

АВТО запчасти

информационно-рекламное издание | www.autozap.biz

И Ц Е Н Ы

№ 6
ИЮНЬ
2014

ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ
Здесь и Сейчас

легковые автомобили



KOREASTAR

www.gahbin.com

на правах рекламы

K KOREASTAR

*ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ ДЕТАЛЕЙ НА
ВСЕ МАРКИ КОРЕЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ.*

MADE IN KOREA



28

Обзор автохимии,
необходимой в летний период



ФЕДЕРАЛЬНАЯ
СЕТЬ МАГАЗИНОВ

45



36

Мини-мойки
для гаража и участка

Производитель:
ООО "СК-ПРОМАВТО"
620014, Россия, г. Екатеринбург,
ул. Радищева, 33 подъезд 1а
Тел./факс +7 (343) 379 79 37
www.provoda-go.ru



GO ON »

продолжай движение



**ПРОВОДА
ВЫСОКОВОЛЬТНЫЕ**

От поставщика на конвейеры
ОАО «АвтоВАЗ», GM — АвтоВАЗ
и «Группы ГАЗ»



ФИЛЬТРЫ



ТОРМОЗНАЯ
СИСТЕМА



СЦЕПЛЕНИЕ



РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНАЯ
СИСТЕМА



СИСТЕМА
ОХЛАЖДЕНИЯ



ШРУСЫ И
ПЫЛЬНИКИ



ПОДВЕСКА



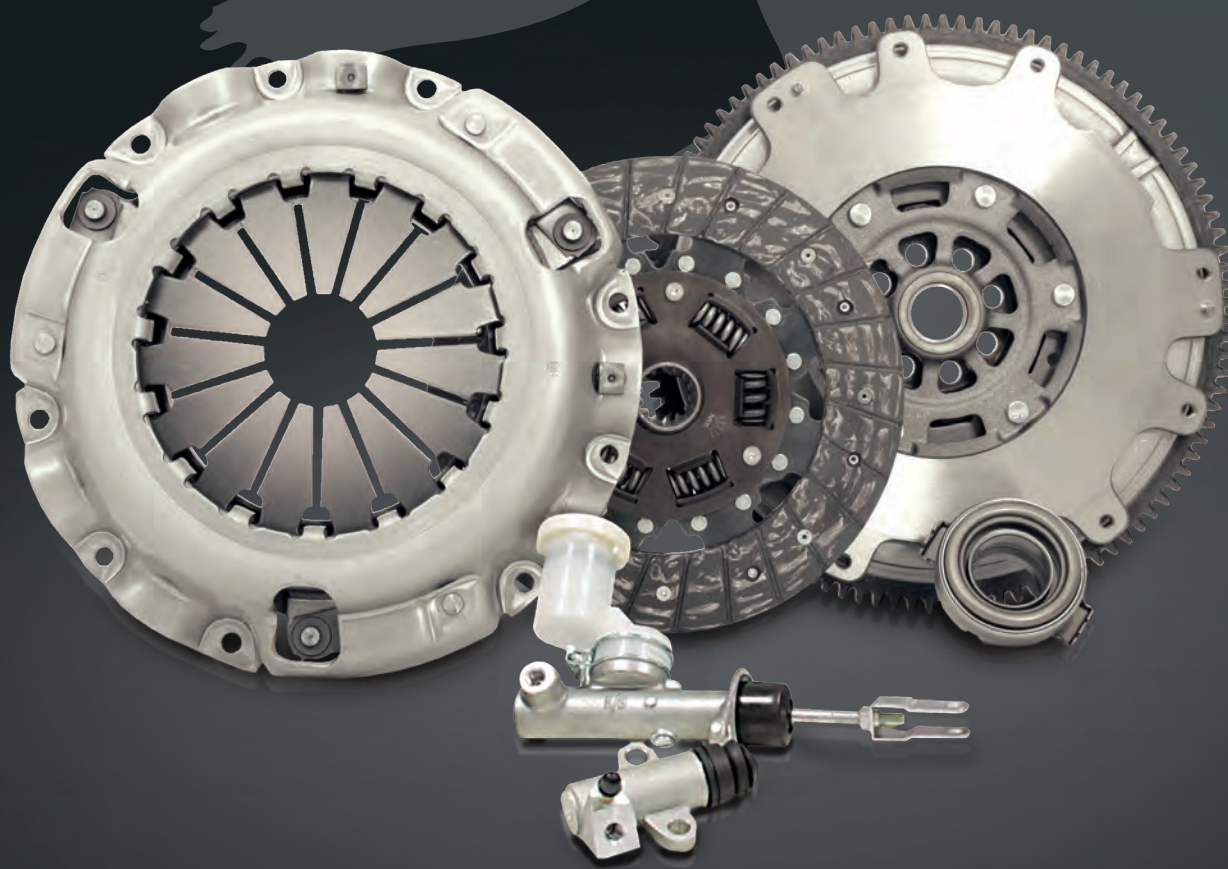
ЭЛЕКТРИКА



ДВИГАТЕЛЬ

сцепление

Уже 25 лет ваш надежный эксперт в запасных частях для японских, корейских и американских автомобилей.



GENUINE PARTS
JapKo[®]

Via della Meccanica, 1/A - 37139 Verona (IT) - tel. +39 045 8517711 - fax + 39 045 8510714

www.japko.it

ТО В ДЕТАЛЯХ

42 Присмотритесь к дизелю. Что ожидает покупателя Ford Mondeo третьего и четвертого поколения



СОБЫТИЯ

12 Ставка на двоих – Впечатления от презентации легковых автомобилей марки Dongfeng (Китай)

ТЕСТ

14 Первый тест Skoda Rapid на российских дорогах

ОСОБОЕ МНЕНИЕ

20 Живите по средствам – Беседа с владельцем компании СОРОКИНСТРУМЕНТ



ЗАПЧАСТИ

22 Альфа-зондаж – Лямбда-зонды. Что такое, сколько стоит, как менять



АКСЕССУАРЫ

28 Летние забавы – Что такое «летняя» автохимия



СЕРВИС

36 Внуки мойдодыра – Применяемость мини-моек разнообразна. Выбор – огромен. Но правильный – лишь один...

 **WeMaTec**



на правах рекламы

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПЛЕНКИ ОТ **WeMaTec** -
ГАРАНТИЯ БЕЗУПРЕЧНОГО ОБЛИКА ВАШЕГО ТАКСИ!

г. Москва, ул. Дорожная, д. 3, корп. 6, Тел.: (495) 258 89 50

- www.kpmf.ru
- www.awa-center.ru
- www.adv24.ru



49



19



13



41

А также:

- 6 Аксессуары и запчасти группы компаний Карвилль
- 9 Запчасти KOREASTAR
- 13 Запчасти ONNURI
- 19 Амортизаторы СААЗ
- 27 Запчасти Japanparts
- 41 Как защитить двигатель в пробках с помощью СУПРОТЕК
- 49 Компания АДК – оптовый поставщик настоящих китайских запчастей для китайских автомобилей



6

27



Издательский Дом «Здесь и Сейчас»
Информационно-рекламное издание
«Автозапчасти и Цены» №6 (193) 2014

18+

АВТО
запчастиИздательский Дом
«Здесь и Сейчас»

Учредитель – ООО фирма «Веда»
111024, г. Москва,
2-я Кабельная ул., д. 2, стр. 30

Адрес редакции:

115193 г. Москва, ул. Южнопортовая, д. 18
Отпечатано в ООО «Вива-Стар».
107023, г. Москва,
Электрозаводская ул., д. 20, стр. 3
Тираж 50 000 экз.

Выходит ежемесячно.

Распространяется бесплатно.
Подписано в печать: 05.06.2014

Журнал зарегистрирован в Федеральной
службе по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых
коммуникаций (Роскомнадзор)
Регистрационный номер:
П/И № ФС77-40875 от 13.07.2010

Вниманию рекламодателей!

Вместе с документами на рекламу
представляйте в редакцию копию лицензии,
если ваша деятельность подлежит
лицензированию.

Перепечатка материалов допускается
только с разрешения ООО фирма «Веда».
При перепечатке ссылка на журнал
«Автозапчасти и Цены» обязательна.

За содержание материалов,
предоставленных рекламодателями,
редакция ответственности не несет.

Рукописи не рецензируются и не
возвращаются. Мнение редакции может не
совпадать с точкой зрения авторов.

Директор ИД «Здесь и Сейчас»

Олег Иванов +7 (495) 710 03 07
+7 (926) 294 72 15, E-mail: ioi@carexpo.ru

Главный редактор

Алексей Чуприков +7 (495) 710 03 07
+7 (926) 616 72 85, E-mail: glavred@autozap.biz

Ответственный секретарь

Мария Иванова +7 (495) 955 10 44
+7 (926) 294 72 10, E-mail: imm@carexpo.ru

Руководитель отдела рекламы

Кристина Ахмедова +7 (495) 955 10 25
+7 (926) 616 72 79, E-mail: hku@carexpo.ru

Отдел рекламы

Алексей Завьялов +7 (495) 710 22 62
+7 (926) 616 72 93, E-mail: zav@carexpo.ru
Ольга Образцова +7 (495) 955 10 44
+7 (926) 616 72 84, E-mail: ooi@carexpo.ru
Лидия Веденская +7 (495) 677 68 52
+7 (926) 616 72 81, E-mail: vlv@carexpo.ru

Александр Филимонов +7 (495) 955 10 28
+7 (926) 616 72 87, E-mail: fav@carexpo.ru
Геннадий Ладур +7 (495) 710 22 58
+7 (915) 208 40 09, E-mail: lgl@carexpo.ru

Представительство в г. Брянск, Орёл, Смоленск, Калуга:

Сергей Фролов +7 (980) 318-44-93
E-mail: fsa@carexpo.ru

Дизайн

Александр Голомысов +7 (926) 525 10 62
E-mail: adv@carexpo.ru

Отдел распространения +7 (926) 294 72 16

По вопросам сотрудничества:

тел.: +7 (495) 710 03 07

факс: +7 (495) 677 68 52

E-mail: ioi@carexpo.ru, hku@carexpo.ru

www.autozap.biz

КОРЕЯ АВТОПАРТС



HYUNDAI & KIA,
GM DAEWOO / CHEVROLET,
RENAULT SAMSUNG, SSANGYONG:

- ОРИГИНАЛЬНЫЕ АВТОЗАПЧАСТИ
- АВТОЗАПЧАСТИ OEM
- KAP - собственный бренд

КОРЕЙСКОЕ КАЧЕСТВО!



В настоящий момент ассортимент
бренда «KAP» превышает 14 300 позиций,
и он продолжает увеличиваться!

Мы ищем надежных партнеров
для продвижения нашего бренда
«KAP» в России!

KAP®
Since 1991
KOREA AUTOPARTS CO., LTD.
specialized in KOREAN AUTO PARTS



ПО РАЗУМНОЙ ЦЕНЕ!



Компания «КОРЕЯ АВТОПАРТС»

адрес: Республика Корея, Кенгги-до, г. Анян-ши

тел.: +82 (31) 687-7222, +82 (10) 8729-4628 (Олег)

www.koreaautoparts.com

E-mail: kap2008@kapco.biz, jinohoh@mail.ru

Skype: oleg.oh.skype

Дистрибьютор:

ООО «Тотал Дизель»

Адрес: г. Москва, Севастопольский проспект, дом 5, корпус 1.

тел.: +7 (499) 123-77-99, +7 (495) 514-68-62, +7 (495) 514-56-60

www.totaldiesel.ru

E-mail: sevast@totaldiesel.ru

НОВАЯ ЛИНЕЙКА ГЕНЕРАТОРОВ СТАРТВОЛЬТ ДЛЯ КОРЕЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ!

В мае компания СтартВОЛЬТ начала поставки генератора для широкого модельного ряда автомобилей Hyundai Accent/Elantra/Getz/i30/Tucson, KIA Spectra/Carens/Cerato/Rio/Sportage II. Данные иномарки пользуются большой популярностью: их совокупный парк по России насчитывает более 800 000 единиц!

Преимущества:

- Уникально высокие выходные характеристики генераторов – 110А!
- В комплект входит инструкция по установке и индивидуальный технический паспорт – свидетельство 100%-ного выходного контроля.
- В регуляторах напряжения применяется чип Motorola (США), гарантирующий долговечность и стабильность работы данного узла.



Отличительные уникальные преимущества, сложный многоступенчатый контроль качества производимой продукции и оригинальный привлекательный дизайн упаковки - являются визитной карточкой компании «СтартВОЛЬТ».

Рекомендованная розничная цена - 5 135 руб.

LUZAR РАСШИРЯЕТ АССОРТИМЕНТ РАДИАТОРОВ ОХЛАЖДЕНИЯ

В разгар летнего сезона компания LUZAR предлагает значительное расширение ассортимента радиаторов охлаждения: с мая в продаже появились радиаторы для популярных внедорожников SsangYong Kyron и Actyon, радиатор для бестселлера российского рынка, имеющего парк более 200 000 автомобилей - Nissan Qashqai, а также началось производство и поставки радиатора Renault Megane без кондиционера.

Радиатор охлаждения Kyron/Actyon (05-) MT
Рекомендованная розничная цена – 5 040 руб.



ПРЕДОХРАНИТЕЛИ AIRLINE ТЕПЕРЬ С ИНДИКАТОРОМ!

Линейка предохранителей AIRLINE расширена! Добавлен блистер с предохранителями «стандарт» с индикатором.

Такая модификация позволяет быстро и просто распознать сгоревший предохранитель в блоке предохранителей. Если предохранитель перегорает, на нём начинает светиться яркий индикатор.

Теперь не нужно искать и разбираться в схеме расположения предохранителей в вашем автомобиле. Сгоревший предохранитель сам просигнализирует о своём месте расположения!

Предохранители имеют цинковую плавкую вставку. Цинк в качестве материала плавкой вставки используется ведущими европейскими производителями и имеет все необходимые сертификаты безопасности.

Новые предохранители гарантируют надёжную защиту электрических цепей вашего автомобиля!

Преимущества:

- Перегоревший предохранитель светится.
- Материал плавкой вставки – цинк (Zn).
- Полная линейка необходимых номиналов.
- Удобная упаковка.

Рекомендованная розничная цена – 120 руб.





автомобильные аксессуары



ЗАРЯДНЫЕ УСТРОЙСТВА AIRLINE

Заряд не иссякнет! *

* Автомобильные зарядные устройства AIRLINE. Применяются для зарядки мобильных телефонов и устройств от бортовой сети автомобиля, сети 220В, USB. В серии представлены также штекеры-переходники для разных моделей мобильных устройств. Теперь у вас всегда будет возможность подзарядить любимый гаджет, пока вы находитесь в пути!



Подробная информация на сайте
www.airline.su

Российское – значит лучшее



Компания «Револьта» разработала и приступила к производству зарядной станции Revolta Fortress, которая предназначена для зарядки электромобилей в публично доступных местах.

В основу разработки зарядной станции Revolta Fortress был положен многолетний опыт компании Револьта по эксплуатации и техническому обслуживанию зарядных станций зарубежного производства на территории РФ. При проектировании станции ставилась задача сделать максимально надежное устройство, лишенное недостатков импортного оборудования. Помимо этого, зарядная станция Revolta Fortress разрабатывалась с учетом требований российских энергетических компаний.

Зарядная станция Revolta Fortress совместима со всеми се-

рийными электрокарами, поддерживает режимы зарядки Mode 1, 2, 3 в соответствии со стандартами МЭК 62196, 61851, ГОСТ Р МЭК 61851-1-2013, ГОСТ Р МЭК 62196-1-2013 и может использоваться в составе комплексов Smart Grid (интеллектуальная сеть) распределительных и передающих компаний, а также интегрировать их в качестве активно управляемого оборудования в инженерно-коммунальную инфраструктуру крупных мегаполисов.

По оценке производителя, Revolta Fortress существенно превосходит по своим характеристикам любой западный аналог, при этом не уступая в качестве изготовления и используемой компонентной базы, имеет цену как минимум на 20% ниже. По мере роста объемов производства планируется еще снизить стоимость продукции и довести разрыв в ценах до 40%.

Помимо низкой цены российская зарядная станция обладает большим количеством достоинств, включая возможность работы под водой на глубине до 20 см, выдерживает наезд автомобиля при скорости до 5 км/ч, может работать в условиях потери GPRS сигнала и пр.

На начальном этапе (2014 - 2015 годы) компания «Револьта» готова выпускать до 1500 зарядных станций в год, что сможет полностью удовлетворить растущую потребность российского рынка зарядной инфраструктуры.

Перед глазами



Компания Bosch разработала полностью интегрируемый в приборную панель head-ur дисплей, который для начала будет устанавливаться в автомобили MINI. Head-ur дисплеи – устройства, проецирующие информацию с приборной панели на лобовое стекло или специальный экран, пока еще довольно экзотичны, но все увереннее занимают место в салоне. Разработка Bosch является универсальной, то есть может использоваться и на других автомобилях. Для проецирования информации в ней предусмотрен специальный пластиковый экран, поэтому новинка полностью автономна и может применяться на различных типах транспортных средств без внесения серьезных технических изменений в конструкцию. Отображаемая информация невидима для пассажира на переднем пассажирском сиденье, а для водителя отображаемая информация сливается с фоном. При этом, благодаря сложной форме экрана, изображение не искажается даже когда водитель вертит головой.

Новый head-ur дисплей является частью автономного модуля, который может быть полностью интегрирован в приборную панель. Пластиковый экран приводится в действие электродвигателем и выдвигается из корпуса панели. Когда система выключается, экран складывается обратно.

Удобное надувательство

Торговый дом «АВТОПРОФИ» выпустил на рынок принципиально новую модель компрессора под названием АК-35 Digital. Уникальность устройства в том, что помимо накачивания шин оно тестирует аккумулятор и генератор. Есть здесь и приятные мелочи, как например, встроенный фонарик, работающий в двух режимах, переходники для накачивания лодок, мячей и пр., а также ЖК-экран с подсветкой. Несмотря на multifunctionality, прибор получился компактным и простым в обращении.

Прибор АК-35 Digital оснащен интуитивно понятным интерфейсом, позволяющим настроить основные параметры работы. Запустить же тест генератора или аккумулятора проще простого – достаточно нажать всего одну кнопку после подключения устройств.

Сочетание компактного размера 220 x 60 x 30 мм с неплохой производительностью в 30 л/мин и возможностью контролировать состояние основных источников энергии наверняка придется по вкусу владельцам легковых автомобилей с колесами до 15”.



**ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ ДЕТАЛЕЙ НА
ВСЕ МАРКИ КОРЕЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ.**

www.gahbin.com



KOREASTAR



KOREASTAR

MADE IN KOREA

на правах рекламы



AIR/OIL/FUEL/CABIN FILTER



BRAKE PAD/SHOE



GASKET



WATER PUMP



PISTON



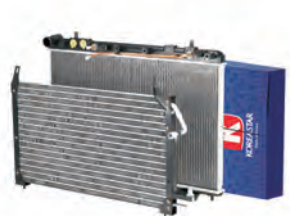
SPARK PLUG CABLE SET



REGULATOR RECTIFIER



FAN



RADIATOR CONDENSER



RUBBER HOSE / BOOTKIT



RELAY/CONTROL/FLASHER/BLINKER UNIT



SHOCK ABSORBER



SUSPENSION PART



BRACKET/ARMBUSH/MOUNTING



TENSIONER IDLER



BUMPER/BEAM/RAIL

Корпорация GANBIN основана в 1982 году. За время своего существования корпорация стала самым крупным и надежным корейским поставщиком автозапчастей для автомобилей HYUNDAI, KIA, DAEWOO(CHEVROLET), SSANG YONG и RENAULTSAMSUNG.

GANBIN более 30 лет экспортирует товар отличного качества по конкурентоспособным ценам более чем в 60

стран мира. Корпорация имеет возможность поставлять большой ассортимент автозапчастей ОРИГИНАЛЬНЫХ, OEM и AFTER MARKET брендов.

В 2013 году GANBIN сделала очередной шаг развития, начав производство нового бренда – KOREASTAR. Продукция, выпускаемая под этим брендом, производится на корейских заводах на высокотехнологичном оборудовании при исполь-

зовании высококачественного материала и обладает отличным качеством.

Весь товар KOREASTAR прошел сертификацию ISO. Несмотря на новизну бренда, корпорация предлагает под этой маркой полный ассортимент автозапчастей (тормозные колодки, амортизаторы, детали подвески, фильтры, радиаторы, электрические кабели и др.) на все марки

корейских автомобилей.

В будущем GANBIN планирует расширить товарную номенклатуру и начать производство автозапчастей на европейские, американские и японские автомобили.

С нетерпением ждем ваших предложений! Корпорация GANBIN всегда готова к сотрудничеству с надежной компанией.

Светлое преображение



Компания OSRAM предлагает комплексное решение для тюнинга салона. Построено, естественно, на основе световых технологий. Комплект светодиодных модулей LEDambient может персонализировать интерьер автомобиля и при этом не потребует глобальных затрат в том числе и по переделке салона. Ассортимент модулей OSRAM LEDambient включает в себя наклейки для подсветки порогов, точечные, заливающие и линейные источники света, которые можно расположить в любом месте салона: модули не нуждаются в проводах, работая от встроенного аккумулятора. Управление комплексом дополнительного освещения производится с помощью пульта, а крепление осуществляется с помощью магнитов или ленты Velcro (в

народе - «липучка»). У каждого модуля можно менять уровень яркости (4 варианта: 10, 25, 50 и 100%) и цвет освещения (7 вариантов). Наиболее интересен модуль с встроенным гибким оптическим светодиодом, который может укладываться вдоль элементов интерьера или даже формировать узоры. Встроенный аккумулятор рассчитан на 48 часов непрерывной работы, что на практике, по заверению производителя, выливается в 10 недель обычного использования. Зарядка осуществляется через USB-разъем.

Преимущество данного решения не только в мобильности, простоте установки и легкости перемещения модулей, но и в возможности настройки цветового решения под ситуацию или настроение с помощью нажатия одной кнопки.



30 на 2800



Компания Wulf Gaertner Autoparts AG выпустила на рынок под брендом MEYLE наборы для замены масла в АКП. В ассортимент входят 30 удобных в использовании полнофункциональных наборов, которые предназначены для более чем 2800 моделей автомобилей, оснащенных автоматической коробкой передач. Это позволит сервисным центрам расширить ассортимент услуг по техническому обслуживанию автомобилей. Наборы содержат все необходимое для быстрой и качественной замены масла.

«Наши новые комплекты для замены масла вооружают сервисные центры полноценным инструментом, позволяющим плавно внедрить процедуры замены масла в устоявшийся режим работы без каких-либо дополнительных усилий и предложить своим клиентам комплексное обслуживание», — говорит Свен Нильсен (Sven Nielsen), технический директор Wulf Gaertner Autoparts. Наборы MEYLE содержат все необходимое, включая фильтры, уплотнители, винты, сливные/наливные пробки, магниты, а также от четырех до восьми литров трансмиссионного масла ATF в зависимости от модели коробки передач. Качество всех комплектующих соответствует строгим требованиям MEYLE.

Количество применений в будущем будет увеличиваться. Подобрать необходимый набор для различных типов коробок передач ZF, Mercedes и VW DSG очень легко. «Большой ассортимент комплектов делает нашу серию уникальной на рынке и позволяет профессиональным ремонтным мастерским предлагать замену масла в автоматических коробках передач в качестве профильного сервиса», — поясняет г-н Нильсен.

Установи тишину

Производитель универсального доводчика автомобильных дверей, компания SLAMSTOP приняла участие в выставке Automechanika Dubai 2014. Что такое доводчик обычных дверей, знают, пожалуй, все. И мало кто в курсе, что подобное устройство можно поставить себе практически на любой автомобиль. Пропадает необходимость рассчитывать силу при закрытии дверей или заново открывать и захлопывать неплотно закрытую дверь. Ну и, помимо всего прочего, это просто стильно: плавно закрывающаяся дверь автомобиля.

На выставке доводчик SlamStop будет демонстрироваться на демо-версии автомобильной двери, позволяющей посетителям в деталях ознакомиться с работой устройства и оценить его полезность.

Уникальность этого продукта в том, что SlamStop — первый автомобильный доводчик, который по-настоящему универсален и может устанавливаться на любой автомобиль.

В планах редакции провести длительный тест устройства с опубликованием подробного отчета о самом доводчике и об эффекте его использования.



Полезное сочетание

Компания MOTUL представила новое моторное масло MOTUL 8100 X-clean FE 5W30 (ACEA C2/C3) для двигателей стандартов EURO IV и EURO V. Особенность продукта в том, что он сочетает в себе максимальную защиту двигателя, соответствующую требованиям ACEA C3 и высокие энергосберегающие свойства в соответствии с ACEA C2. Таким образом, продукт сочетает в себе высокую способность к защите трущихся поверхностей и внушительный энергосберегающий потенциал. По заявлению производителя, данные свойства были подтверждены в ходе стандартного теста на энергосбережение по методике CEC-L-54-T-96.

Новый MOTUL 8100 X-clean FE 5W30 обладает оптимальной динамической вязкостью и пониженным содержанием сульфатов, фосфора и серы. Это, в частности, критически важно для эффективной работы современных



систем нейтрализации, таких как сажевые фильтры и трехкомпонентные нейтрализаторы.

Масло 8100 X-clean FE 5W30 имеет официальное одобрение концерна Mercedes-Benz и группы VAG (Volkswagen, Audi, Skoda и SEAT), а также соответствует самым современным требованиям FIAT, GM-Opel и PSA Peugeot Citroën.

Увидеть всё



На светодиоды все большее внимание обращает и компания HELLA. Но ее новинка относится к сервисному оборудованию. Целая серия фонарей-переносок как проводных, так и аккумуляторных, ручных и на кронштейнах позволит осветить самые труднодоступные места. Все изделия характеризуются ярким дневным светом, низким энергопотреблением, малым тепловыделением, высокой надежностью, большим ресурсом, а также пыле- и влагозащищенностью.

В ассортименте продукции можно найти лампы для освещения подъемников на спиральном кабеле и мощных магнитах, освещение для сход-развала и платформенных подъемников, освещение для внутрисалонного применения с возможностью крепления ламп на присоски.



Регистрируйтесь
на сайте

Набирайте
баллы!

Получайте
подарки!!

С NGK ВСЕГДА В ПЛЮСЕ!

NGK Плюс - призовая программа
для независимых СТО
Условия участия и регистрация
на сайте www.ngkplus.ru



СТАВКА НА ДВОИХ

Крупляк Александр

28 апреля на территории бизнес-центра «Гринвуд-парк» прошла пресс-конференция, приуроченная к выходу марки Dongfeng («Дунфэн») на российский рынок и презентации двух автомобилей – седана DFM S30 и хэтчбека DFM H30 Cross.



Корпорация Dongfeng Motor Corporation была основана в 1969 году. За столь короткое время компания неплохо зарекомендовала себя на внутреннем рынке и в настоящее время занимает второе место по объему продаж среди китайских производителей. Производственная деятельность корпорации довольно широкая. Dongfeng Motor Corporation специализируется на производстве коммерческого транспорта, легковых автомобилей, запасных частей и автомобильного оборудования. Так, в 2012 году компания выпустила более 3 млн. автомобилей. Модельный ряд коммерческих автомобилей (грузовых машин и автобусов) включает в себя тяжелые, легкие, мини-грузовики и специально модифицированные автомобили. Кстати, до презентации двух новых легковых моделей, компания «Дунфэн» в России была больше известна как производитель грузовиков. Что же касается модельного ряда пассажирских автомобилей, то он представлен легковыми автомобилями, SUV, MPV, мини и другими автомобилями. На международном рынке Dongfeng Motor Corporation активно строит и укрепляет сотрудничество с Россией, Бразилией, Африкой, Южной Америкой и другими странами. В ходе пресс-конференции были упомянуты

автомобильные корпорации, с которыми Dongfeng имеет совместные предприятия на территории Китая (Nissan, Honda, Volvo, KIA, PSA Peugeot Citroen), а также широко известные компании, такие как Bosch, AISIN и другие, поставляющие свою продукцию для автомобилей Дунфэн.

Первыми легковыми моделями на российском рынке стали седан DFM S30 и хэтчбек DFM H30 Cross. Оба автомобиля комплектуются одним бензиновым двигателем объемом 1,6 литра и мощностью 117 л.с. В зависимости от комплектации в паре с двигателем работает либо 5-ступенчатая механическая, либо 4-ступенчатая автоматическая трансмиссия AISIN, имеющая спортивный и зимний режимы. Схема подвески вполне традиционная для современных автомобилей:



спереди МакФерсон, сзади многорычажная конструкция. Несмотря на дебют в секторе легковушек, китайцы не стали скромничать и заявили вполне себе не демпинговые цены: седан стоит 469 000 рублей, за хэтчбек просят 520 000 рублей. Правда, и комплектация традиционно для китайцев не скромная. В стандартное оборудование обеих моделей входят фары головного света с LED-огнями, боковые зеркала заднего вида с электроприводом и поворотниками, задние фонари с комбинацией LED-огней, легкосплавные колесные диски, DVD-мультимедиа-центр с цветным touch-screen-дисплеем 6,5", бортовой компьютер, центральный замок с дистанционным управлением, пульт дистанционного управления со складным ключом и функцией поиска автомоби-

ля, стеклоподъемники четырех стекол с электроприводом, антиблокировочная система, система электронного распределения тормозных усилий (ABS+EBD), задний парктроник с четырьмя датчиками и др.

На начальном этапе реализацией автомобилей занимаются 16 различных дилеров, с которыми уже заключены контракты. Потенциальные покупатели могут поближе ознакомиться с автомобилями и приобрести их в 19 автосалонах страны. Межсервисное обслуживание как седана, так и хэтчбека составляет 10 000 км. Гарантия на автомобили достаточно традиционна – 3 года или 100 000 км.

Первый склад автозапчастей для Дунфэнов расположен в Москве. Постепенно аналогичные склады будут создаваться и в других регионах. Вообще, как сказал генеральный директор компании «Дунфэн Мотор Рус» Ван Пэн, одной из главных задач является создание крепкой сервисной базы, которая помимо всего прочего подразумевает наполнение складов всем ассортиментом автозапчастей для моделей Dongfeng. В настоящее время из-за того, что китайская марка только выходит на российский рынок со своими легковыми автомобилями, склад запчастей располагает не всеми доступными позициями. ■



ONNURI
made in korea



КОРЕЙСКОЕ КАЧЕСТВО ПО ПРИЕМЛЕМЫМ ЦЕНАМ !!!



Air/Oil/Fuel/Cabin Filter



Brake Pad/Shoe



Gasket



Water Pump



Piston



Piston Ring



Spark Plug Cable Set



Regulator Rectifier



Fan Clutch



Radiator/Condenser



Rubber Hose



Relay / Control Unit / Flasher / Blinker Unit



Shock Absorber



Suspension Part



Bracket / Arm / Bush / Mounting



Boot Kit



Cable



Bumper / Beam / Rail



Timing Belt Kit / Tensioner / Idler



Компания **GAHBIN** основана в 1982 году. За период своего существования компания стала самым крупным и надежным поставщиком автозапчастей для автомобилей **HYUNDAI, KIA, DAEWOO (CHEVROLET), SSANGYONG, RENAULT-SAMSUNG**. Компания **GAHBIN** более 30 лет экспортирует товар отличного качества по конкурентоспособным ценам в более чем 60 стран мира. Компания имеет возможность поставить большой ассортимент автозапчастей по **ОРИГИ-**

НАЛЬНЫМ OEM и AFTER MARKET брендам. В 2001 году корпорацией **GAHBIN** было запущено производство собственного бренда **ONNURI**. Продукция, выпускаемая под брендом **ONNURI**, производится исключительно на ведущих корейских заводах и имеет превосходное качество. Под брендом **ONNURI** формируется ассортимент из более чем 15 000 позиций (фильтры, колодки, амортизаторы, детали подвески, радиаторы, электрические кабели и др.) на корейские автомобили.

В настоящее время мы расширяем товарную номенклатуру и имеем возможность поставить запчасти не только на корейские, но и на японские, европейские, американские автомобили.

В 2012 году по результатам премии «Автокомпонент года» бренд **ONNURI** был признан одним из самых популярных брендов в России и получил награду «Дебют года».

Бренд **ONNURI** получил признание и популярность во многих странах мира. И уже сейчас мы

имеем надежных дистрибьюторов в таких странах, как Алжир, Египет, Судан, Иран, Иордания, Йемен, Турция, Панама, Польша, Украина, и, конечно же, Россия. На территории Российской Федерации дистрибьюторами бренда являются компания **MOTOR LINE, FORUM-AUTO, ООО «ШАТЕ-М ПЛЮС»**. Связавшись с нашими партнерами в России, вы имеете возможность получить товар отличного качества по низким ценам.

Дистрибьюторы ONNURI в России



FORUM-AUTO
www.forum-auto.ru



Первый тест Skoda Rapid на российских дорогах

Путем шантажа, угроз и вымогательства нам удалось первыми получить на тест долгожданный Skoda Rapid, собранный на российском заводе Volkswagen в Калуге. Сильно ли отличается он от европейского? Какие козыри у Skoda Rapid перед многочисленными конкурентами? Разберемся!



Skoda Rapid продается в Европе уже почти два года, мало того, успела пережить небольшой рестайлинг, который по большому счету заключался лишь в добавлении новых опций. Многие ошибочно считают, что Rapid построен на новой модульной платформе концерна Volkswagen MQB. Но нет, чехи говорят о том, что MQB крупновата для Rapid. Хотя, нам кажется, отказ от MQB связан с желанием шкотовцев сделать Rapid дешевле в производстве. Поэтому в Skoda пошли уже опробованным на компактном Roomster пу-

тём: спереди шасси взято у Fabia, а сзади – у предыдущего поколения Octavia. Впрочем, точно такое же шасси у российского седана Volkswagen Polo. Единственное отличие – у «полуседана» электрический усилитель руля, а у Rapid – электрогидравлический. Другое дело, что Rapid длиннее на 100 мм, а его колесная база больше на 50 мм, чем у VW Polo Sedan: чехам не впервой растягивать модели Volkswagen под свои нужды. По габаритам Skoda Rapid сравнялась с Skoda Octavia первого поколения (а колесная база здесь

даже больше на 90 мм). Так что, Skoda Rapid представитель гольф-класса? Скорее нет, чем да: ведь и гольф-класс за эти годы вырос: у большинства его представителей длина перевалила за 4,6 метра. Skoda Rapid представитель класса B+ – единственного из массовых «легковых», где нет ощутимого снижения продаж. Но, это не бюджетный седан, как многие считали, его конкуренты находятся в ценовой нише чуть выше – топ-версии сравнимы по стоимости с полноценными представителями гольф-класса.

Для шеф-дизайнера Skoda Йозефа Кабана это была первая создаваемая с нуля модель. Концепт MissionL, а затем и Rapid полностью предопределили облик всего модельного ряда Skoda на ближайшие годы. Резкие линии, рубленые формы, сам Кабан говорит, что это timeless design, то есть «вечная классика». Вряд ли, Rapid можно назвать классикой, но лифтбэк получился очень привлекательным: в меру агрессивным, в меру солидным, в меру спортивным. Немного подводят 15-дюймовые колеса, они кажутся маловатыми для



четко очерченных колесных арок. Словак Йозеф Кабан, пришедший в Skoda с позиции главного дизайнера по экстерьеру Audi, добился карт-бланша у руководства концерна Volkswagen AG. Потому, в отличие от других марок (причем не только входящих в VAG), модели Skoda не похожи друг на друга, различаясь лишь размерами: издавна Rapid не перепутать с Octavia, но единый стиль угадывается с любого расстояния.

А уж какой тут интерьер. В отличие от угрюмого порядка в салоне седана VW Polo, в Skoda он действительно солидный.

Широкая центральная панель с монитором навигационной системы Amudsen, аккуратные прямоугольные дефлекторы, трехспицевой мультируль (одно из нововведений после рестайлинга). Даже пластиковая накладка под алюминий на передней панели смотрится гармонично – плюс 10 к солидности! Смотришь и кажется, что попал в салон премиальной Audi прошлых лет. Но... салон только выглядит «богато». Не вздумайте повторять ошибки большинства российских покупателей и проверять гулкость передней панели, ударяя по ней костяш-

ками пальцев. Синяки обеспечены! По дубовости пластик даст фору «восьмерочному». Хотя фактура подобрана правильно – на вид мягкий, как в Octavia. К качеству сборки претензий никаких, чувствуется, что немцы внимательно контролируют качество собираемых в России автомобилей.

Дешево – не значит плохо

О том, что чехи старались сделать автомобиль максималь- но дешевым в производстве, здесь буквально кричит всё. У топ-версии все стеклоподъемники электрические, но нет ни одного с полностью автомати-

ческим режимом (водительское стекло «в одно касание» может только опуститься). Опциональные «спортивные» сиденья (8000 руб.) имеют интегрированные подголовники. Наверно, кому-то понравится. Правда, фольксвагеновцы применяли подобную конструкцию на малыше up!, объясняя это тем, что такое сиденье зрительно увеличивает высоту салона. В чем, кроме отсутствия нормального подголовника, отличие опционального сиденья от обычного, я так и не понял. Впрочем, оно довольно удобно и имеет довольно боковую поддержку. ►



Передняя панель сделана по немецким лекалам – все под рукой. Вот только спинки на ощупь «дубовые»

Жаль только, что отсутствуют валик поясничной поддержки. Водительское имеет регулировку по высоте, но рослому водителю при «эталонной посадке» все равно захочется сесть еще ниже. Говорить о расположении приборов в Rapid, только время тратить – возьмите тест любой Skoda или Volkswagen, там все написано. Придаться абсолютно не к чему, все на своих местах и нативно понятно. Единственное, что подкачало в эргономике Rapid – обзорность. Во внутрисалонное зеркало видна щель узкого заднего стекла, создается ощущение, что находишься в спорткупе, а водительское зеркало преступно мало.

У опциональной навигационной системы Amudsen (25000 руб.) небольшой экран и простенькая графика, но разобраться со всеми меню и функциями сможет и ребенок. Кстати, здесь вполне современная картография, причем, даже за пределами Москвы. В тестовом Rapid нет бесплатной опции, блока MDI, включающего в себя USB-разъем и линейный аудио-вход. Связано это с тем, что

автомобиль был заказан еще в январе, когда отдел маркетинга еще не определился, делать ли MDI платным, бесплатным или включать в какой-либо пакет. По этой же причине, кстати, нет здесь и заднего парктроника.

Почти как в бизнес-классе

Чем берет Rapid – так это просторством на заднем диване. Запаса для ног здесь более чем достаточно. Правда, из-за высокого тоннеля, в центре будет тесновато. Проблема с запасом над головой была решена довольно просто – подушка заднего сиденья довольно сильно завалена назад, так что подпирать крышу головой будут разве что баскетболисты. Каких-либо особых комфортных опций для пассажиров сзади нет – есть лишь «полтора» подстаканника – форма выемок не позволит поставить больше одного большого стакана и стандартной банки с напитком. За 3000 руб. в Skoda готовы установить сзади центральный подлокотник. В салоне Rapid ощущается недостаток мест под мелочевку – нишей внизу центральной панели пользо-



Основное конкурентное преимущество лифтбэка – большой багажник с удобным доступом. Сеточки-органайзеры входят в число дополнительных опций

ваться неудобно – в режиме Parking она перекрывается рычагом коробки, бокс в центральном подлокотнике неглубокий и узкий. Неудобства компенсируются просторными карманами на дверях и огромным бардачком (причем с функцией охлаждения).

Ну и, конечно же, главный козырь Skoda Rapid – багажник. Skoda любит ставить рекорды в этом плане, и Rapid не исключение: объем багажного отделения – 530 литров. А ведь можно еще и сложить спинки заднего сиденья и увеличить его до фантастических для В-класса 1470 литров! При этом, благодаря объединенной крышке багажника с задним стеклом, доступ к нему куда удобнее, чем в седанах.

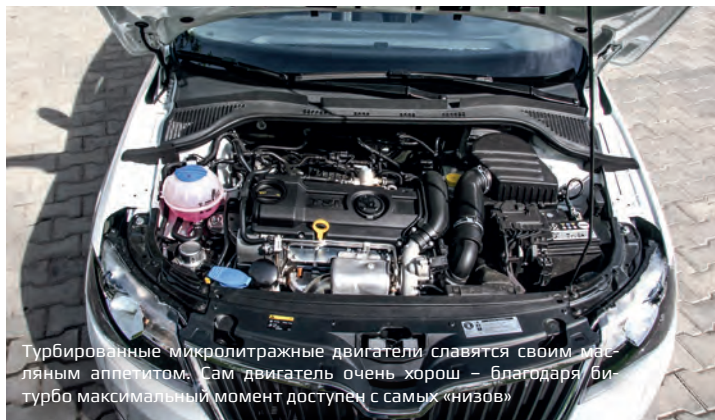
«Сочетание 1,4-литрового турбомотора и роботизированной 7-ступенчатой коробки DSG» – после такой фразы прожженные покупатели, внимательно следящие за форумами владельцев автомобилей концерна Volkswagen AG, обычно убегают из автосалона. Но турбодвигатели Volkswagen практически полностью перестали страдать болезнью под названи-

ем «масложор», а инженеры немецкого концерна утверждают, что наконец-то довели 7-ступенчатый робот до ума и больше не придется чинить его по гарантии хотя бы один раз за срок эксплуатации.

Звук двигателя, проникающий в салон, заводит, подталкивает к активной езде. Коробка расторопно перебирает передачи, разгон уверенный даже на загруженной машине. Но стоит перейти в режим городских пробок, как «робот» опять раздражает рывками и, порой, задумчивостью. Управляемость – на высочайшем уровне. Несмотря на наличие «русского» пакета для плохих дорог (у нашего Rapid клиренс больше на 7 мм, чем у европейского), подвеска собранная и довольно жесткая, короткоходная. Потому лучше стоит избегать колеиности на дорогах, в них Rapid чувствует себя неуютно. Зато проходить повороты – одно удовольствие. Машина незамедлительно и без задержек следует за традиционно перетяженным для Skoda рулем. При этом, нащупать предел, при котором срабатывает система стабилизации ►



Мультимедийная система Columbus имеет навигацию с довольно свежими картами Москвы



Турбированные микролитражные двигатели славятся своим малым аппетитом. Сам двигатель очень хорош – благодаря би-турбо максимальный момент доступен с самых «низов»

2014

ММАС

Московский международный
автомобильный салон

Ведущее автомобильное
событие года!

с 29 августа по 7 сентября
28 августа - Бизнес-день

Москва
Крокус Экспо



#mmas #mias

www.mas-expo.ru

Организаторы:



Крокус Экспо
Международный выставочный центр

Под патронатом:



При поддержке:



Association
of European
Businesses

Генеральный спонсор:



Генеральные информационные партнёры:



ТЕСТ-ДРАЙВ



на правах рекламы

Реклама



Небольшой спойлер на крышке багажника не только придает спортивный вид, но и улучшает аэродинамику



Автомобиль оснащен шинами Continental – в Volkswagen не решились оснащать Rapid шинами отечественных марок

(она, кстати, тоже среди опций) сложно: лифтбэк послушен и в случае перебора со скоростью при входе в поворот плавно соскальзывает передними колесами наружу. На закрытом треке мы проверили и эластичность разгона. До 140 км/ч Rapid разгоняется охотно и довольно споро, а затем динамика серьезно уменьшается, а дальше 170 км/ч лифтбэк уже попросту не хочет ехать. Впрочем, мы не в Германии, дорог, где законно можно разогнаться до 170 км/ч, в России просто

дочная строчка «Изоляция на внутренней стороне капота (для 1.2 и 1.4 – до 47н14)». То есть, судя по всему, с середины ноября этого года шумоизоляции на Skoda Rapid станет еще меньше. Либо же (именно на это хочется надеяться) ее станет больше и это будет не строчка в оснащении, а нечто само собой разумеющееся.

Если так на всем сэкономить, то есть ли смысл покупать Skoda Rapid? Да! Во-первых, у Skoda Rapid уникальный в классе тип кузова – лифтбэк. Он понравится и дачникам,

экономия на мелочах ощущается только в сравнении со старшими моделями – Octavia и Superb. Ну и, наконец, самое главное – огромное количество опций и три комплектации позволяют сконфигурировать именно тот автомобиль, который ему нужен, не заказывая ненужное и лишнее. Это как седан Volkswagen Polo только... лучше. Лучше по всем статьям: он дизайнера до грузопассажирских возможностей. От себя бы мы посоветовали лишь одно – остановите свой выбор на 1,6-литровом атмосферном двигателе мощностью 105 л.с. Да, по динамике он проигрывает турбомотору, но зато комплектуется традиционным «автоматом». Так надежнее...

P.S. Вопреки распространенному мнению о том, что в Европе машины дешевле, чем в России, в Германии Rapid в комплектации Elegance стоит 19 тысяч евро (около 930 тыс. руб.), наш же экземпляр калужской сборки в топовой версии со всевозможными опциями оценен в 812 тыс. руб. ■

Вопреки расхожему мнению, что в Европе автомобили дешевле, калужский Skoda Rapid доступнее того, что продается, например, в Германии

не существует. С тормозами проблем никаких нет – Rapid уверенно тормозит с любой скорости сохраняя прямолинейное движение.

Кстати, о звуке двигателя, который так заводит. Такой же тишины в салоне, как в Octavia, в Rapid нет – сэкономили и в этом. Аудиокомфорт в салоне напоминает «корейцев» и «японцев»: на скорости за 60 км/ч в салон проникает аэродинамический шум от шин, а после 120 км/ч, чтобы собеседник тебя услышал, приходится уже кричать. В салон проникает все – шум двигателя, шум от дороги, аэродинамический шум. Ощущения неприятные и сродни ошейнику – нарушать скоростной режим попросту некомфортно. Причем, в спецификации базового оснащения, которая была нами получена в российском отделении Skoda, есть зага-

и семейным людям. Ведь тут большой багажник, класть в который поклажу очень удобно (и удобно ее сортировать, если заказать комплект сеточек). Во-вторых, пусть нас и лишили дизеля, но у покупателя все равно остался выбор из нескольких бензиновых силовых агрегатов. В третьих,

Тип кузова/кол-во мест/кол-во дверей	Лифтбэк/5/5
Длина/ширина/высота, мм	4483/1706/1461
Колесная база, мм	2602
Двигатель	бенз., R4 с турбонаддувом
Объем, куб. см.	1390
Мощность, л.с. при об/мин	122 при 5000
Максимальный момент, Нм при об/мин	200 при 1500-4000
Коробка передач	Робот. 7 ст.
Дорожный просвет, мм	143
Разгон до 100 км/ч, с	9,5
Максимальная скорость, км/ч	206
Расход топлива, л на 100 км	4,8/5,8/7,4
Объем багажника, л	530-1470
Цена от руб.	684 000

Понравилось

У Skoda Rapid аристократические повадки – довольно жесткая подвеска и прозрачный электрогидроусилитель рулевого управления позволяют получить удовольствие от вождения. При этом, чехам удалось так настроить подвеску, что она проглатывает в своих недрах неровности и колдобины, не передавая удары в салон. Салон очень просторный, сзади смогут с комфортом поместиться даже рослые люди – пространства для ног достаточно. Ну и, естественно, багажник – он не ставит рекордов в классе по объему, но конструкция лифтбэка позволяет более эффективно использовать имеющееся пространство.

Не понравилось

В желании максимально снизить себестоимость автомобиля чехи превзошли своих коллег из Volkswagen с их седаном Polo. Пластики на Rapid очень жесткие на ощупь, материалы отделки отдают дешевизной. Есть и ряд эргономических просчетов, например, подстаканники, в которые помещается либо большой стакан, либо стандартная банка. Это первая модель концерна Volkswagen AG, где проявились злуполучные дергания и нелогичная работа роботизированной 7-ступенчатой коробки DSG. Возможно, со временем коробка «обучится» и перестанет нервничать при езде в московском трафике.

Удивило

Качество сборки калужского экземпляра ни в чем не уступает автомобилям, собираемым для европейского рынка. Поразило количество опций для, в общем-то, недорогого автомобиля – здесь и сетки-органайзеры, и ксенон, и навигационная система. Кроме того, тронула забота Skoda о покупателе – помимо традиционного скребка для льда, спрятанного в лючке бензобака, здесь есть даже небольшая мусорка, которая крепится в кармане двери.

ИТОГ: ★★★★★

Не стоит считать Skoda Rapid бюджетным автомобилем. Это не простой и утилитарный седан вроде Renault Logan, а современный европейский автомобиль. Благодаря широкому выбору силовых агрегатов и нескольким комплектациям подобрать автомобиль под свои нужды не составит труда. Для тех, кому динамика не столь важна, как надежность, мы бы рекомендовали остановиться на 105-сильном атмосферном двигателе. Он комплектуется традиционным гидротрансформаторным «автоматом».

Потребители выбирают СААЗ

С наступлением теплого времени года автолюбители задумываются о замене стоек и амортизаторов после нагрузок на подвеску, которые испытывал автомобиль зимой. Желая установить качественную деталь с большим запасом прочности, владельцы делают выбор в пользу оригинальной продукции, соответствующей требованиям мировых автопроизводителей.

Детали подвески под брендом СААЗ, которые выпускает предприятие «СААЗ Комплект», широко известны на российском рынке, как оригинальные запасные части для отечественных автомобилей. Являясь ключевым поставщиком автосборочных предприятий России, завод выпускает продукцию, соответствующую международным стандартам качества. Учитывая потребности рынка, специалисты завода постоянно ведут работу по улучшению потребительских характеристик выпускаемых изделий. В настоящее время предприятие активно развивает производство газонаполненных амортизаторов, улучшающих маневренность автомобиля, предохраняющих детали подвески от повреждений, повышающих уровень комфорта водителя и срок службы узлов и агрегатов.

Стойки и амортизаторы СААЗ представлены на российском рынке запасных частей в фирменной упаковке Группы ОАТ. Коробка снабжена несколькими степенями защиты. С их помощью можно легко определить, что продукция является оригинальной. Стирая защитный слой на специальном стикере, потребитель видит двенадцатизначный код, который с

детали с остальными агрегатами в автомобиле. И главным доводом в пользу саазовской продукции при выборе становится факт поставки изделия на главный конвейер Волжского автомобильного завода.

Надо отметить, что стойки и амортизаторы – не единственная продукция, которая продается в красно-черно-белой упаковке. Группа ОАТ – крупнейшее объединение, куда входят предприятия по производству тормозных колодок, дисков сцепления, радиаторов, воздушных фильтров, блок-фар, фонарей и т.д. И все это поставляется на главный конвейер.

Продукция, выпускаемая под брендом СААЗ, уже зарекомендовала себя на рынке отечественных авто и хорошо продается. По мнению потребителей, выбор стоек и амортизаторов бренда СААЗ – это шаг в сторону обеспечения стабильного хода и уверенного сцепления автомобиля с дорогой. А ведь именно уверенность выбирают автолюбители.

ВАЖНО!

Сегодня под брендом СААЗ эксклюзивно поставляется более 100 наименований изделий для ведущих автосборочных конвейеров России: ОАО «АВТОВАЗ», ЗАО «ГМ-АВТОВАЗ», ОАО «КАМАЗ», ОАО «УАЗ», ООО «ОАГ» (Ижевск). За последние годы освоен выпуск амортизаторов и стоек СААЗ для автомобилей иностранного производства (KIA SPECTRA, RENAULT LOGAN, FIAT DUCATO, CHEVROLET LANOS и CHANCE).

помощью sms он может направить на номер 2420 или проверить через интернет. В ответ на запрос он получает сообщение с подтверждением подлинности детали.

Дилеры отмечают, что стойки и амортизаторы СААЗ на протяжении долгого времени пользуются спросом, сохраняя лидирующие позиции по уровню продаж.

- СААЗ – выгодный товар для магазинов, - говорит региональный партнер ТД ОАТ Владимир Панарин, генеральный директор ООО «Салют-АвтоОпт» (г. Москва). - Клиент, выбирая запасную часть, стремится увеличить срок эксплуатации автомобиля до следующего визита в автомастерскую. При этом он в большей степени обращает внимание на совместимость приобретаемой

Являясь ключевым поставщиком главных конвейеров и лидером на российском рынке, Скопинский завод совершенствует качество всех производимых изделий. При работе над новыми продуктами специалисты предприятия используют новейшие технологии и оборудование ведущих мировых инженеринговых компаний, не имеющее аналогов в России. На заводе широко применяют роботизированную сварку для долгой службы и надежности сварных узлов. В составе предприятия также функционирует испытательный комплекс, который позволяет выявлять скрытые дефекты, а собственный полигон – тестировать продукцию в реальных и сезонных дорожных условиях до момента ее отгрузки потребителю.

КАЧЕСТВО В ДЕТАЛЯХ

ПОТРЕБИТЕЛИ ВЫБИРАЮТ



Продукция СААЗ обеспечивает комфорт и безопасность на дорогах:

- улучшенными потребительскими свойствами продукции;
- стабильной работой узла даже при резких маневрах в любых дорожных условиях;
- применением импортных материалов для высокого срока службы и тихой работы узлов;
- 100% контролем качества на новейшем оборудовании.

Плавный ход и тихая работа узла при пробеге до 100 000 километров



Официальный дистрибьютор -
ТОРГОВЫЙ ДОМ ОАТ
+7 (8482) 21-05-24; 20-66-41
www.td-oat.ru
market@oat-group.ru



ЖИВИТЕ ПО СРЕДСТВАМ

Дмитрий Леонтьев

О бегах, точках, мифах и искусах беседуем с владельцем бренда СОРОКИНСТРУМЕНТ Сорокиным Павлом Александровичем

— *Оцените конкуренцию на рынке инструмента и гаражно-го оборудования.*

— Конкуренция там, где люди работают, а у нас такое понятие не сильно распространено. В основном я вижу желание получить деньги. По-быстрее и побольше. Максимально дешево купить и очень дорого продать. «Подняться». На отечественном рынке так получается, что конкурируют между собой компании именно такого «коммерческого» типа, а мы, чья стратегия далека от сиюминутной, ни с кем не соревнуемся. Мы не бежим короткую дистанцию. Спринтеры

кажутся мне обреченными. Мы — стайеры, и наше базовое понятие — это стабильность.

— *И все же, что насчет конкуренции?*

— В данном секторе рынка нет других российских компаний с подобным родом деятельности. Мы создали бизнес полного цикла — от производства до оптовой торговли и розничных магазинов. Мы с вами сейчас на четвертом этаже офиса, а на третьем сидят дизайнеры, инженеры и маркетологи. Они ежедневно создают и патентуют новые разработки. Потом мы отдаем их в произ-

водство и следом — в оптовую торговлю и в наши два десятка магазинов, от Мурманска до Камчатки и Астаны.

— *Когда и по какой причине вы стали развивать именно такую модель бизнеса?*

— Никаких хитростей или сложных исследований. Просто бьем почти 20 лет в одну точку. 18 лет назад у нас было 500 долларов капитала, на которые мы арендовали контейнер на строительном рынке и закупили товар, привезенный из Голландии, куда он в свою очередь попадал из Китая. Это, кстати, уже была продвинутая

схема, потому что другие брали у посредников через Польшу. Сами поляки, понятное дело, затоваривались в той же Голландии на складах в порту. Через два года мы могли себе позволить заказать первый контейнер за 50 000 долларов напрямую из Китая. Открыли еще несколько точек продаж. Еще через год понадобился сборочный цех, потому что выгодно стало покупать не готовый товар, а комплектующие. И главное, мы могли лично контролировать качество сборки, так как тогда (15 лет назад) китайское производство еще оставляло желать лучшего.



— *И так до сегодняшнего дня?*

— Не совсем. Данная схема по ряду причин устарела. Готовый китайский товар не был качественным, а сборка здесь в России «на коленках» оказалась не конкурентоспособна. Зато это подтолкнуло нас начать собственные разработки. Вскоре мы открыли инженерно-конструкторский отдел. Дальше вышли на профильные заводы в России, Белоруссии, Китае, Тайване, Италии и Голландии.

— *Сколько из всего ассортимента производится в России?*

— Примерно половина.

— *Миф о том, что все лучше делать в Китае, не состоятелен?*

— Китай слишком далеко. А у нас слишком много новинок, мы постоянно что-то добавляем, меняем, разрабатываем, совершенствуем. В России это делать быстрее. Мы «говорим на одном языке». Здесь легче внедрять новые позиции, оттачивать, доводить до совершенства. В Китай не накатаешься, да там и не сразу тебя поймут.

— *Ваш каталог выглядит так, как будто состоит из давно устоявшегося ассортимента. Интересно, что можно постоянно менять в наборе инструментов?*

— Вот здесь и начинается настоящая конкуренция, о

которой вы спросили вначале. Возьмем самое простое, например подкат под мотоцикл. Его продают многие. Только моделей мотоциклов сотни, и мотоциклисты любят их менять чаще, чем автомобили. Мы предложили уникальную модификацию — подкат-трансформер. Базовую часть покупаешь единожды, а переходники для разных типов двухколесной техники докупаешь по мере надобности. Теперь при смене мотоцикла надо тратить не 3000 рублей, а всего 300. Ту же конструкцию еще и для квадроциклов приспособили. Другой пример — верстак. Мы разработали и патентуем эксклюзивную технологию его трансформации, сделав каждую его часть модулем. Теперь, если сервис расширяется, надо лишь докупить модульную конструкцию. В итоге у большинства производителей десяток-два видов верстаков, а у нас около четырех тысяч, потому что они собираются под индивидуальные потребности, как конструктор.

— *То есть вы стремитесь к уникальности и универсальности одновременно?*

— Да, и не горим желанием продать больше. Я всем своим сотрудникам говорю: «Мы завтра отсюда не уедем! Не старайтесь скорее получить деньги.

Клиенту надо помочь сэкономить, и тогда он вернется».

— *Предположим, группа молодых людей, заразившись вашей идеей, решила начать аналогичный бизнес с нуля. Есть возможность?*

— Я смотрю на это скептически. Жалею их и не верю им. Но восторгаюсь и радуюсь, что они пробуют! Слишком много подводных камней...

— *Что самое трудное? Бандитов вроде уже нет.*

— Нет. Да и госорганы стали повежливее. Дело не в том. Когда мы начинали, не было соблазнов кредита. Поэтому со страхом смотрю на энтузиастов, кто занимает огромные суммы, а потом остается ни с чем, да еще и должен. Возьмем, к примеру, франчайзинг. Вроде самый легкий сегодня способ начать свой бизнес. Мы, кстати, тоже его предоставляем, но об этом позже. Есть одна компания (название опущу), у которой сотни полторы магазинов по России. К ним приходят молодые люди. Они берут товар на полмиллиона и открывают франчайзинговые точки. Во-первых, им придется продавать товар, за который они уже должны, потому что, как правило, своих оборотных средств у них нет и то, что стоит у них на витрине, — это товарный кредит. У них есть

только чужой товар и долги по процентам. Во-вторых, им придется продавать в тех городах, где уже есть наши магазины, а их поставщик закупается у нас. Я бы тоже мог наладить поток «начинающих» продавцов, но я не могу так обманывать людей. Совесть мучает. Я видел эти магазины. Это очень печально.

— *Тем не менее, своя программа франчайзинга у вас есть.*

— Да, конечно. Но это серьезные партнеры. Минимум на два-три миллиона товара на витрине.

— *Каков будет следующий шаг в развитии?*

— Сейчас мы размещаем заказы на 50–60-ти предприятиях. Следующим шагом должно быть открытие своих заводов.

— *Нашим читателям принято предлагать что-нибудь в подарок. У вас есть партнерские программы?*

— Конечно. Мы предоставляем оборудование сервисам бесплатно с условием отчета об эксплуатации. Нам нужна обратная связь, чтобы мы могли развивать и совершенствовать нашу продукцию.

— *Кто может рассчитывать на участие в этой программе?*

— Любой более-менее серьезный сервис. ■





АЛЬФА-ЗОНДАЖ

Без датчика концентрации кислорода, или, как его принято называть, «лямбда-зонда», невозможно представить себе двигатель ни одного современного автомобиля. Что представляют собой эти устройства и что от них зависит?

*Денис Миронов,
фото автора*

Что такое «лямбда-зонд» автолюбитель, как правило, узнает когда его машина вдруг ни с того ни с сего перестала нормально разгоняться, тяга мотора заметно упала, при этом аппетит ДВС существенно возрос, а при подключении газоанализатора показания концентрации СО (угарного газа) в отработавших газах зашкаливают за все разумные пределы. Конечно, машина при этом не встает колом на трассе, но вспыхнувшая на приборной панели пиктограмма «проверь двигатель» говорит о том, что

пора ехать в сервис на замену датчика концентрации кислорода. Справедливости ради отметим, что подобная неисправность обычно возникает при пробеге автомобиля более 100 000 км, а значит, решать проблему с отказом датчика концентрации кислорода в отработавших газах придется уже второму, а то и третьему владельцу автомобиля.

Откуда ноги растут

А откуда, собственно говоря, вообще взялись эти «лямбды» и вообще, зачем они нужны?

Если кинуть взгляд в историю развития автомобиля, то станет понятно, что своим появлением «лямбда-зонды» обязаны законам, регламентирующим, а вернее, ужесточающим чистоту выхлопа автомобильных двигателей. Если оценивать мировую практику, то борьба за экологию на транспорте начала набирать обороты примерно в семидесятых годах прошлого века. Именно в это время на машинах все чаще и чаще стали устанавливать каталитические нейтрализаторы. Это дорожные «банки», внутри

которых находится керамический наполнитель, внутренняя поверхность сотовых каналов которого покрыта редкоземельными металлами — катализаторами окислительных реакций. Эффективность же работы нейтрализаторов, как известно, напрямую зависит от того, какого состава выхлопные газы попадают в нейтрализатор, то есть какого состава топливовоздушная смесь горит в цилиндрах двигателя, за что, собственно, и отвечает кислородный датчик. Вот и выходит, что оба этих элемента автомо-

бия своим появлением обязаны друг другу и идут по жизни вместе.

Место жительства

Теперь пришла пора поговорить о том, где располагаются в автомобиле «лямбда-зонды». Найти датчик достаточно просто. Так как избыток воздуха в смеси измеряется путем определения содержания остаточного кислорода (O_2) в отработавших газах, то и искать интересующий нас элемент конструкции двигателя необходимо на выпускном коллекторе, а именно, перед каталитическим нейтрализатором. Почему перед ним, а не после? Дело в том, что поступающий с датчика сигнал приходит непосредственно в электронный блок управления системы впрыска топлива (ЭБУ), читай «мозги» автомобиля. В зависимости от того, что именно он передал на обработку, ЭБУ формирует тот или иной алгоритм работы системы питания с оптимальным соотношением воздуха и топлива в подаваемой в цилиндры топливовоздушной смеси. Помните — выше мы уже упомянули, что эффективность катализатора зависит от того, какая смесь горит в цилиндрах. Справедливости ради отметим, что на ряде современных моделей автомобилей, отвечающих самым высоким экологическим стандартам и демонстрирующих высокие показатели топливной экономичности, имеются два «лямбда-зонда», первый из которых расположен до, а второй — после нейтрализатора. Данные, получаемые от тандема датчиков, позволяют обеспечивать более высокую точность расчета и приготовления топливовоздушной смеси. Это особенно актуально для моторов, «заточенных» на минимальный расход топлива, то есть работающих преимущественно на бедных смесях. Чтобы обеспечить быстрое реагирование электронной системы управления двигателем на изменяющиеся условия, необходима высокая скорость отслеживания измеряемого параметра. Инженеры — разработчики измерительного оборудования и высокоточных датчиков, к которым можно

также причислить и «лямбды», используют три пути достижения поставленной цели, а именно: расширение полосы пропорционального выхода сигнала, сокращение времени нагрева, уменьшение времени отклика на изменения состава отработавших газов. Сказать, какой из них наиболее важен, а какой наименее — нельзя. Все параметры должны быть взаимосвязаны, и только это даст положительный результат.

Кто виноват?

Каждый из производителей датчиков концентрации кислорода вносит в их конструкцию свои, особые технические решения, которые положительно сказываются на долговечности автокомпонентов или точности данных. Так, некоторые фирмы для большей прочности проводов с тефлоновой изоляцией внедряют в их конструкцию нити, изготовленные из высокопрочной нержавеющей стали. Из нержавеющей же изготавливают и корпус. Такой датчик не просто устойчив к коррозии, но и на нем не так интенсивно оседают загрязнения. Иными словами, датчик долго сохраняет работоспособность даже при наличии в выхлопных газах большого количества сажи и продуктов горения моторного масла (в случае износа поршневых, и в частности, масляных колец).

Прежде чем покупать запчасть, необходимо убедиться в том, что в неадекватном поведении мотора виноват именно «лямбда-зонд». Сделать это достаточно просто. Во-первых, если автомобиль оборудован

компьютером или же к нему подключен сканер, о том, что датчик «помер», скажет определенный код неисправности. Например, для Daewoo Matiz поводом для беспокойства будет код 0130. Также произвести диагностику датчика можно, имея в своем распоряжении любой цифровой вольтметр с входным сопротивлением как минимум в 10 МОм. В зависимости от содержания кислорода в выхлопных газах датчик генерирует либо слабое напряжение, например 0,1 В, что характерно для бедных топливовоздушных смесей, либо высокое, например 0,8-0,9 В, что говорит о низком содержании кислорода и работе мотора на богатых смесях. В любом случае показания должны меняться в зависимости от режима работы силового агрегата.

Что почему?

Теперь посмотрим, во сколько обойдется замена кислородного датчика для наиболее массовых машин, и в частности для тех моделей, которые мы уже рассматривали на страницах нашего журнала. По сути, расширим знания о стоимости запасных частей. Для создания некой, общей ценовой картины нам достаточно будет рассмотреть четыре авто. Для Daewoo Matiz интересующий нас датчик производства компании Bosch обойдется примерно в 2350 рублей. Примерно в ту же сумму уложитесь, если решите приобрести запасную часть от Denso. Интересно, что ряд продавцов, наверное, распродают остатки товара, завезенного до повы-

шения курса доллара, торговали «лямбдами» интересующей нас модели от этой японской фирмы по цене 1950 руб. Так что, найдете такой — ваше счастье. Берите не раздумывая. В одной из торговых точек нам предложили универсальный кислородный датчик Nakamoto по цене 1230 рублей, который, по словам торговца, идеально подходит к Daewoo Matiz с мотором рабочим объемом 0,8 л, выпуска до 2007 года. Поверим ему на слово, тем более что по закону о защите прав потребителей не подошедшую запчасть (читай — товар) можно будет вернуть продавцу и получить «свои кровные» назад. Единственная потеря — время, которое вы затратите на беготню и повторный монтаж / демонтаж детали. Свой вариант кислородного датчика нужной нам модели предлагает и компания Facet. Тут продавцы просят около 2100 рублей. Столько же стоит и запасная часть в коробке с логотипом Delphi. Одними из самых дешевых оказались автокомпоненты от Blue Print — 1850 руб. за датчик. Что касается запасных частей с маркировкой General Motors и Daewoo, то за них просили в среднем примерно по 2200 «деревянных». Самыми дорогими датчиками, что нам попались на прилавке, были NGK. Чем руководствовались торговцы, запрашивая с нас без малого четыре (!) тысячи рублей за датчик, непонятно. Скорее всего, это был банальный расчет «на дурака». Вывод — более чем 2500 руб. за кислородный датчик для Daewoo Matiz платить нет смысла. За эту сумму купите «породистую» запчасть, которая прослужит вам не один десяток тысяч километров.

Имидж — всё

Идем дальше и посмотрим, в какие деньги обойдется покупка нужной нам запчасти для автомобиля европейского производства. Так, датчик кислорода для Skoda Fabia седан 1.4 16V (1999 — 2007 г.в.) также можно приобрести за относительно небольшую сумму. Тот же Bosch обойдется в приемлемые 2600 руб. Если сравнивать с упомянутым выше супербюджетным Daewoo Matiz, то разница в стоимости немецких



Внимание! Важная информация!

В предыдущем (майском) номере журнала «Автозапчасти и цены» по вине редакции была допущена ошибка. В тексте статьи «Самый главный тормоз» неверно указывается наименование одного из брендов. Компания HELLA представляет тормозные системы под брендом HELLA PAGID BRAKE SYSTEMS, марки Padig, которая упоминалась в статье, не существует. Приносим извинения компании HELLA — владельцу данного бренда за допущенную оплошность.



Как правило, датчики поставляются с комплектом для монтажа, включающим часто и пасту, которую наносят на резьбовую часть «лямбды», для того чтобы снизить вероятность закипания соединения.

датчиков составит всего 250 рублей. Это говорит лишь о том, что начинка «лямбда-зондов» одинакова, а наценка идет за марку автомобиля, для которого предназначена та или иная деталь. Это же подтверждают и следующие примеры. Вариант нужной нам модели датчика от компании Denso можно найти за 2300 в национальной валюте, а за Nakamoto отдадите и того меньше — 1900 рублей. Для того чтобы понимать общий уровень цен, скажем, что деталь в коробке VAG нам предложили за две с половиной тысячи «деревянных». Кстати, вот вам яркий пример того, как покупка оригинала становится оправданной с экономической точки зрения. Если хотите сэкономить — поищите датчики от Jp Group. Их нам предложили по 1800 рублей.

Третьим примером мы выбрали конкурента «Фабии», пользующегося устойчивым спросом, Hyundai Getz 1.4 (2005

— 2009 г.в.). Тройка производителей автокомпонентов, на которую мы опирались выше, и в этот раз ценой не удивит. Например, датчик от Bosch нужной нам модели на рынке можно найти за 2500 рублей. Если проводить параллели, то стоимость данной запасной части для массовой корейской малолитражки фактически равна цене детали для европейского одноклассника. Это несколько портит имидж корейских авто — как более лояльных к кошельку своих владельцев — и еще раз подчеркивает тот факт, что основной рабочий элемент датчика идентичен, а вся разница кроется в присоединительных размерах. Кстати, за продукцию Denso и Nakamoto в большинстве торговых точек просят 2400 и 1800 рублей.

Неприятный сюрприз преподнес французский автопром в лице Citroen C3 с мотором 1,4 (2003 — 2009 г.в.). Для него «лямбда-зонд» обойдется су-



Черный смолянистый налет на клапанной крышке — признак прорыва картерных газов. Изношенные маслосъемные кольца не просто привели к высокому расходу масла, но и «убили» датчик концентрации кислорода и каталитический нейтрализатор.

шественно дороже, чем для Skoda Fabia и Hyundai Getz. Судите сами. Изделие от Bosch нам предложили практически на тысячу дороже, чем на «корейца» и «чеха», — 3400 рублей! Не забыли, внутренности датчиков одинаковы.

Вариант от NGK также не позволит сэкономить — готовьтесь выложить за автокомпонент от данного производителя примерно 3600 рублей. Но все это выглядит цветочками по сравнению со стоимостью детали, упакованной в коробку Citroen/Peugeot. Так, в ряде магазинов с нас запросили аж 9500 рублей. Но и это не предел. При подборе запчастей в одной весьма уважаемой торговой точке нам предложили купить оригинальную деталь за 10200 руб. В общем, пусть датчики концентрации кислорода на «французах» работают долго и из строя не выходят.

Прежде чем покупать «лямбда-зонд», обязательно

загляните в соответствующий раздел книги по ремонту вашего автомобиля и уточните, во что именно вкручивается датчик. Хорошо, если непосредственно в тело коллектора. Если же в специальную приставку — футорку, то желательно ее тоже приобрести заранее. Данный переходной элемент при замене прикипевшей намертво «лямбды» может оказаться с поврежденной внутренней резьбой и потребует замены. Стоит футорка совсем недорого — около 150-200 рублей — для большинства машин, где применяется. Однако учтите, что в наличии ее может и не быть, поэтому ориентируйтесь на срок выполнения заказа в 5-7 дней. Кстати, для того чтобы открутить футорку, понадобится торцевая головка большого размера, например на 32, мощный вороток с удлинителем и пара часов на оттачивание соединения проникающей жидкостью.



Выход «лямбда-зонда» из строя и длительная работа на богатых смесях привела к ухудшению смазки цилиндропоршневой группы и ускоренному ее износу.



Работа на бедных смесях привела к перегреву выпускного коллектора и появлению в его теле трещины. Такую деталь, отлитую из чугуна, отремонтировать крайне сложно. Поэтому придется ее заменить вместе с вышедшим ранее из строя датчиком концентрации кислорода.



FERODO
YOU'RE IN CONTROL

8 ИЗ 10!



*Источник: JAUTO, сайт www.jauto.com - 2012

8 из 10 наиболее популярных моделей автомобилей в Европе оснащены колодками Ferodo в качестве оригинальных комплектующих. Этот результат основан на богатом опыте и лидерских позициях в поставке нашей продукции на конвейерную комплектацию.



www.ferodo.com

Торговая марка Ferodo является собственностью корпорации **FEDERAL MOGUL**



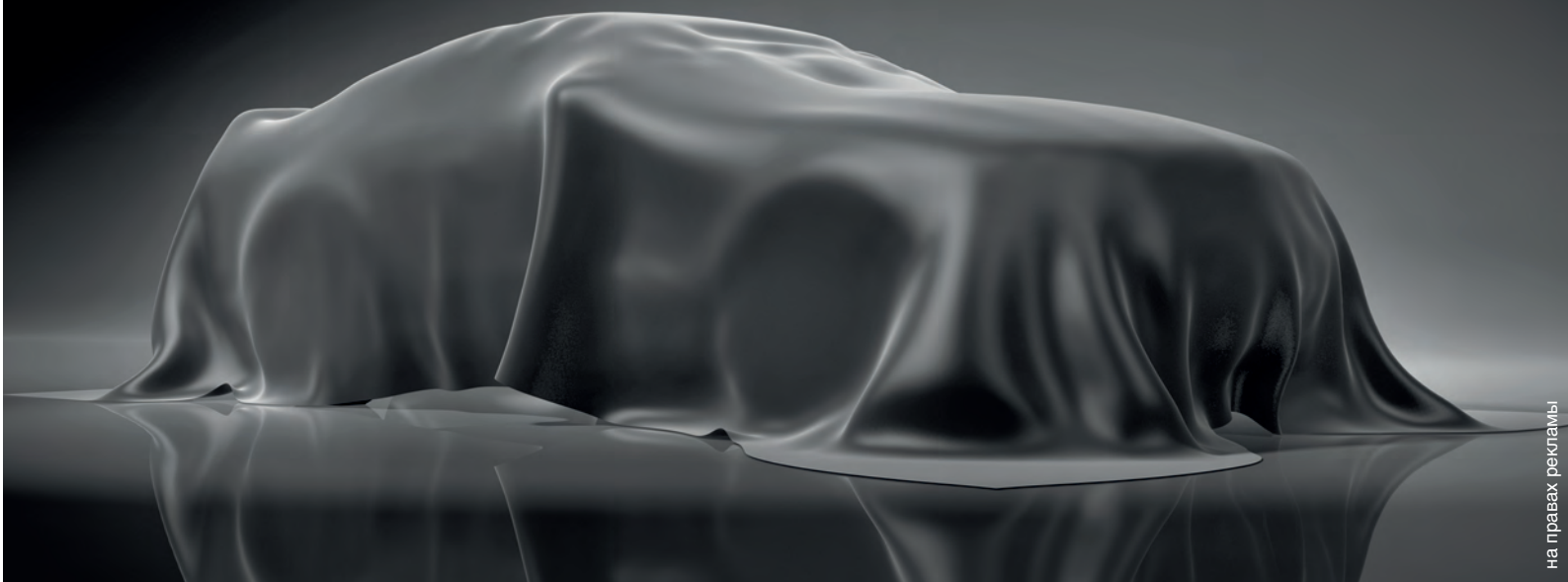
СЕТЬ МАГАЗИНОВ ЗАПЧАСТЕЙ ДЛЯ ИНОМАРОК

Москва | Ярославль | Пермь | Екатеринбург | Тюмень

интернет-магазин
www.oeparts.ru

- Широкий ассортимент в наличии
- Гибкая ценовая политика

- 4 склада в Москве
- Собственная транспортная компания



Центральный склад
Москва, ул. Наташи Ковшовой д. 2, стр. 1

+7 (968) 843 70 34



Тепловой экран, мешавший демонтажу «лямбда-зонда», на данном моторе пришлось демонтировать. В итоге болты, его крепящие, были сорваны. Ремонт с высверливанием остатков, нарезанием резьбы занял 40 минут.



Обратите внимание на то, что при электронной схеме, предусматривающей получение информации ЭБУ о концентрации кислорода в отработавших газах от одного, установленного до каталитического нейтрализатора датчика, можно безболезненно удалить сотовый блок. Если же в системе выпуска два «лямбда-зонда» и катализатор удаляется, то для адекватной работы мотора потребуются корректировка («перепрошивка») алгоритма работы ЭБУ.

Снять – поставить

Прежде чем самостоятельно менять кислородный датчик, трезво взвесьте свои силы. Во-первых, для этой операции необходимо применить специальный инструмент — торцевую головку под «лямбда-зонд», имеющую отверстие под провода. Конечно, если вы самостоятельно ремонтируете свой автомобиль, помогаете в этом своим друзьям и знакомым, то имеет смысл приобрести набор спецголовок для проведения данных работ. Например, он может выглядеть таким образом: головка для кислородного датчика — 29x90 мм под ключ 1/2"; 29x90 мм под привод 3/8" или ключ 7/8" (22 мм); 80 мм под привод 3/8" или ключ 7/8" (22 мм); 22 мм под ключ 1/2" с удлинителем; 7/8" (22 мм) под привод 3/8" с удлинителем. Имея такой инструмент, вы закроете большинство операций по замене датчиков. А его стоимость 1600–1800 рублей, в зависимости от бренда и страны производства, фактически равна цене замены датчика. Конечно, в мультибрендовом сервисе с вас возьмут в два раза меньше указанной суммы, однако все равно купить специальный инструмент выгодно. Тем более, когда речь идет о покупке торцевой головки одного размера, то есть под один тип датчиков. В этом случае спецключ обойдется вам не дороже 500 рублей, а чаще можно уложиться в 250–300. Еще одно важное замечание. Помимо паза, расположенного сбоку торцевой

головки, благодаря которому имеется возможность избежать повреждения контактного провода кислородного датчика, ряд моделей ключей имеет и внешнее ребро жесткости, которое гарантирует большую прочность инструмента. Последнее особенно актуально для работы с прикипевшими к выпускному коллектору «лямбдами». Монтаж нового датчика, как правило, проблем не вызывает. Правда, для этого потребуется динамометрический ключ, с помощью которого будет обеспечен требуемый момент затяжки. Стоимость такового с пределом 19–210 Нм составит порядка 1800 руб. Однако это вложение средств быстро окупится, так как большинство работ по обслуживанию машины требует затяжки крепежа строго определенным моментом.

Делимся опытом

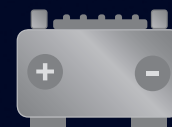
Теперь о том, какие могут встретиться при замене датчиков кислорода подводные камни. Первый, если из строя вышел один датчик, а их два — до и после катализатора, то замените оба элемента, так как второй, скорее всего, уже тоже «подошел» к своей роковой черте. Делать двойную работу не имеет никакого смысла, тем более когда речь заходит о резьбовых соединениях, подверженных газовой коррозии, а именно такая имеет место быть на деталях системы выпуска отработавших газов. Во-вторых, при замене используйте одинаковые датчики. То есть, если вы купили на

замену одного вышедшего из строя датчика, например аналог от Denso, то и второй должен быть производства этой же самой компании. Но это в идеале. Конечно, можно попробовать тасовать «лямбды» от различных производителей или применять более дешевые «универсальные» модели. Однако, как показывает практика, в ряде случаев блок управления двигателем может «универсалов» и не распознать. Чем это грозит? Как минимум двойными затратами на приобретение запасных частей. И это не случайно — во всем, что касается электрики и электроники как никогда актуальна мудрость «скупой платит дважды». А в нашем случае — еще и пешком ходит.

Теперь о том, как откручивать «лямбда-зонд». Поскольку, как мы уже упомянули выше, резьбовое соединение подвергается воздействию газовой коррозии, то окалина напрочь «сваривает» детали, делая соединение практически неразборным. Именно по этой причине специальные ключи имеют усиленную конструкцию и способны работать при значительных крутящих моментах, необходимых при демонтаже датчика. Мнения механиков по поводу того, как облегчить процедуру, расходятся. Одни предпочитают делать это «на горячую», то есть откручивают «лямбда-зонд» сразу после выключения двигателя. При этом коллектор и все его детали имеют высокую температуру, так что необходимо соблюдать особую осторожность,

дабы не получить ожоги. Напомним, что при искусственном разогреве, например газовой горелкой, часто удается отвернуть даже сросшийся намертво крепеж. Другие мастера практикуют отворачивание датчика «на холодную». При этом они не просто «проливают» место соединения различными проникающими жидкостями, но и слегка обстукивают датчик, преимущественно в осевом направлении, с целью уплотнения/деформации окислины. Какой из данных методов предпочесть — решать вам. Если же есть сомнения в собственных силах, лучше обратиться на специализированную станцию технического обслуживания.

И, наконец, последнее. Не удивляйтесь, если при демонтаже вами теплового экрана, как того требует инструкция по ремонту вашего автомобиля, крепящие его болты будут сорваны, а резьбовые колодцы в выпускном коллекторе закупорены их остатками. Это штатная ситуация, хотя и не очень приятная. Чтобы поставить тепловой экран обратно, можно рассверлить забитые болтами отверстия. Металл, из которого они изготовлены, достаточно мягкий, и любое сверло из быстрорежущей стали выполнит эту работу на раз-два. В отверстиях достаточно нарезать на небольшую глубину резьбу соответствующим метчиком. Несмотря на кажущуюся сложность, данная операция выполняется достаточно быстро. Тут, как в поговорке: «глаза боятся — руки делают». ■



Компания Japanparts srl была основана в 1988 году. Уже более 25 лет компания занимает лидирующее положение среди поставщиков запасных частей для японских, корейских и американских автомобилей. Основной офис компании находится на севере Италии, в г. Верона.

В Вероне находится и центральный логистический центр, и склад площадью 18 000 кв. метров, расположенный на двух уровнях, на складе хранится товар на сумму более 10 миллионов Евро. Заказы готовятся чрезвычайно быстро, в течение пары рабочих дней, с высочайшим уровнем выполнения.

Ассортимент включает в себя более 23 тыс. позиций и разделен на следующие товарные группы:

- Фильтры: воздушные, масляные, топливные, салонные, экологические.
- Сцепление: отдельные компоненты и комплекты.
- Тормозная система: колодки, накладки, диски и барабаны.
- Ремни: распределителя, трапециевидные, рифленные, подшипники натяжных роликов и полные рем. комплекты.
- Электрооборудование: стартеры, генераторы, бензонасосы, провода, свечи.
- ШРУСы, крестовины и комплекты.
- Амортизаторы.
- Детали подвески и рулевого управления.
- Узлы двигателя.
- Гидравлика.
- Водяные помпы.
- Термостаты.
- Щетки стеклоочистителя.
- Свечи накалывания и зажигания.
- Детали из резины.
- Радиаторы.

Каждый месяц в наличии появляются около 100 новых позиций, включая детали для



новых автомобилей. Ввод новой позиции в ассортимент начинается с закупки оригинальных образцов, которые затем высылаются потенциальным поставщикам. Поставщики присылают свои производственные образцы, которые тщательным образом тестируются инженерами компании Japanparts в сравнении с оригиналом. Если технические и эксплуатационные показатели находятся на уровне оригинала или превосходят его, производится закупка данной детали у поставщика. Только когда полностью проверенная первая поставка уже в наличии на складе в Вероне, мы сообщаем клиентам об обновлении ассортимента.

Мы предлагаем запасные части для всех корейских

(Chevrolet, Kia, Hyundai, Asia Motors), японских автомобилей (Nissan, Toyota, Honda, Mazda, Mitsubishi, и т.д.), для американских внедорожников (Chrysler, Jeep, Dodge, и т.д.), а также для некоторых китайских автомобильных домов (DR, Great Wall, Gonow, и т.д.).

Поставщиками компании Japanparts являются конвейерные производители или поставщики OE качества. Например, производителями сцепления Japanparts являются Exedy, NKK, Paraut, Aisin, Seco; для системы распределения применяются только оригинальные натяжные ролики и ремни японского производства (Bando, Mitsuboshi, Tsurumi). Все тормозные колодки сертифицированы ECE R90 (европейская система сертифи-

кации, выдаваемая на основе сравнительных испытаний колодок с оригинальными, гарантирующая тормозную эффективность и износостойкость на уровне оригинала и выше).

Компания Japanparts srl является официальным особым партнером TecDoc, лидирующей европейской программы идентификации запасных частей для автомобилей. Обновление базы данных в TecDoc происходит ежемесячно.

Гарантия на продукцию выдается сроком на два года. На сцепление, при условии покупки и установки комплекта сцепления, гарантия 3 года или 80 тыс. км.

Миссия компании Japanparts:
Быстрый срок поставки
Высокое качество
Конкурентоспособная цена



ЛЕТНИЕ ЗАБАВЫ

Андрей Карасев
Фото автора

Лето выдвигает свои требования к уходу за автомобилем. Мы решили изучить, на что стоит обратить внимание.

Автохимия — товар частично сезонный. Совершенно очевидным примером могут служить жидкости для стеклоомывателя. Они делятся на летние и зимние и сильно различаются по своим свойствам. На что же еще стоит обратить внимание автолюбителю летом, чтобы эффективно поддерживать чистоту и красоту своего железного друга?

Вода не поможет

Начнем мы наш обзор все-таки со «стеклоомывайки». Несмотря на ее уже заслуженную популярность, многие считают, что заливать летом в бачок что-то, что стоит денег — блажь богачей. Ведь есть бесплатная вода, которой «еще наши деды с успехом пользовались». На самом деле, надо понимать, что вода эффективно борется лишь с пылью. Скажем, производные нефтепродуктов, кото-

рые становятся более «подвижными» при росте температуры воздуха, воде сопротивляются очень успешно: «масляная пленка» убирается с большим трудом. А следы от разбившихся о лобовое стекло насекомых вообще поселяются в зоне видимости надолго. Мало того, еще и щетки начинают «спотыкаться» об останки, что приводит к совсем плохому качеству очистки. А песок, которого у нас даже на асфальтированных дорогах хоть отбавляй? Вода,

конечно, его удаляет, вот только происходит это совместно с трением песчаных частиц по поверхности стекла. Поскольку твердость песка и стекла практически одинакова, через некоторое время мы начинаем наблюдать перед собой сетку из микроцарапин, которые забиваются мелкой грязью. А вода загрязнения из микротрещин вымывает с очень большим трудом.

Специальные жидкости не допускают возникновения

подобных проблем, ибо как раз и разрабатывались для борьбы с ними. Летние стеклоомывающие составы эффективно разлагают нефтепродукты, их производные, а также следы от насекомых. Быстро размягчают останки этих самых насекомых, что способствует их быстрому удалению. Благодаря пенообразованию бережно удаляют относительно крупный песок, увеличивая срок прозрачности стекол.



Летняя «стеклоомывайка» пенится намного лучше зимней. На последнем кадре – результат очистки

Но в некоторых случаях вода нам пригодится: скажем, компания Liqui Moly (и не одна, собственно) выпускает концентрат «Очистителя стекол». Причем даже с приставкой «Супер». На деле небольшое количество этой жидкости заливается в бачок

и разбавляется водой. Для того, чтобы соблюсти пропорции придумана бутылка из двух частей, соединенных клапаном. При надавливании на нижнюю часть жидкость переливается в верхнюю, на боку которой нанесены риски-указатели объема. После

достижения нужного количества в верхней части достаточно просто вылить концентрат в бачок.

Еще стоит обратить внимание на специализированные салфетки для стекол. Они пропитаны составом, легко

очищающим от загрязнений именно этот материал, быстро испаряющимся и возвращающим стеклу прозрачность. Салфетки существенно экономят время: переднее и боковые стекла очищать изнутри можно прямо из-за руля, скажем, во время стояния в пробке.



Для наглядности качества очистки мы протерли стекло снаружи. Результат – налицо

Останки живой природы

Еще одна актуальная лишь летом проблема — следы от насекомых на кузове. В теории они должны пропадать после заезда на мойку, но на деле так происходит не всегда. Хитин насекомых иногда очень успешно сопротивляется воздействию стандартного шампуня, применяемого на моечных

постах, а сами они настолько «качественно» сталкиваются с кузовом, что щетка не может бесследно убрать останки этих представителей природы. И оставлять их нетронутыми тоже не стоит: подобное пятно является просто-таки проводником коррозии. Если собралось в следующем году продавать машину, может, это и не страшно. Но тем, кто пока не готов расстаться со нынеш-

ним средством передвижения, приходится применять специальные составы, которые есть практически у всех производителей автокосметики. И называются они похоже. По крайней мере, там точно есть слова «очиститель» и «насекомые». Все остальное детали. Мы проверили на практике, как работает гелевый очиститель пятен от насекомых. Для проверки мы выбрали самое ужасное за-

грязнение, какое только возможно: след от слизняка. Кто сталкивался, тот знает, что слизь от этого животного с рук даже мыло и стиральный порошок удаляют не с первого раза. Для усложнения эксперимента «слизневый» след мы еще и подсушили, подождав полного высыхания этой клейкой массы.

Надо сказать, состав справился с первого нанесения. Причем вся «дорожка» удалась без следа.



Слизняк – не совсем насекомое. Но следы от него, пожалуй, даже более стойкие. Кстати, во время съемок ни один слизняк не пострадал

Наверное, в европейской части России сложно найти город, где бы не росли тополя. Их почки оставляют трудно-

удаляемые следы, с которыми даже специализированному шампуню справиться нелегко. Впрочем, и почки других ли-

ственных деревьев — тоже не подарок. А как и все органические вещества, почки вызывают ускоренную коррозию лако-

красочного покрытия. Именно поэтому очиститель следов древесных почек — очень полезный препарат.



Очиститель почек растворяет и позволяет полностью удалить клейкую древесную органику с кузова

Смоляной бочок

Кроме следов от насекомых летом автовладельцам серьезно досаждают битум: черная смолянистая масса, которую очень любят использовать при ямочном ремонте весной. В жару это вещество расплавляется и охотно прилипает к кузовным деталям. Благодаря как

колесам других автомобилей, так и своим собственным. Поэтому битумные загрязнения можно найти везде, начиная с колесных арок и заканчивая крышей. Они тоже, как и следы насекомых, не очень охотно расстанутся с насыщенным местом во время стандартной мойки. Но при этом являются неплохим заделом для воз-

никновения очагов коррозии. Поэтому приходится бороться с ними своими силами. Благо, вариантов тут тоже достаточно. Специальные составы для очистки битумных пятен превращают густой и даже затвердевший битум в жидкость, которая легко удаляется с помощью салфетки или ветоши. Надо только учитывать, что

после подобной работы «стиратель» использовать повторно не получится, так что никаких губок, «искусственных замш» и прочих многоразовых «тряпочек». И работать надо достаточно оперативно — после высыхания коричневое покрытие можно будет удалить лишь после повторной обработки антибитумным составом.



Битум сразу же начинает стекать. Но если потеки застынут, потребуется повторная обработка

Менее распространены, но тоже встречаются, задачи по удалению клея от наклеек. Варианты различны: удаление тонировки, смена видеорегистратора или радар-детектора,

у которого кронштейн крепится на двусторонний скотч или ликвидация надоевшей наклейки на кузове. Кто пробовал — знает, как непросто избавиться от остатков клея.

Различные растворители, бензин, керосин и прочие продукты нефтехимии малоэффективны. Но есть специальное средство, которое позволяет быстро и практически без уси-

лий удалить клеевой состав с любой поверхности. Принцип прост: распыляем, ждем (но не до высыхания!) и стираем уже совсем не клей одноразовой салфеткой.



Удалить клеевой состав непросто даже со стекла. Задача усложняется еще больше, когда речь идет о кузове



carexpo.ru

ТВОЯ ВЫДЕЛЕННАЯ ПОЛОСА

САМЫЕ БЫСТРЫЕ АВТОНОВОСТИ
ТЕСТ-ДРАЙВЫ ГОРЯЧИХ НОВИНОК

КАТАЛОГ АВТОМОБИЛЬНЫХ КОМПАНИЙ
КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

Преимущества:

- Цельный вкладыш из износостойкого французского материала.
- Уменьшенный момент качания и, как следствие, более легкое управление автомобилем.
- Увеличенный запас прочности при

вырыве, поскольку конструкция имеет ребра жесткости.

- Увеличенный срок службы шаровой за счет "компенсатора износа" (технологическое решение, обеспечивающее постоянное максимальное прилегание подшипника к сфере пальца).



**Палец шаровой
ВАЗ 1118**



Применяемость:

Лада Самара 2108-2115, Лада Приора 2170-2172
Лада Калина 1117-1119, Лада Гранта 2190



ООО Белебеевский Завод
"Автокомплект"
452000, Россия, РБ,
г. Белебей, ул. Восточная, 79
тел./факс: +7(34786) 5-3955,
5-3942
www.bzakauto.ru



»» Высоковольтные
провода



»» Демпферы
крутильных колебаний



»» Провода
аккумуляторной батареи

Гарантия
2 года

620014, г. Екатеринбург,
ул. Радищева, 33 подъезд 1а
Тел./факс +7 (343) 379 79 37

www.slon-avto.ru

Лучше самому

Финальный этап после всех манипуляций с кузовом — восстановление характерного блеска лакокрасочного покрытия. Полироли не только восстанавливают насыщенность цвета и придают глубокий блеск, но и дополнительно защищают лак от старения и преждевременного разрушения, а также снижают его восприимчивость к различного рода загрязнениям. Можно отполировать кузов в специализированных местах, но тут есть несколько моментов, вызывающих сомнения. Первый: это стоит денег, и денег не таких уж маленьких. Второй: качество используемых материалов. Полироли выпускает огромное количество компаний, стоимость их различается порой на порядок, что вызывает соблазн у некоторых любителей легкой наживы наполнить баночку с лейблом известной торговой марки содержимым от не столь известного производителя.

И, наконец, третье: проконтролировать качество работы очень непросто. Горько-мастера могут просто по рассеянности или невнимательности забыть обработать довольно большую площадь кузова. Отсюда вывод: хочешь быть уверен в качестве — обращайся к проверенным людям или занимайся этим сам. Подобрать полироль не то, чтобы просто, но время потратить придется: производителей огромное количество, а продуктов еще больше. Чтобы облегчить жизнь автоладельцу, а также усилить эффективность и защитные свойства, производители выпускают специализированные составы, ориентироваться среди которых становится чуть проще. Традиционно выделяются такие варианты, как полироль для краски «металлик», для новых автомобилей, с усиленными защитными свойствами и пр. Если же теряетесь — берите универсальный. Главное — чтобы производитель был заслуживающий доверия.



На последнем кадре хорошо видна разница между поверхностями, обработанной и не обработанной полиролью. Капот лишь слегка запылен

По кругу

От кузовных загрязнений плавно перейдем к загрязнениям колесным. Колесные диски — наиболее пачкающаяся часть машины. Мало того, что они расположены ближе всего к земле, так на них еще, кроме обычной грязи, попадает пыль от потихоньку срабатывающих тормозных колодок. Для барабанных тормозов это не так актуально, а вот для дисковых очень даже заметно. Пыль тут очень мелкая, но достаточно прилипчивая, да еще и черного цвета, который существенно портит внешний вид большинства дисков.

Вернуть дискам первозданную чистоту можно также с помощью специального состава. У компании Liqui Moly он показателен. В том смысле, что показывает, в какой момент уже можно смывать растворенные отложения. При нанесении состав бесцветный, но в процессе работы становится сиреневым, что и является сигналом: «Пора смывать». Смывается водой, причем не обязательно с большим давлением. Даже простое обливание диска из ведра полностью убирает как грязь, так и остатки очистителя. В особо запущенных случаях, например, как было у нас — колеса внедорожника после преодоления бездорожья — очистителю можно помочь щеткой.



С помощью специальных средств поддерживать чистоту колесных дисков совсем не сложно

Резине – особое внимание

Диски сверкают, а вот тусклые покрышки портят всю

красоту? Не беда. Нанесите на шины состав для ухода за резиной. После того, как белая пена равномерно покрывает боковину колеса,

остается только дождаться ее высыхания. В отличие от всех вышеописанных процедур эта — самая простая и быстрая. Смыть или выти-

рать не нужно: состав впитается и придаст резине совсем новый вид, с насыщенным цветом и первозданным блеском.



На чистых блестящих дисках тусклая резина смотрится странно. Как будто нечищенные ботинки на столичном тротуаре

Кстати, о шинах. Если вы просто убрали в гараж или на чердак свои зимние покрышки, срочно верните их обратно.

Пена для ухода за покрышками от компании Liqui Moly обладает еще и консервирующим эффектом, продлевающим

срок службы шин. Если вы не поленитесь и обработаете боковины и протектор каждой покрышки, прежде чем убрать

их на полугодовое хранение, шины, в благодарность, прослужат лишний сезон, а то и два. ■



Пена для ухода за покрышками впитывается и обладает консервирующим эффектом. Так что смывать ее не нужно

Шаровая опора ВАЗ – 2123 «Шевроле-Нива»



ООО Белебеевский Завод
«Автокомплект»
452000, Россия, РБ,
г. Белебей, ул. Восточная, 79
тел./факс: +7(34786) 5-3955,
5-3942
www.bzakauto.ru



Powered by:

automechanika
MOSCOW

Международная выставка запасных частей, автокомпонентов,
оборудования для технического обслуживания автомобилей

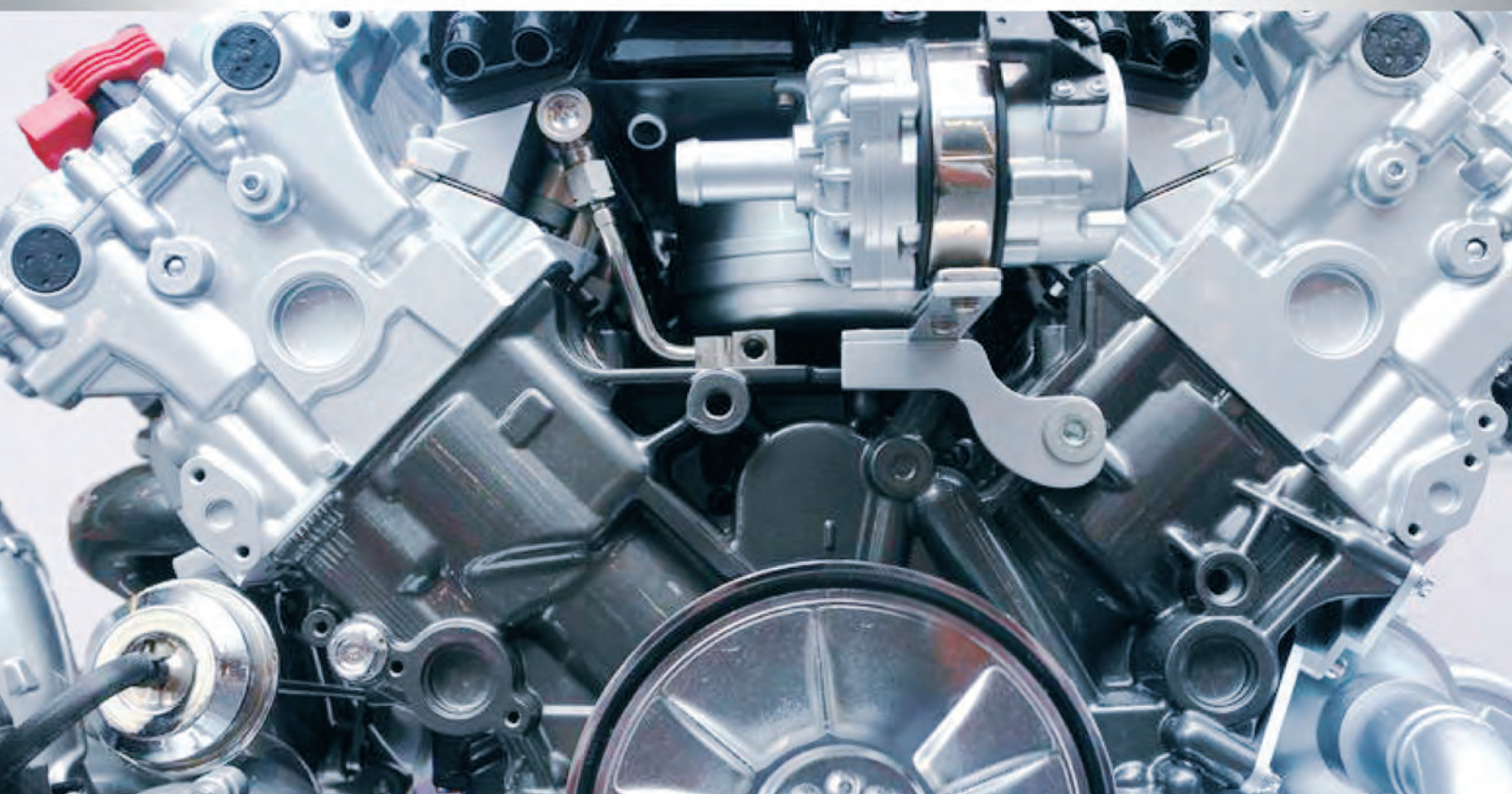
25 – 28 АВГУСТА 2014, МОСКВА, ЦВК «ЭКСПОЦЕНТР»

В рамках выставки:

25 АВГУСТА 2014

V Международный форум

«Автомобилестроение и развитие рынка автокомпонентов в России»



Получите бесплатный билет **www.mims.ru**

Организаторы:



ITE Moscow
+7 495 935 7350
motor@ite-expo.ru



messe frankfurt

Messe Frankfurt RUS
+7 495 649 8775
automechanika@messefrankfurt.ru

10-я международная выставка
автомобильной индустрии

ИНТЕРАВТО



реклама

28-31 августа 2014 года

+7 (495) 727-26-31
www.interauto-expo.ru

Крокус Экспо



Автокомпоненты и запчасти

Автохимия

Автоаксессуары



Автоэлектроника

Гаражное и сервисное
оборудование

МВЦ «Крокус Экспо»: 65-66 км МКАД (пересечение МКАД и Волоколамского шоссе), станция метро «Мякинино»

Организатор:

КРОКУС ЭКСПО
Международный выставочный центр

Генеральные
информационные партнёры:

АВТО РАДИО **Зарулем**

Официальный
информационный партнёр:

АВТО МИР **ТЕСТ-ДРАЙВ**

Информационный партнёр
МВЦ «Крокус Экспо»:

БВ

12+

ВНУКИ МОЙДОДЫРА

Выбор мойки не такое простое дело, как может показаться, и цена здесь не главный критерий...

Георгий Губарь,
фото автора





продукции, так что рассмотрим производителей именитых, в надежности изделий которых сомневаться не приходится.

Выбор – враг покупателя

На товарных поисковых ресурсах мойки стоят от 990 рублей. Понятно, что чаще всего действует правило: чем изделие дешевле, тем оно слабее и ниже его ресурс. Кроме того, надо ясно понимать, что именно вы собираетесь с мойкой делать. Мыть палубу сейнера после вытаскивания трала с рыбой или сбить пыль и листья с дорожки в саду? Предполагается ли коммерческое использование на автосервисе или в яхт-клубе, в строительстве или для профессиональной уборки?

В наши дни чаще всего мойку высокого давления можно встретить в руках человека, который моет свою машину, мотоцикл или ATV на лужайке перед воротами участка. А также с ее помощью очищает дорожки, возвращает чистоту сайдингу или садовому инвентарю. Иными словами,

наибольшей популярностью пользуются компактные мойки среднего класса. Вот о них и пойдет наш разговор... Они попадают в ценовой диапазон 10000 – 15000 рублей и, что интересно, не сильно дешевле, чем с наполнением рынка.

Выбирать мойки нужно по нескольким параметрам. Самое главное – рабочее давление. Меньше 125 Бар брать не стоит, сколь бы выгодна вам ни казалась покупка. Базовые мойки выдают 100–110 Бар. Этого достаточно для садовых дорожек и городских легковушек. Если у вас ATV, внедорожник и плохие дороги, или вы выбираетесь туда, где вовсе нет дорог, такого давления может не хватить. Скажем, грязевая фреза работать практически не будет. Да и скачки давления в водопроводе слабый насос будет компенсировать скверно. Так что 130–150 Бар – это то, что нам нужно.

Второе – надежность крепления шлангов, фильтров и переходников водяной системы. Бывает, что даже у лидеров рынка с этим возникают

Первые мойки с подачей воды и пара под давлением появились в двадцатых годах прошлого века и применялись на железнодорожном транспорте. Выглядело это чудовищно и больше напоминало полуразобранный паровоз. Революцию совершил в 1950 году немецкий инженер и предприниматель Альфред Керхер, создав сравнительно компактный моющий аппарат DS 350 с уникальной системой нагрева и подачи воды, которая применяется до сих пор. И, хотя А. Керхер умер сравнительно рано, его фамилия и название одноименной компании стали именем на-

рищательным, и теперь едва ли не все мойки высокого давления в просторечии называются «керхерами». В привычном нам виде, то есть в компактном корпусе, с насосом, заборным шлангом и шлангом подачи воды, мойки появились только в конце 80-х годов прошлого века. Сейчас мойки высокого давления выпускаются целым рядом американских, европейских и японских компаний: Makita, Craftsman, Black & Decker, Bosch, Stihl, а также невероятным количеством малоизвестных китайских производителей. В последние годы китайцы здорово подтянули качество, так что для сугобо бытовых нужд и нечастого пользования их изделия вполне могут быть рекомендованы. Однако в нашу задачу сейчас не входит выяснение качества

проблемы. Тут достаточно внешнего осмотра и отзывы пользователей в интернете. Стоимость мойки и, так сказать, ее ценность по большому счету определяются материалом, конструкцией и ресурсом помпы. Недорогие мойки с пластиковыми насосами и слабенькими электродвигателями редко выхаживают больше 50 часов. Но, впрочем, это только кажется мало, на самом деле 50 часов соответствуют примерно двум годам эксплуатации, если не пользоваться машиной в зимний период и мыть её раз в неделю. А вот когда объектов мойки больше — два, то стоит подумать о более серьезном ресурсе. Но при этом надо понимать, что металлокерамические поршни и титановые корпуса насосов за 50 000 рублей в быту не очень-то и нужны...

Вопросы водоснабжения

Наличие подогрева воды встречается в бюджетных мойках редко, да он особенно и не нужен. Как правило, аппараты позволяют пользоваться водопроводной горячей водой или просто подогретой до температуры 40–60 °С. Крайне важно наличие автоматического отключения при прекращении подачи воды. Это сэкономит и мотор, и помпу от перегрева и поломки.

Некоторые мойки оснащаются встроенными баками для воды. Они небольшие — до 18 л. Вещь полезная, если нет водопровода. Для того же служит возможность забора воды из отдельной емкости. На наличие подобной функции надо обратить внимание, поскольку для ее реализации нужен второй насос низкого давления. Очень удобная опция — управление мойкой с рукоятки штанги, но встречается она крайне редко. Если вы собираетесь пользоваться моющими средствами с подачей от мойки, следует обратить внимание на нижний показатель давления. Распыление пены возможно при давлении не выше 20 — 30 Бар.

Быстрота процесса мойки зависит и от производительности. Малая производительность, скажем 300 л/ч при высоком давлении, означает, что сечение струи будет всего 1–2

квадратных мм, что явно недостаточно, чтобы быстро помыть машину. Расход 500 — 600 л выдает достаточное количество воды, чтобы помыть внедорожник минут за 20.

Ну и, наконец, длина шнура и шланга, которые, конечно, можно наращивать удлинителями, но лучше сразу выбрать достаточно длинные. Для современных брендовых моек выпускается огромное количество разнообразных насадок, щеток и распылителей, на которых мы останавливаться сейчас не будем.

1. Начнем наш обзор с одной из самых популярных моек от фирмы — основателя направления, Kärcher K 5.200. Это, пожалуй, наиболее универсальная компактная мойка. Ее предыдущее поколение точно было самой популярной. Отработанная конструкция, все необходимые опции в стандарте, возможность купить отдельно большое количество специализированных насадок вполне оправдывают цену от 11 000 рублей. Мойка выдает 140 Бар давления и производительность 460 л/ч. Насос силуминовый, есть возможность забора воды из емкости, в том числе горячей — до 40 °С. Фильтр тонкой очистки встроенный, съемный. В комплектацию входят универсальная насадка, грязевая фреза, 9-метровый шланг высокого давления, 3-метровый сетевой шнур. То, что всасывающий шланг придется покупать отдельно, это норма для производителей мини-моек, а вот то, что насадка для моющего средства не входит в комплект и ее надо покупать отдельно, не совсем правильно. Обычно пенообразователь считается одной из базовых насадок. Из недостатков мойки владельцы отмечают чувствительность к падению напряжения в сети и не очень надежную герметизацию фильтра тонкой очистки, который довольно быстро забивается в наших условиях и подтекает по фланцу. Kärcher K 5.200 пригодна для мойки умеренно загрязненных транспортных средств, подъездных путей и фасадов, но требует предварительной фильтрации воды и стабильной по напряжению электросети.



Kärcher K 5.200

2. Следующая по популярности мойка — также производства Kärcher, что неудивительно. Это модель K 5 Compact. От K 5.200 отличается фактором, увеличенными поршнями насоса и, как понятно из названия, размерами. Ее можно хранить в лежащем положении, буквально засунув на полку гаражного стеллажа. Несмотря на компактность, мойка по своим характеристикам не слишком отличается от старшей в линейке Kärcher. Диапазон давления 20 — 140 Бар, расход воды до 500 л, максимальная температура воды 40 °С. Корпус помпы силуминовый, мотор так же с жидкост-

ным охлаждением. Комплектация повторяет Kärcher K 5.200 даже в деталях. Единственное, по сути, отличие Kärcher K 5 Compact в том, что она немного дороже, в среднем на тысячу. Ей присущи те же недостатки, что описаны выше.

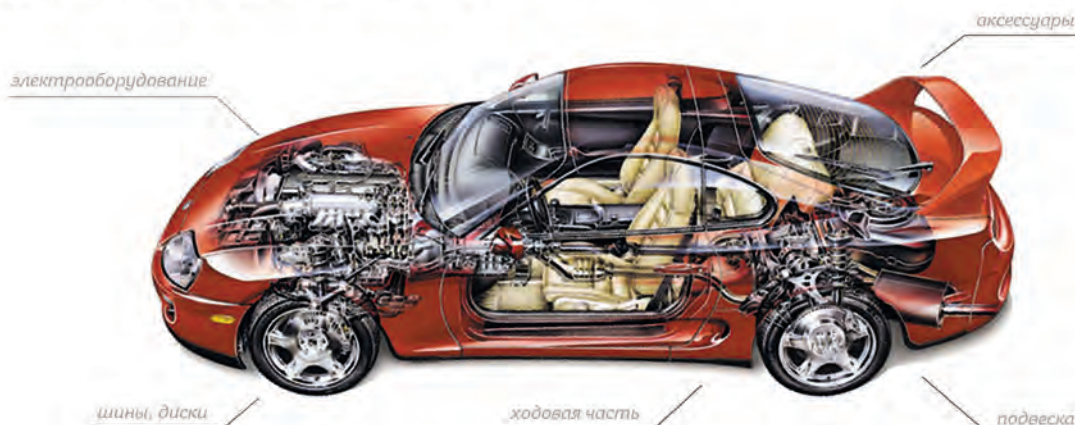
3. Итальянские мойки Annovi Reverberi близкой ценовой категории позиционируются как полупрофессиональные. Например, Blue Clean AR-490, которая выдает, по заявлению производителя, до 160 Бар. Латунная помпа с аксиальным насосом обладает производительностью до 600 л/ч. У мойки встроенный 1,2-литровый



Kärcher K 5 Compact

АВТОМОБИЛИ

торгово-выставочный комплекс



автомобильные запчасти для иномарок
новые и подержанные автомобили



Россия, г. Москва, ул. Южнопортовая, 22
100 м от метро «Кожуховская»
500 м от 3-го транспортного кольца

www.tvka.ru

по вопросам аренды и рекламы обращаться:
тел.: +7 (495) 958 96 71, 958 92 89
факс: +7 (495) 958 96 54, E-mail: tvka@yandex.ru



Автозапчасти из Кореи

www.avtomedon-m.ru

8(495) 987-13-53



Annovi Reverberi Blue Clean AR-490

бачок для моющего средства и соответствующая насадка в комплекте. Весит мойка 23 кг, а 5-метровый шланг высокого давления хранится прямо на корпусе под ручкой на специальном барабане. Мойки Annovi Reverberi славятся невероятно надежными и выносливыми помпами, но слабоватыми, хотя и тихими, моторами. Есть жалобы на то, что мойку сложно перемещать по неустроенному покрытию из-за маленьких колес. Стоит Blue Clean AR 490 от 13 000 рублей.

4. Германская промышленность наряду с компанией-основателем представлена и вездесущим Bosch. В линейке этой компании есть интересная для нас мойка — Aquatak Clic 135. Индекс 135 обозначает максимальное создаваемое давление в 135 Бар. Мойка экономно



Bosch Aquatak Clic 135

расходует воду — 450 л/ч, причем вода может быть довольно горячей — до 60 °С. Удобство Bosch Aquatak Clic 135 в том, что она может работать как в вертикальном, так и в горизонтальном положении, и тогда включить ее можно буквально ногой. Шланг высокого давления длиной 9 м сматывается на барабан и хранится прямо на аппарате, так же как и 5-метровый кабель питания. Мойка снабжена фильтром тонкой очистки и может забирать воду прямо из пруда. Бачок для моющего средства встроен в корпус, а распылитель может работать с пеной без дополнительных насадок. Относительным минусом можно назвать цену в 15 000 рублей и необходимость всегда держать в чистоте шланги и провода.

5. Еще одна немецкая компания, Stihl, предлагает довольно большой спектр моек. Наиболее подходящей для нас будет, пожалуй, RE 128 Plus. Этот аппарат, выполненный в классическом дизайне, работает в ди-



Stihl RE 128 Plus

апазоне давления 10—135 Бар с производительностью 500 л/ч. Мотор мощностью 2,3 кВт оснащен жидкостным охлаждением и полностью идентичен Annovi Reverberi. Восьмиметровый шланг в стальной оплетке наматывается рукояткой на барабан, установленный под телескопической ручкой. Кабель хранится на поворотном

держателе. Встроенного бачка для моющих средств нет, а прилагаемая насадка дает не пену, а некую эмульсию. Дополнительного насоса нет. Стоит Stihl RE 128 Plus довольно дорого — 15 600 рублей, и это ее главный недостаток, если не считать чувствительности к напору подаваемой воды!

6. Марка Makita, известная своим мощным и качественным электроинструментом, инте-



Makita HW 132

ресна нам мойками серии HW, в частности Makita HW 132. Это сравнительно недорогой — от 12 000 рублей, универсальный аппарат, отличающийся несколько футуристичным дизайном. Восьмиметровый шланг высокого давления наматывается на барабан вручную и не так боится грязи, да и корпус отлично защищен от воды. Это, а также двойная изоляция токоведущих элементов делают работу с Makita максимально безопасной. Насос 3-поршневой, в корпусе из легкого сплава, с производительностью 420 л/ч создает давление в 130 Бар. Температура воды 40 °С, а емкость для моющих средств встроена в корпус.

7. Завершим обзор не слишком известной у обычных пользователей итальянской маркой Lavor на примере мойки ICLEAN 160, выделяющейся элегантным дизайном. Этот аппарат по характеристикам ближе к профессиональным мойкам. Мо-



Lavor ICLEAN 160

дель отличается очень высоким давлением в 160 Бар и небольшим максимальным расходом воды 400 л/ч. Силуминовая помпа довольно надежна, а мотор достаточно мощный — 2,3 кВт. Встроенного подогрева воды нет, зато есть встроенный бак для моющего средства, катушка для шланга и держатель для провода. На пистолете есть два положения помпового штока: для мойки только водой и для распыления пены. Стоимость такой мойки — примерно 12 000 рублей.

За границами нашего обзора остались марки, которые называют себя отечественными, и некоторые известные интернациональные бренды, которые, несмотря на наличие в России их продукции, на официальном сайте ее не показывают, например Black' & 'Decker. Не станем мы советовать и какую-то определенную марку и модель, разве что порекомендуем обратить внимание на распространенность сервиса в месте вашего пребывания, доступность расходных материалов и оборудования. Если все это проанализировать, то вывод можно сделать довольно быстро... И еще. Мойки высокого давления на самом деле выдаются высокое давление и никоим образом не должны попасть в руки детей. И ни в коем случае не стоит пытаться мыть ими людей и животных. Техника безопасности важнее всех характеристик! ■

ЛЮБИЛ БЫ ЛЕТО...

Вы думаете, летом мотору легко? Это только расхожее мнение – если машина без пробега зимой, то она лучше сохранилась! Нет, оно конечно – нет зимних холодных пусков, как напильником обдирающих стенки цилиндров и шейки коленчатого вала, долгих прогревов и реагентов на дороге, но и летом есть свои «радости», не улучшающие самочувствия мотора. И еще неизвестно, что лучше – пару раз завестись при минус 20 за бортом или постоять час в пробке при плюс 35 на солнышке.

В моторе есть такая хитрая жидкость – моторное масло. И нужна она, чтобы формировать на поверхностях трущихся деталей разделяющие их пленки, снижающие трение и предотвращающие износ. Важнейший параметр масла, от которого зависит эффективность смазывания деталей, – это его вязкость. А она при росте температуры падает.

Насколько? Возьмем наиболее распространенное моторное масло – «полную синтетику» 5W40. При 100°C вязкость масла составляет около 14 сСт, при 150°C уменьшается до 5,5 сСт, при 200°C – уже до 3 сСт, а при 230°C – падает до 2 сСт. Сколько это? Ну, примерно, как у зимней солянки...

А теперь вернемся к мотору. При нормальном движении по дороге масляный поддон обдувается набегающим потоком воздуха, температура масла в нем, даже летом, достаточно стабильна, порядка 90°C. А когда машина стоит под солнышком в пробке, да еще асфальт кругом жаром пышет, температура масла начинает расти. Вязкость масла падает, детали начинают смазываться хуже, вплоть до полной потери смазочного разделяющего слоя. Кстати, это чувствуется и безо всяких экспериментов – многие чувствовали, что, когда из пробки, наконец-то, выскакиваешь, первое время машина едет не очень охотно. Мотору требуется какое-то время на восстановление нормальных условий смазывания деталей. А нагрузка уже пошла, и это сильно гробит рабочие поверхности деталей.

И что очень опасно – мы этого не видим! На приборную панель выводится температура охлаждающей жидкости, которая поддерживается стабильной работой термостата, радиатора и его вентилятора. Масляный поддон же при стоянии машины ничем не охлаждается, и в большинстве случаев неполадки мы увидим только тогда, когда начнет помигивать лампа давления масла. А это – уже поздно, процессы износа начали свое дело.

Совсем нехорошо, когда мотор уже изрядно изношен. Старые моторы – как старые люди, жары не любят особенно. Проблемы в этом случае будут нарастать лавинообразно. На горячем моторе будет увеличиваться расход масла. Оно, сгорая в цилиндрах двигателя, будет давать отложения, которые мешают нормальному теплоотводу от цилиндров. И это провоцирует дальнейший рост температур двигателя. Продукты разложения масла забивают канавки под поршневые кольца, они перестают рабо-

тать. Сначала мотор начинает дымить, хуже тянуть, неохотно заводиться. А потом и до реальных задиров недалеко...

Если заказать и гарантированно получить прохладное лето нам не по силам, то подготовить мотор к летним испытаниям жарой вполне возможно. Для этого нам надо, во-первых, попытаться защитить его от износа, неизбежно усиливающегося при повышении температуры масла. Во-вторых, надо уменьшить масляный аппетит мотора,

и противозносных присадок, входящих в обычное моторное масло, работа этих слоев является «долгоиграющей», эффект обработки сохраняется на протяжении 40 – 50 тысяч километров пробега автомобиля. Более того, даже при полном нарушении подачи масла к узлам трения, эти защитные слои позволят сохранить работоспособность двигателя, по крайней мере, на тот период, который потребует для того, чтобы доехать до ближайшего автосервиса.



ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ СМАЗКИ
SUPROTEC

РЕКОМЕНДУЮ КАЖДОМУ АВТОВЛАДЕЛЬЦУ!

Юрий КУЗНЕЦОВ, Заслуженный артист РФ

чтобы снизить возможность загрязнения продуктами его разложения. И в-третьих, его надо почистить от отложений, как внутренних, так и внешних, ведь они мешают нормальной работе системы охлаждения.

Все это можно получить, обработав двигатель триботехническим составом «СУПРОТЕК». Обработка двигателя препаратом обеспечит формирование на всех поверхностях трения специальных защитных слоев, которые снизят интенсивность износа и трения, особенно в моменты, когда нормальный режим смазывания по каким-то причинам (в том числе из-за перегрева масла) нарушается. В отличие от антизадирных

На обработку мотор отреагирует улучшением динамики, снижением расхода топлива, уменьшением токсичности выхлопа, что тоже немаловажно. Кроме того, в процессе обработки произойдет удаление с поверхностей трения старых отложений, накопившихся за предыдущий период эксплуатации. И, как следствие обработки, существенно уменьшится расход масла на угар, что особенно важно перед жарким летом.

Конечно, «СУПРОТЕК» не может отменить жару и убрать заторы с дорог, но облегчить жизнь мотору, чтобы все эти испытания он прошел с минимальными потерями, вполне способен. ■

ООО «НПТК «СУПРОТЕК»
Технические консультации специалистов по телефону:
8-800-200-06-61 (звонок по России бесплатно)
более подробная информация на сайте
www.suprotec.ru

ПРИСМОТРИТЕСЬ К ДИЗЕЛЮ

Денис Миронов



Покупка автомобиля, имеющего не только просторный салон, крепкий кузов, комфортную ходовую часть, но и массу всевозможных опций, которые наделяют его душой, – дело совсем не простое. Выбор на рынке нужных авто большой. Однако мы, как и большая часть автомобилистов, хотим сегодня обратить внимание на Ford Mondeo, причем его дизельную версию.

Первое поколение Ford Mondeo было ориентировано в первую очередь на европейский рынок. Недаром автомобиль был по большей части спроектирован лучшими умами немецкого филиала «Форда». Ford Werke GmbH. Mondeo первого поколения Mk I (1993 – 1996 г. в.) впервые был представлен 8 января 1993 года. Среди доступных версий автомобиля, которые производились на заводе в бельгийском городке Генке, были четырехдверный седан, пятидверный хэтчбек и пятидверный универсал.

В 1996 году уже достаточно популярному на рынке автомобилю дизайнеры освежили внешность, выпустив поколение Mk II (1996 – 2000 г. в.). Операция по омоложению делается для того, чтобы подогреть интерес к модели на рынке. И, стоит отдать долж-

ное маркетологам компании, стимуляция рынка удалась. Продажи машины упорно шли вверх. Однако останавливаться на достигнутом «фордовцы» не желали – модель живет до тех пор, пока над ней ведутся работы.

И Ford Mondeo третьего поколения Mk III (2000 – 2007) стал заметно крупнее. Салоны кузовов седан, хэтчбек и универсал получили солидный и выполненный из качественных материалов интерьер. Словом, покупатель опять получил высококлассный продукт.

Четвертое поколение Ford Mondeo Mk IV, стартовавшее в 2007 году, делит платформу с мини-вэном Ford S-Max, который в это же время дебютировал на женевском автосалоне. И именно на эту машину, как на наиболее свежую и «выверенную», мы рекомендуем вам обращать внимание в первую

очередь. Однако рынок интересующей нас модели достаточно насыщен. Поэтому для тех, кто не обладает нужной суммой на покупку «пятитетки», но желает приобрести авто высокого класса, мы сознательно приведем примеры более старых машин, продающихся за приемлемые деньги. Это оправданно еще и потому, что стоимость расходных материалов, необходимых для обслуживания данных машин, не сильно отличается (если вообще отличается) от цены автокомпонентов, предназначенных для машин последнего поколения. А сервисмены так и вообще оценивают свои услуги одинаково. Им нет разницы, четвертого или третьего поколения машина пришла на ТО.

Гуляем по рынку

Если вы думаете, что купить бывший в эксплуатации Ford

Mondeo можно за относительно небольшие деньги, то вы жестоко ошибаетесь. Увы, но владельцы престижных автомобилей не торопятся расставаться с ними ранее чем через три года эксплуатации и при этом не горят желанием ронять цену. Так, за одиннадцатилетний (!) авто в кузове седан с пробегом чуть более 180 000 км в одном из салонов, торгующих автомобилями по системе trade-in, просили 240 000 рублей.

При этом продавец клялся, что машина, продиагностированная по стандартной для сервиса схеме, включающей под сотню «пунктов», находится в отличном техническом состоянии. Однако при этом на вопрос, какая гарантия того, что 1,6-литровый 125-сильный мотор пребывает в бодром здравии и не потребует в ближайшем будущем внимания

механиков, честно ответил, что внутрь агрегата мастера не заглядывали. Оно и понятно, так как эндоскопическая диагностика, которая практикуется рядом специализированных компаний, занимающихся диагностикой автомобилей, предполагает не только наличие специального инструмента — эндоскопов или бороскопов, но и как минимум выворачивания свечей зажигания для доступа миниатюрной камеры внутрь цилиндра.

Кстати, к механической коробке передач претензий у меня не возникло. Даже после десяти лет эксплуатации передачи включаются мягко, никаких стуков и посторонних шумов нет. И это не удивительно: как ни крути, а механика надежнее автомата. Делаем в блокноте пометку: за четверть миллиона, при некотором везении, можно приобрести весьма неплохо упакованный авто. Так, попавший под рассмотрение экземпляр имел четыре подушки безопасности (Air-Bag), гидравлический усилитель руля (ГУР), антиблокировочную систему тормозов (ABS). А также кондиционер, бортовой компьютер и иммобилайзер. Центральный замок, корректор фар, многофункциональный руль, регулируемая рулевая колонка, обогрев заднего стекла и зеркал с электроприводом тоже присутствуют. Это те самые оп-

ции, которые должны быть в автомобиле среднего класса.

Второй вариант, укладывавшийся в бюджет до 300 000 рублей, подвернулся у другого дилера марки. Именно столько продавец просил за Ford Mondeo 2005 года выпуска в кузове седан. При этом пробег был аналогичен первому примеру. Этот автомобиль был не только на два года моложе, но и имел более богатое оснащение. Двухлитровый бензиновый двигатель мощностью 145 л.с. был агрегирован с автоматической коробкой передач, что предпочтительнее в условиях плотного трафика, присущего современному мегаполису. Про «фарш» даже и говорить не имеет смысла. В машине есть всё необходимое: и климат-контроль, и подушки безопасности (Air-Bag), ABS, ГУР, бортовой компьютер...

Более молодые экземпляры авто, безусловно, предпочтительнее, но и стоимость их гораздо выше. Например, машина 2008 г. в. с пробегом 160 000 км, оснащенная 2-литровым двигателем в 145 сил и механической коробкой передач, была выставлена на площадке одного из автосалонов за 470 000 рублей. Разумеется, в кузов седан благородного черного цвета был втиснут полный опционный пакет. Однако если уж вы решите потратиться, то поищите машину примерно

2010 г. в. В среднем такие стоят порядка 550 000 рублей, но зато вы имеете все шансы приобрести экземпляр с пробегом менее 100 000 км. Так, у одного из дилеров мне попался Mondeo 2010 г. в. (бензин, 2 л, 145 л.с., механика) с пробегом всего в 90 000 км. С опциональным пакетом также был полный порядок.

Ориентир – молодость

В своей статье мы будем рассматривать именно четвертое поколение Ford Mondeo Mk IV, стартовавшее в 2007 году, так как именно они еще имеют приличный остаточный ресурс. Да, цена приличная, но мы же понимаем, что за хорошую машину нужно платить. Сэкономить на покупке и на дальнейшей эксплуатации автомобиля можно, разве что выбрав не самую полную комплектацию и менее мощный двигатель.

Кстати, о ДВС. Помимо уже упомянутых выше бензиновых моторов мощностью 125 и 145 л.с. под капотами Ford Mondeo можно также встретить и 220-сильную рядную «пятерку», оснащенную турбокомпрессором. С этим мотором динамика достаточно тяжелой машины становится в прямом смысле слова легкой. Правда, не станем забывать и то, что каждую лошадку требуется кормить, а значит, и расход топлива авто с двигателем объемом 2,5 л будет боль-

ше, чем с более слабыми, но достаточными по своей мощности для нормальной езды по городу и трассе моторами. Некой золотой серединой можно считать бензиновый ДВС объемом 2,3 л, выдающим 161 силу. С ним и на топливе не прогорите, и «отжечь» при случае сможете.

Однако если вы хотите получить экономичную машину и не потерять особо в динамике, то стоит поискать автомобиль, питающийся соляркой. Линейка доступных для нашего рынка дизелей состоит из трех моделей рабочим объемом 1,8; 2,0 и 2,2 л, с которых снимается мощность, соответственно, 125, 140 и 175 л.с. Заметим, что именно дизеля заслуживают у механиков мультибрендовых сервисов, к которым мы традиционно заглядываем за советом при выборе авто, особое уважение. Причем не только за надежность, но и за относительно простое обслуживание. Топливная аппаратура не в счет. О ней мы поговорим отдельно в разделе «Обслуживание и ремонт». Самым оптимальным из тройки дизелей мастеровые считают 2-литровую 140-сильную «четверку». Именно ее мы и рекомендуем смотреть в первую очередь. Из бензиновых двигателей можно присмотреться к 2-литровому силовому агрегату, компромиссно сочетающим динамику и прожорливость.



Единственное, о чем не следует забывать: данный ДВС может «подъедать» моторное масло, а значит, в багажник необходимо положить литровую канистру на долив. Обращаем внимание на то, что расход масла (разумеется, в разумных пределах) в данном случае — нормальное явление, и опасаться за здоровье двигателя не стоит.

Обслуживание и ремонт

Чтобы сократить расходы на обслуживание Ford Mondeo, необходимо отслеживать так называемые «сервисные акции», которые с завидной периодичностью проводятся официальными представителями марки в России с целью привлечения клиентов. От привычного нормо-часа мы сознательно уходим, так как обслуживаться по данным расценкам накладно. Для примера оценки финансовых затрат возьмем как дизельную 140-сильную версию автомобиля, для которой мы ниже рассмотрим рынок предложения расходных материалов, так и бензиновую модификацию с

мотором 145 л.с. Сравнение стоимости обслуживания машин мы проводим сознательно. Наша цель показать, что содержание дизеля обходится незначительно дороже машины с бензиновым ДВС, но при этом владелец автомобиля имеет возможность сократить свои расходы на горючем. Несмотря на то, что стоимость солянки уже давно сравнялась с ценой высокооктанового бензина, расход «тяжелого» топлива при прочих равных условиях меньше. Итак, согласно «акционным» расценкам, фигурирующим в прайсах ряда официальных СТО, сервисное обслуживание бензиновой машины, включающее замену масляного, воздушного, салонного фильтров и, разумеется, моторного масла, составит 7 900 рублей. Но учтите, что сумма затрат автоматически увеличится на 250 — 350 руб. за технологическую мойку и еще около четырех сотен придется отдать за монтаж/демонтаж защиты картера, если таковая установлена на автомобиль. Также отметим, что сервисмены не включают в указанную выше сумму по ТО замену свечей зажигания, а стоит это, увы, не дешево. В зависимости от модификации двигателя,

за обновление «запальников» готовы выложить от 2400 до 3800 рублей. Итого, цена ТО переваливает за 12 000 руб.

На этом фоне счет, выставленный за обслуживание дизельной машины, оказался ниже! Так, за замену моторного масла и всех фильтров, включая топливный, с вас возьмут всего 10 500 рублей, что на 12% дешевле обслуживания бензинового аналога. Потекший сальник коленчатого вала (передний) можно заменить за 9500 — 10000 руб., включая самое уплотнение, а за замену «люфтящего» подшипника передней ступицы с вас попросят 2800 — 3000 руб., плюс примерно 5000 рублей за сам подшипник. Сократить расходы на запчасти можно, обратив внимание на продукцию альтернативных производителей. Так, подшипник приличного качества, который прослужит не менее оригинального узла, можно приобрести за 2500 — 3000 рублей.

Второй владелец автомобиля, особенно если тот прошел более 100 000 км, непременно столкнется с необходимостью замены сцепления (ручная коробка). Если отбросить в сторону стоимость запасных частей и акцентировать внимание на цене работ по его замене, то счет на данную услугу по дизельной и бензиновой машине составит

16 500 и 14 500 рублей, соответственно. Споры нет — дорого. Однако и возни немало. Если вы пригоните машину в сервис утром, то заберете в лучшем случае после обеда, а то и вечером.

По топливной аппаратуре, как показала практика, необходимо обращаться в специализированные сервисные центры. Увы, но порадовать доступностью ремонт дизельной системы питания не может. И если за диагностику управляющей электроники с вас возьмут примерно полторы тысячи «деревянных», то проверка агрегатов на стенде окажется просто разорительной — 5000 руб. за топливный насос и по 500 руб. за каждую из форсунок. Но и это еще не все. Расценки приведены для проверки демонтированных (!) агрегатов. Если же вы пригнали автомобиль, то за услугу снять/поставить готовьтесь выложить семь (!) тысяч рублей за насос и столько же за форсунки. При этом мастера за один день комплексную работу могут и не осилить, а значит, вы минимум пару дней будете кататься на общественном транспорте. Вот она — обратная сторона дизеля. Про стоимость ремонта топливной аппаратуры говорить не станем — это очень дорого. Вывод: приобретая дизельную версию Ford Mondeo, обязательно требуйте проведения всесторонней диагностики автомобиля, а особенно системы питания.



КОРЕАНА®



КОРЕАНА - федеральная сеть магазинов по продаже корейских запчастей для автомобилей KIA, HYUNDAI, DAEWOO, SSANG YONG, CHEVROLET.

Ждем Вас в наших магазинах !

г. Москва	г. Санкт-Петербург
г. Дмитров	г. Брянск
г. Зеленоград	г. Великие Луки
г. Клин	г. Великий Новгород
г. Наро-Фоминск	г. Гатчина
г. Ногинск	г. Кингисепп
г. Орехово-Зуево	г. Кириши
г. Подольск	г. Петрозаводск
г. Сергиев Посад	г. Псков
г. Серпухов	г. Смоленск
г. Чехов	г. Сосновый Бор
г. Электросталь	г. Тверь
г. Юбилейный	г. Тихвин



Для клиентов компании **КОРЕАНА** предусмотрена гибкая система скидок, а постоянным покупателям предоставляются накопительные дисконтные карты.

8-800-555-07-07 WWW.KOREANA.RF



ООО "Рadiator"
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ
ВЕДУЩИХ ЗАВОДОВ - ИЗГОТОВИТЕЛЕЙ

Представляет Торговую Марку

АВТОМАГНАТ
МАКСИМАЛЬНЫЙ РЕСУРС

АВТОЗАПЧАСТИ



- БЕНЗОНАСОСЫ
- ДИСКИ СЦЕПЛЕНИЯ
- КАРБЮРАТОРЫ
- ПОРШНЕВЫЕ ГРУППЫ
- ПЖД, ОНВ
- РАДИАТОРЫ
- СЕРДЦЕВИНЫ

ООО "Рadiator", г. Москва, ул. Кетчерская, 13
тел./факс (495) 726-59-55, 726-59-38, 726-59-06
г. Ижевск: тел. (3412) 90-11-40, 90-11-41, г. Пермь: тел. (342) 294-09-71, 294-09-72
www.tdradiator.ru e-mail: info@tdradiator.ru

- АМОРИЗАТОРЫ
- ВАКУУМНЫЕ УСИЛИТЕЛИ тормозов
- ДОМКРАТЫ гидравлические
- ЗЕРКАЛА боковые
- КАРДАННЫЕ ВАЛЫ
- КРЕСТОВИНЫ карданного вала
- МОТОРЫ ОТОПИТЕЛЯ
- НАСОСЫ ГУР
- РЫЧАГИ РЕГУЛИРОВОЧНЫЕ
- ТОРМОЗНЫЕ КАМЕРЫ
- ФИТИНГИ
- ШЛАНГИ ТОРМОЗНЫЕ
- ЭНЕРГОАККУМУЛЯТОРЫ

ТОРГОВЫЙ ДОМ "КОНТУР"

АВТОЗАПЧАСТИ
для всех автомобилей

- НОМЕРНЫЕ АГРЕГАТЫ, ПРИЦЕПЫ КУЗОВА, КАБИНЫ

- КВАДРОЦИКЛЫ, СКУТЕРА, ВЕЛОСИПЕДЫ (а также их обслуживание и ремонт)

- товары для ДОМА, ДАЧИ, САДА и ОГОРОДА

а также услуги АВТОСЕРВИСА

КРУГЛОСУТОЧНО

г. Балашиха, 28 км Горьковского шоссе,
тел.: (495) 525-60-19, 521-71-71, www.kontur-group.ru

МИЛЛИОН запчастей и аксессуаров






АВТОМОЛЛ
ТОРГОВЫЙ КОМПЛЕКС

55 км МКАД
448-57-58
www.avtomol.ru



ТОРГОВАЯ КОМПАНИЯ 103

АВТОКЭМП

ВСЁ ДЛЯ ВАШЕГО АВТО

(495)926-2222 www.kemp103.ru



Масляный фильтр

Теперь посмотрим, в какую сумму выльется содержание Mondeo. А в качестве основы возьмем машину с 2-литровым 140-сильным дизелем. Чтобы мотор верой и правдой служил вам долгие годы и тысячи километров, рекомендуем менять моторное масло не реже одного раза каждые 10 000 км, а вместе с ним, разумеется, замене подлежит и масляный фильтр. В торговых точках вы наверняка найдете продукцию компаний Bosch, Knecht (Mahle Filter), Fram и Fiaam. Их стоимость при-

мерно одинакова и редко превышает 380 рублей. Согласитесь, совсем не дорого и не разорительно, даже если вы будете обслуживать машину по укороченному графику технического обслуживания. Впрочем, если вы пожелаете снизить расходы, то можно поискать фильтры от TSN, которые предлагаются по 150 руб. Примерно на полтинник дороже обойдутся аналоги от SCT, BSG и Stellox. В 210 рублей продавцы оценили нужные нам расходники в коробках с логотипами Amd и Champion. А за четверть тыся-

чи уже можно найти продукцию от Kolbenschmidt и Blue Print. Своя версия нужного фильтра есть и у Filtron. За нее с нас запросили 280 руб.

Фильтр воздушный

Чистое моторное масло, безусловно, важно для мотора, но и воздух, который дизель засасывает в свои цилиндры, так же не должен содержать пыли. Меняйте фильтроэлемент параллельно с заменой масла, тем более что стоимость запчастей также относительно невысока. Например, оригинальный фильтр

стоит около семи сотен рублей. Если это покажется вам дорогим, то альтернатива от лидера, компании Mann Filter, обойдется всего в 550 руб. Разумная экономия может быть достигнута покупкой продукции Fram или Fiaam, за которые просят примерно четыре сотни «деревянных». Ближе к пятистам рублей продавцы оценивают фильтры Ufi, Clean filters и Purflux. Покупать более дешевые фильтры мы не рекомендуем: ремонт дизеля — удовольствие очень дорогое, и чрезмерная экономия на расходниках здесь неоправданна.



АВТО КОМПОНЕНТ 2014

АВТОКОМПОНЕНТ ГОДА

В НОВОМ ФОРМАТЕ

подробности на сайте
www.avtokomponentgoda.ru

ЧЕТВЕРТАЯ НЕЗАВИСИМАЯ
ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ПРЕМИЯ
В СФЕРЕ ДОСТИЖЕНИЙ
БРЕНДОВ АВТОКОМПОНЕНТОВ
НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ

Победители и финалисты премии
будут названы во время
интернет-трансляции заседания жюри

в Москве, 21 августа 2014 года

Вручение наград состоится на выставках MIMS – 25, 26 августа и «Интеравто» – 28, 29 августа

Миссия Премии

Содействие развитию производства и продажи автокомпонентов,
повышению их качества и стимулированию развития отрасли
автокомпонентов на российском рынке.

На соискание Премии

Выдвигаются компании – производители автокомпонентов,
продвигающие свою торговую марку (бренд) на территории
Российской Федерации, заполнившие заявку на участие.

Номинации премии «Автокомпонент года-2014»

Подшипник	Тормозные колодки	Амортизатор	Фильтр	Аккумулятор	Свечи зажигания	Глушитель	ШРУС
Стартер	Генератор	Радиатор	Сцепление				
Шаровая опора	Автолампы	Ремень					
Насос системы охлаждения	Рулевой наконечник	Тормозной диск					

Организаторы:

ИД «Здесь и Сейчас»

журнал «Автозапчасти и Цены»

On-line-партнер

Автомобильный портал

Аналитический партнер

ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ
Здесь и Сейчас

АВТО
запчасти
и цены

CarExpo
www.carexpo.ru

АВТОСТАТ
АНАЛИТИЧЕСКОЕ АГЕНТСТВО

+7 (495) 710-03-07

+7 (495) 677-68-52

E-mail: avtokomponent@carexpo.ru

www.avtokomponentgoda.ru

Фильтр топливный

Памятуя о том, что от чистоты топлива напрямую зависит ресурс топливной аппаратуры дизеля, не скупитесь на регулярную замену топливного фильтра, причем опять-таки по укороченному графику проведения ТО. Конечно, отдавать за оригинальный расходник полторы тысячи рублей — неоправданное расточительство, поэтому для тех, кто не желает экономить на качестве, продавцы большинства магазинов держат на своих прилавках аналог от Mann Filter, предлагая его всего по тысяче. Совсем недорого, учитывая высокую стоимость топливного насоса и форсунок. Непонятно почему, но вариант от Knecht (Mahle Filter) в ряде торговых точек был выставлен на продажу по 1300 рублей. Примерно в ту же сумму обойдется и нужная нам модель от Delphi. А вот стоимость фильтра Fram оказалась равной цене оригинальной детали.

Свечи накалывания

У дизеля тоже есть свечи, только не зажигания, а накалывания. Служат они долго, но у машин с большим пробегом, бывает, выходят из строя, что отражается на пуске холодного мотора. Заменить сгоревшую свечу относительно недорого.

Даже цена родной запчасти составляет примерно 700 руб. и покажется не высокой. Но если хотите сэкономить, то имеется неплохой вариант у фирмы Denso. За свечу данного бренда в ряде торговых точек с нас запросили по 550 рублей. Примерно в ту же сумму уложитесь, если пожелаете приобрести аналог от Bosch. А вот продукция NGK по стоимости фактически приравнена к оригиналу. Заметим, что если «на пенсию» попросилась одна из свечей, то стоит превентивно поменять все. Тем самым вы избавите себя от необходимости посещать сервисную станцию повторно для проведения аналогичной ремонтной операции.

Тормозные колодки

Оригинальные передние тормозные колодки дешевле 4500 руб. найти сложно. Но обновить их можно относительно недорого, применив альтернативные запасные части от таких компаний, как TRW, LPR и Ferodo. За комплект колодок нужной модели с вас запросят не более 2400 рублей.

А можно ли сэкономить большую сумму? Конечно, но для этого на рынке придется найти магазины, которые торгуют продукцией Allied Nippon или Sangsin. Комплект таких колодок облегчит ваш коше-

лек примерно на 1200 — 1300 рублей. В такую же сумму уложитесь, если найдете колодки Kortex и Icer. Если довести сумму до 1600 рублей, то осилите покупку запасных частей от Metelli.

Что касается колодок тормозных механизмов задней оси, то они и изнашиваются не так интенсивно, как передние, и стоят значительно меньше. Например, оригинальные запчасти в некоторых магазинах можно приобрести и за 2500 рублей. Из недорогих вариантов можно отметить колодки NK, за которые просят 850 — 900 рублей. В ту же сумму продавцы оценивали и запчасти от Sangsin. Чуть больше тысячи «деревянных» с вас запросят за колодки ABS. Но имеет смысл накинуть сверх тысячи еще четыре сотни и взять продукцию Bosch. Немногим дороже заплатите за комплект от Textar, TRW и Jurid/Bendix. Оптимальным же вариантом станет покупка колодок фирм Ate и Brembo.

Итоги

Оценивая расходы на приобретение фильтров, свечей и тормозных колодок для проведения ТО, можно смело утверждать, что обслуживание даже такого, в общем-то не дешевого автомобиля, как Ford

Mondeo, может по цене оказаться даже дешевле ряда малолитражек! Судите сами: вилка суммарных затрат на расходники начинается с 6750 руб., а заканчивается на 11 000 рублей с гаком. Стоимость работ также относительно невысока, даже применительно к расценкам официального сервиса. При этом вы будете передвигаться на безопасном, комфортном и, как ни крути, престижном автомобиле. Ориентируясь на дизельную версию авто, помните: выход из строя топливной аппаратуры означает, что за ее ремонт вы выложите весьма существенную сумму. Только комплексная диагностика обойдется не менее 8500 руб. Именно по этой причине такой автомобиль лучше всего искать на торговых площадках официальных дилеров марки. При приеме официалы проводят диагностику и, следовательно, вы имеете все шансы избежать проблем с приобретаемой машиной. Кроме того, учитывая высокую стоимость ремонта дизельной системы питания, настоятельно рекомендуем заключить с продавцом дополнительный сервисный контракт, который предусматривает ремонт авто в гарантийный период. Разумеется, речь идет о гарантии от конкретного дилерского центра. ■



Компания «АДК» (www.ad-k.ru) — оптовый поставщик оригинальных запчастей на машины китайского направления. Компания была основана в 2006 году и сразу заняла лидирующую позицию на потребительском рынке. Низкие цены, агрессивная политика, регулярные поставки запчастей, широкий ассортимент, лояльность к покупателю — вот те качества, которые позволили к сегодняшнему дню с уверенностью сказать, что компания «АДК» — лидер на рынке оптовых продаж.

Начав свою деятельность в 2006 году, компания «АДК» представила на рынок бренды **CHERY, GREATWALL, FOTON**. Уже в 2011 году, чтобы удовлетворить спрос конечных потребителей, в тесном сотрудничестве с дистрибьюторами, компания «АДК» начинает завозить автозапчасти для машин марок **BYD, DONGFENG, BRILLIANCE, HAFEI, FAW**. А в 2012 году, ассортимент расширился за счет ввоза оригинальных запчастей на машины марок **GEELY** и **LIFAN**.

Под своим брендом компания «АДК» создает подразделение, занимающееся выпуском и реализацией масляных фильтров. Довольно широко оно представлено на сайте подразделения www.madeinadk.com. Руководствуясь самыми современными исследованиями, наша компания 13-ю моделями масляных фильтров сумела охватить большинство современных автомобилей иностранного производства. Пра-

вильность стратегии подтверждает полное отсутствие рекламаций на данную продукцию за два года.

В 2009 году компания «АДК» подписывает дистрибьюторское соглашение с компанией **Korfel International limited**. Производство специализируется на изготовлении более 200 моделей колодок всех типов. Ежегодный объем производства приближается к 1 млн. комплектов. Продукция проходит тщательный контроль. Высокая культура производства, немецкое качество, конкурентные цены и широкий выбор моделей, являются основными факторами успеха **KORFEL GMBH**. Более подробную информацию смотрите на сайте www.korfel.ru

С 2013 года компания «АДК» предлагает Вам весь спектр запасных частей для коммерческих автомобилей компании **Shaanxi** (марка: **SHACMAN**), **CNHTC** (марка: **HOWO**), **FAW**, **DONG FENG**. Грузовые автомобили марок **Shaanxi** (марка: **SHACMAN**), **CNHTC** (марка: **HOWO**), **FAW**, **DONG FENG** — надежное решение для российского рынка. Уверенно ведут себя на дороге, неприхотливые в обслуживании и что самое главное — все необходимые детали вы можете приобрести в удобных для вас точках.

В 2014 году, компания «АДК», в рамках развития бизнеса начинает поставки запчастей на двигатели **Cummins**. Двигатели **Cummins** — устанавливаются на мно-

гие грузовики и автобусы, включая **ПАЗ, КАВЗ, ЛиАЗ, КамАЗ** и т.д.

Для удобства конечного покупателя, компания «АДК» создала интернет-магазин с современным, удобным интерфейсом. Где вы можете проверить наличие той или иной запчасти, уточнить цену, получить консультацию и заказать необходимый вам товар. Приглашаем посетить интернет-магазин, находящийся по адресу www.ad-k.ru

В 2010 году, компания «АДК» подписывает дилерское соглашение с компанией «Автохофт» (www.autohoft.ru) и начинает продвижение продукции на розничный рынок. В тестовом режиме начал работать сайт www.autohoft.com, где имеется возможность самостоятельно подобрать запчасть в электронных каталогах. Более 10 магазинов ждут своего покупателя, который может купить оригинальную запчасть по привлекательным розничным ценам, заказать отсутствующую и просто получить консультацию по обслуживанию автомобиля. В 2012 году компания «АДК» совместно с «Автохофт» приступили к созданию дилерской сети и на сегодняшний момент семь компаний в России получили такое дилерство.

Вы можете уточнить все интересующие Вас подробности по телефонам:

+7 (495) 661-1755/6 (легковые запчасти).

+7 (495) 613-6433 (грузовые запчасти)



5-8 2014
ИЮНЯ

ВЫСТАВКА **АВТО** ФОРМУЛА

ПОМОЖЕМ
НАБРАТЬ ОБОРОТЫ!



- легковые автомобили, коммерческий и грузовой транспорт
- автокомпоненты и комплектующие
- оборудование и аксессуары
- услуги автосервиса и сопутствующая продукция

Реализуйте продукцию со стенда на единственной специализированной автомобильной выставке донского региона
Продemonстрируйте новинки продукции и услуги перед вашей целевой аудиторией

Расширьте клиентскую базу за счет 10 000 посетителей выставки

Привлеките внимание к бренду и опередите конкурентов в борьбе за покупателя

ВЕРТОЛЕТ
ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР **EXPO**

г. Ростов-на-Дону, пр. М. Нагибина 30, тел. (863) 268-77-68.

14-я специализированная выставка

АВТОМИР

САРАТОВ. 2014

18 - 20 сентября

Место проведения: ТЕАТРАЛЬНАЯ ПЛОЩАДЬ

КОНКУРСЫ:

- АВТОСТАЙЛИНГ
- ДРИФТ
- АВТОАЭРОГРАФИЯ

АВТОМОБИЛИ

АВТОЗАПЧАСТИ И КОМПЛЕКТУЮЩИЕ

АВТОЭЛЕКТРОНИКА. ТЮНИНГ. АКСЕССУАРЫ

МАСЛА, СМАЗКИ, АВТОХИМИЯ

МОТОЦИКЛЫ И МОТОТЕХНИКА

ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ СТО

Организатор:



ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР
СОФИТ - ЭКСПО
ТЕЛ.: (8452) 205-470, 206-926
<http://expo.sofit.ru>
<http://vk.com/sofit.expo>

ТЕСТ-ДРАЙВЫ

АВТОЛАМПЫ

DUALUCH
automotive
www.aedial.com

ООО «Авто-электро ДИАЛ»
115432, Россия, Москва,
ул. Трофимово, 31
Торговый Дом "ДИАЛ"
т/ф: (495) 679-7539, 958-9698
710-3156/57/58
E-mail: lamp@diol.ru, todiol@diol.ru
Оптом-розничный торговый центр
(ОРТЦ)
Москва, ул. Трофимово, 35/80
т/ф: (495) 958-9271, 710-3160
E-mail: otc-diol@yandex.ru

- Собственная торговая марка "ДУАЛУЧ". Автолампы производятся в России и в странах СНГ.
- Производители клемм АКБ, контактов колодочных, гнездовых и штыревых, пучков проводов.
- Автолампы в ассортименте
- Аксессуары
- Фонари
- Оптика
- Фары

HYUNDAI

Автозапчасти для легковых и грузовых автомобилей.
1-й Кабельный пр-д
Тел.: 8 (495) 673-8197, 673-4008

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПОРТАЛ

CarExpo
carexpo.ru

OPEL

Все для OPEL
м. Сокольники, ул. Жебрунова, 4
Тел.: 8 (495) 782-2691
Тел.: 8 (495) 741-2606
www.vdopel.ru

NISSAN

Nissan – 23 км МКАД
Тел.: 8 (495) 979-3991
Nissan – Коньково
Тел.: 8 (495) 778-1230
Тел.: 8 (495) 979-2851
www.nissan-rus.ru

SsangYong

Федеральная сеть «Кореана», розничных и оптовых продаж. 3/4 оригинальные и неоригинальные, в наличии и на заказ.
Hyundai, Kia, Daewoo, SsangYong, Chevrolet.
Тел.: 8-800-555-07-07
www.кореана.рф

РЕМОНТ ДВИГАТЕЛЕЙ

Ремонт топливной аппаратуры дизельных двигателей.
ТНВД, COMMON RAIL. Насос форсунки.
Тел.: 8 (495) 642-5625. Сайт: www.iva-diesel.ru

АВТО
запчасти **и цены**

Детально
о деталях

autozap.biz

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПОРТАЛ

CarExpo
carexpo.ru

АВТО запчасти **и цены**

рекламно-информационное издание

**Заполните данную анкету,
пришлите ее в редакцию,
и Вы будете ежемесячно бесплатно
получать журнал по почте**

1. Название организации:

.....

2. Ф.И.О. руководителя организации:

.....

3. Почтовый адрес:

.....

4. Контактный телефон (с указанием кода города):

.....

5. E-mail:

.....

6. Сайт в интернете:

.....

7. Вид деятельности:

☐ Производство

☐ Розничная торговля

☐ Оптовая торговля

☐ Другое

8. Ответственный за рекламу (Ф.И.О., тел.):

.....

9. Как Вы получили этот номер журнала?

.....

**Прислать заполненную анкету Вы можете
по факсу: +7 (495) 677-68-52 или по E-mail: imm@carexpo.ru**