



ли и узлы оборудования, включая крепеж, – итальянские; баллоны, повторимся, ставят либо отечественные, либо, как на вседорожники «СанЙонг», – турецкие. На работу наших мастеров часто приезжают посмотреть итальянцы, глубоко неравнодушные к тому, насколько прилежно и аккуратно устанавливают их аппаратуру, – так что качество монтажа под бдительным и эмоциональным контролем.

С ГБО «Тартарини» на легковушках «Джипи» расход газа – минимальный, максимум на 7% превышающий обычный эксплуатационный расход бензина. С техобслуживанием – никаких трудностей: если на машину аппаратура установлена сразу при покупке, то ее сервис совпадает с регулярным ТО. Каждые 15 тыс. км меняют газовый фильтр (примерно 200 грн) и проверяют оборудование на герметичность, а через 30 тыс. км приходится чистить газовые форсунки (100 грн) из-за неважного качества нашего пропана. С периодичностью в три года выполняют проверку и переосвидетельствование баллона – естественно, этой процедурой тоже ведают СТО «АИС». Техцентры компании дают гарантию на ГБО в 200 тыс. км пробега или 3 года – и, как показывает практика, за это время аппаратура себя не раз успевает окупить. **ЗР**

ПАН ПРОПАН

Спрос на газобаллонное оборудование у нас традиционно растет – как растут и цены на бензин. **Олег Ермоленко** и **Сергей Торгалов** (фото) отправились в техцентр Группы компаний «АИС», чтобы выяснить, каковы нюансы установки современного ГБО.

Сервисы «АИС» на установке и обслуживании газобаллонного оборудования уже, как говорится, собаку съели: в компании таким переоборудованием техники занимаются уже более 16 лет. С самого начала работы с ГБО был серьезно поставлен вопрос о выборе надежного поставщика аппаратуры: и чтобы сделать услугу более привлекательной для покупателей, и чтобы уменьшить гарантийные издержки. Поэтому отечественную продукцию сразу отменили, кроме баллонов: последние – как раз единственное, что у наших поставщиков получается качественным. Редукторы, заправочные форсунки, блоки управления было решено покупать у итальянцев: в стране спагетти и божественной музыки еще с 30-х годов прошлого века в ходу газовое топливо, и в аппаратуре для него там знают

толк. С 2004 года основным партнером «АИС» стала итальянская фирма «Тартарини», отношения с которой упрочнились настолько, что с недавних пор «АИС» является официальным импортером ее продукции.

Почему именно «Тартарини»? Мастера-установщики единодушно отвечают: это наиболее качественная, стабильно работающая и экономичная газовая аппаратура из всех опробованных. Вдобавок – не самая дорогая: переоборудование «под ключ», например, «Джипи-МК» обходится в 6000 грн. Сейчас в техцентрах «АИС» во всех областных центрах устанавливают аппаратуру «Тартарини» на любую технику – на легковые и коммерческие автомобили, для пропана или метана. ГБО можно сразу поставить на новое авто, а можно и на машину с пробегом. Почти все дета-

НЕ СПАГЕТТИ ЕДИНЫМИ

История компании «Тартарини» началась в 1941 году, когда небольшая еще мастерская инженера Алеандро Тартарини освоила выпуск газовых редукторов. В музее фирмы бережно хранят один из первых переоборудованных автомобилей – причем этот «Фиат-508» до сих пор на ходу.

Сейчас «Тартарини» – крупное предприятие в городе Кастель Маджоре. Завод общей площадью 30 тыс. кв. м впечатляет высокой автоматизацией и стерильной чистотой в цехах. Компания является одним из ведущих европейских производителей ГБО и поставляет свою продукцию на конвейеры всех заводов «Фиат» (включая даже индийский филиал), «Ленд Ровер» и других мировых гигантов автоиндустрии.



Таковы компоненты пропановой ГБО, которую установят на «Джипи-SL»: 1 – микропроцессорный блок управления впрыском газа; 2 – трубка газопровода; 3 – жгуты проводки управляющей электрики и электроники; 4 – редуктор; 5 – датчик давления газа; 6 – клапана управления системой; 7 – газовые форсунки, 8 – баллон с заправочным клапаном.

Тороидальный баллон отлично вписывается в нишу запасного колеса – словно тут всегда и стоял. Для вывода газопроводящей трубки в полуниши делают небольшое отверстие, которое тщательно обрабатывают антикором.



Трубка газопровода обычно медная, в защитной оболочке из прочного, но гибкого пластика. Бывают и полностью пластиковые трубки.

Компоновка моторного отсека автомобиля позволяет мастеру разместить редуктор в глубине подкапотного пространства, в защищенном от пыли, влаги и грязи месте.



Высокоточные форсунки газового впрыска – пожалуй, самая заметная деталь ГБО под капотом.

В салоне – кнопка управления системой с индикаторами количества газа в баллоне. При необходимости кнопка переключает питание мотора с бензина на газ и обратно, но при пуске двигателя система всегда работает в авторежиме: пуск и прогрев мотора до рабочей температуры – на бензине, после чего система автоматически переходит на газ.



Микропроцессорный блок – «мозги» современной газовой системы четвертого поколения.

Гордость «Тартарини» – специальное программное обеспечение для точной настройки работы газового впрыска. Ноутбук с программой подключают через особый разъем к командному блоку ГБО. Для каждого автомобиля систему настраивают индивидуально, а при регулярных ТО настройки и работу оборудования проверяют и, при необходимости, доводят.

