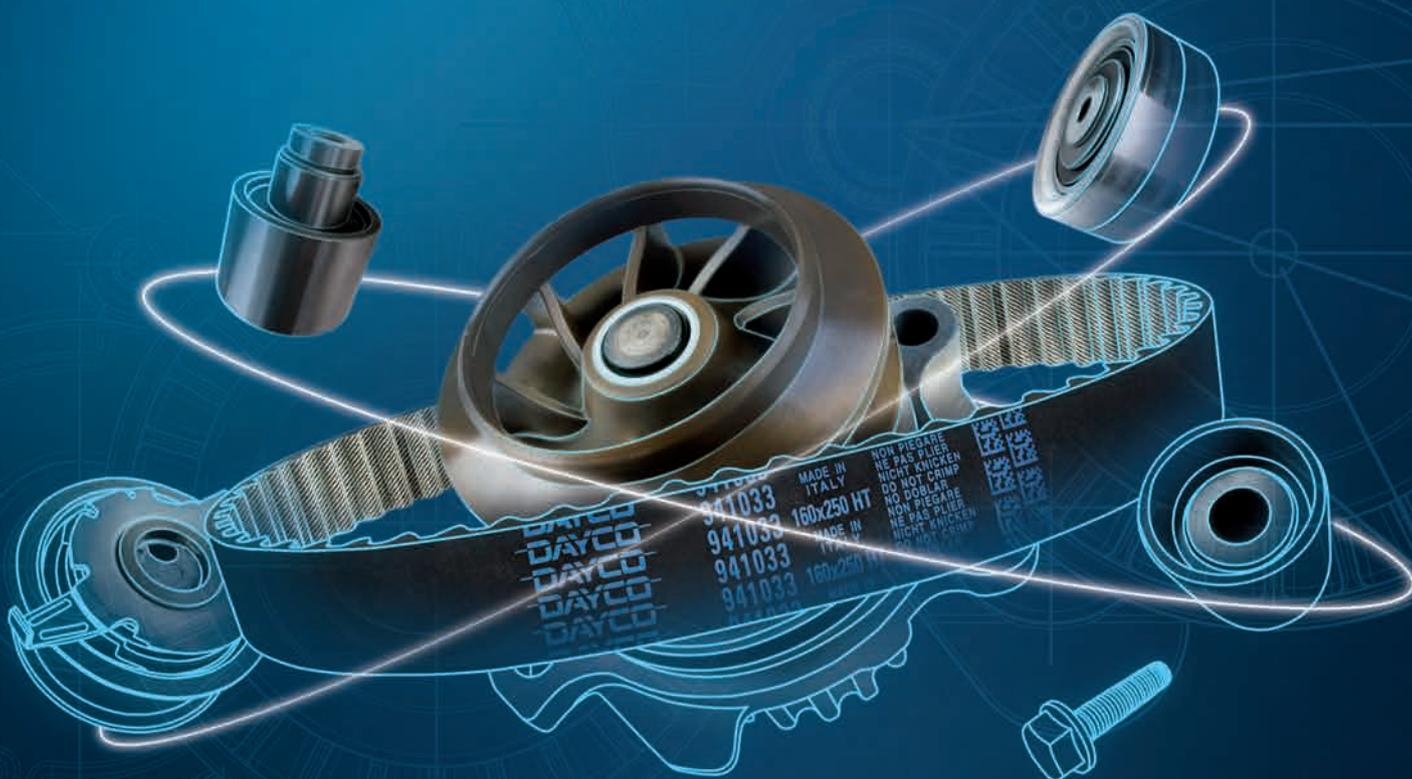
<http://web.daycogarage.com/catalogue/ru-ru?a=1>



Состав распределительного ремня НТ выглядит следующим образом:

1. Зуб ремня защищен пленкой ПТФЭ, наложенной на ткань.
2. Прочная вставка из стекловолокна с высоким сопротивлением к растяжению
3. Смесь, из которой изготавливается ремень, приготовлена из современных полимеров.

Гарантия безупречной работы двигателя.



Комплект ремня с натяжителем и водяным насосом

Комплект ремня ГРМ с водяным насосом.
QR код с инструкциями по монтажу
и сервисное сопровождение от Dayco.

DAYCO

MOVE FORWARD. ALWAYS.™

НОВЫЕ МНОГОИСКРОВЫЕ КАТУШКИ ЗАЖИГАНИЯ ОТ DELPHI TECHNOLOGIES:

ТЕХНОЛОГИИ ПРОИЗВОДСТВА ОРИГИНАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ И ПРЕИМУЩЕСТВА НЕЗАВИСИ- МОГО ПОСЛЕПРОДАЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Благодаря новым оригинальным катушкам зажигания от Delphi Technologies для автомобилей Mercedes автомастерские теперь могут предложить высококачественный ремонт системы зажигания для растущего парка мощных автомобилей по конкурентоспособной цене. Система, созданная по собственной многоискровой технологии, генерирует множество искр большей мощности, что позволяет снизить количество выбросов, на 20 % сократить расход топлива и улучшить производительность двигателя.

УОРИК, Великобритания, 2019 г. — Чтобы удовлетворить растущий спрос на независимом рынке автозапчастей, компания Delphi Technologies, ведущий мировой поставщик передовых систем зажигания, представила две новые оригинальные катушки зажигания, в которых используется доказавшая свою эффективность многоискровая технология. К настоящему времени произведено более 14 миллионов подобных катушек, устанавливаемых на популярные модели Mercedes. А с учетом того, что в течение следующего десятилетия производители оригинального оборудования перейдут на использование данной технологии, открываются отличные бизнес-перспективы как для дистрибьюторов, так и для автомастерских.

«Эта инновационная технология, теперь доступная и на независимом рынке автозапчастей, позволит автомастерским предлагать своим клиентам качественный ремонт систем зажигания по конкурентоспособным ценам. Наряду с непосредственными заказами это дает возможность привлечь к себе растущий парк автомобилей, которые будут нуждаться в дорогостоящем ремонте на протяжении всего срока эксплуатации и приносить хорошую прибыль», — говорит Жан-Франсуа Бувейрон (Jean-Francois Bouveyron), вице-президент aftermarket подразделения Delphi Technologies в регионе EMEA.

Оригинальные катушки зажигания Delphi Technologies устанавливаются на более чем 150 моделей Mercedes, в том числе на A220, C180, C200, E200, GLA200 и Vito.

Благодаря появлению новинок ассортимент компонентов систем зажигания компании превысил 500 наименований, обеспечивающих почти 9000 вариантов применений (учитывая марку/модель/объем двигателя), — это автопарк численностью 114 миллионов автомобилей. Предложение Delphi Technologies является одним из самых емких в отрасли.

ЭКОНОМИЯ ТОПЛИВА ДО 20 %

Во время работы многоискровой катушки зажигания Delphi Technologies за начальной искрой следуют несколько дополнительных для воспламенения топливовоздушной смеси в сложных условиях, таких как высокий уровень рециркуляции отработавших газов и обедненная топливовоздушная смесь. Очень быстро чередующиеся искры позволяют воспламенять топливо в нужный момент.

Это позволяет достичь оптимального сгорания и значительно — до 20 % — уменьшить расход топлива, а также снизить количество выбросов по сравнению с системами регулируемого по времени многоискрового зажигания других производителей.



Для получения дополнительной информации об ассортименте компонентов систем зажигания Delphi Technologies посетите веб-сайт: www.delphiautoparts.com



НОВЫЙ АССОРТИМЕНТ NTN-SNR ДЛЯ СИСТЕМ ГРМ

NTN-SNR является одним из ведущих производителей автозапчастей. Опираясь на накопленные знания и уникальный опыт взаимодействия с автопроизводителями, в том числе VAG, Renault, Mercedes, SMART, Toyota и Hyundai, мы разработали новую линейку продукции для систем ГРМ.

На сегодняшний день в ГРМ преобладают системы с ремённым приводом. Однако, в свете новых технологических ограничений (уменьшение размеров новых двигателей) цепные передачи возвращают свои позиции.

Согласно последним прогнозам, в 2020 году 30% - 40% всех автомобилей будут оснащены ГРМ с цепным приводом. Рост числа ГРМ с цепным приводом повлёт за собой увеличение спроса на соответствующие запчасти.

Даже учитывая тот факт, что срок службы цепного привода по сравнению с ремённым дольше, не стоит забывать, что система состоит из изнашиваемых деталей, качество которых в конечном итоге и играет ключевую роль. В случае поломки ремённого привода цена ремонта может быть очень высокой. Такая система нуждается в регулярном осмотре либо профилактических заменах при большом пробеге или подозрительном шуме.

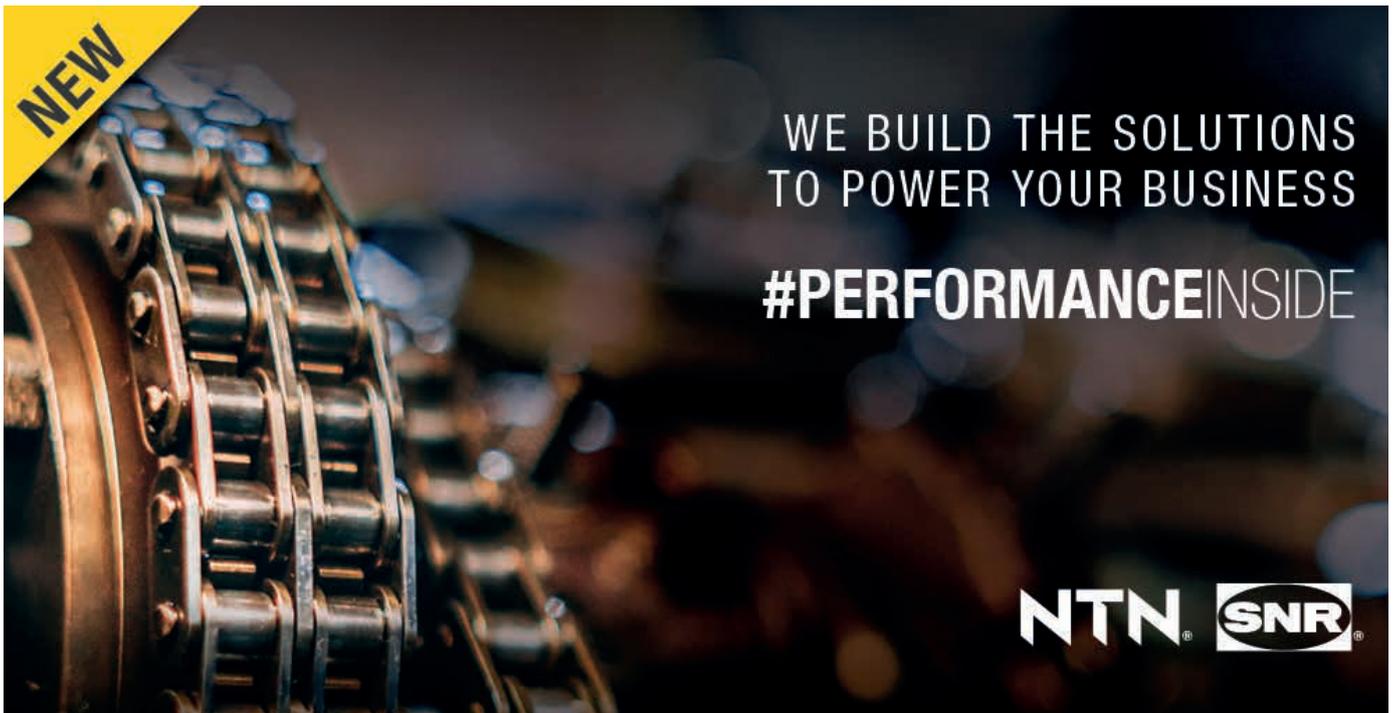
Отвечая потребностям рынка, NTN-SNR включила в свой ассортимент ремкомплекты цепей ГРМ популярных азиатских и европейских брендов, а также гидравлические шкивы напрямую с заводов NTN.

Мы внимательно отобрали лучшую продукцию на рынке, чтобы удовлетворить самые разнообразные запросы клиентов. В результате получилось 22 комплекта, в составе которых:

- ▼ Цепи: высококачественная сталь гарантирует прочность и надёжность
- ▼ Натяжители: гидравлические натяжители обеспечивают точное натяжение для мягкой работы вашего двигателя
- ▼ Направляющие: высоко износостойкий пластик обеспечивает оптимальное движение цепи ГРМ
- ▼ Шестерни/звёзды: особая термообработка стали повышает прочность поверхности зубьев

Также мы предлагаем 6 шкивов цепного привода для азиатских марок Subaru, Suzuki и Honda.

Новая линейка продукции призвана ответить требованиям рынка в плане качества и широты ассортимента.



WE BUILD THE SOLUTIONS
TO POWER YOUR BUSINESS

#PERFORMANCEINSIDE

ТОВАРЫ И ТЕХНОЛОГИИ

DCI 700

Новий стенд для тестування дизельних інжекторів common rail.

Компанія Bosch представляє новий дизельний стенд Bosch DCI 700. Він призначений для перевірки дизельних форсунок системи Common Rail.

Bosch DCI 700 введе дизельні сервіси на новий рівень:

- ▼ До 70% менше часу на тестування: монтаж та демонтаж комплекту стандартних інжекторів за п'ять хвилин, а середня тривалість тестування становить 15 хвилин
- ▼ Готовий до майбутнього з можливістю точного тестування інжекторів common rail пасажирських та вантажних авто, сільськогосподарської і будівельної техніки – як інжекторів Bosch так і інших виробників (Delphi, Denso, VDO)
- ▼ Можливість тестування дизельних інжекторів з технологією VCC (контроль закриття клапану) та NCC (контроль закриття голки), а також інжекторів комерційних ТЗ з технологією підвищення тиску (CRIN 4.2) відповідно до специфікації виробника
- ▼ Вища якість, надійність та прозорість, завдяки швидкому та точному тестуванню, включаючи кодування IMA/ITA/NIMA
- ▼ Максимальна ефективність, і зручність роботи завдяки запатентованій концепції поворотної паливної рампи, ергономічному та зручному дизайну.
- ▼ До 12 оновлень програмного забезпечення з графіками та останніми тест планами.
- ▼ Низькі витрати на обслуговування та простота налаштування, оскільки уразливі шланги високого тиску більше не потрібні, завдяки новій запатентованій концепції обертання рампи

Завжди актуальний, завдяки підписці на програмне забезпечення.

Підписка на програмне забезпечення - це нова послуга, яка є необхідною для першого використання вашого DCI 700. Крім того, це необхідно для активації, оскільки підписка дозволяє регулярно оновлювати програмне забезпечення для бездоганної роботи обладнання.

Програмне забезпечення містить актуальні дані, забезпечує безперебійну роботу та швидко окуповується.



DCI 700 Комплектація:

- ▼ Комплект CRI для електромагнітних та п'єзоелектричних форсунок, включаючи CP насос високого тиску
- ▼ сенсорний монітор 15,2» TFT
- ▼ поворотна підставка для клавіатури та комп'ютерна миша

Аксессуары

З додатковими аксессуарами стенд DCI 700 може використовуватися для тестування інжекторів CRIN, а також для майбутніх поколінь інжекторів.

- ▼ CRIN 1, CRIN 2, CRIN 3: 1 687 010 607
- ▼ CRIN 4.2: 1 687 010 608 – XX
- ▼ CRI 3rd party: 1 687 010 609 – XX





ПРОФЕСІЙНИЙ СЕРВІС DAS:

КАЛІБРУВАННЯ ПЕРЕДНІХ КАМЕР І РАДАРІВ

DAS 3000 — новий універсальний калібрувальний стенд на базі комп'ютера для активних систем допомоги водію (ADAS)

У розпорядженні водіїв є різноманітний асортимент рішень для допомоги водінню на магістралях і автодорогах. Автомобілі обладнані радарними датчиками та відеокамерами, що дозволяють їм визначати інших учасників на дорозі в умовах складного руху. Система попереджає водія і, якщо необхідно, навіть втручається в процес водіння.

Це забезпечується в певних ситуаціях шляхом комунікації та взаємодії різних компонентів. Кінцевий результат – запобігання або, принаймні, скорочення кількості аварій в умовах міського трафіка. З новими технологіями, що застосовуються в системах допомоги водіям, спеціалісти з встановлення вітрових стекол зустрічаються з дійсно складним завданням. Тому Bosch пропонує правильне обладнання для виконання калібрування датчиків щоразу при встановленні нового вітрового скла.

DAS 3000: масштабоване рішення для спеціалістів з встановлення вітрового скла, рихтувальників і професійних СТО

SCT 417 - Калібрування камер активних систем допомоги водію для спеціалістів з встановлення вітрового скла.

Значна економія часу при розміщенні, завдяки програмному забезпеченню Bosch і функції комп'ютерного розпізнавання.

Підтримує всі можливі способи калібрування передньої камери:

- 1-точкове калібрування (напр. Volkswagen, Nissan, Subaru, Mercedes-Benz)
- 2-точкове калібрування (напр. Kia, Hyundai, Opel, Fiat)
- Послідовне калібрування з використанням різних мішеней (напр. Honda, Toyota)

Забезпечує ефективність і точність:

- Точна вимірювальна лінійка з регулюванням по висоті і шкалою для встановлення панелі з мішенями
- Магнітне кріплення панелей з мішенями
- Центрування по центральній осі ТЗ забезпечується новим програмним комплексом Bosch і технологією технічного зору. Віртуальна центральна лінія повинна збігатися з контрольними точками на кузові ТЗ, наприклад, емблемами або антеною.
- Пристрій вимірювання відстані забезпечує швидке і точне позиціонування (відповідно до вимог виробників оригінального обладнання)
- Висотна лінійка зі шкалою в дюймах і міліметрах
- Спеціальні інструкції з налаштування
- Міцна конструкція для роботи в автомайстернях



Технічні характеристики DAS 3000.

Калібрування переднього радара:

- Встановлення у вертикальному положенні на транспортному засобі: 260 – 1,000 мм
- Найбільший діапазон зміщення при бічному встановленні: +/- 750 мм

Калібрування передньої камери за допомогою універсального комплексу для мішеней:

- Коректування зміщення для вимірювальних платформ: 0 – 300 мм
- Вимірювальна рейка для регулювання висоти: 700 мм – 1.850 мм
- Рухома рамка для мішеней: +/- 800 мм
- Визначене положення фіксації кронштейнів для мішеней XL:

- A) VW/Audi* седан (1,200 мм) і Subaru Тип 3
- B) VW/Audi* седан (1,300 мм) і Subaru Тип 2
- C) VW/Audi* позашляховик (1,400 мм) і Alfa-Romeo
- D) VW/Audi* транспортер (1,850 мм)

Робочий діапазон позиціонування з комп'ютерним розпізнаванням:

- Ширина колії ТЗ: 1,650 мм – 2.200 мм
- Вимірювання відстані: 0,4 – 6 м
- Віртуальна центральна вісь: макс. 6 м
- Вимірювання тягової осі: макс. 8 м
- Діапазон блокування коліс: 13 – 22"
- Розширений діапазон блокування (опційно): 23" – 28"

Калібрувальний пристрій:

- Розміри В x Ш x Д: 2090 мм x 2030 мм x 730 мм
- Вага нетто приблиз. 120 кг

ТОВАРЫ И ТЕХНОЛОГИИ ВЫБИРАЙТЕ КАЧЕСТВЕННЫЕ ПРУЖИНЫ!

Стоимость работ по замене пружины часто оказывается больше, чем стоимость самих пружин.

Поэтому выгоднее выбирать качественные пружины.

Пружина подвески выглядит обманчиво простой - загнутая в спираль чёрного цвета стальная проволока. Эта видимая простота создаёт ощущение, что все пружины одинаковые, но разница очень внушительная! Каждая пружина **LESJÖFORS** производится на ультрасовременном заводе в Швеции и соответствует качеству оригинала или даже превосходит его. На первый взгляд пружина не важная деталь, а на самом деле - это критический компонент безопасности, отвечающий за правильную высоту подвески автомобильного кузова и поглощающий толчки во время езды.

Пружины постоянно подвергаются воздействию многочисленных факторов, удерживая вес автомобиля и изолируя его от дорожного полотна. Наряду с этим исходные материалы для изготовления пружины должны соответствовать надлежащему качеству, а поверхность детали должна обязательно иметь защиту от коррозии. Только тогда пружина будет правильно работать во время всего срока эксплуатации.

Важно использовать качественную пружинную проволоку для производства пружин! В низкокачественной стали, используемой в «бюджет-

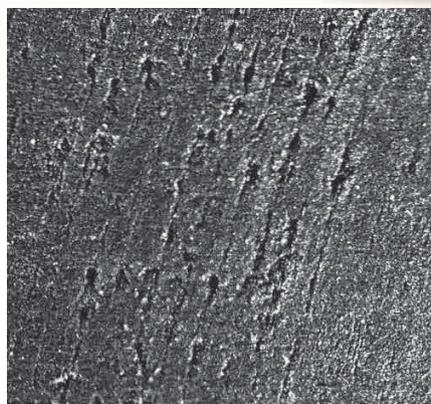


Рис.1 Трещины на поверхности металла плохого качества.

ных» пружинах, часто встречаются поверхностные и внутренние дефекты (см. рис. 1). Эти дефекты снижают усталостные свойства пружины, происходит преждевременная осадка самой пружины, и увеличивается риск поломки.

Немногие поставщики способны обеспечить поверхностное и внутреннее качество пружинной проволоки для современных пружин подвески. **LESJÖFORS** закупает высококачественную сталь только у проверенных поставщиков.



Рис.2 Поверхность пружины перед дробеструйной обработкой.

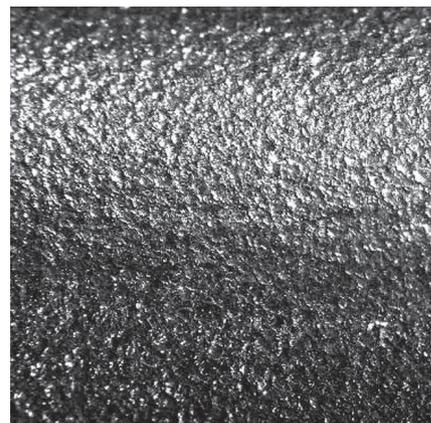


Рис.3 Поверхность пружины после дробеструйной обработки.



Даже самая высококачественная сталь требует дополнительной обработки, чтобы обеспечить оптимальные свойства пружины и продолжительное время её эксплуатации. После навивки каждая пружина **LESJÖFORS** подвергается многоэтапной термической обработке для улучшения усталостных свойств и получения прочного, эластичного изделия.

Далее, каждая пружина **LESJÖFORS** подвергается дробеструйной обработке (процесс бомбардировки поверхности пружины миллионами крошечных металлических шариков), которая еще больше улучшает усталостные свойства и подготавливает поверхность пружины к окраске (см. рис. 2 и 3).

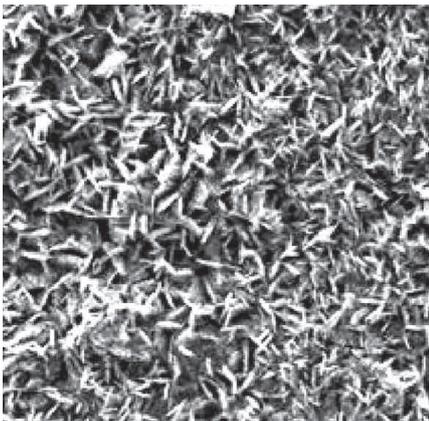


Рис.4 Слой фосфата цинка. Диски – это кристаллы фосфата, которые защищают пружину, и способствуют лучшему нанесению окраски.

Наиболее частые причины, вызывающие коррозию – это сколы и царапины в лакокрасочном покрытии. При эксплуатации автомобиля их невозможно избежать.

Без дополнительной защиты коррозия проникает под лакокрасочный слой пружины и начинает быстро разъедать пружину изнутри, снижая срок её службы. **LESJÖFORS** обеспечивает дополнительный слой коррозионной защиты между окраской и поверхностью пружины за

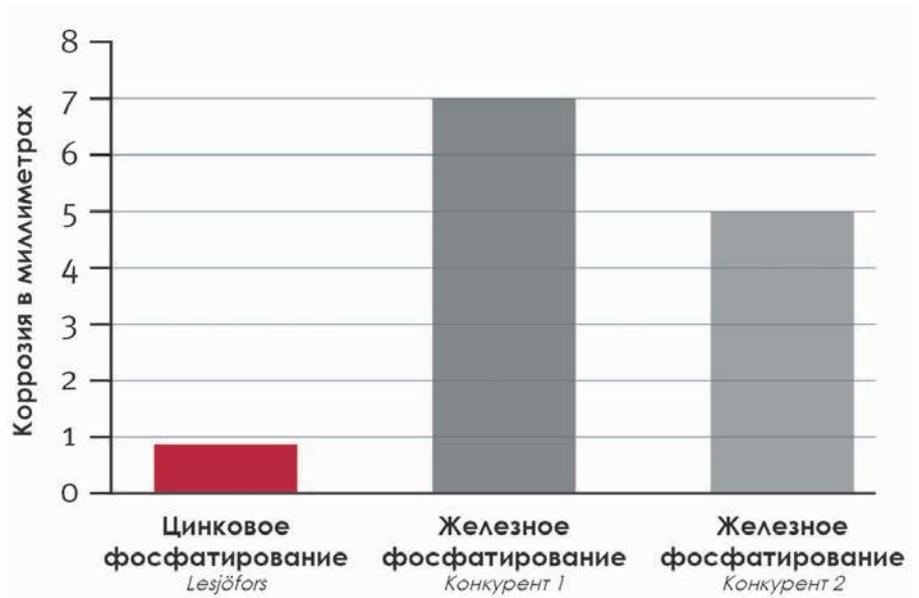


Рис.5 Результаты коррозийных испытаний.

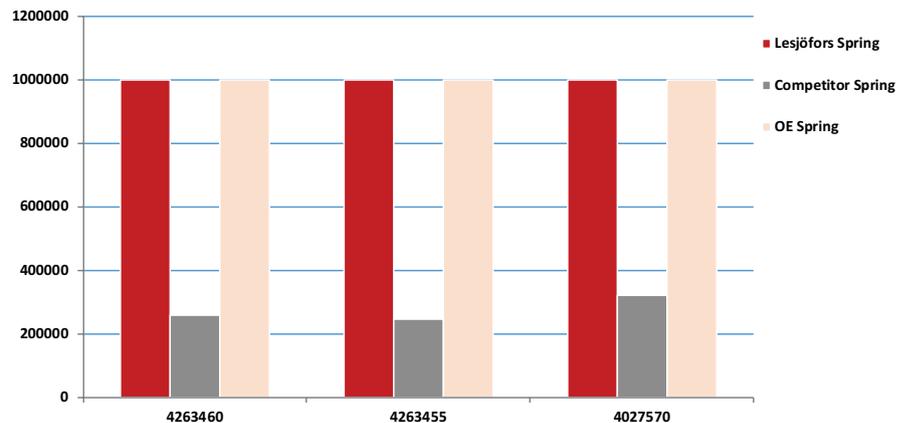


Рис.6 Диаграмма с количеством циклов срабатываний

счет применения гальванической защиты (см. рис. 4). Цинковое фосфатирование дает защиту от коррозии даже при повреждении лакокрасочного покрытия и является более эффективным методом защиты от коррозии, чем другие методы, такие как железное фосфатирование, применяемые на некоторых дешёвых пружинах (см. рис. 5). Стандарты качества оригинальных пружин требуют работу без поломок при 1 миллионе циклов срабатываний, но при тестировании пружин у некоторых производителей поломка наступала в промежутке от 240 000 до 320 000 циклов.

LESJÖFORS производит один из самых широких ассортиментов пружин для легковых и лёгких коммерческих автомобилей. Ассортимент автомобильных пружин подвески включает более 10 000 стандартных и усиленных артикулов, порядка 2 000 газовых пружин, более 250 позиций рессор, а также спортивные комплекты. Гарантия от производителя – 3 года без ограничения пробега.

ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ BREMBO XTRA

**ИДЕАЛЬНОЕ СОЧЕТАНИЕ СПОРТИВНЫХ
ВОЗМОЖНОСТЕЙ, КОМФОРТА И ДОЛГОВЕЧНОСТИ**

Тормозные колодки Brembo XTRA, созданные чтобы максимально раскрыть преимущества ассортимента перфорированных и слотированных дисков Brembo, являются идеальным решением для поклонников спортивного стиля вождения, обеспечивая вместе с тем комфорт и длительный срок службы при ежедневном дорожном использовании.

Новые тормозные колодки XTRA изготовлены Brembo с использованием материала BRM X L01. Материал состоит из более чем 30 различных компонентов, подобранных в собственной передовой исследовательской лаборатории.

Благодаря этому материалу тормозные колодки Brembo XTRA идеально подходят спортивным дискам XTRA и MAX, повышая их производительность, и улучшая чувствительность педали, а также увеличивают комфорт и долговечность.

По сравнению с составом, используемым для стандартных колодок, эквивалентных оригиналу, новое решение отличается высоким коэффициентом трения, который гарантирует более решительное и стабильное торможение, как при низких, так и при высоких температурах. Все это обеспечивает максимальный комфорт вождения и улучшает четкость тормозной педали без снижения срока службы компонентов.

На самом деле специальный состав BRM X L01 делает эти колодки уникальными среди колодок такого рода. Он гарантирует низкий износ дисков при любых условиях вождения, несмотря на большую эффективность по сравнению со стандартным составом.

Этот инновационный материал появился благодаря опыту Brembo в производстве оригинального оборудования и High Performance продуктов. Чтобы укротить высокую мощность, он сочетает в себе свойства, необходимые для отличной производительности, с бесшумностью, требуемой в топ сегменте.

Это техническое решение в сочетании с ассортиментом перфорированных и слотированных дисков Brembo для рынка запасных частей доказало свою успешность. Материал прошел самые строгие тесты, в том числе для автомобилей среднего сегмента, на которые нацелены высокопроизводительные диски XTRA и MAX.





Среди автомобилей, на которые можно установить новые колодки, - все компактные, средние и спортивные модели, произведенные в последние годы, а также некоторые из наиболее успешных внедорожников, таких как Alfa Romeo Giulietta, некоторые модели Mercedes, BMW и Volkswagen. Полный список можно найти на веб-сайте www.bremboparts.com.

Новые тормозные колодки Brembo Xtra подвергаются температурной обработке (скорчингу). Это позволяет предотвратить выделение газов, приводящих к значительному снижению коэффициента трения между диском и колодкой при высоких температурах (эффект «фединга») с последующим снижением эффективности торможения. Благодаря такой обработке и тщательно подобранному составу смеси, тормозные колодки Xtra одинаково эффективны как во время циклов высокотемпературного торможения, так и во время последующих холодных циклов.

Упаковка колодок и дисков XTRA и MAX была стилистически переработана. В ее дизайне использовалась графика, подчеркивающая «X-фактор» и уникальность нового предложения Brembo для этого сегмента, делающая акцент на его выдающихся технических характеристиках.

Отличительной внешней особенностью колодок является логотип Brembo, выгравированный лазером на фрикционном материале, а также тампографический логотип Brembo XTRA, нанесенный на опорную пластину колодки.

Все артикулы серии Brembo Xtra сертифицированы для дорожного использования в соответствии со стандартом ECE R-90.



КОМПАНИЯ DENSO ОТМЕЧАЕТ 10-ЛЕТИЕ ТЕХНОЛОГИИ ТТ

СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ ДЛЯ НЕЗАВИСИМОГО РЫНКА АВТОЗАПЧАСТЕЙ — МОЩНЕЕ ОРИГИНАЛА!

Запатентованной компанией DENSO технологии ТТ для свечей зажигания исполнилось 10 лет. Свечи зажигания DENSO ТТ — уникальное предложение на рынке запасных частей: они доступны как с никелевыми, так и с иридиевыми электродами, а сам ассортимент охватывает 87 % европейского парка легковых автомобилей. С момента начала продаж свечей зажигания Nickel ТТ в 2009 году и Iridium ТТ в 2015 году их популярность постоянно растет — за последние шесть лет рыночная доля ежегодно увеличивается на 25 %.



Устанавливая стандарты

Прежде чем рассказывать об истории технологии ТТ, важно упомянуть, что компания DENSO занимается разработкой технологий свечей зажигания с 1959 года, и многие ее решения фактически становились отраслевыми стандартами. Компания DENSO с давних пор делает акцент на том, чтобы качество свечей зажигания для рынка послепродажного обслуживания автомобилей полностью соответствовало качеству оригинальных компонентов. Весь ассортимент свечей зажигания разрабатывается и производится в соответствии с собственными стандартами QS 9000 и ISO 9000, что подразумевает полное отсутствие дефектов.

Свечи зажигания DENSO выполняют важную функцию — они воспламеняют топливовоздушную смесь

в двигателе внутреннего сгорания (ДВС). Эти небольшие, но мощные компоненты исключительно важны: с помощью электрических импульсов высокого напряжения, передающихся от катушки зажигания, они генерируют крохотную электрическую искру, необходимую для воспламенения топлива и начала процесса горения. Свечи зажигания вынуждены функционировать в исключительно жестких условиях — они противостоят повышенным температурам и давлению, а также должны выдерживать высокие обороты двигателя при максимальных нагрузках. Для обеспечения выдающихся рабочих характеристик в любых условиях компания DENSO производит свечи зажигания с электродами, изготовленными из передовых материалов, значительно снижающих износ свечи. Применение таких современных технологий, как Twin Tip, обуславливает улучшенные рабочие характе-

ристики свечей зажигания в течение длительного периода времени.

Свечи зажигания Nickel ТТ — премиальный продукт для масс-маркета

Первыми странами, где оценили преимущества технологии ТТ, стали Россия и Украина. Вскоре к ним присоединилась Великобритания. Свечи зажигания Nickel ТТ, представленные в 2009 году, были созданы на основе технологии «суперзажигания» от DENSO — Super Ignition Plug (SIP). На тот момент это была наиболее продвинутая технология из доступных на рынке — она использовалась в основном для создания решений, предназначенных для премиальных двигателей, отличавшихся особыми требованиями к выбросам вредных веществ и эксплуатационным характеристикам.

Большинство стандартных никелевых свечей зажигания имеют плоские электроды с большой площадью поверхности, что ограничивает возможность расширения фронта пламени, созданного искрой. Запатентованные свечи зажигания DENSO Nickel TT оснащены центральным и боковым никелевыми электродами с выступами уменьшенного диаметра. Электрод меньшего размера требует более низкого электрического напряжения и создает искру значительно большей мощности даже в двигателе, работающем при низкой температуре окружающей среды. Свечи зажигания Nickel TT обладают характеристиками, сопоставимыми с характеристиками платиновых свечей зажигания, однако стоят столько же, сколько и стандартные никелевые свечи зажигания.

Инженеры DENSO быстро поняли, что разработка свечей зажигания с улучшенными по сравнению с оригинальными деталями характеристиками позволит объединить несколько каталожных номеров и сформировать более компактный ассортимент продуктов для рынка послепродажного обслуживания автомобилей, обладающего при этом исключительно широким охватом модельного ряда автомобилей. В настоящее время ассортимент свечей зажигания TT насчитывает множество решений, подходящих для различных моделей разнообразных марок автомобилей. Таким образом, независимые СТО получают доступ к свечам зажигания, которые превосходят по характеристикам оригинальные компоненты.



Превосходная мощность искры со свечами Iridium TT

Ассортимент свечей зажигания TT был значительно расширен в 2015 году, когда компания DENSO представила иридиевые свечи зажигания. Свечи Iridium TT имеют самый маленький в мире электрод диаметром 0,4 мм, который обеспечивает превосходную мощность искры и более эффективное воспламенение топливовоздушной смеси. Кроме того, центральный электрод

изготовлен из уникального сплава иридия и родия с самым высоким содержанием иридия на рынке, а боковой электрод — из платинового сплава. Это увеличивает срок службы свечи зажигания до 120 000 км, что в три раза превосходит срок службы стандартной никелевой свечи зажигания.

Конструкция свечей зажигания Iridium TT обеспечивает увеличение мощности и крутящего момента, улучшение топливной экономичности по сравнению с любыми другими свечами зажигания из доступных на рынке. Более быстрый запуск двигателя, улучшенная плавность холостого хода и пониженные выбросы вредных веществ — даже по сравнению с оригинальными компонентами.

Поставщик решений и продуктов оригинального качества

В настоящее время ассортимент свечей зажигания TT состоит из 35 наименований: 16 артикулов свечей Nickel TT и 19 артикулов свечей Iridium TT. Это обеспечивает охват 87 % парка легковых автомобилей. Что касается преимуществ для независимых СТО, то они получают запасные части высочайшего качества, с успехом заменяющие компоненты, установленные на заводе-изготовителе. В честь десятилетия технологии TT компания DENSO планирует дальнейшее расширение ассортимента. Более того, некоторые производители ДВС уже сейчас предпочитают свечи зажигания, изготовленные с использованием иридия, что дополнительно побуждает DENSO работать над увеличением номенклатуры свечей зажигания Iridium TT. Такое дополнение к постоянно обновляемому и растущему ассортименту свечей зажигания TT, а также постоянная работа над созданием новых продуктов, призваны устранить все пробелы, способные возникнуть в контексте вопроса применимости.

Компания DENSO всегда стремилась совершенствовать технологии, используемые в автомобилестроении, и поставлять на независимый рынок запасных частей детали исключительно оригинального качества. Ассортимент свечей зажигания TT является ярким тому подтверждением: это непревзойденная технология, удачно адаптированная для большинства марок и моделей автомобилей.

Еще один важный аспект технологии TT — она позволяет создать равные условия игры для независимых СТО и авторизованных дилерских центров. Технические специалисты, работающие в независимых сервисных центрах, получают доступ к самым современным запасным частям, благодаря чему завоевывается доверие и повышается лояльность клиентов.

МЫ НАХОДИМ РЕШЕНИЯ

В 2018 году Frenkit выпустила на рынок комплекты аксессуаров для тормозных колодок.

Компания представила линейку из 550 ремонтных комплектов, которые покрывают 90% автопарка европейских и японских автомобилей.



Использовать повторно или заменить аксессуары?

Проанализировав различные варианты, команда Frenkit пришла к выводу, что замена частей тормозной системы повышает эффективность торможения и снижает уровень шума. Frenkit также обнаружил, что длительно используемые тормозные зажимы теряют свои первоначальные размеры и форму, после года использования, натяжение пружин может быть уменьшено на 50%. Повторно использованные зажимы колодок могут привести к преждевременному износу и сокращению срока службы колодок, а неравномерное торможение делает вождение небезопасным.

Тормозная система – это безопасность автомобиля, Frenkit рекомендует менять зажимы колодок при замене колодок.

Frenkit предлагает высококачественные компоненты, соответствующие спецификациям производителей оригинального оборудования, а также конкурентоспособную цену. Frenkit – это всегда хороший выбор, чтобы позаботиться о тормозной системе.

Frenkit предлагает широкий ассортимент резиновых компонентов, поршней тормозного суппорта и внутренних запчастей, которые позволяют нашему клиенту отремонтировать суппорты большинства автомобилей. Frenkit постоянно расширяет ассортимент, чтобы удовлетворить потребности рынка. Frenkit покрывает 90% автопарка.

Для дополнительной информации посетите наш сайт: www.frenkit.es



ПРИВОДНЫЕ РЕМНИ DONGIL SUPERSTAR

Деятельность компании

DRB начала свою деятельность в 1945 году и положила начало резиновой промышленности в Корее, выпустив первый резиновый ремень корейского производства.

С тех пор на протяжении многих лет DRB удовлетворяет потребности своих клиентов, благодаря упорным исследованиям и инновациям.

Укрепляя свои возможности в области исследований новых технологий через собственный центр исследований и разработок DRB эволюционировал от «новичка» в резиновой промышленности до компании с передовыми технологиями будущего, способствуя промышленному развитию во всем мире.

Приводной ремень

DRB разрабатывает различные приводные ремни для удовлетворения потребностей клиентов и осуществляет технологическое развитие благодаря своему центру исследований и разработок.

DRB проектирует свои приводные ремни для передачи мощности, необходимой для работы механизмов, и обеспечивает наилучшую производительность, тестируя продукты в той же среде, что и фактическая среда установки.

Основываясь на технических ноу-хау в области полимеров, накопленных за последние семь десятилетий, компания поставляет высококачественную продукцию, совершенствуя технологии смешивания и разрабатывая новые материалы. Также DRB постоянно

проводит научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, предоставляя технологии нового поколения, необходимые для поставки высоко-функциональных продуктов.

Глобальная сеть

Компания DRB вышла на международные рынки в первом десятилетии нового тысячелетия.

DRB достигла глобального присутствия имея производственные мощности в Китае, Словакии и Вьетнаме и торговые сети в США, Японии, Китае и Индонезии.

Создание общих ценностей

DRB не ограничивается только собственным успехом и смотрит в будущее, стремясь к совместному росту с местными рынками. DRB работает над созданием качественных рабо-

чих мест посредством корпоративного развития, проводит различные образовательные и культурные проекты, поддерживая при этом местные сообщества и малообеспеченные группы населения.

DRB демонстрирует социальную ответственность не только в Корее, но и на международных рабочих местах, выполняя роль глобальной корпорации.

DRB продолжит в полной мере участвовать в практике устойчивого управления как компания, заинтересованная в развитии общества.



АССОРТИМЕНТ

Промышленные ремни

- ▼ Клиновые ремни
- ▼ Многоручьевые ремни
- ▼ Поликлиновые ремни
- ▼ Вариаторные ремни

Автомобильные ремни

- ▼ Зубчатые ремни
- ▼ V-ребристые ремни (CR, EPDM)
- ▼ Ремни GPM (CR, HNBR)

Сельскохозяйственные ремни

- ▼ Клиновые ремни КРАСНЫЕ
- ▼ Высокая производительность при вождении по извилистой дороге
- ▼ Высокая устойчивость к жаре и износу ЗЕЛЕННЫЕ
- ▼ Высокая производительность при вождении по извилистой дороге
- ▼ Высокая устойчивость к жаре и износу
- ▼ Использование арамидного волокна
- ▼ Подходит для функционирования в условиях высоких нагрузок



ВГА - ЭКСПЕРТ ПО ЦЕПЯМ ГРМ

История цепей ГРМ

Цепи ГРМ представляют собой один из наиболее важных компонентов современного двигателя. В начале 1920-х годов появились разработки по замене систем клапанных механизмов с зубчатой передачей, таких как те, что использовались в печально известной модели T Ford, для которой компания нашей группы 4BG произвела оригинальные прокладки!

Изобретение цепей ГРМ позволило повысить гибкость конструкции двигателя, снизить вес внутри клапанной системы и, как следствие, создать больше мощности и эффективности. На протяжении 1970-х и 1980-х годов они, во многих случаях, были заменены зубчатыми ремнями ГРМ, которые не требовали смазки и дополнительной гибкости конструкции двигателя, снижали затраты на их замену и, что более важно, сэкономили средства при изготовлении двигателя.

Однако, в последние 20 лет цепи ГРМ вернулись и используются во многих современных двигателях, благодаря своей долговечности, низким расходам на техническое обслуживание и устойчивости к внешним воздействиям.

Следствием этого есть более надежная система синхронизации.

Цепи ГРМ

В некоторых случаях считается, что цепь ГРМ продлевает срок службы двигателя. Например, инженеры BMW спроектировали двигатель BMW N47 так, чтобы цепь ГРМ находилась сзади, вдали от зоны легкого обслуживания, так как ожидается, что она не нуждается в обслуживании. Но в этом случае, вследствие преждевременного износа, цепь ГРМ начинает дребезжать уже при пробеге от 40 до 70 тысяч миль, что указывает на



ТОВАРЫ И ТЕХНОЛОГИИ

неизбежную поломку. Цепь ГРМ может перескочить, и в большинстве случаев, это приводит к катастрофическим повреждениям, когда поршни ударяют о клапана, происходит загиб клапанов и дальнейшие разрушения.

Инженерное превосходство

Инженеры BGA имеют возможность тестировать прочность цепей на разрыв, проводить анализ металлического и полимерного состава компонентов, а также полную проверку теневого изображения.

Опыт компании 4BG в литье пластмассы дал нам возможность подбирать правильный полимерный состав для натяжителей, а также правильную конструкцию прокладок и уплотнителей. Одна из причин, по которой BGA является лидером на рынке цепей ГРМ, это их автомобильная инженерия и опыт производства.

Модернизация как стандарт

В случае с нашим TC0900FK для BMW N47 в комплект входят: верхняя и нижняя цепи ГРМ с улучшенными характеристиками, цепь масляного насоса, направляющий рычаг, звездочки. Трубопровод подачи масла, сальник коленвала и увеличенный натяжитель соответствуют спецификации BMW. Все это идет в комплекте с инструкциями и технической информацией относительно обновленного натяжителя.

Все комплекты цепей ГРМ, были разработаны опытной командой технических инженеров BGA в главном офисе BGA в самом сердце Уилтшира.

Этот комплект обеспечивает превосходное качество и спокойствие специалиста по установке.

Лучшая практика дает лучшие результаты

При замене компонентов рекомендуется заменить все связанные детали. Таким образом, все компоненты газораспределения, которые так важны для работы двигателя, будут работать как одно целое, предотвращая преждевременный износ и поломки.

BGA прокладывает путь

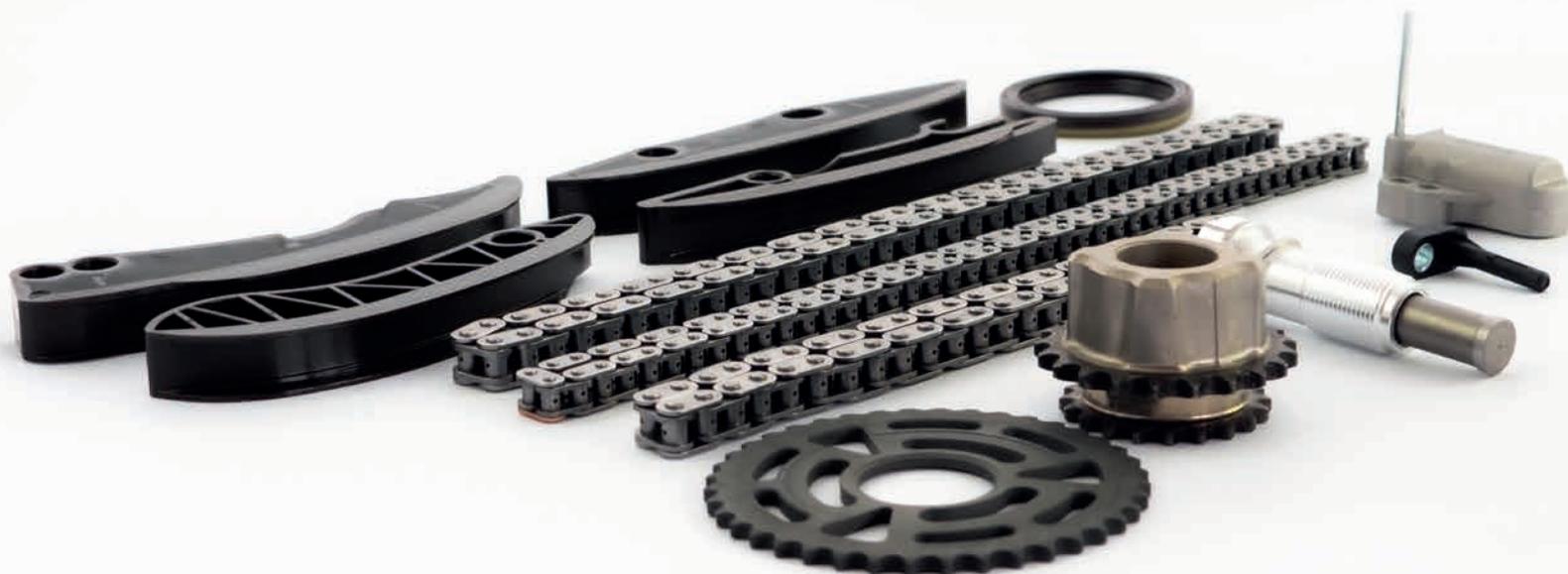
BGA произвела свои комплекты, чтобы предоставить автомеханику все необходимое для выполнения работ, включая прокладки, уплотнители и подающие трубы.

Это экономия времени и денег. Ассортимент BGA охватывает более 350 наименований и более 7000 соответствующих приложений, что делает BGA одним из крупнейших поставщиков комплектов цепей ГРМ в Европе. Все комплекты BGA спроектированы и протестированы собственными автомобильными инженерами и, по возможности, улучшены, по сравнению с оригинальными.

Доверьтесь нам

Приобретая комплект цепи ГРМ компании BGA - вы покупаете не только комплект, который на 100% соответствует своему назначению и соответствует стандартам OE или даже выше, но также покупаете огромный опыт, накопленный компанией в сфере продаж, маркетинга, технических спецификаций и гарантии.

BGA работает для вас и вашего бизнеса.



12 ФАКТОВ ПРО СВЕТОДИОДНЫЕ ЛАМПЫ PHILIPS

Недостаточное количество света на дороге – явление, с которым нередко сталкиваются даже владельцы новых автомобилей с галогеновой оптикой. Просчёты в конструкции фар, величине отражателей или линз, а также типах применяемых ламп часто приводят к тому, что водителям приходится буквально всматриваться в дорогу и постоянно находиться в напряжении при длительных ночных поездках.

Решить данную проблему можно двумя способами: отдать фары специалистам для дорогостоящего апгрейда или самостоятельно поменять штатные галогенные источники света на высокопроизводительные светодиодные лампы Philips. В данной статье мы ответили на часто задаваемые вопросы, которые возникают у автолюбителей перед установкой светодиодных ламп.



Насколько ярче станет свет?

Ассортимент светодиодных ламп головного света Philips разделён на две категории: бюджетные — Philips Ultinon LED, а также премиальные Philips X-tremeUltinon LED и Philips X-tremeUltinon Gen2 +250%.

- ▼ Philips Ultinon LED обеспечивают увеличение яркости до 160%*;
- ▼ Philips X-tremeUltinon обеспечивают увеличение яркости до 200%*;
- ▼ Philips X-tremeUltinon Gen2 обеспечивают увеличение яркости до 250%*.

**Данные показатели были определены путём сравнения светодиодных ламп с галогенными аналогами с минимально разрешёнными характеристиками и могут меняться в зависимости от конструкции конкретных фар.*

Способны ли светодиодные лампы Philips формировать светотеневую границу, такую же, как у галогенных ламп?

Как вообще возможно повторить светотеневую границу галогенной лампы? Ведь отражатель любой фары настроен на конкретный

источник света — какие тут замены? Ответ на этот вопрос кроется в инновационной технологии SafeBeam. Диоды на плате имеют такое же расположение и длину в системе координат в пространстве X, Y и Z, как и нить накаливания традиционной галогеновой лампы. По аналогии с нитью накаливания галогеновой лампы, фокусная точка светоизлучающих диодов эффек-

тивно распределяет свет в отражателях фары, где он собирается и лучше всего проецируется на дорогу, максимально повышая общую светоотдачу. По сравнению со стандартной галогеновой лампой светодиодные фары Philips с технологией SafeBeam обеспечивают такую же или лучшую конфигурацию луча, удовлетворяющую соответствующим требованиям ЕЭК ООН.

Соблюдение конструкции нити накаливания

Конструкция соответствующая норме ECE R37 — для лучшего распределения света.





Почему именно светодиоды, а не ксенон?

Установка в головную оптику автомобиля ксеноновых источников света вместо стандартных галогенных ламп недопустима по одной простой причине — рефлекторные отражатели обычных фар не рассчитаны для работы с такими мощными источниками света. Сила света у газоразрядных источников света достигает 200 тыс. кандел, против 67,5 тыс. кандел у галогенных ламп. При этом световой поток, излучаемый ксеноновой лампой, составляет 3200 люмен против 1550 люмен галогеновых ламп. Но главную опасность свет газоразрядных ламп несет не своими цифрами, а тем, что он неправильно распределяется отражателями рефлекторных фар. Как результат, ксеноновые лампы в обычных фарах становятся источником ослепления водителей встречных автомобилей.



Какой у ламп срок службы?

Определяющее влияние на срок службы светоизлучающих диодов оказывает система охлаждения. Отсутствие эффективной системы охлаждения губительно для диодов. Технологии Philips AirFlux и AirCool — это интеллектуальные системы управления теплообменом, которые эффективно отводят тепло от важных компонентов лампы.



Срок службы светодиодных ламп варьируется в зависимости от линейки:

- ▼ Philips Ultinon LED - 8 лет;
- ▼ Philips X-tremeUltinon - 12 лет;
- ▼ Philips X-tremeUltinon Gen2 - 12 лет.

Лампы освещают дорогу белым светом. В дождь с ними ничего не видно?

Автомобильные лампы Philips улучшают видимость, повышают контрастность и излучают более яркий свет.

Цветовая температура 5800 - 6500K (в зависимости от линейки) создаёт эффект дневного освещения. Современные автомобили штатно оснащаются светодиодной оптикой с цветовой температурой именно в таком диапазоне, поскольку доказано, что она является наиболее комфортной для человеческого глаза и распознавания предупреждающих знаков.

Цветовая температура светодиодных ламп варьируется в зависимости от линейки:

- ▼ Philips Ultinon LED - 6200K;
- ▼ Philips X-tremeUltinon - 6500K;
- ▼ Philips X-tremeUltinon Gen2 - 5800K.

Могут ли лампы создавать радиопомехи?

Светодиодные лампы Philips неоднократно протестированы под строгим контролем и соответствуют требованиям ЕЭК ООН (Европейская экономическая комиссия), отвечают отраслевому стандарту EMI (электромагнитные помехи) и SAE (Сообщество автомобильных инженеров) для автомобильных светодиодов.

Наши лампы никак не влияют на работу других систем автомобиля.

Какие цоколя представлены в линейке?

На сегодняшний день линейка высокопроизводительных ламп Philips включает в себя источники света с семью самыми распространёнными цоколями: H1, H4, H7, H11(ближний свет), HB3/HB4, HIR2, а также лампы для противотуманных фар с универсальным цоколем H8/H11/H16.



Можно ли устанавливать лампы в линзу?

Светодиодные лампы премиальной серии Philips X-tremeUltinon с цоколем Н7 могут устанавливаться как в рефлекторную, так и в линзованную оптику автомобиля.

Лампа с цоколем Н7 снабжена четырьмя светодиодами с каждой стороны. Причина такого решения кроется в том, что линзованная оптика поглощает до 30% светового потока, а для наилучшей производительности в фаре с линзой эффективность светового потока должна быть увеличена. Эту задачу и решает один дополнительный светодиод.

Лампы моргают. Одна лампа светит ярче другой. Лампы светят очень тускло. Это брак?

Проблема некорректной работы светодиодных ламп появляется на автомобилях, в которых реализована функция оповещения о перегоревших лампах. Для решения данной проблемы необходимо использовать специальные блоки согласования «обманки», которые полностью нивелируют все негативные проявления.

Что нужно знать перед установкой

Новые лампы подходят для установки в большинство фар, однако перед покупкой и установкой необходимо сделать две простые манипуляции:

- ▼ Измерьте диаметр отверстия фары головного освещения и свободное пространство за фарой. Для установки усовершенствованной светодиодной лампы диаметр должен составлять не менее 60 мм, а свободное пространство за фарой — 70 мм.
- ▼ Проверьте, не служит ли разъем держателем для лампы. В этом случае вы не сможете установить усовершенствованные светодиодные лампы.

Лампы с цоколем Н1, Н7, НВ3/НВ4 фиксируются в фаре не вертикально. Что делать?

В отличие от светодиодных ламп с цоколем Н4, для установки источников света с другими цоколями может потребоваться первичная настройка угла фиксирующего фланца лампы. Как проверить правильность настройки ламп:

1. Если ограничитель штатной галогенной лампы расположен вертикально, тогда регулировать светодиодную лампу по отношению к фиксирующему фланцу не требуется. В противном случае отрегулируйте положение лампы с помощью поворота фиксирующего фланца.
2. Воспользуйтесь шестигранным ключом, чтобы ослабить три фиксирующих элемента фланца.
3. Поверните фланец так, чтобы светодиодная лампа была закреплена в рефлекторе по вертикальной оси, а светодиоды были направлены вправо и влево, горизонтально дороге. Свет диодов должен излучаться в правую и левую стороны. Затем закрутите фиксирующие элементы на фланце.
4. После установки ламп в фару ближний свет должен создавать четкую светотеневую границу. Это обязательное требование. Если после установки ламп светотеневая граница остаётся нечёткой, ещё раз перепроверьте правильность регулировки крепёжного кольца.



ТОВАРЫ И ТЕХНОЛОГИИ

В магазине очень много более дешёвых ламп, почему именно Philips?

Нам ежедневно приходится отвечать на один и тот же вопрос – почему именно Philips? Всё очень просто. Первые шаги в освоении светодиодной технологии компания начала делать в 1968 году. Сегодня, обладая уникальным опытом в сфере производства диодных источников света, а также их применения в автомобильной промышленности, мы утверждаем, что наши светодиодные лампы являются высокотехнологичным продуктом, который совмещает в себе новейшие технологии, максимальную производительность и гарантированный срок службы. Кстати, диоды, которые используются в производстве всех автомобильных источников света производятся на собственном заводе в США (Сан Хосе, Калифорния).

1992 год. Впервые в истории автомобилестроения на автомобиле Ford Thunderbird штатно установлены сигнальные (задние габариты) светодиодные огни.

1999 год. Первые светодиодные сигнальные лампы жёлтого цвета (указатели поворотов). Светодиодные указатели поворотов были установлены на Audi;

2004 год. Презентация светодиодных ходовых огней. Первым автомобилем, на который были установлены ДХО, стала Audi A8 W12;

2007 год. Первые полностью светодиодные фары. Инновационные фары получила Audi R8;

2017 год. Каждый второй новый автомобиль со светодиодными фарами оснащён источниками света Philips Luxeon.

Светоизлучающие диоды производства Philips сегодня используются в каждом втором новом автомобиле, а среди наших партнёров можно выделить следующие всемирно известные бренды: Audi, Honda, Hella, Fiat, General Motors, Valeo, Alfa Romeo, Nissan, BMW, Ducati, Toyota, VW, Hyundai, Skoda, Citroen, Renault, Mercedes, Peugeot, Opel.

Если ваш автомобиль не старше 10 лет и в его экстерьере используются светодиоды, скорее всего это Philips.

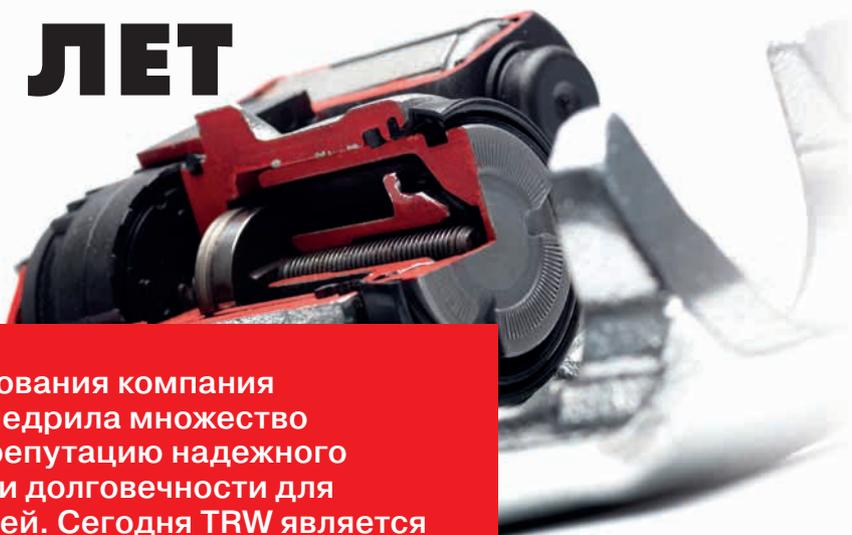
В 2019 году светодиодные лампы Philips X-tremeUltinon gen2 завоевали международную награду в сфере дизайна.



Светодиодные лампы Philips X-tremeUltinon gen2 удостоены награды Red Dot: Best of the Best 2019 года. Премия присуждена за революционный дизайн. Оценка производилась по таким критериям, как инновационность, функциональность и эргономичность.



TRW — 100 ЛЕТ КАЧЕСТВА



За более чем 100 лет своего существования компания TRW создала ориентиры качества, внедрила множество инноваций и заслуженно завоевала репутацию надежного поставщика в области безопасности и долговечности для ведущих мировых автопроизводителей. Сегодня TRW является мировым лидером в области автомобильных технологий, производя один из самых широких ассортиментов устройств активной и пассивной безопасности: от передовых систем удержания в полосе до классических барабанных тормозов.

Особенно компания гордится наличием в своем ассортименте суппорта типа Colette, который является самым популярным в мире тормозным суппортом и продолжает устанавливаться на более чем 170 моделей, выпускаемых более чем 30 автопроизводителями по всему миру.

Изготовлено более миллиарда суппортов тормоза семейства Colette. Это удивительное достижение для отрасли, так как ни одна другая конструкция дисковых тормозов не получила такого широкого признания на дорогах мира, и сегодня дисковые тормоза считаются наиболее эффективным средством торможения легких автомобилей.

Данный тип устанавливается на более чем 170 моделей автомобилей, выпускаемых более чем 30 автопроизводителями по всему миру.

Все тормозные суппорта TRW Aftermarket соответствуют по качеству оригинальным запчастям

TRW производит все основные части тормозной системы, применяя при этом весь свой уникальный опыт и знания для достижения наилучшей конструкции и совместимости каждого компонента

Именно TRW представил первый в отрасли задний суппорт со встроенным парковочным тормозом, использовавшим принцип «шариковая рампа» (ball in ramp, BIR). Благодаря его эффективной конструкции оказалось возможным использовать дисковые тормоза на передней и задней оси автомобилей С-класса и выше, что повысило уровень безопасности. Данная технология по-прежнему остается доминирующей при производстве задних суппортов во всем мире.





ТОВАРЫ И ТЕХНОЛОГИИ

Благодаря восстановленным тормозным суппортам, которые были разобраны, очищены и восстановлены до качества оригинальных запчастей, Вы получаете запчасть, которая работает так же, как и та, что была первоначально установлена на автомобиле, при этом более 1500 тонн CO2 в год не попадают в атмосферу.

Огромный выбор тормозных суппортов

- ▼ Новые и восстановленные суппорта
- ▼ Суппорта для тормозов, оснащенных системой электрического стояночного тормоза (EPB)
- ▼ Легкие алюминиевые суппорта
- ▼ Композитные суппорта рабочих тормозов
- ▼ Окрашенные суппорты соответствуют спецификациям оригинальных запчастей, если поставляются новыми
- ▼ Ремонтные комплекты
- ▼ Лучший охват парка автомобилей в Европе — более 2800 наименований
- ▼ В каждой упаковке содержится простая инструкция по установке, что обеспечивает бесперебойное обслуживание

- ▼ Все восстановленные тормозные суппорта TRW со встроенным механизмом стояночного тормоза предварительно заполнены тормозной жидкостью. Это исключает проблемы с попаданием воздуха и обеспечивает более легкую установку, которая экономит Ваше время и деньги.



Передний суппорт приводится в действие одним или двумя поршнями и скользящим корпусом. Передний суппорт - это экономичное и высокопроизводительное решение для моделей автомобилей от среднего до верхнего уровня, удовлетворяющее потребность в улучшенных тормозных характеристиках. Легкий суппорт типа Colette - самый широко используемый плавающий суппорт в мире. Тормоза Colette доступны как для передних тормозов в одно- и двухпоршневой конструкции, так и для задних тормозов.



Легкий передний суппорт TRW Colette

ПРОФЕСІОНАЛАМ АВТОСЕРВІСУ



У ВАС НА ПІДЙОМНИКУ АВТО З ПНЕВМОПІДВІСКОЮ?

Наприклад, Mercedes-Benz S-класу, W220/221, чи, навіть компактний С-клас, W205, або моделі інших автовиробників?

Пневмопідвіска в оригінальному обладнанні активно завойовує сучасний автопром, тож все більше моделей (різного класу) з «інтелектуальними підвісками» сходитимуть з конвеєрів автовиробників і в майбутньому. Тому майстрам пора звикати обслуговувати високотехнологічні підвіски.

Ось приклад однієї з типових картин пошкоджень: відокремлення пневмопружины від опорної втулки пневмомодуля (Фото 1.).

Така обставина однозначно вказує на дефект системи пневмопідвіски. Ця пневмопружина обладнана клапаном забезпечення мінімального тиску в пневмопрузині. Коли пневмопружина відстає від опори-втулки, зрозуміло, що в ній не можливо підтримувати належний мінімальний тиск. Що немиче призведе до пошкодження гумової камери пружини.

У цьому випадку не достатньо просто притиснути пневмопругину до втулки, коли опускають автомобіль з підйомника.

Фото 1: Пневмопружина відокремилась від опорної втулки.



Потрібно замінити пневмопругину. Обов'язково перевірити компресор, висока ймовірність, що і його доведеться замінити!

ДО УВАГИ МАЙСТРІВ!

39 відео-інструкцій монтажу пневмопідвісок на каналі BILSTEIN technical в YouTube!



Про рівень професіної культури свідчить не лише здатність майстра виявити та усунути несправність, але й самому не стати її причиною. Знати та дотримуватись інструкцій обслуговування та монтажу — перша ознака справжнього професіонала. Друга — вміння вчитись на чужих помилках!

Щоб підняти підвіску автомобіля на її робочий рівень після запуску двигуна, компресору доведеться постійно працювати, компенсуючи постійну втрату тиску, спричинену негерметичністю системи. Від такого екстремального навантаження він сам швидко зламається. Тож, якщо Ви виявили проблему з ілюстрації (на фото 1.), крім заміни пружини обов'язково перевірте компресор. Адже невідомо скільки часу автомобіль експлуатувався з цим дефектом. Ймовірно, що компресор вже «помер».



ПОЛЕЗНЫЕ СОВЕТЫ

Ігнорування цього правила, та спроба експлуатації нової пневмопружили з старим та виснаженим компресором призведе до значно більших затрат, невдоволення клієнта та репутаційних втрат майстра.



Фото 3: Старий пневмомодуль, втрачено герметичність системи. (Ймовірно ресурс вже вичерпано остаточно, або ж він на грані). Варто перевірити підвіску, замінити всі зношені деталі

Фото 2: Нова деталь. Встановлена правильно і буде коректно працювати.. Пневмомодуль опирається на втулку



Більше про продукцію та технології BILSTEIN, інформацію про офіційних дистриб'юторів в Україні дивіться на українських сторінках сайту www.bilstein.com Підбір пневмомодулів - в онлайн-каталозі виробника .



Матеріал надано Представництвом ІХР в Україні, www.ihr-automotive.ua

ПРОКЛАДКА СВОЇМИ РУКАМИ ДЛЯ БУДЬ-ЯКОГО ДВИГУНА



ENGINE EXPERTISE
BY  **FEDERAL-MOGUL**
MOTORPARTS



ПРОКЛАДКОВІ МАТЕРІАЛИ

КЕРІВНИЦТВО ПО ЗАСТОСУВАННЮ

Що таке прокладковий матеріал?

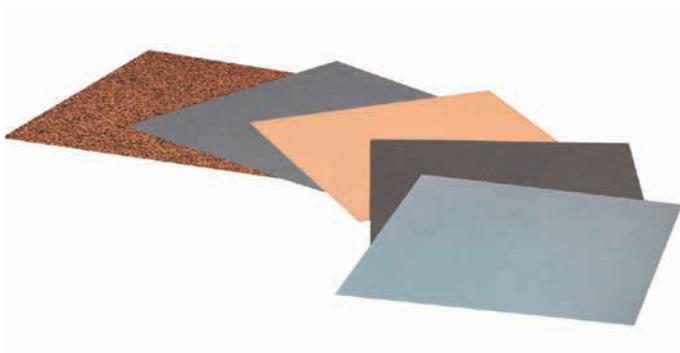
Щоб забезпечити нашим клієнтам можливість оперативного ремонту двигуна, рауен пропонує широкий асортимент прокладок, які дозволяють вирізати будь-яку конкретну форму. Це дозволяє легко отримати потрібну прокладку в умовах вторинного ринку. Це може включати в собі рішення для застосування в різних умовах або поверхнях фланців в ситуаціях, коли виробник оригінального обладнання оет встановив попередньо сформовану прокладку або герметик на місце, а для вторинного ринку готові прокладки відсутні.

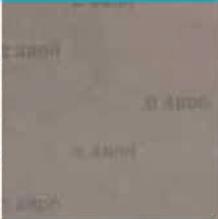
Чому саме прокладковий матеріал рауен?

- Тому що він: економний
- Доступний
- Розроблений спеціально для виготовлення прокладок
- Різні типи і товщина для задоволення ваших потреб
- Має широкий діапазон застосування

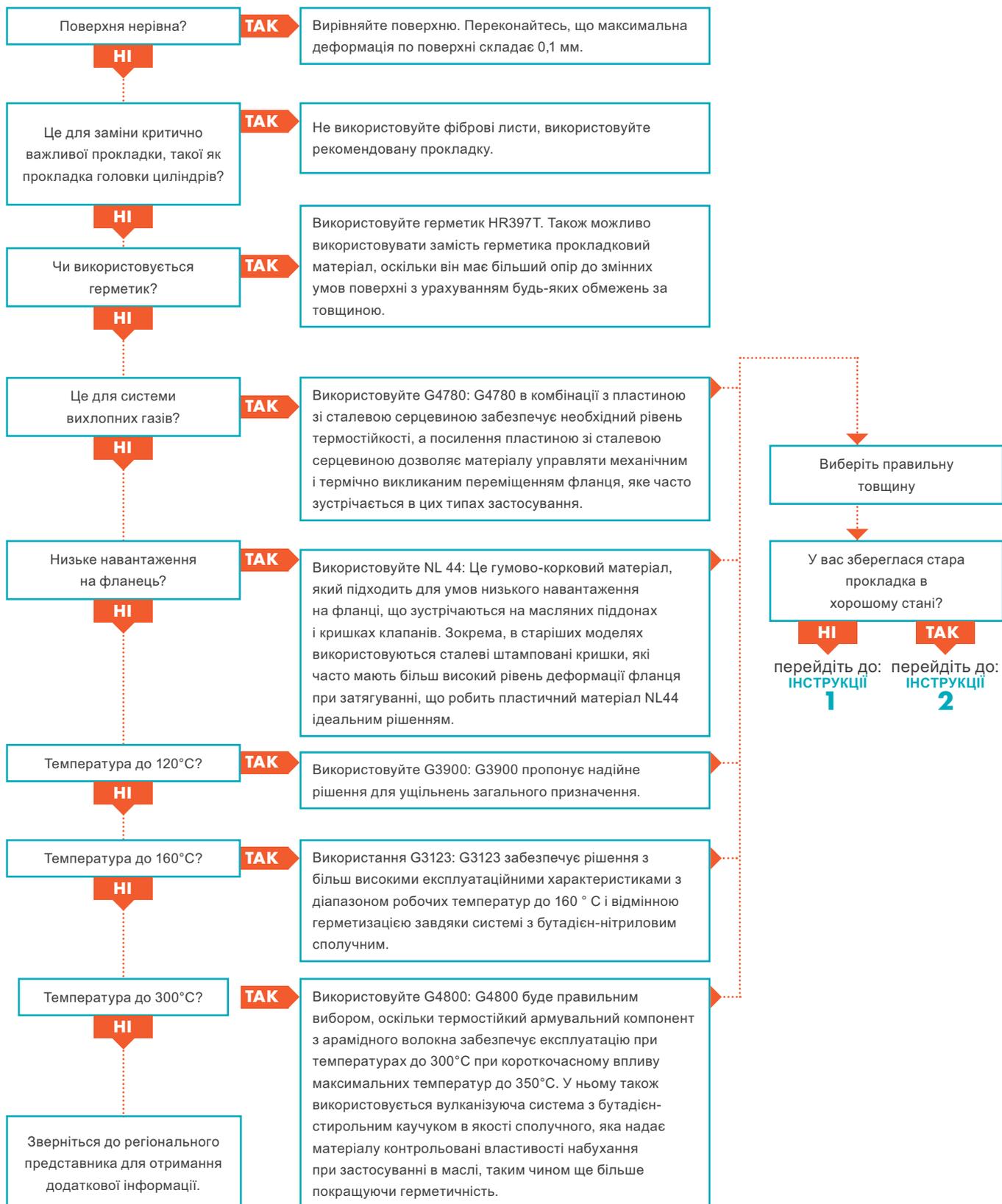
Який тип прокладкового матеріалу слід використовувати?

Дуже важливо вибрати правильний матеріал з урахуванням очікуваних робочих температур, характеристик ущільнювальної рідини і наявних стискаючих навантажень. Використовуйте блок-схему, щоб визначити, який тип прокладкового матеріалу оптимальний для вас, і який його використовувати.



АРТ. ДЛЯ ЗАМОВЛЕННЯ	LZ006 по LZ013	LZ014 по LZ016	LZ017 по LZ019	LZ020 по LZ023	LZ024 по LZ025
					
МАТЕРІАЛ	G3900	G4800	G3123	NL44	G4780
ЗАСТОСУВАННЯ	Вісі Карбюратор Фланець Паливні насоси КПП Масляні насоси Рульова система Термостати Водяні насоси і т.п.	Вісі КПП Впускний колектор Піддон картера Насоси Кришка клапанів і т.п.	Вісі КПП Впускний колектор Піддон картера Насоси Кришка клапанів і т.п.	Блоки управління Кришка КПП Піддон картера Кришка клапанів і т.п.	Випускний колектор Впускний колектор Газонепроникне ущільнення
ДІАПАЗОН ТЕМПЕРАТУРИ, °C	< 120	< 300	< 160	< 135	< 400
ХІМІЧНА СТІЙКІСТЬ	Паливо Масло Антифриз та антикорозійні продукти	Паливо Масло Антифриз та антикорозійні продукти	Паливо Масло Антифриз та антикорозійні продукти	Паливо Масло	Паливо Масло Антифриз та антикорозійні продукти

ЯКИЙ МАТЕРІАЛ СЛІД ВИКОРИСТОВУВАТИ?



ІНСТРУКЦІЯ 1

ВИГОТОВЛЕННЯ НОВОЇ ПРОКЛАДКИ ЗА ВІДСУТНОСТІ СТАРОЇ

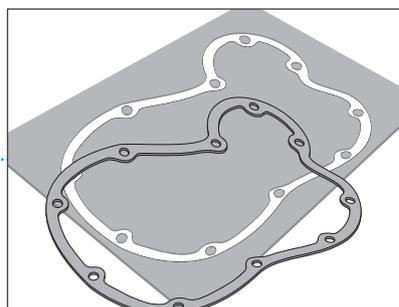
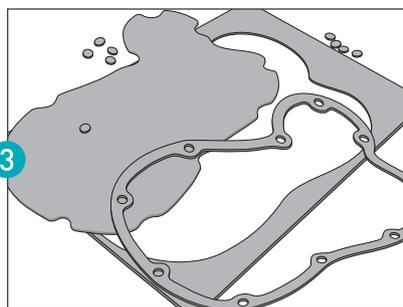
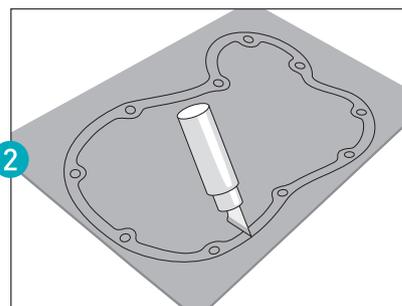
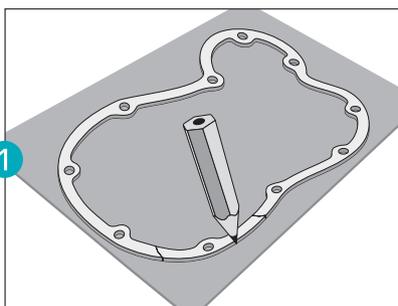
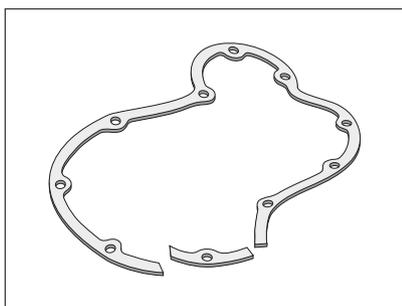
1. Завжди очищайте поверхню деталі.
2. Переконайтесь, що стара прокладка або герметик повністю видалені.
3. Розмістіть деталь на прокладковому матеріалі, щоб визначити необхідний розмір матеріалу, і виріжте приблизну форму.
4. Нанесіть трохи масла на посадкове місце, щоб його можна було використати як шаблон.
5. Щільно притисніть деталь до прокладкового матеріалу, зніміть її та порівняйте відбиток з деталлю, щоб упевнитися, що він відповідає.
6. Обведіть контур відбитка ручкою, оскільки масло може розтектися.
7. Почніть з пророблення отворів у прокладковому матеріалі. Пробийте отвори за допомогою пробійника-просічки (за наявності) або використовуйте гострий ніж.
8. Виріжте зовнішню частину прокладки, потім внутрішню. Прокладка готова.
9. Прикладіть прокладку до деталі і переконайтесь, що вона підходить!



ІНСТРУКЦІЯ 2

ВИГОТОВЛЕННЯ НОВОЇ ПРОКЛАДКИ З ВИКОРИСТАННЯМ СТАРОЇ

1. Розмістіть стару прокладку на прокладковому матеріалі і обведіть контури ручкою
2. Зробіть отвори у прокладковому матеріалі. Пробийте отвори за допомогою пробійника-просічки (за наявності) або використовуйте гострий ніж. Виріжте зовнішню частину прокладки, потім внутрішню .
3. Прокладка готова. Прикладіть прокладку до деталі і переконайтесь, що вона підходить!



УВАГА

- Очистіть деталь за допомогою очищувача для гальм або іншого відповідного очисника
- Акуратно видаліть стару прокладку або ущільнювальний матеріал, використовуючи скребок. Слідкуйте за тим, щоб не пошкодити поверхню фланців.
- Надмірна або недостатня кількість масла призводить до неточного відбитку.
- Будьте обережні з гострими ножами!
- Розмістіть прокладковий матеріал на дерев'яній або пластиковій робочій поверхні і спочатку пробийте отвори.
- Вибирайте пробійника-просічку, яка робить отвори трохи більші, ніж отвір відбитка. Це дозволить уникнути деформації прокладки болтами.
- Якщо вам потрібно зробити закруглені кути всередині прокладки, спочатку використовуйте пробійник-просічку, щоб вирізати краї, а потім виріжте інші ділянки.

LESJÖFORS

SPRINGS & PRESSINGS

Поставщик полного ассортимента пружин



САМЫЙ ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ
КАЧЕСТВО ОРИГИНАЛА
ГАРАНТИЯ 3 ГОДА



Датчики ABS: Щоб не блокувалися гальма вантажного автомобіля

ABS, ESP, ASR: Сьогодні комерційні вантажні автомобілі комплектуються системами допомоги водію. Для того, щоб вони працювали, їм потрібні дані з різних датчиків автомобіля, наприклад такі, як точна кількість обертів усіх коліс, що гальмують. Тільки тоді система керування автомобілем може виконувати свої розрахунки за лічені частки секунди.

Якщо датчик швидкості коліс виходить з ладу, водій отримує повідомлення про несправність і системи більше не працюють, як потрібно. ABS, EBS і багато інших систем перестають працювати. Це може призвести до блокування коліс або виникнення помилкових спроб налаштувань. Крім того, загоряється попереджувальна лампа ABS, і в блоці управління зберігається помилка. Дефект у системі ABS повинен бути негайно усунутий, оскільки керувати автомобілем в такому стані небезпечно. Ferdinand Bilstein пропонує велику кількість компонентів для системи ABS під торговою маркою febi.

ABS-Ротор

За генерацію сигналу відповідає ротор і датчик ABS - або також датчик частоти обертів. Датчики розрізняють активні і пасивні. Однак у вантажних транспортних засобах використовуються більшою мірою пасивні датчики, в той час як активні датчики відіграють лише незначну роль.

Існують різні конструкції ротору: як штампована деталь або із суцільного литого матеріалу (Мал. 1). У деяких випадках ущільнення навіть інтегровано для захисту маточини колеса, або ротор міститься в литому гальмівному диску (Мал. 2). Як правило, ротори вантажного автомобіля мають 100 зубців.



Мал. 1



Мал. 2

Датчик ABS

Датчик ABS встановлюється безпосередньо перед ротором, який з'єднаний з обертальною частиною, наприклад гальмівним диском або маточиною коліс (Мал. 3). Датчик має внутрішній металевий контакт, оточений обмоткою в поєднанні з постійним магнітом. Магнітне поле цієї конструкції досягає ротора і за коливаннями магнітного поля можна розпізнати, коли зубець або проміжок між зубцями ротора знаходиться в магнітному полі. Якщо магнітне поле змінюється, в обмотці створюється невелика змінна напруга, частота і амплітуда, які служать сигналом швидкості для блоків управління. На відміну від активних датчиків, пасивні датчики не потребують власного живлення від блоку управління.



Мал. 3

Ремонт пошкодженого датчика ABS

1. Причини відмови датчика ABS

Відмова датчика ABS може статися з різних причин, як наприклад:

- Коротке замикання або розрив контакту
- Механічне пошкодження датчика або ротора
- Кріплення датчика послаблене, оскільки затискна втулка сильно заіржавіла
- Сильне забруднення
- Занадто великий люфт підшипника колеса

2. Усунення несправностей

Пошуки причини несправності датчика ABS слід почати з перевірки пам'яті помилок блока керування за допомогою діагностичного пристрою. Потім потрібно перевірити всі ланцюги і з'єднання на предмет механічних пошкоджень.

3. Заміна датчика ABS

При заміні датчика ABS виконайте наступні дії:

1. Від'єднайте кабель несправного датчика ABS (Мал. 4).
2. Витягніть датчик з отвору – можливо, необхідно

буде розібрати маточину, щоб отримати кращий доступ (Мал. 5).

3. Після демонтажу несправного датчика, отвір необхідно очистити і видалити іржу.



4. Після цього отвір і затискна втулка змащуються щоб запобігти передчасній корозії. Затискна втулка вставляється в отвір і потім датчик вставляється в затискну втулку, поки не торкнеться ротора. Завдяки зазору у підшипнику коліс і руху колеса відстань між датчиком і ротором регулюється автоматично. Датчики ABS від febi завжди постачаються у комплекті з втулками і мастилом. Таким чином, є все необхідне для заміни датчика.
5. Нарешті, штекерне з'єднання має бути знову закрито, а кабелі акуратно закладені. Тепер помилку можна видалити з пам'яті помилок блока керування.

i

Ремонт колісних підшипників став легшим

У деяких випадках для ремонту підшипників коліс необхідні нові кільця ABS. Це може статися, якщо вони були пошкоджені під час демонтажу або ущільнення, що є нероздільним з кільцем ABS, має бути замінено. febi постачає кільця ABS безпосередньо з деякими комплектами підшипників коліс.

ДВИГАТЕЛЬ
РЕШЕНИЯ,
УКРЕПЛЯЮЩИЕ ВАШ БИЗНЕС



#PERFORMANCEINSIDE

Демонстрируя всё более высокие эксплуатационные характеристики, современные двигатели требуют идеальной синхронизации. Являясь разработчиком, NTN-SNR использует накопленные знания для создания передовых продуктов.

Подшипники, ролики, шкивы, ремни и их комплекты - это та продукция OE, которую мы предлагаем для вторичного рынка автозапчастей.

NTN® **SNR**®

www.ntn-snr.com



With You



Conception et réalisation: Service publicité NTN-SNR - © NTN-SNR 03/2018 - Océania - Visuales - Shutterstock

Качество оригинального оборудования для рынка послепродажного обслуживания

Как ведущий поставщик оригинальных запчастей для двигателей, мы знаем об автомобилях все. Мы знаем как они работают и как их ремонтировать. И этот опыт мы переносим на рынок послепродажного обслуживания, предлагая широкий ассортимент запчастей качества оригинального оборудования, чтобы автомобили заводились, ездили и останавливались как в тот день, когда они сошли с конвейера.

Газовые топливные системы

Модули подачи топлива | Топливные насосы
Инжекторы | GDI - PFI



Диагностика & Техническая поддержка

Диагностические инструменты | КИП для дизельных автомобилей
КИП для GDI | тренинги



Техническое обслуживание

Тормозные части | Рулевое
управление & подвеска | Система
кондиционирования воздуха



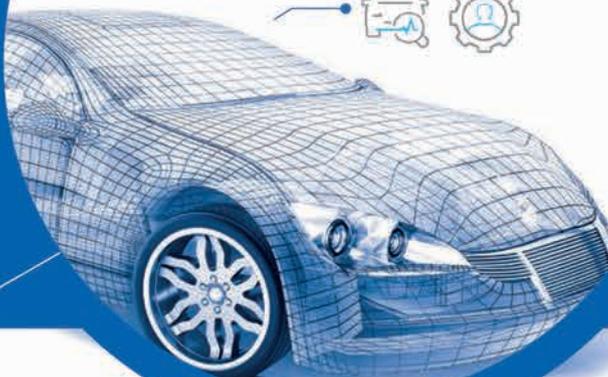
Дизельные топливные системы

Насосы | Инжекторы |
Ремкомплекты SRA - SCR |
Фильтры



Электроника & Управление двигателем

| Зажигание | Датчики



ПНЕВМОМОДУЛЬ ЯК ЗАПЧАСТИНА? ТІЛЬКИ ВІД ВИРОБНИКА ОРИГІНАЛЬНОГО ОБЛАДНАННЯ!



Так змінюється все!

Коли твоя мета досконалість, жодні нові досягнення не можуть зупинити тебе у прагненні забезпечити ідеальні відчуття від керування автомобілем. Тому новаторська технологія BILSTEIN, втілена у модулях пневматичної підвіски для оригінального обладнання, створена для максимального комфорту і максимальної безпеки руху. З часів, коли ми стали постачальником конвеєрів провідних автовиробників, наші інженери заклали основу розвитку технологій підвісок майбутнього. Модуль пневмопідвіски BILSTEIN B4 пропонує споживачам ринку запчастин якість та характеристики оригінального обладнання: безпечне та комфортне керування автомобілем, як в перший день виходу авто з конвеєру! **Drive the legend.**





НОВИНКА!
Теперь доступно для
коробок передач
не от ZF

Масла для АКПП от ZF и комплекты для их замены

Необходимо заменить масло в коробке передач?
Доверьтесь экспертам: ZF давно является ведущим производителем коробки передач для множества автомобилей, а трансмиссионные масла и комплекты для его замены давно стали востребованы в автосервисах, обеспечивая максимальную эффективность, простоту и экономность. Сегодня ZF готов предложить полностью совместимые комплекты замены масла для коробок передач других производителей.

Новинка: комплекты для замены масла для коробок передач не от ZF

- Mercedes 5G tronic
Артикул: 5961.303.116
Например, подходит для:
C-Class W204
- Mercedes 7G tronic
Артикул: 5961.303.474
Например, подходит для:
C-Class Estate S204 или E-Class Coupé C207
- Volkswagen DSG(DQ250)
Артикул: 5961.303.275
Например, подходит для:
A3 Sportback 8PA или Golf 6 5K1

Примечание

Получите больше информации о новинках в ассортименте, установив приложение ZF Part Finder.
Доступно в Apple App Store и Google Play Store.



Идеальная совместимость масла и АКПП - залог длительной службы



Комплекты для замены масла в 5HP

Комплект с маслом	Комплект без масла	Тип коробки передач	Производитель
1060.298.070	1060.298.072	5HP19	Alpina, BMW
1060.298.069	1060.298.073	5HP19FL/FLA	Audi, Porsche, Škoda, Volkswagen
1058.298.046	1058.298.048	5HP24	Alpina, BMW, Jaguar, Land Rover
1058.298.047	1058.298.049	5HP24A	Audi
1055.298.037	1055.298.040	5HP30	Alpina, Aston Martin, Bentley, BMW, Rolls-Royce

Комплекты для замены масла в 6HP

Комплект с маслом	Комплект без масла	Тип коробки передач	Производитель
1071.298.033	1071.298.038	6HP19 /19X /21 /21X	BMW
1071.298.027	1071.298.039	6HP19A	Audi, Volkswagen
1068.298.062	1068.298.083	6HP26 /26X /28 /28X /32	Alpina, Aston Martin, Bentley, BMW, Ford, Hyundai, Jaguar, Land Rover, Lincoln, Rolls-Royce, Wiesmann
1068.298.061	1068.298.084	6HP26X /32 (only for master BoM HSL015, HSL016)	BMW, Lincoln
1068.298.054	1068.298.085	6HP26A61	Audi, Bentley
1084.298.013	1084.298.014	6HP28AF	Audi

Комплекты для замены масла в 8HP

Комплект с маслом	Комплект без масла	Тип коробки передач	Производитель
1087.298.360	1087.298.361	8HP70 /X /HIS /XHIS	Chrysler
❗ 1087.298.363	1087.298.362	8P70XH	Land Rover
1087.298.365	1087.298.364	8HP45 /X /HIS /XHIS 8HP50 /X /XHIS 8HP70T /THIS 8HP70 /X /H /HIS /XHIS 8HP75 HIS /XHIS	Aston Martin, BMW, Chrysler, Jaguar, Land Rover, Maserati
❗ 1087.298.367	1087.298.366	8P70H	BMW
1087.298.369	1087.298.368	8HP55A /AHIS /FLHIS	Audi
1090.298.127	1090.298.126	8HP45 /X /HIS /XHIS	Volkswagen
1091.298.067	1091.298.066	8HP90A /AHIS /A74	Audi, Bentley
❗ 1102.298.019	1102.298.018	8P75PH /XPH	BMW
1102.298.021	1102.298.020	8HP75XHIS	BMW
1103.298.007	1103.298.006	8HP65A	Audi

Комплекты для замены масла в коробке передач не от ZF

Комплект без масла	Тип коробки передач	Производитель
5961.303.116	5G-Tronic	Mercedes
5961.303.474	7G-Tronic	Mercedes
5961.303.275	DSG (DQ250)	Volkswagen, Audi, Seat, Škoda
	DSG (DQ500)	Volkswagen, Audi, Seat, Škoda

Мы постоянно расширяем наш ассортимент

❗ Замена масла в этих гибридных трансмиссиях должна выполняться только специалистами, квалифицированными для работы в высоковольтных системах.

КАЖДЫЙ
АВТОМОБИЛЬ
ДОСТОИН
BREMBO



**Доверяйте
Brembo:**

мировому лидеру
в разработке и
производстве тормозных
систем, **ОЕ поставщику**,
предлагающему полный
ассортимент запасных
частей оригинального
качества.

КОМПЛЕКТЫ АКСЕССУАРОВ, ДИСКОВЫЕ ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ

**Комплекты аксессуаров FRENKIT
уже доступны на нашем складе**

Аксессуары были разработаны, чтобы гарантировать оптимальную эффективность торможения. Аксессуары часто подвергаются высоким температурам и другим экстремальным факторам окружающей среды, это может вызывать шум во время торможения, компоненты теряют свойства из-за усталости металла, что приводит к износу колодки.

