

# «Лечим» технику

Сервисный центр: поликлиника, амбулатория и отделение интенсивной терапии для стальных «организмов». Здесь возвращают к жизни безнадежных «пациентов», лечат прихворнувших, снимают усталость и стресс «здоровых». Все, как у людей. Есть и лекарства, и процедуры, и амбулаторные карты.



**А**вторизованный сервисный центр «Suzuki» по ремонту и обслуживанию подвесных моторов этой фирмы открылся во Владивостоке три года назад, но за этот короткий период уже получил известность как один из лучших не только на Дальнем Востоке, но и в России.

Рассказать о его рабочих буднях мы попросили главного специалиста сервисного центра компании «1000 РАЗМЕРОВ» Владимира Фоменкова.

– Скажите, пожалуйста, чем отличается авторизованный сервисный центр от обычного?

– В первую очередь квалификацией специалистов. Все наши механики прошли обязательный курс обучения, разработанный корпорацией «Suzuki». Если сказать проще – мы больше «заточены» на ремонт техники именно этой фирмы. Это не означает, что мы не можем отремонтировать

другие моторы, просто о продукции «Suzuki» знаем гораздо больше.

– Значит, достаточно обучения?

– Нет, конечно. Необходимо оборудование и программное обеспечение от производителя. Современный двигатель – достаточно сложное устройство. Для его диагностики и выявления неисправностей используются специальные компьютерные программы. Подключив двигатель через диагностический разъем, мы можем узнать о нашем «пациенте» практически все.

– Вы находите аналогию с медициной уместной?

– Безусловно. У техники, как и у человека, есть свои «хвори», бывает, что требуется и экстренная помощь. Тогда выезжаем к клиентам для срочного ремонта прямо в море. Чем не «скорая помощь»? Современные технологии позволяют проводить диагностику двигателя за считанные минуты: мы можем заглянуть в сервисные отчеты – это что-то вроде амбулаторной карты – узнать общее состояние «здоровья» мотора и чем он «болел» раньше. Если мотор приобретен через официальную дилерскую сеть «Suzuki», то у него есть своего рода «медицинский полис» в виде гарантии от производителя.

– А как давно вы занимаетесь ремонтом водно-моторной техники?

– Более десяти лет. Начинили с небольшой мастерской, где ремонтировали в основном моторы «б/у». В те времена мало кто мог себе позволить новый двигатель; в основном это были двухтактные моторы, отходившие лет десять в Японии. Иногда восстанавливали полностью «убитые» экземпляры, знаете, когда говорят «пациент скорее мертв, чем жив». Многие инструменты – ключи, съемники, нагрузочные винты – делали своими руками.

– Сейчас все по-другому?

– Откровенно говоря, сегодня работать гораздо легче. В первую очередь это касается запчастей. Если для замены нужна какая-либо деталь, достать ее уже не составляет серьезной проблемы, что, естественно, все очень упрощает. Многие запчасти есть в свободной продаже, а чтобы заказать нужные для ремонта детали, нам достаточно обычного компьютера с подключением в Интернет. Раньше же приходилось подключать смекалку и знакомых. К примеру, чтобы заменить изношенный сальник, мы искали по размерам аналогичный в автомагазинах, только пружинку родную оставляли – на неоригинальных сальниках пружинка была стальная и быстро ржавела. Прокладки и вовсе вырезали сами, остальное заказывали через знакомых моряков.

– У вас есть собственный склад деталей?

– Необходимый запас запчастей у нас имеется: основные расходные материалы мы покупаем небольшими партиями, и они всегда в наличии. Это – крыльчатки помпы охлаждения, сальники, свечи зажигания и др. Но в современном моторе – около тысячи деталей. Модельный ряд только одного производителя насчитывает более нескольких десятков моделей, и держать сотню тысяч деталей на складе невыгодно. Гораздо важнее иметь доступ к оперативному заказу этих деталей со склада производителя. Мы пользуемся услугами в режиме онлайн-сервиса [www.MegaZip.ru](http://www.MegaZip.ru). Нас устраивают цены, сроки и качество поставляемых запчастей. Благодаря этому Интернет-магазину мы получаем необходимые де-

тали из Японии через неделю, что удобно и выгодно. Из нескольких миллионов доступных для заказа деталей всегда можно получить то, что нужно именно сейчас. Не составляет никакой проблемы заказать и оригинальные детали для мотоциклов и автомобилей японских марок, чем иногда пользуюсь сам и рекомендую друзьям.

– *То есть «Мегазип» в данном случае – нечто вроде аптеки.*

– Да, аптека с широчайшим выбором, которая работает 24 часа в сутки и отпускает только качественные «лекарства».

– *Неужели вы совсем не используете неоригинальные детали? Все же запчасти от производителя недешевы...*

– В гарантийный период установка неоригинальных деталей исключена. Требования производителя необходимо соблюдать, на то мы и авторизованный сервис. Для обычного негарантийного ремонта мы также используем только оригинальные детали. Нам нет никакого интереса переделывать одну и ту же работу по несколько раз, ведь мы даем на нее свою гарантию, а только качественные детали могут обеспечить долгую и безотказную работу мотора.

– *В ремонте и обслуживании водно-моторной техники есть что-то особенное, отличающее от обслуживания автомобилей?*

– Технически подвесной мотор и автомобильный двигатель устроены примерно одинаково, но работать им приходится в разных условиях. Подвесной мотор 80 процентов эксплуатационного времени работает почти на максимуме, 5000–6000 об/мин для него – рабочий режим. Поэтому надежность и запас прочности здесь выходят на первый план. В основном у нас эксплуатируют моторы в море, а это достаточно агрессивная среда – металл без должной защиты может быть очень быстро «съеден» коррозией. Взгляните на эти детали – они отработали всего по два года. Если бы в конце каждого сезона владельцы этих моторов опресняли их и делали консервацию с ревизией всех узлов, такой печальной картины не было бы. Знаете, в беспокойном море нет возможности включить «аварийку» и припарковаться у обочины. Иногда от надежности мотора зависит человеческая жизнь. Это понимаем мы и понимают наши клиенты.

– *Вы можете дать какие-нибудь рекомендации тем, кто только что приобрел новую технику, ведь для них предстоящий сезон будет первым?*

– В первую очередь ознакомьтесь с инструкцией по эксплуатации. Она написана не для «галочки», в ней есть важные моменты. Обкатка – очень ответственный период жизни мотора: надорвете его в «молодости» – не сможете на равных тягаться с «однокурсниками», да и до первой «капиталки» сократите путь. Используйте только качественное масло, по возможности качественный бензин и оригинальные «расходники». Лучше всего, конечно, регулярно проводить техническое обследование, да и любой ремонт, в авторизованном сервисе, где есть необходимое оборудование и подготовленный персонал. Я прекрасно понимаю, что не везде такая возможность существует – страна у нас большая, и иногда до ближайшего сервисного центра – сотни километров, но все же в большинстве случаев это возможно. А регулярное техническое обслуживание намного выгодней дорогостоящих капитальных ремонтов.

– *Похоже на медицинскую аксиому: профилактика заболеваний дешевле и безболезненней, чем лечение.*



Новая оригинальная шестерня верхнего редуктора первой ступени. Мотор «Suzuki DF250».



Шлицевое соединение торсионного вала разрушено коррозией из-за отсутствия сезонного технического обслуживания в течение нескольких лет. Сопряженные детали подлежат замене. Мотор – «Suzuki DF250».



Не заменив своевременно крыльчатку помпы водяного охлаждения, клиент остался один на один с неисправным двигателем (за 160 км от места базирования).



Подвесной мотор использовался в морской воде без регулярного технического обслуживания, в результате крепеж помпы «закис». Попытки клиента открутить корпус помпы самостоятельно закончились разрушением шпилек. Мотор – «Suzuki DF6».

– Совершенно верно. И если появились подозрения на «болезнь», не нужно ее запускать или пытаться вылечить самостоятельно – обращайтесь к специалистам. Звоните, пишите, приезжайте лично – сеть авторизованных сервисных центров «Suzuki» в России всегда к вашим услугам.

**ЗАПЧАСТИ**  
(4232) 60-15-15  
**www.megazip.ru**