



Сергей Антонов,
генеральный
директор МЦАТ

**Московский центр
автоматических трансмиссий**

Точная специализация

Компания «Московский Центр Автоматических Трансмиссий», образованная двумя потомственными инженерами, на практике доказывает, что и фундаментальное образование, и узкая специализация позволяют находить решения, к которым прислушиваются крупнейшие предприятия.

Фактически история компании началась тридцать лет назад, когда машин с автоматическими трансмиссиями в нашей стране было очень мало. Однако они все-таки были. «Первый раз с ремонтом автоматических трансмиссий мне пришлось столкнуться еще в далеком 1984 году, когда я работал на 1-м автокомбинате «Мосавтолегтранса», где занимался обслуживанием автомобилей ГАЗ-13 «Чайка», – рассказывает **Сергей Антонов**, генеральный директор МЦАТ. – Тогда я еще не подозревал, что через каких-то двадцать лет это станет основным делом моей жизни». В своем нынешнем виде компания образовалась в 2004 году, когда отделилась от автоцентра «ФАБЕРОН-Северное Бутово». На начальном этапе она именовалась «Сервис АКПП», а название «Московский Центр Автоматических Трансмиссий» появилось в 2010 году.

Специализация дает квалификацию

«Практически все компании, подобные нашей, в своем развитии проходят такой «гаражный» период, когда берутся ремонтировать автомобили любой марки. Это время, когда люди получают опыт. По мере его накопления приходит понимание, что для того, чтобы делать свою работу хорошо, надо выбирать узкую специали-

зацию, а не разбрасываться», – говорит **Сергей Круглов**, к.т.н., заместитель генерального директора. – Узкая специализация дает возможность достичь более глубокого понимания проблем и, следовательно, повышения качества выполняемых работ. Кроме того, это позволяет иметь дорогостоящее профессиональное диагностическое оборудование».

МЦАТ решил сосредоточиться на продукции концерна VAG. С одной стороны, это было удобно из-за высокой степени унификации по агрегатам среди всех входящих в группу марок – Volkswagen, Audi, Škoda, SEAT. С другой – во время создания МЦАТ Volkswagen как раз начал применение трансмиссии DQ200, семиступенчатой DSG с сухими сцеплениями. Поначалу она была довольно капризна, в ее устройстве и принципах работы мало кто разбирался, а чинить умели вообще единицы. И МЦАТ был в числе этих немногих, что обеспечило компании хороший старт.

Таким образом, узкая специализация на продукции группы Volkswagen позволяла обходиться минимумом диагностического оборудования для обслуживания большего количества разных моделей автомобилей, а умение диагностировать неисправности DSG и устранять их создавало преимущество перед конкурентами.

«С точки зрения инженера, в трансмиссии DSG заложено очень много технических решений для развития в дальней перспективе. В будущем такие коробки передач будут способны проехать миллион километров, не доставляя владельцу машины никаких хлопот», – продолжает Сергей Антонов. – DSG – это революция в мире трансмиссий. Все новое на начальном этапе еще никогда не шло ровно. Но продукт поначалу действительно был недоработан, возможно, Volkswagen излишне поторопился, выводя на рынок коробку в таком виде. Однако специалисты концерна постоянно собирали информацию о поломках, модернизировали конструкцию, и теперь это очень хорошая транс-



Сергей Круглов, к.т.н., заместитель генерального директора

миссия – механическая часть уже сейчас практически неизнашиваемая, остались кое-какие проблемы по гидравлике и электронике, но и они решаются».

Полезные приспособления

Пытливый ум инженера заставляет творчески подходить к процессу ремонта – для облегчения труда все время появляются какие-нибудь оправки, съемники, выколотки под конкретную модель коробки или под конкретный узел, такого полно на любой сервисной станции. Некоторые фирмы комплектуют и предлагают на продажу наборы для ремонта какой-либо модели коробки, но лишь немногие могут создать действительно уникальный продукт. У МЦАТ есть интересные разработки по гидравлике и электронике, но предметом отдельной гордости является технология ремонта левого привода DSG. Несмотря на явный успех разработки, компания относится к ней как к побочному продукту основного бизнеса. «Наша специальность – ремонт трансмиссий, а не разработка различных приспособлений и вывод их на рынок. Эти и другие подобные устройства создаются нами в первую очередь для облегчения собственного труда. Если

Октябрь 1987

Первый опыт ремонта автоматической трансмиссии на автомобиле «Чайка» ГАЗ-13

Август 2005

Участие в первом семинаре «АвтоТрансТех»

Сентябрь 2007

Образование компании «Сервис АКПП»

Декабрь 2008

Образование московской сети филиалов «Сервис АКПП»

Январь 2010

Компания сменила название на «Московский Центр Автоматических Трансмиссий» (МЦАТ)

Ноябрь 2010

МЦАТ выбирает узкую специализацию – ремонт трансмиссий автомобилей группы Volkswagen AG

Апрель 2012

Построен новый корпус основного офиса на Автозаводской улице

Январь 2014

Переезд компании в Кунцево, на ул. Молодогвардейскую

Июнь 2014

На семинаре «АвтоТрансТех» представлен доклад «Профессиональный ремонт DSG»

Сентябрь 2014

Выход на международный рынок с инновационными разработками – технология, комплект оборудования и комплектующих для ремонта левого привода

Январь 2016

Создание отдела по программированию и инженерным разработкам

придуманное нами устройство хорошо показало себя в работе и у него есть потенциал, мы можем предложить его и другим участникам рынка», – говорит Сергей Круглов.

Что интересно, компания не занимается защитой авторских прав на разработанные ее специалистами приспособления и устройства, считая это напрасной тратой времени и денег. «Заниматься патентной защитой наших разработок бесполезно – стоимость международного патента может достигать 50 тыс. долларов, а сама процедура

получения патента длится долго, больше года. Кроме того, приспособления разработаны под конкретную модель коробки, и если за время регистрации авторских прав эту конструкцию в производстве сменит новая, то оборудование устареет. А азиатских производителей не остановит и наличие патента, – поясняет Сергей Антонов. – Если какая-то компания купит наши устройства, им проще и дешевле будет докупать у нас расходные материалы, чем налаживать собственное производство настолько узкоспециального оборудования и выходить на рынок в качестве производителя. Ведь для этого надо сделать чертежи, выточить необходимые детали, подогнать их – на все это нужно время, за которое устройство устареет. Легче купить готовое приспособление и начать им пользоваться».

Узнавать новое

«Московский Центр Автоматических Трансмиссий» позиционирует себя как компания, идущая на шаг впереди в технологическом и инновационном плане. «Мы постоянно стараемся узнать и освоить что-то новое для себя, нам это самым интересно. Мы выезжаем на семинары «АвтоТрансТех», где смотрим, какие новые разработки появились, и учимся у наших коллег. На наш взгляд, нет ничего более полезного для обмена опытом, чем подобные мероприятия, – говорит Сергей Круглов. – Так считаем не только мы. Например, в прошлом году на семинар, проводимый в Ялте, приехали американские инженеры, хотя официально им в Крым ездить было запрещено. Но заокеанские коллеги заявили: «Мы вне политики, нам интересно общаться с вами, с инженерами, от вас мы постоянно



Товар на экспорт

Придуманный изначально для облегчения собственного труда, комплект приспособлений для ремонта левого привода DSG пользуется большим спросом – красивый чемоданчик, куда входят все необходимые приспособления и первоначальный запас расходных материалов, активно покупают сервисные мастерские не только в России, но и за рубежом – в Японии, США и даже на родине DSG, в Германии. ⚙



Оборудование для разборки DSG

Ремонт вместо замены

Компания гордится технологией ремонта левого привода DSG для полноприводных моделей Audi. Со временем там разбивается корпус коробки под подшипник и регламент работ завода-изготовителя в этом случае предлагает лишь замену коробки в сборе, что обойдется владельцу машины в кругленькую сумму 1 100 000 рублей. Если обратиться с такой проблемой в какой-нибудь «гаражный» сервис, там могут предложить заменить корпус коробки на подержанный, но это предполагает полную разборку и сборку механизмов коробки в новом корпусе. И все не факт, что эта работа и все последующие регулировки будут выполнены корректно. Разработанное МЦАТ ноу-хау позволяет устранить неисправность без демонтажа коробки. Суть технологии в том, что растачивается корпус коробки и устанавливается ремонтная обойма. Процедура занимает 30 минут и обходится владельцу машины всего в 35 тыс. рублей вместе с деталями – гораздо меньше, чем стоимость новой коробки. Показательно, что среди клиентов, которые обратились за таким ремонтом, был директор одного из дилерских сервисов AUDI. ✪



узнаем что-то новое и интересное». Российские специалисты на этих семинарах не просто слушатели, им есть что сказать своим зарубежным коллегам. Так, еще в 2013 году сотрудникам компании LuK мы говорили, что в поставляемом ими сцеплении для DQ200 предписанная величина зазора неправильная: накладки сцепления еще целые, но управляющая программа считала, что сцепление изношено и блокировало работу коробки. Мы взяли на себя ответственность, заявив, что если выставить зазоры верно (по другим параметрам), сцепление будет работать в три раза дольше. В прошлом году на аналогичном семинаре представитель компании LuK официально подтвердил, что мы, российские инженеры, были абсолютно правы».

Новые технологии

Чтобы быть в авангарде, надо думать и работать на перспективу. Сегодня перед компанией

стоит задача освоения технологии лазерной сварки, которую активно использует концерн Volkswagen для сборки элементов трансмиссии современных моделей. Поэтому сцепления нового образца так просто не разберешь, а применение других видов сварки повышает риск повреждения материала.

Другим направлением инвестиций является создание команды программистов для написания диагностических программ. Пришло время не только дорабатывать уже существующие программы для чтения и передачи данных, но и создавать собственный программный продукт – лучше, чем тот, что поставляется нам сейчас. В рамках перспективного развития компанией налажены каналы обмена информацией и взаимного сотрудничества как с официальными дилерами Volkswagen, Audi и Škoda, так и со многими научными и учебными институтами – НАМИ, МАИ, МГТУ им. Н.Э. Баумана. ✪