

АВТО запчасти

рекламно-информационное издание

И Ц Е Н Ы

№ 1-2
(189-190)
январь
февраль
2014

легковые автомобили



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

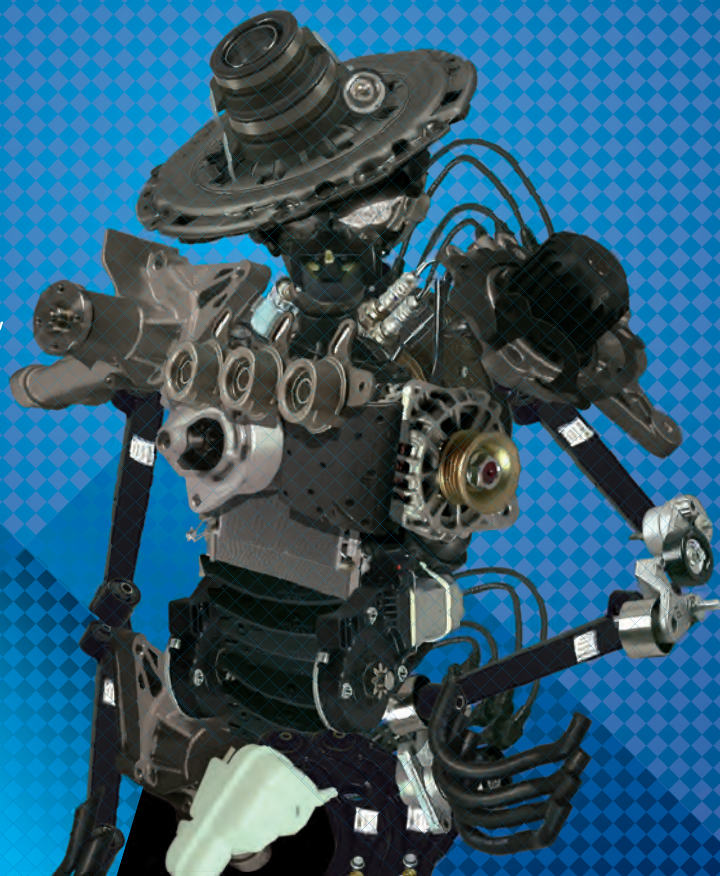
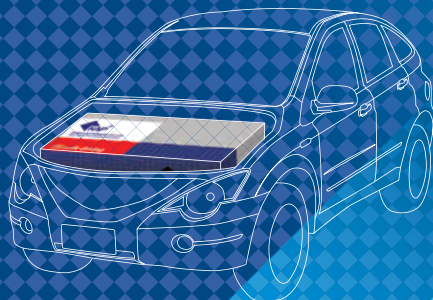
Компания «КОРЕЯ АУТОПАРТС»
адрес: Республика Корея, Кенгги-до, г. Анянг-ши, Маннан-гу, Бакдал-донг, 620-3
тел.: +82 (31) 687-7222, +82 (10) 8729-4628 (Oner)
www.koreaaautoparts.com
E-mail: kap2008@kapco.biz, jinohoh@mail.ru
Skype: oleg.oh.skype

КОРЕЯ АУТОПАРТС

- ОРИГИНАЛЬНЫЕ АВТОЗАПЧАСТИ
- АВТОЗАПЧАСТИ ОЕМ
- KAP-собственный бренд

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!



стр.6



Пружины подвески
автомобиля

18



8

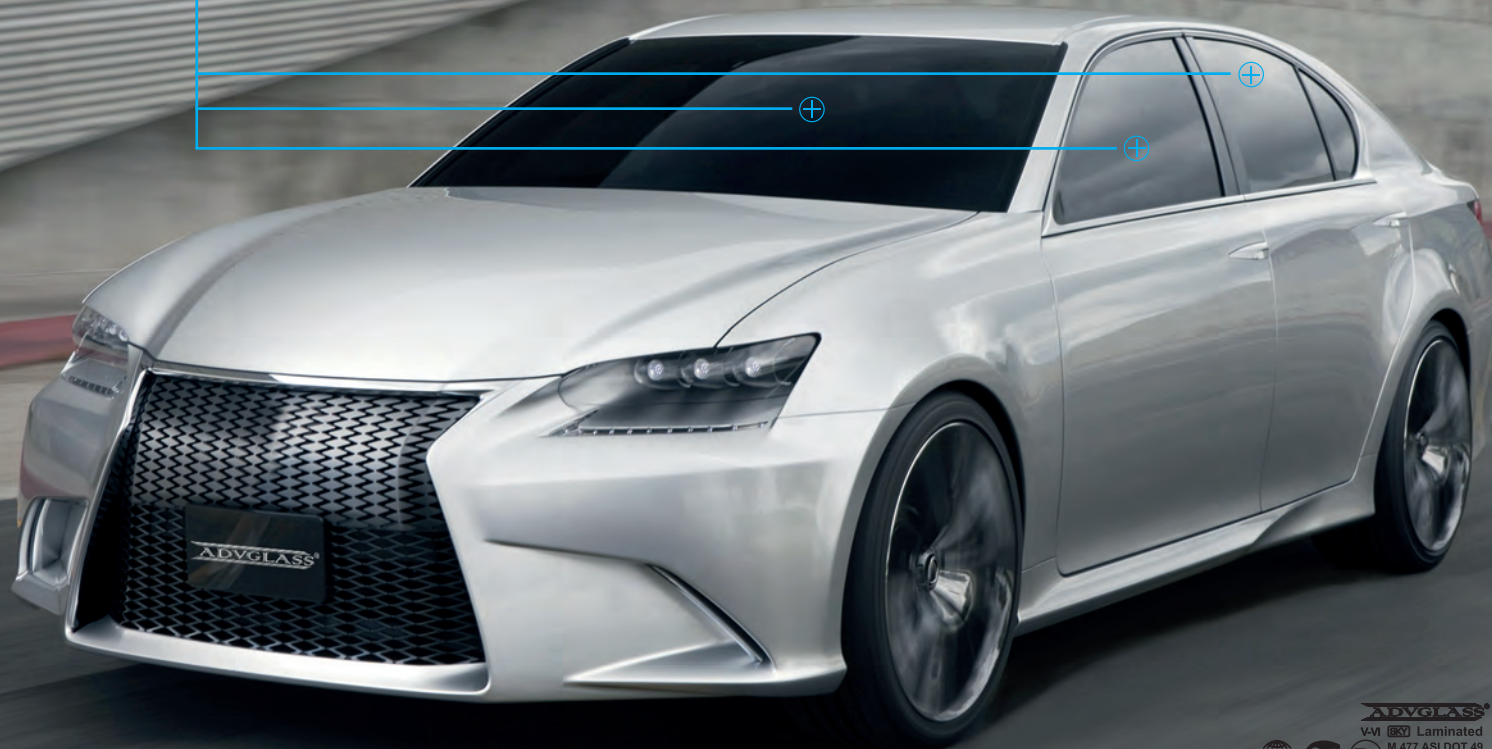


ТО В ДЕТАЛЯХ –
Mitsubishi Lancer

26

Стекло Нового Поколения

SKY



ЭЛЕКТРОТОНИРОВКА СТЕКОЛ

ВАШЕГО АВТОМОБИЛЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ НАШИХ ТЕХНОЛОГИЙ ПОЗВОЛИТ ВАМ:



ON
технология SPD SKY

OFF

Плавно регулировать уровень освещенности внутри транспортного средства вне зависимости от времени суток и погодных условий – используемая смартпленка становится «темнее» или «светлее» в зависимости от количества света за окном, а значит, вам будет комфортно за рулем при любых обстоятельствах.

Обеспечить дополнительный уровень конфиденциальности припаркованного автомобиля – при отключении электропитания стёкла переходят в режим максимального затемнения.

Чувствовать себя в безопасности – технология SPD предусматривает использование двойного стекла, по прочности практически равноценного бронированному.



ФИЛЬТРЫ



ТОРМОЗНАЯ
СИСТЕМА



СЦЕПЛЕНИЕ



РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНАЯ
СИСТЕМА



СИСТЕМА
ОХЛАЖДЕНИЯ



ШРУСЫ И
ПЫЛЬНИКИ



ПОДВЕСКИ



ЭЛЕКТРИКА



ДВИГАТЕЛЬ

Тормозная система

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



Japanparts®

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

www.japanparts.eu

Новости автобизнеса

Компания АДК

8



KONI: гоночная точность для гражданских автомобилей

8

Автотюнинг



Стать невидимкой

9

Автозапчасти



Родной Новые рычаги передней подвески MEYLE-HD

12

13

**Строительство
Автосалоны
Ремонт
Автомагазины
Монтаж
Фасады**



www.oknofasad.ru +7 (495) 971 39 43

Щетки alca® – лучшие по итогам 2013 года

13

Тест



Переросток. Тест Skoda Octavia

14

Аксессуары



Компрессоры AVS

16

Автозапчасти



Работа на сжатие

18

Оборудование



SILVERLINE Оборудование для автосервиса

21

Автомасла



Недорогое надежное моторное масло Shell 5W30

22

Автозапчасти



Тормозные колодки Ceramic

25

Техническое обслуживание



ТО в деталях – Mitsubishi Lancer

26

Объявления

Издательский Дом «Здесь и Сейчас»
Рекламно-информационное издание
«Автозапчасти и Цены» №1-2 (189-190) 2014

18+ АВТОЗАПЧАСТИ
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: 07.02.2014

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

Внимание 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

И.О. главного редактора

Гольдштейн Андрей +7 (495) 710 03 07

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 45
+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

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



Немецкий специалист по тормозным системам АТЕ уже более 100 лет устанавливает критерии качества и инноваций при производстве



- 100%-ное оригинальное качество, учитывающее требования немецкого рынка.
- 92% конвейерных поставок (BMW, MERCEDES, VAG и др.).
- 95%-ное покрытие потребностей европейского рынка.
- Самый широкий ассортимент дисков с покрытием.
- Постоянная оптимизация процесса производства.
- Исключение коррозии благодаря покрытию из экологически чистых материалов.
- Лидерство по результатам сильнейших проверочных тестов (E1 по ECE-стандарту).
- Самая современная технология применения высокоуглеродистой стали при изготовлении дисков.
- Оптимальный коэффициент трения, сжимаемость и моментальное сопротивление благодаря высокотехнологичной смеси материалов.
- Минимальная длина и продолжительность тормозного пути.
- Стабильные характеристики и полное торможение с самого начала благодаря эффекту «скорчинга».
- Отсутствие скрипа тормозов благодаря использованию специального покрытия.
- Работа в самых экстремальных условиях: полностью безасбестовые колодки АТЕ выдерживают огромные нагрузки при торможении, сохраняя стабильный коэффициент трения в интервале от 50 °C до 800 °C.



Ли-Арт Авто

Автозапчасти для иномарок

г. Москва, Щелковское ш., 97

www.li-art.ru

+7 (499) 702 33 10

+7 (495) 995 90 18

+7 (499) 463 76 66

- Один из ведущих дистрибьюторов АТЕ.
- Привлекательные цены и дифференцированная система скидок.
- Оптовая, мелкооптовая, розничная торговля.
- Постоянное наличие свыше 1 млн. артикулов.
- Профессиональный подбор запчастей.
- Широкие логистические возможности, бесплатная доставка для постоянных покупателей.

www.gahbin.com

K KOREASTAR

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

"Made in Korea"



AIR/OIL/FUEL/CABIN FILTER



BRAKE PAD/SHOE



GASKET



WATER PUMP



PISTON



SPARK PLUG CABLE SET



REGULATOR RECTIFIER



FAN



RADIATOR / CONDENSER



RUBBER HOSE / BOOT KIT



RELAY/CONTROL/FLASHER/BLINKER UNIT



SHOCK ABSORBER



SUSPENSION PART



BRACKET/ARM/BUSH/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 RENAULT-SAMSUNG.

GANBIN более 30 лет экспортирует товар отличного качества по конкурентоспо-

собным 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 высокотехнологич-

ном оборудовании при использовании 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. ■

За дополнительной информацией обращайтесь по:

e-mail: gahbin1@gahbin.com

тел: +82-2-2214-4500

Skype: gahbin_korea



Группа компаний «ОкноФасад»



Группа компаний «ОкноФасад» предлагает оперативную и профессиональную помощь в области проектирования и строительства автосалонов, автомагазинов, автосервисов и других предприятий по продаже, ремонту и обслуживанию автомобильного транспорта.

Работая на строительном рынке с 1993, наша компания приобрела тот необходимый опыт и багаж знаний, который позволяет решать на высоком уровне задачи по возведению объектов.

Автосалоны, спроектированные по принципу конструктора — это легкие большепролетные конструкции из стальных деталей, которые утепляются или НВФ (навесными вентилируемыми фасадами), или трехслойными сэндвич панелями, или любыми

другими современными материалами, придающими зданию индивидуальность. Каркас сооружения внутри безопорный, благодаря чему помещение обеспечивается достаточным пространством для расстановки и перемещения автомобилей. Как правило, основанием для автосалона служит прочная бетонная подушка, обрабатываемая специальными бензо и маслостойкими составами. Лицевой фасад, выполняющий функции витрины, собирается из панорамных стеклопакетов, позволяющих придать им всевозможные оттенки. Быстровозводимые автосалоны, монтируемые в сжатые сроки по приемлемой стоимости, могут создаваться как по типовым проектам, разработанным нашими инженерами, так и по эскизам заказчика.

Строительство автосалонов из металлоконструкций имеет множество преимуществ:

- по долговечности и прочности конструкций;
- по привлекательной стоимости реализации проектов;
- по множеству стилизованных решений;
- по срокам монтажа сооружений;
- по отличным тепло- и звукоизоляционным характеристикам;
- по соответствию материалов всем требованиям безопасности.

Будем рады плодотворному и долгосрочному партнерству.

8 (495) 971 39 43

www.oknofasad.ru

GT Auto accessories

АВТОМОБИЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ И ПРИНАДЛЕЖНОСТИ

Я БЕЗОПАСЕН!



Знаки аварийной остановки.
Тросы буксировочные.
Зарядные устройства.
Жилеты аварийные.
Провода прикуривания.

Я ФУНКЦИОНАЛЕН!



Автоаксессуары.
Держатели КПК и телефонов.
Держатели напитков.
Термометры.
Чайники и кипятильники.
Щетки стеклоочистителя.

Я УХОЖЕН!



Микрофибра и замша.
Щетки и сгоны
мультисезонные.
Щетки и скребки зимние.

Я ПОДГОТОВЛЕН!



Алкотестеры. Компрессоры.
Насосы автомобильные.
Стяжки грузовые, стяжные ремни.
Пылесосы. Сигналы автомобильные.
Лопаты складные.

Я КРАСИВ!



Ароматизаторы:
на набивной основе,
на меловой основе,
жидкостные,
гелевые.

Я КОМФОРТЕН!



Накидки декоративные.
Накидки с подогревом, массажем.
Шторки солнцезащитные. Органайзеры.
Подушки под голову, спину, поясницу.
Сетки багажные. Оплетки. Вешалки. Чехлы.



www.auto-gt.com

Москва, ул. Курганская, 3а

интернет-магазин:
www.autoliga-parts.ru

E-mail: info@auto-gt.com

(495) 228-71-30 (495) 466-51-71

(495) 467-67-91 (495) 469-16-52



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

- ОРИГИНАЛЬНЫЕ АВТОЗАПЧАСТИ
- АВТОЗАПЧАСТИ OEM
- KAP-собственный бренд

КОРЕЯ АВТОПАРТС



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. Анянг-ши

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

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

ПРИСАДКИ В АВТОМОБИЛЬНОЕ ТОПЛИВО

Gazoiler[®]
PROFESSIONAL SERIES



ДОВЕРЯЙ ПРОФЕССИОНАЛАМ!

www.gazoiler.ru
+7 495 664 30 30



**КАЧЕСТВО
БЕЗ КОМПРОМИССОВ**

EGT
GERMAN QUALITY



официальный
представитель в России

www.egt.eu

115201, г. Москва, Каширский проезд 17, строение 12. Телефон/факс: 8 (499) 9221081
(многоканальный), e-mail: sales@avto-arsenal.com, www.avto-arsenal.com

KONI: гоночная точность для гражданских автомобилей

Амортизаторы KONI подтвердили свою высочайшую эффективность и надежность в условиях российских автомобильных кольцевых гонок. Профессиональная гоночная команда B-Tuning провела третий сезон Чемпионата и Кубка России на автомобилях, оснащенных амортизаторами KONI серии RACING.



Руководитель команды Андрей Севастьянов, считает выбор амортизаторов крайне важным решением: «На управляемость автомобиля влияет множество факторов: аэродинамика, клиренс, жесткость стабилизаторов, давление в шинах, регулировки развала и схождения колес, но именно настройки амортизаторов позволяют максимально точно использовать все перечисленное выше, только эффективные и правильно настроенные амортизаторы позволяют получить превосходную управляемость».

Высокой эффективности и долговечности амортизаторов KONI инженерам подразделения KONI Motorsports Division позволяет добиться богатейший опыт в разработке решений для автоспорта, в частности таких чемпионатов, как «Формула 1» и DTM. Благодаря передовым технологиям и уникальным инженерным решениям амортизаторы KONI обеспечивают идеальный контакт колес с дорогой, оптимальную управляемость и возможность максимально быстро проходить повороты.

«Возможность регулировки амортизаторов для гоночных автомобилей очень важна, она позволяет точно и быстро настроить подвеску автомобиля под особенности покрытия, погодные условия и стиль управления пилота, — говорит руководитель команды, мастер спорта и двукратный чемпион России по ралли Андрей Севастьянов. — Широкие возможности регулировки амортизаторов KONI позволяют адаптировать наши автомобили и пройти дистанцию максимально быстро».

Владельцам «гражданских» автомобилей, которые кроме «гоночной» точности и надежности ценят также комфорт и безопасность, Андрей Севастьянов рекомендует амортизаторы KONI серий Sport и STR.T.



Компания «Автохофт» (www.autohoft.com) (сеть розничных магазинов запчастей для легковых и коммерческих автомобилей китайского направления), совместно с компанией «АДК» (www.ad-k.ru) (оптовый поставщик оригинальных запчастей на автомобили китайского направления марок CHERY, GREATWALL, FOTON, GEELY, LIFAN, Shaanxi (марка: SHACMAN), CNHTC (марка: HOWO), FAW и DONG FENG) объявляют о завершающей стадии бета-тестирования системы электронной коммерции, размещенной на сайте www.autohoft.com

Приглашаем Вас принять участие в партнерской программе по созданию дилерской сети. Если у Вас есть компьютер, свободное время, знание специфики автозапчастей и желание заработать — то этот выбор для Вас! Каждый участник тестирования сразу получит скидку, независимо от объема продаж, а при достижении объема в 100 тыс. рублей — дополнительную скидку.

Более подробную информацию о партнерской программе и системе электронной коммерции www.autohoft.com вы можете получить на сайте компании или позвонив по телефону:

+7 (496) 613-6433

или по e-мэйлу:

info@autohoft.com

**Партнерская
программа от
autohoft.com**

СТАТЬ НЕВИДИМКОЙ



Компания «АДВ Нанотек» предлагает владельцам автомобилей уникальную замену подвергнутой гонению тонировке. Их решение, именуемое SPD-стекло, основано на разработке американской компании Research Frontiers. В зависимости от комплектации стекло может автоматически изменять свою прозрачность при изменении освещенности и полностью затемняться при постановке на стоянку, либо водитель вручную регулирует степень светопропускания стекла.

Излишне говорить, что такой вариант намного удобнее стандартной тонировки с постоянным показателем светопропускания: скажем, при ярком солнце или на стоянке стёкла (боковые и задние) можно затемнить полностью, а в темное время суток сделать их максимально светлыми.

Возможным это стало благодаря специальной пленке, которая под воздействием электричества меняет светопропускание или, попросту говоря, затемняется или осветляется. Пленка устанавливается между двумя слоями автомобильного стекла, из нее выходит провод, который, в зависимости от желания заказчика, подключается к блоку управления или ручному регулятору. Поскольку пленка не внешняя, стандартное стекло процедуре «умной тонировки» не подвергнешь, придется изделия делать под заказ. Но готовые изделия по толщине

практически не отличаются от штатных, так что замена происходит безболезненно. К тому же технология позволяет изготовить стекло любого размера и формы, полностью соответствующее оригинальным стеклам. Так что технология доступна не только владельцам распространенных марок авто, а любому автовладельцу.

Вообще, стекло с таким типом «тонировки» имеет еще ряд преимуществ перед стандартным стеклом. По утверждению производителя, умная пленка выполняет и роль армирования — SPD-стекло значительно прочнее стандартного, выдерживает удары молотка и даже выстрелы из травматик. При этом, если стекло и треснет, то целостность его сохраняется: осколки не завалят салон, а останутся на пленке. Повышается температурный комфорт в салоне: даже в полностью светлом режиме теплопроводность

SPD-стекла намного ниже по сравнению с обычным, то есть в жару кондиционер может работать в щадящем режиме, а зимой салон будет быстрее прогреваться и выстуживаться.

Набор сервисных функций тоже довольно широк. Базовая комплектация подразумевает ручную регулировку кнопкой-качалкой или поворотным регулятором. Если есть желание и необходимость, с помощью специальных блоков управления SPD-стекло можно

подключить к датчикам освещенности, к охранной системе (при постановке на охрану стёкла станут непроницаемыми для чужих любопытных взоров) или к пульту дистанционного управления.

Но самое главное, ни один гаишник не сможет вам сказать, что светопропускание стекол вашего автомобиля не соответствует нормативу: одного движения руки достаточно, чтобы сделать стёкла полностью прозрачными. ■



ON
технология SPD SKY

OFF

TRIALLI ПРЕДСТАВЛЯЕТ НОВИНКИ: ПРОКЛАДКИ ГБЦ

TRIALLI расширяет ассортимент: начались поставки новых металлических прокладок ГБЦ для автомобилей ВАЗ 1117-1119 Калина 1.4, ВАЗ 2170-2172 Приора 1.6, ГАЗ (ЗМЗ 40524, 40525, 40904 Евро 3).

Новые металлические прокладки TRIALLI изготовлены из гофрированных слоев конструкционной стали с эластомерным покрытием. Многослойная структура металлической прокладки способствует лучшей герметизации блока цилиндров. Специальные гофрированные канавки, расположенные по периметру прокладки, создают усилия обжатия в двух направлениях, обеспечивая уплотнение вдоль линий подачи охлаждающей жидкости и моторного масла. Внутренний уплотнительный слой производится из конструкционной стали, специально гофрированный, создает надежное уплотнение. Несущий каркас прокладки адаптирует толщину уплотнения применительно к условиям монтажа. Металлические прокладки выдерживают максимальные значения давлений и температур и предназначены для установки на современные типы двигателей.



На сегодняшний день программа «TRIALLI», разработанная для российских автомобилей, состоит из тормозных дисков, колодок, ШРУСов и приводов, сальников, прокладок, комплектов сцепления, подшипников. Модели автомобилей ВАЗ, ГАЗ, ИЖ, АЗЛК.

Рекомендованная розничная цена - от 270 руб.

НОВИНКИ СТАРТВОЛЬТ: ГЕНЕРАТОР ДЛЯ ГАЗЕЛЬ

Начались поставки нового генератора СтартВОЛЬТ для а/м Газель Бизнес (мод. УМЗ-4216 с июля 2011 г., ручейковый шкив). Данная позиция расширяет линейку генераторов для а/м Газель Бизнес. Генератор именно такой модификации ставится с июля 2011 года по настоящее время на указанные автомобили с бензиновым двигателем УМЗ-421.

Генератор 135А для а/м Газель Бизнес (мод. с июля 2011 г., руч. шкив)

Фирменный номер: LG 03217

для автомобилей ГАЗ с двиг. УМЗ-4216 (мод. с июля 2011 г.)

Рекомендованная розничная цена: 3 630 руб.



Особенности:

- Уникально высокие выходные характеристики генераторов – 135А!
- 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.



Так же СтартВОЛЬТ значительно расширил линейку **высоковольтных проводов**. Все комплекты проводов изготовлены из двойного силикона (внутренний и внешний слой).

Рекомендованная розничная цена - от 390 руб.

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

LUZAR ПРЕДСТАВЛЯЕТ РАДИАТОР ИНТЕРКУЛЕРА ДЛЯ ГАЗ

LUZAR продолжает расширение относительно новой для себя товарной группы охладителей наддувочного воздуха (радиаторов интеркулера или ОНВ) – с 24 января 2014г. начинаются поставки ОНВ для автомобилей ГАЗ 3308-3309.

Радиаторы интеркулера используются для охлаждения воздуха, поступающего в турбину двигателя – охлажденный воздух имеет большую плотность, что влечет за собой значительное повышение КПД наддува. В современном двигателестроении наддув используется не только для дизельных, но и для бензиновых двигателей, позволяя делать автомобили более экономичными и более мощными.

Рекомендованная розничная цена: 6 590 руб.





автомобильные аксессуары



КАКИМ БЫ НИ БЫЛ ВАШ АВТОМОБИЛЬ, ЩЕТКИ AIRLINE СОЗДАНЫ ИМЕННО ДЛЯ НЕГО!

Выбирая щетки AIRLINE, Вы выбираете 100% обзор дороги при любой погоде.

Не важно, льет ли дождь или падает липкий снег - щетки AIRLINE, благодаря инновационной конструкции, тщательно подобранным материалам и особенным свойствам искусственной резины гарантируют идеальное видение и контроль дорожной ситуации.

Специально разработанные адаптеры позволяют использовать щетки AIRLINE в большинстве существующих креплений и делают их подходящими для 99% автомобилей.

Щетки AIRLINE - это гарантированный комфорт, надежность и безопасность.

www.airline.su



РОДНОЙ

Денис Миронов

Любой автовладелец скажет – лучший фильтр для его автомобиля оригинальный, тот, что устанавливается на сборочном конвейере. Но, не каждый знает, кто именно производит фильтры для автозаводов.



С нынешним изобилием запасных частей, и в частности масляных фильтров, предназначенных для моторов машин «Волжского автозавода» (самых массовых в России), рядовому автолюбителю подчас сложно сделать выбор в пользу того или иного бренда. И дело даже не в том, что каждый продавец хвалит собственный товар, а в том, что нет четкого понимания, что в действительности скрывается в красочной упаковке. То ли это продукт собственного производства марки, чей логотип красуется на корпусе автокомпонента, то ли фирма всего лишь упаковала изготовленный иным предприятием фильтр в свою коробку. Сегодня данный подход к бизнесу весьма распространен. Также на слуху и термин «фирма-упаковщик». Что говорить – есть компании, в продуктовой линейке которых позиции деталей собственного производства можно пересчитать по пальцам, а все остальное они закупают на стороне и перепродают как свой товар. Есть и такие, у которых собственного производства нет вообще. Торгуют логотипами, обещая высокое качество «своей» продукции. Разуме-

ется, для получения прибыли в данном случае необходимо производить закупки по как можно более низкой цене. Не станем говорить, где такие товары производятся и каково их качество. Важно, чтобы из всего сказанного выше наш читатель, вынес главное: приобретать запчасти необходимо у производителя либо у его официального представителя, а не перекупщика. Особенно это касается такого важного автокомпонента, как масляный фильтр. Ведь именно от его эффективности будет во многом зависеть надежная работа мотора и его ресурс. Кстати, о ресурсе. Масляный фильтр, как и собственно мотор, который он защищает, обязан либо отрабатывать определенный срок в моточасах, либо обладать определенным ресурсом, измеряемым в километрах пробега. Данные параметры регламентируются интервалом проведения технического обслуживания автомобиля. Их же во многом определяет и задает применяемый при производстве фильтровальный материал. Причем важным показателем будет не только обеспечиваемое им качество фильтрации, но и такой параметр, как

грязеемкость. Последний задается как характеристикой фильтровальной бумаги, так и ее площадью. Экономия здесь просто недопустима. Учитывая это, производители фильтров, дорожащие своей репутацией, упаковывают по определенной схеме в металлические корпуса фильтров довольно большие полотна фильтровальной шторы. Чтобы не просто гарантировать требуемый ресурс, но и некий запас «прочности» обеспечить. Например, у поставляемых на конвейер ВАЗа фильтров производства ЗАО «Салют-Фильтр» площадь фильтровального материала составляет 1,1 квадратный метр! Много это или мало? Для наглядности – если у вас сильные руки и вы просто скомкаете лист бумаги аналогичной площади, то в стандартный металлический колокол корпуса фильтра он втиснется с большим трудом, если вообще влезет. А на заводе же фильтровальная штора формируется (складывается) таким образом, что каждый из 110 000 квадратных миллиметров ее площади контактирует с маслом и, соответственно, – работает. Это очень важный момент, так как часто на производствах, где действуют устаревшие

технологии и оборудование, гофры фильтровальной бумаги смыкаются между собой и просто исключаются из процесса фильтрации. А если при этом производитель еще и сэкономил на фильтровальном материале, то такой фильтр забьется раньше положенного срока, в системе смазки вырастет давление и в систему смазки через перепускной клапан пойдет неочищенное масло. Кстати, данный элемент фильтра, как и фильтровальная бумага, играет важную роль. Он должен быть точно тарирован и открываться при строго определенном давлении. Это продиктовано тем, что режим перепуска – норма и для нового фильтра. Например, сброс давления необходим при пуске мотора на морозе, когда вязкое моторное масло не может полностью пройти сквозь фильтровальный материал или при резком скачке давления, характерном для режима интенсивного разгона автомобиля – режим «педал в пол». Так вот, величина давления, при котором срабатывает перепускной клапан, строго регламентирована производителем мотора. Если клапан будет «мягким», то часть масла даже при нормальном режиме

работы ДВС будет свободно проходить в систему смазки, и ни о какой нормальной фильтрации не может идти речи. Если же клапан окажется напротив «зажатым», то высокое давление, особенно в момент его скачка, может повредить фильтровальный материал, открыв брешь для неочищенного масла. В этом случае фильтр просто превращается в отрезок масляной магистрали. Не откроем секрета, сказав, что большая доля производителей масляных фильтров, предназначенных для моторов автомобилей «Волжского автозавода», применяет клапана, настроенные на некое среднее значение давления. Это есть дань унификации и снижения затрат на производство. А у того же ЗАО «Салют-Фильтр» клапаны строго настроены на

давление, указанное в документации НТЦ «АО АВТО-ВАЗ» — организации, которая в свое время не только проводила испытания упомянутых самарских фильтров, но и, собственно говоря, выдала им пропуск на заводской конвейер. Иными словами, перевела фильтры в разряд OEM компонентов. Отметим еще один важный момент — конструкция перепускного клапана, применяемого на заводе ЗАО «Салют-Фильтр», такова, что при его открытии не происходит смывания грязи с поверхности фильтровальной шторы в центральную масляную магистраль. Такого важного преимущества не было бы, если бы предприятие закупало клапана на стороне, а не разработало и изготавливало их самостоятельно.

Внимательный читатель, хорошо знакомый с продукцией Волжского автогиганта, непременно подметит, что есть и другие производители фильтров, чья продукция идет на сборочный конвейер. И он будет абсолютно прав. Монополии в данном вопросе быть не может по определению. Представьте, что единственный поставщик вдруг ни с того ни с сего решит поднять отпускные цены на свою продукцию или на его предприятии возникнет пожар, рабочие объявят забастовку... Что тогда прикажете делать автозаводу, подстраиваться под сложившиеся обстоятельства или останавливать конвейер? Вот именно для таких форс-мажорных обстоятельств и формируется пул поставщиков, в котором есть как доминирующие

игроки, так и те, кто закрывает лишь небольшую часть потребностей производства. А раскладка сил между ними меняется в зависимости от, скажем так, «обстоятельств различного рода». Но и те и другие производят оригинальные комплектующие. Так вот, ЗАО «Салют-Фильтр» входит в их круг. Причем уже давно. Так, первая поставка масляных фильтров на конвейер ВАЗа была осуществлена в октябре 1997 года. За прошедшие семнадцать лет предприятие существенно модернизировало свою технологическую базу, уйдя в отрыв от компаний, которые предлагают альтернативу оригинальному фильтру. Как ни крути, а найти достойную замену родной детали очень сложно. Да и нужно ли это делать? ■

Новые рычаги передней подвески MEYLE-HD для автомобилей концерна Volkswagen

Компания Wulf Gaertner Autoparts AG добавила в ассортимент деталей MEYLE HD 10 позиций рычагов передней подвески для автомобилей концерна Volkswagen. Новые позиции предназначены для всех моделей концерна малого и среднего классов (Audi, Seat, Skoda и VW).

Увеличение ассортимента позволит станциям технического обслуживания привлечь дополнительных клиентов, предлагая высококачественный ремонт для широкого спектра автомобилей. Благодаря новой конструкции и улучшенному составу резиновой смеси сайлентблоков новые рычаги передней подвески Meyle HD значительно превосходят оригинальные детали по долговечности. Производитель из Гамбурга предоставляет 2-летнюю гарантию на рычаги передней подвески для автомобилей концерна Volkswagen.



Резиновые сайлентблоки должны обладать высокой эластичностью, чтобы эффективно поглощать вибрации, возникающие в процессе движения автомобиля. В то же время они должны быть достаточно жесткими, чтобы выдерживать пиковые нагрузки, возникающие при разгоне, торможении или поворотах, и стабилизировать рычаг и автомобиль. Под воздействием высоких растягивающих нагрузок на поверхности резины могут возникнуть трещины, которые

постепенно распространятся вглубь детали. Чтобы предотвратить преждевременный выход втулки из строя из-за растрескивания резины, инженеры Wulf Gaertner Autoparts AG усовершенствовали деталь. Втулки Meyle HD последнего поколения усилены и еще лучше справляются с высокими нагрузками, возникающими при эксплуатации. Новый состав резины гарантирует долгий срок службы и отличный контакт колес с дорогой в любых условиях.

Щетки alca® — лучшие по итогам 2013 года

В ходе экспертного анализа бренд alca® был признан лучшим в сегменте щеток стеклоочистителей в премии «Мировые автомобильные компоненты-2013» — одного из главных событий года в автомобильной отрасли.

«Мировые автомобильные компоненты» — ежегодный проект национального масштаба, который дает полное и объективное представление о лидерах в области производства автомобильных компонентов, состоялась 27 августа 2013 года. Целый год профессиональное, авторитетное жюри оценивало щетки множества различных брендов, и среди всех конкурсантов по совокупности характеристик самыми лучшими были признаны щетки стеклоочистители alca®.

В ассортимент alca® входят бескаркасные щетки alca SUPER FLAT, каркасные alca SPECIAL и alca UNIVERSAL, каркасные с чехлом для зимы — alca WINTER, каркасные для больших автомобилей alca TRUCK/alca BUS. Все щетки отличаются прочностью, коррозиестойчивостью, которые обеспечиваются за счет оцинкованного металлического каркаса и основы, аэродинамического профиля, качественной резины. При этом компании-производителю удастся сохранять доступные цены от 110 до 371 рубля (размер — 50 см).

Бренд alca® широко известен как ведущий немецкий экспортёр щеток стеклоочистителей, автопринадлежностей, запчастей и инструментов.

Переросток.

Тест Skoda Octavia



Третье поколение Skoda Octavia построено на новой платформе, еще больше выросло в размерах и имеет рекордный в классе объем багажника. Идеальный автомобиль для дачника и семейного человека?

Первая из современных Skoda Octavia произвела настоящую революцию на рынке. Доступный, как это принято говорить сегодня «бюджетный», автомобиль с большим салоном и гигантским багажником. А схема лифтбэк, когда крышка багажника поднимается вместе с задним стеклом, понравилась и любителям седанов, и практичным фанатам хэтчбеков. Построенный на одной базе с законодателем класса имени себя, VW Golf, автомобиль отлично управлялся, был надежен и прост в обслуживании.

Третье поколение, которое на нашем рынке появилось в этом году, унаследовало лучшее от первых двух поколений, но стало гораздо выразительнее внешне. Новый шеф-дизайнер компании Йозеф Кабан постарался придать Octavia премиальный облик. Взгляните на Octavia сзади – вылитая Audi A4 пре-

дыдущего поколения! Эксперименты с внешностью были прекращены – третье поколение Skoda Octavia очень консервативно, выглядит автомобиль солидно, а ведь именно солидность ценят в автомобилях больше всего на развивающихся рынках, таких как наш или китайский. Но чехи все же перестарались с «масштабируемым» дизайном – Octavia выглядит увеличенной копией бюджетного Rapid. Не спасают даже вздернутые рамки задних дверей. Квадратиш, практиш, гут, но незмоционально.

Прибавилось «премиальности» и в оснащении – фактически для Skoda Octavia доступны те же опции, что и для более дорогих VW Golf и Audi A3, с которыми он делит платформу. Впрочем, говорить о соплатформенности в рамках концерна Volkswagen больше не нужно: теперь у Audi, Seat, Skoda и Volkswagen одна платформа – модульная

MQB, позволяющая делать на ней все модели – от субкомпактов до внедорожников.

Естественно, у хэтчбека вновь рекордный объем багажника, верхняя часть передней панели сделана из «мягких» пластиков, материалы довольно качественные, хотя, например, обивка сидений и вставки на дверях прямо-таки кричат о своей бюджетности. Мультимедийная система Columbus с большим 8-дюймовым емкостным экраном (он чувствует при-

ближение пальцев и выводит на экран подсказки) здесь такая же, как у VW Golf. Зато, в отличие от своих немецких коллег, чехи догадались разместить аудиовход AUX и USB-разъем внизу центральной консоли – это куда удобнее, нежели в том же Golf, где он скрывается в бардачке.

Что можно сказать об удобстве посадки и эргономике за рулем? Вкратце – Octavia окончательно превратилась в немецкий автомобиль, пусть и в чешской «обертке». Един-





ственное, что немного раздражает – оцифровки спидометра и тахометра, придающие приборке несколько «пензионерский» вид. Сзади – простор для ног (колесная база – 2686 мм). Вдвоем здесь будет очень вольготно, устроиться же с комфортом третьему помещает достаточно высокий тоннель. Зато в «нашей» Octavia есть подогрев задних сидений и обычная розетка для подключения, например, ноутбука. Премиум! Багажное отделение еще больше (прибавка, правда, всего пять литров), чем раньше. Внутри – крючки и сеточки-органайзеры. Правда, спинки сидений второго ряда не складываются вровень с полом, но сложно представить, что нужно перевозить, чтобы это создало неудобства.

На тест мы получили автомобиль с 1,8-литровым

ной 7-ступенчатой коробкой DSG. Бодрый двигатель! Если на скользкой дороге неаккуратно обращаться со сцеплением и педалью газа, то Octavia даже допускает небольшую пробуксовку, затем, пока окружающие еще не успели удивиться, подключается противобуксовочная система и большой лифтбокс буквально выстреливает вперед.

Летом мы испытывали испанского «брата» Octavia – хэтчбек Leon. Он порадовал задорной управляемостью собранной, хоть и жесткой, подвеской. Skoda же едет... никак. Если VW Golf и Seat Leon дарят удовольствие от вождения, то Audi A3 и Skoda Octavia – находятся на противоположном полюсе. Руль традиционно для чешских автомобилей налит искусственной и синтетической тяже-

уже на 30 км/ч можно переключиться на четвертую передачу и не прикасаться к коробке вплоть до 80 км/ч. Шумоизоляция салона здесь на таком же уровне, что и в Audi A3 – тишина в салоне потрясающая, непривычная для массового сегмента.

Skoda Octavia давно уже переросла гольф-класс, к которому формально относится. Переросла она и себя. Чехи так рьяно стремились приблизиться к Volkswagen, что, кажется, перемудрили. Octavia окончательно превратилась в выбор прагматика, выбирающего автомобиль исключительно головой и имеющего на руках исчерпывающий список требований к покупаемому транспортному средству. И, одновременно, Octavia окончательно перестала быть доступным автомобилем – цена экземпляра, который побывал у нас на тесте, переваливает за 1,1 млн. руб. Впрочем, зато здесь есть почти все... Нет только эмоций, но их ни за какие деньги не купишь. К тому же, если у вас дети, дача, а нужен еще и более-менее представительный автомобиль, то, кроме Octavia, в классе больше ничего не купишь. Только не стоит брать машину с базовым турбодвигателем объемом 1,2 л (хотя бы потому, что там полунезависимая подвеска) и принять волевое – решение отказаться от коробки DSG7 (6-ступенчатая с «мокрым» сцеплением будет доступна только для версии RS). ■

Skoda Octavia в своем третьем воплощении растеряла отточенную управляемость, присущую предыдущему поколению

турбодвигателем и 6-ступенчатой «механикой». Это идеальное сочетание для тех, кто не хочет просто перемещаться из одной точки в другую. Octavia с этим мотором разгоняется всего на одну десятую медленнее «заряженной» версии R5 прошлого поколения! Конечно, для города лучше бы подошел «автомат», но этот 180-сильный мотор агрегируется печально извест-

стью. Надежно, комфортно – да, но удовольствия никакого. Не спасает даже «механика» с короткими и четкими ходами рычага, будто на спортхэтче.

Потому, даже с таким двигателем, она подойдет людям, предпочитающим комфорт. Даже в рваном режиме московских пробок, механическая коробка передач не доставляет никаких проблем:

↑ Понравилось

Skoda Octavia сохранила свои лучшие качества и приобрела новые. Автомобиль стал строже, дизайн консервативный, но навевает параллели с предыдущим поколением Audi A4. Это по-прежнему просторный, вместительный автомобиль с поистине гигантским для своего класса багажником. Но теперь здесь огромный список опций, качественные «премиальные» материалы отделки и различные приятные вещи, например, подставка под телефон и скребок для льда, закрепленный в лючке бензобака. Причем за это не нужно доплачивать!

↓ Не понравилось

Чехи по-своему настроили «всефольксвагеновскую» модульную платформу MQB и... испортили Octavia. Раньше это был послушный автомобиль с удивительно прозрачной обратной связью, с собранной подвеской, который дарил радость от вождения. Новое поколение же стало скучным. Автомобиль по-прежнему послушен, но никакого удовольствия не дарит. За рулем новой Octavia чувствуешь себя не водителем, а шофером, выполняющим свою работу.

! Удивило

Базовая версия Skoda Octavia по-прежнему является довольно доступным автомобилем, она обойдется в 599 тысяч рублей. Однако, стоит выбрать более мощный силовой агрегат, добавить опций и вот, стоимость переваливает за миллион! Рекордный объем багажника? Он настолько огромен, что откатившуюся вглубь сумку проще достать, сложив спинку сидения, нежели практически целиком залезать в грузовой отсек. Так что, сеточки обязательно нужно заказать!

ИТОГ: ★★★★★

Skoda Octavia – по-прежнему идеальный автомобиль для дачников, семейных людей и прочих, ценящих большие просторные автомобили с большим багажником. У нее широкий выбор силовых агрегатов, огромный список опций и качественные материалы отделки. Ни один из одноклассников не имеет таких преимуществ. Потому, если вы любите представительность седанов и практичность хэтчбеков – Octavia, пожалуй, идеальный выбор.

КОМПРЕССОРЫ

Автомобильный компрессор является обязательным атрибутом любого автомобиля и служит верным спутником автолюбителя и путешественника. Каждый автомобилист сталкивался с необходимостью накачать колесо, будь то обычная подкачка колеса или подкачка пробитого колеса по дороге до пункта ремонта шин.

Компания AVS предлагает автовладельцам обновленную линейку компрессоров. Новый модельный ряд представляет все типы компрессоров разной производительности и мощности. Это дает возможность каждому автомобилисту выбрать именно ту модель, которая оптимально подходит для его автомобиля.

Компрессоры AVS TURBO выполнены из высококачественных и надежных материалов, что максимально увеличивает срок их эксплуатации. Цилиндр и картер изготовлены из нержавеющей легированной стали. Уплотнительное кольцо из фторопласта PTFE и литая конструкция поршня с шатуном надежно создают необходимое давление внутри поршневой системы. Корпуса компрессоров изготовлены из высокопрочного алюминиевого сплава, обладающего

высокой теплопроводностью. В некоторых моделях, благодаря специальной технологической модернизации, ручка компрессора может выполнять функцию радиатора охлаждения.

Все модели автокомпрессоров повышенной мощности оснащены навинчивающимся фильтром очистки засасываемого воздуха, благодаря чему они приспособлены для работы в экстремальных условиях.

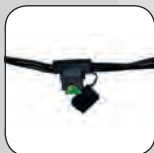
Именно современные технологии, качество материалов и сборки позволили компрессорам AVS зарекомендовать себя в качестве надежных помощников автомобилиста. ■



ТЕХНОЛОГИИ И МАТЕРИАЛЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ НА ПРОИЗВОДСТВЕ



Литая конструкция поршня и шатуна, выполненная из сплава алюминия, что позволяет повысить долговечность и увеличить срок эксплуатации компрессора.



Флажковый предохранитель. Служит защитой электрической цепи от короткого замыкания. Установлен в моделях KS 750D, KS900.



Впускной клапан для подачи воздуха создаёт нужное давление внутри поршневой системы. Уплотнительное кольцо из фторопласта PTFE, обеспечивающее продолжительный срок эксплуатации устройства.



Встроенный защитный плавкий предохранитель в штекере прикуривателя. Служит защитой электрической цепи от короткого замыкания.



Навинчивающийся фильтр очистки засасываемого воздуха. Позволяет работать компрессору в экстремальных условиях.



Зажимные контакты - «крокодилы» для подключения к клеммам аккумулятора. Обеспечивают безопасное и надёжное подключение, минуя бортовую проводку автомобиля. Установлены в моделях KS 750D, KS900.



Цилиндр и картер выполнены из нержавеющей легированной стали, что обеспечивает долговечность эксплуатации.



Высокоточный двухшкальный манометр для измерения давления.



Спиральный шланг изготовлен из полиуретана. Это создает максимальное удобство в эксплуатации: высокая гибкость, стойкость к скручиванию и истиранию, износостойкость и морозостойчивость. Армированный шланг с быстроразъемным соединением. Служит для быстрой подготовки устройства к работе. Установлен в моделях KS450L, KS 600, KS 750D, KS900.



Автомобильные аксессуары

Самый широкий ассортимент продукции:

инверторы

алкотестеры

компрессоры

пылесосы

fm-транسمиттеры

радар-детекторы

видеореєстраторы

щётки стеклоочистителя

светодиодные фары OFF-Road

ксенон и светодиоды

тенты

автохолодильники

разветвители-удлинители
прикуривателяэквалайзеры
на заднее стеклодержатели для мобильных
телефонов и КПК

и многое другое...



Upgrade your Car

Дистрибьюторы:

Алтайский край
Компания "МобиЛэнд"
тел.: +7 (3852) 55-02-02
e-mail: 22@avs-auto.ru
www.mobi-land.ru

Иркутская обл.
ООО "Автокомфорт+"
тел.: +7 (3952) 706-205
e-mail: 38@avs-auto.ru
www.autokomfort-irk.ru

Калининградская обл.
ИП Каллунов А. Ю.
тел.: +7 (4012) 38-67-47
e-mail: 91@avs-auto.ru

Ростовская обл.
ИП Юнкин А. Ф.
тел.: +7 (928) 960-04-32
e-mail: 61@avs-auto.ru
www.rostov-avs-auto.ru

Республика Коми
и Кировская обл.
ООО "Движение-Автомасла"
тел.: +7 (8332) 704-250
avtomasla@avtomasla.su
www.avtomasla.su

АВS ИП Куркашев Д. В.
тел.: +7 (8332) 47-91-48
e-mail: kirov@avs-auto.ru
www.aksess-kirov.ru

Красноярский край
ИП Фютжик И. Д.
тел.: +7 (391) 205-0-205
e-mail: 24@avs-auto.ru

Краснодарский край
ООО "АВТОбутик"
тел.: +7 (861) 267-78-92
e-mail: 93@avs-auto.ru
www.autobutik-kr.ru

Вологодская обл.
ООО "Инфант"
тел.: +7 (911) 529-92-29
e-mail: 44@avs-auto.ru
www.avregion.ru

Пензенская обл.
ИП Барсуков И. В.
тел.: +7 (909) 317-54-99
e-mail: 58@avs-auto.ru

Костромская обл.
ООО "АВC Регион"
тел.: +7 (831) 265-64-16
e-mail: 44@avs-auto.ru
www.avregion.ru

Республика Башкортостан
ЗАО "ДАРС"
тел.: +7 (347) 282-17-73
e-mail: 347@avs-auto.ru
www.zaodars.ru

Нижегородская обл.
ООО "АВТОМАГНАТ НН"
тел.: +7 (831) 265-64-16
e-mail: 52@avs-auto.ru
www.avtoprofi.biz

Республика Татарстан
ООО "ТРАП"
тел.: +7 (843) 5121-555
e-mail: 16@avs-auto.ru

Оренбургская обл.
ООО "Ресурс-Авто"
тел.: +7 (3532) 534-246
www.resurs56.ru

Самарская обл.
ООО "Промус"
тел.: +7 (846) 269-44-22
e-mail: 63@avs-auto.ru
www.avsavto.com

Свердловская обл.
ООО "Лидер-Авто"
тел.: +7 (343) 210-38-88
e-mail: 66@avs-auto.ru
www.autoloved.ru

Челябинская обл.
ООО "Восход-АВТО"
тел.: +7 (351) 725-46-83
e-mail: 76@avs-auto.ru
e-mail: aks@v-avto.ru

Томская обл.
ООО "Компания СЭФИ"
тел.: +7 (3822) 65-84-41
e-mail: 70@avs-auto.ru
www.sefico.ru

Ярославская обл.
ООО "АВC Регион"
тел.: +7 (4852) 58-54-06
e-mail: 76@avs-auto.ru
www.avregion.ru

Компания ООО "СВ-авто":

+7 (495) 221-53-73

info@avs-auto.ru www.avs-auto.ru

Доп. офис по СКФО г. Пятигорск:

+7 (8793) 31-97-80 +7 (928) 350-16-87

kmv@avs-auto.ru



Денис Миронов

РАБОТА НА СЖАТИЕ

Пружины подвески автомобиля — только на первый взгляд компоненты простые. На самом деле по применяемым в производстве материалам и технологиям они весьма сложны. Мало того, именно от них во многом зависит поведение машины на дороге.

Любой конструктор автомобиля или инженер тюнинг-ателье вам скажет, что устанавливаемый в подвеску машины упругий элемент, в нашем случае это пружина, играет весьма важную роль в поведении транспортного средства на дороге. Помимо этого от характеристик пружин зависит и комфорт передвижения. А этот параметр применительно к современным автомобилям важен для их успешных продаж на рынке. Сегодня никто не купит авто, в котором водитель или пассажиры будут чувствовать себя некомфортно. Иными словами, простой элемент подвески — пружина, должна сочетать в себе массу различных свойств. Не забудем упомянуть и тот

факт, что совместно с амортизаторами, характеристики которых должны соответствовать характеристикам упругих элементов, пружины заставляют колеса авто катиться, описывая профиль дороги. А у нас, в России, он зачастую достаточно сложный. Здесь и ямы, и уклоны, и колеиность.

Если бросить взгляд в историю, то станет понятно, что прародителем современных пружин был упругий металлический стержень — цилиндрический торсион. Именно такие устройства применялись для поддрессирования ряда транспортных средств. А сегодня используются на специальной и военной технике, где прежде всего важна надежность и не-

убываемость. Все, что потребовалось конструкторам, — это закрутить торсион по спирали, получив тем самым на выходе хорошо знакомую пружину. Упругий, цилиндрической формы элемент при этом получился весьма компактным, что развязало руки дизайнерам, работающим над компоновкой узлов и агрегатов машины, а инженерам позволило разместить амортизатор внутри пружины, тем самым сделав конструкцию подвески еще более компактной. Но и это еще не всё. Поскольку витки пружины, так же как и прутки торсиона, работают на кручение, то все наработанные годами техники и премудрости расчета элементов подвески остались практически неизменными,

что опять-таки значительно облегчило интеграцию пружины в автомобиль. Помимо облегчения решения композиционных задач конструкторы автомобилей получили возможность более простыми методами регулировать характеристики жесткости пружины в зависимости от величины ее сжатия — так называемая прогрессивная характеристика. А она для пружин современных автомобилей крайне важна, так как позволяет существенно улучшить параметр энергоемкости подвески. Ранее при применении торсионов добиться таких результатов было достаточно сложно, даже несмотря на то что конструкторы применяли достаточно дорогую в производстве

пруток переменного сечения. Большинство же торсионов, впрочем, как и пружин, имели линейную зависимость усилия деформации от ее величины. Кстати, а насколько важно обеспечить прогрессивную характеристику упругих элементов? Судите сами. При прямолинейном перемещении автомобиля по ровному шоссе ход подвески относительно невелик. Соответственно, для достижения приемлемого уровня комфорта, а также требуемой управляемости машины, от упругих элементов большой жесткости не требуется. Иное дело, когда автомобиль едет по дороге неважного качества или входит в поворот на высокой скорости. Здесь колеса будут совершать достаточно большие

шагнула вперед. Причиной тому стала достаточно дорогая технология изготовления заготовок — прутков. Тем не менее, опыт применения демпферов с прогрессивной характеристикой оказался настолько удачным, что конструкторы тут же придумали, как им обойти проблему дороговизны и снизить себестоимость конечного изделия. Всё гениальное оказалось просто. Вместо прутка переменного сечения для навивки пружин стали применять заготовки постоянного сечения, но при этом используя технологию переменного шага. Полученный в ходе тестов результат оказался приемлемым для большинства подвесок массовых, дорожных автомобилей. Но, с ростом скоростей

водские испытатели, которые в прямом смысле обучали автомобиль ездить, скрупулезно подстраивая характеристики его подвески. Теперь ответим на вопрос — чем же так хороша пружина, имеющая группы витков, навитых с различным шагом? А тем, что, когда автомобиль идет по ровной дороге и условия работы пружины приближены к статическим, в ней работают (воспринимают нагрузку) все ее витки. При этом соблюдается и заданная геометрией упругого элемента жесткость. А теперь представим ситуацию, когда машина выехала на дорогу с неважным покрытием и ее подвеска стала работать с большими ходами. При увеличении усилия сжатия витки пружины, навитые

жины варьируют диаметром витков. Так появились бочкообразные и конусообразные упругие элементы. Смысл в изменении диаметра витков по длине упругого элемента заключается в следующем. При повышении нагрузки на пружину вначале происходит смыкание витков, имеющих больший, а затем меньший диаметр. Таким образом происходит исключение из работы части витков и изменяется жесткость элемента.

Несмотря на то что современные технологии и материалы позволяют производить пружины, срок службы которых практически равен сроку эксплуатации автомобиля, ситуаций, когда упругие эле-



вертикальные перемещения, а значит, на первое место выходит именно жесткость упругих элементов, которая должна увеличиваться по зависимости, отличной от линейной. Именно для этого некоторые производители автокомпонентов навивали пружины из прутка переменного сечения. Обращаем ваше внимание, что именно таким путем шли и инженеры, разрабатывавшие торсионную подвеску. Вот вам еще одно подтверждение того, что все новое — это есть хорошо забытое старое. Увы, но данная технология не получила сегодня широкого распространения. Даже несмотря на то, что технологическая промышленность далеко

и совершенствованием машин в сторону ужесточения менялись и требования к упругим элементам подвески. Инженерам в очередной раз пришлось проявить смекалку. Теперь итогом научных изысканий стали пружины, навитые с группами витков, имеющих различный шаг. Под новые элементы были разработаны технологические оснастки, а процесс навивки производился на управляемом электроникой оборудовании. Простые технологии, царствовавшие ранее, были неприемлемы, так как характеристики всех пружин, смонтированных на автомобиль, должны были отвечать эталонным. Ведь именно по ним ориентировались и на них опирались за-

с самым маленьким шагом, начинают смыкаться, число остающихся в работе витков уменьшается, а жесткость пружины растет. Само собой разумеется, характеристика жесткости упругого элемента подобрана так, чтобы свести на нет саму возможность пробоя подвески. Поскольку сделать это на все 100% невозможно, внутри пружины или рядом с ней на кузове конструкторы предусмотрели резиновые буфера отбоя. Производители автокомпонентов предлагают также еще один, на наш взгляд, удачный и красивый технический ход. Вместо того чтобы навивать пружину из группы витков с различным шагом, они при навивке пружины

менты теряют свою жесткость с изменением геометрических размеров, — масса. В этом случае для восстановления нормальной работы подвески необходимо заменить пружины новыми. В идеале — при этом использовать оригинальные запасные части. Ведь именно детали OEM гарантируют, что после ремонта управляемость автомобиля будет соответствовать заводской настройке, а комфорт останется на прежнем, высоком уровне. Однако по финансовым соображениям «родные» комплектующие применять не всегда целесообразно. По этой причине магазины запасных частей предлагают для одной и той же модели автомобиля, как

правило, не менее двух-трех вариантов пружин от альтернативных производителей. Для того чтобы показать богатство предложения рынка, будем иметь в виду один из автомобилей, которые проходили у нас в рубрике «ТО в деталях». Это дополнит картину стоимости владения машиной, возраст которой достиг 7-8 лет. Как показывает практика, именно за это время при интенсивной эксплуатации пружины дают усадку, а их жесткость падает.

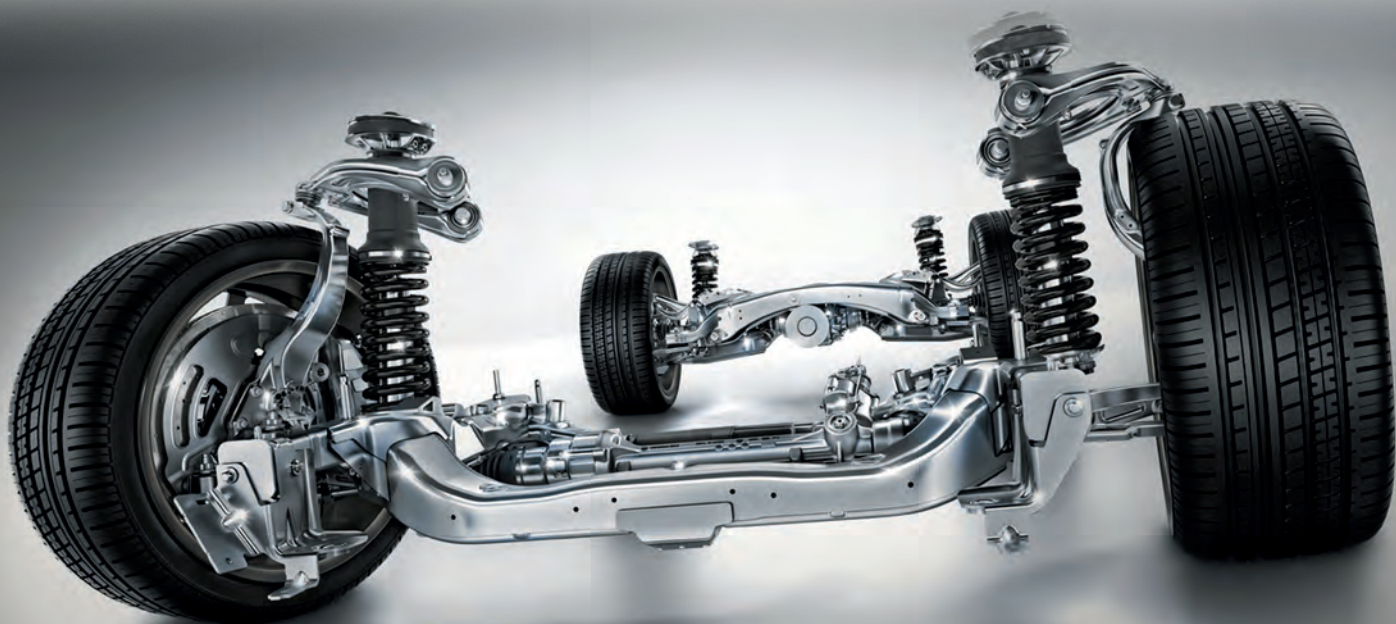
Итак, чем заменить оригинальную пружину? Оригинальная деталь задней подвески на городской бестселлер Daewoo Matiz стоит относительно недорого — всего 1000 рублей. А альтернативных вариантов при этом — великое множество. Причем разброс цен впечатляет. Например, аналогичные оригиналу упругие элементы от компаний Afa и Asam обойдутся вдвое дешевле родных пружин. При этом качество запасных частей вполне приемлемое. Разумный выбор для тех, кто, например, не собирается долго эксплуатировать микролитражку, но и кататься на авто с просевшей подвеской также не желает. Да и обновленная ходовая при продаже

авто позволит не ронять его стоимость. Идем дальше. Всего лишь в 650 рублей за пружину обойдется продукция отечественного производителя — Fobos. Правда, пружины данной фирмы мы обнаружили в продаже и по 1200 рэ, то есть вдвое дороже! Гадать, чем вызвана такая большая разница в цене, мы не стали, поэтому даем минимальную и максимальную стоимости запасных частей, а уж какую сумму вы готовы выложить — решать вам. Приятно, что наши промышленники, хоть и медленно, но отбирают свою часть пирога рынка запасных частей у иностранных компаний. Спору нет, до китайцев нам далеко, но главное идти в нужном направлении. Однако вернемся к обзору альтернативы. Практически девять сотен в отечественной валюте магазины просят за пружины UkorAuto и Amd. При этом продукцию последнего мы, опять-таки, обнаружили и по вдвое (!) большей цене. Неплохо, по словам продавцов, расходятся запасные части от Suplex. Их вы сможете найти по 1200 рублей. Аналогичная картина наблюдается и по пружинам передней подвески. Оригинал обойдется примерно в 1000 рублей, а альтернатива —

от 500 до 1500 рублей. Пул производителей — практически без изменения, в том же составе.

Теперь, пару слов о том, стоит ли в процессе ремонта модернизировать подвеску машины, применяя для этого пружины с характеристиками, отличающимися от заводских. Как известно, так называемый тюнинг (настройка) служит для того, чтобы улучшить те или иные параметры и изменить характер машины «под себя». Для этого у некоторых производителей пружин имеется так называемая специализированная линейка продукции. Как правило, ее называют спортивной. Заметим, что если фирма владеет собственным техническим центром, в котором и происходит поиск той самой оптимальной настройки подвески, и в частности рабочей характеристики пружины, то, имея свободные средства, вы можете поэкспериментировать без риска для себя и окружающих. Об этом мы поговорим чуть позже. Однако помните, что модернизированные пружины придется ставить в паре с амортизаторами, также имеющими иные, отличные от заводских (ОЕМ) агрегатов, настройки. Только согласованная работа этих

двух, самых важных элементов подвески автомобиля и дает ожидаемый результат. Если же вы планируете модернизировать ходовую часть однобоко, то есть ограничиться установкой тюнинговых пружин, то и рассчитывать на достижение 100%-ного успеха не стоит. Затраченные деньги не дадут полновесных дивидендов. А теперь внимание. Если вы приобретаете тюнинговые пружины, изготовленные неизвестным производителем, есть большая вероятность того, что их характеристики подбились «на глазок». В этом случае ухудшение ездовых качеств автомобиля практически обеспечено. Но и это еще не самое страшное. Дело в том, что для получения максимальной прибыли владельцы мелких, подчас подпольных, мастерских применяют в производстве заготовки низкого качества, а процесс навивки и термической обработки пружин ведется с нарушением технологии и на устаревшем, часто просто списанном в утиль оборудовании, которое было приобретено по цене лома. Такие пружины могут не просто просесть, потерять жесткость спустя короткое время, но и лопнуть! Стоит ли рисковать? ■



Получите специальную цену* позвонив по БЕСПЛАТНОЙ горячей линии !
8 (800) 700-54-63

LAUNCH

SILVERLINE

Официальный Дистрибьютор LAUNCH Co. Ltd

LAUNCH X 631 - 275 000 рублей

- + Полностью беспроводной стенд для регулировки сход развала
- + Полный замкнутый контур (8 камер - 4 датчика - 8x4)
- + Компенсация биения диска тремя независимыми способами
- + Измерение отклонений геометрии (смещение осей) кузова с выводом данных на экран
- + Гарантированная точность измерений (два независимых датчика горизонта)
- + Полноценная работа на автомобилях с низким свесом
- + Возможность установки второго монитора для работы в яме
- + 100% русифицированное меню
- + Возможность устанавливать стенд в удобном месте
- + Полная база автомобилей (обновление - Бесплатно)
- + Европейская сертификация стенда
- + Германская сертификация качества



LAUNCH TLT 440 WA - 189 000 рублей



- + Идеальный подъёмник для стенда сход развал 3D
- + Расстояние между колоннами увеличено до 3050 мм - это позволяет видеть мишени камерам 3D стенда
- + Длина платформ в 4550 мм позволяет делать прокатку автомобиля
- + Удобная пневмогидравлическая траверса на 2 тонны
- + Изменяемая ширина колеи подъемника
- + Поворотные круги уже в комплекте
- + Грузоподъемность 4 тонны
- + Мощные колонны

LAUNCH TLT X-431 PRO - 54 900 рублей

LAUNCH X431PRO – это прорыв в диагностическом оборудовании. LAUNCH X431PRO – диагностический сканер с полной интеграцией в операционную систему Андроид, со знакомым и дружелюбным интерфейсом. Предусмотрены все возможные 75 программ – ничего не надо докупать! Год бесплатных обновлений. В сканере LAUNCH X431PRO (благодаря модулю Bluetooth) диагностика происходит без проводов! Встроенный модуль WI FI – это роскошная возможность легко проводить обновление из любой точки автосервиса. Легко и просто найти нужный ответ в интернете не отходя от автомобиля. При получении результатов диагностики можно сразу отправить отчет клиенту через встроенный почтовый клиент. Встроенная фотокамера позволит делать фотографии дефектов и сразу высылать их по электронной почте клиенту для согласования ремонтных работ. Хотите узнать больше? – Звоните бесплатно по телефону горячей линии компании 8-800-700-54-63. SILVERLINE – сертифицированный дистрибьютор LAUNCH в России.



8 (800) 700-54-63 8 (495) 363-62-77

www.SL33.ru

*Сошлись на этот журнал и выбери себе подарок в нашем интернет магазине на 10% от суммы покупки.
 Предложение действительно до 1 Марта 2014 года



PERFORMANCE YOU CAN SEE



НЕДОРОГОЕ НАДЕЖНОЕ МОТОРНОЕ МАСЛО SHELL 5W30

Торговая марка Shell в России по популярности занимает пьедестал – достойное второе место в рейтинге отзывов потребителей о моторных маслах. Это значит одно: масло этой марки в России хорошо знают и хорошо заливают. Высокий статус компании Royal Dutch Shell, обладающей собственными нефтяными месторождениями, нефтеперерабатывающими заводами, и относительно умеренная цена моторного масла – достаточно весомые слагаемые популярности. Можно не сомневаться в том, что и качество масел Shell отвечает современным европейским и другим стандартам качества. При этом, без достаточных на то оснований лучше не говорить о выдающихся показателях продукции, информация о которых настойчиво вкладывается в головы потребителей рекламой – двигателем торговли.

В настоящее время в открытых источниках можно найти предостаточно информации о проведенных лабораторных испытаниях, независимых сравнительных тестах масел различных производителей, отзывы профессионалов и обывателей о личном опыте использования моторных масел Shell. Информации явно избыток (чего не скажешь об информативности). Покопаться в плагиате интернет-ресурсов, печатных изданиях все же стоит, а после — не забыть отфильтровать рекламу и пиар. Наиболее любознательным полезно заглянуть в обзор агентства Busines Stat «Анализ рынка автомобильных моторных масел в странах СНГ» (всего 68 таблиц в 8 разделах).

Для чего нужно заходить в эти информационные дебри? Для рядовых обывателей — потребителей, автовладельцев более чем очевидно — найти ответы на вопросы:

- для сомневающихся — отдавать ли предпочтение Shell перед другими производителями масел;
- для ищущих — есть ли смысл заливать более дорогое и, хочется думать, более качественное масло;
- для экономных — найдется ли бюджетный вариант, естественно, без снижения качества масла.

Купили и залили Shell

Выбирать именно эту марку масла не пришлось, поскольку после завершения периода обкатки своего автомобиля Hyundai Solaris 1.6, претендующего на звание «народный», в автосервисе обкаточное масло слили и залили поставляемое от производителя на СТО и рекомендуемое для использования масло Shell 5W30. Возможно, рекомендуемое — не совсем правда, но мне так пояснили мотористы, и пришлось поверить, как и в гарантию 7 лет, а автомобилю проглотить именно то, что рекомендовано — синтетику Shell Helix Ultra E 5W30 (кем рекомендовано, так и не сказали, но хочется верить, что самим Hyundai). Стоимость 4-литровой канистры в автосервисе — 1350

рублей. При желании можно найти и дешевле на 100–150 рублей или дороже. Разброс розничных цен на рынке может колебаться в пределах 500–600 рублей.

Таким образом, по случаю окончания ТО настало время детальнее изучить свойства того, что сейчас плещется в картере, — синтетического масла Shell Helix Ultra E 5W30. Конечно, криминала с этим мировым брендом нет и быть не может. Торговая марка с мировым именем, подделка исключена (процентов на 99,9). По ходу вспоминаются «лихие девятые», в которые отъездили на Жигулях. Что только тогда в мотор не заливалось. И ведь ездили.

Пустую канистру забрал-таки вместе с рекламным флаером из сервиса, чтобы прочесть, о чем заявлено, затем разобраться, не стыдно ли поверить. Читаю, местами перевожу (как могу) с английского.

Характеристики Shell Helix Ultra E 5W30

На канистре:

Соответствие спецификации, одобрения и рекомендации (поясняю, как могу):

API SN/SF (классификация API — American Petroleum Institute, категория SN — утверждена в октябре 2010 года и является наивысшим уровнем эксплуатационных свойств).

ACEA: A3/B3, A3/B4 (европейский аналог американской классификации API. До 2004 года автомасла класса A — для бензиновых моторов, B — для дизельных. На сегодняшний день существует четыре класса в этой категории: A1/B1-04, A3/B3-04, A3/B4-04, A5/B5-04. При этом к классу A3 относятся масла с высокими эксплуатационными характеристиками, которые пригодны при более длительных интервалах смены масла и применимы в качестве всесезонных масел с низкой вязкостью. Имеют стабильную вязкость (stay-in-grade). Вместе с тем есть и класс C, новый в классификации ACEA, — автомасла для дизельных и бензиновых двигателей Euro-4, соответствующих последним,

ужесточенным требованиям к экологичности выхлопных газов (в редакции 2005 года). Эти моторные масла совместимы с катализаторами и сажевыми фильтрами. Собственно, именно нововведения в европейских требованиях в связи с экологией и стали причиной реконструкции классификации ACEA. На сегодня существует три класса в этой категории: C1-04, C2-04, C3-04. Мы же имеем класс A3, не самый свежий, но продвинутый повышенным интервалом смены масла.

- VW: 502.00, 505.00 (одобрение концерна Volkswagen по нормам 502.00 для бензиновых и 505.00 — дизельных двигателей);
- MB Approval: 229.5 (одобрено концерном Mercedes-Benz по спецификации 229.5 — всесезонное моторное масло);
- BMW: LL-01 (одобрено BMW по спецификации LL01 (long life)).

Читаем в буклете физико-химические характеристики:

Класс вязкости SAE — 5W30. О чем это говорит? 5W — показывает низкотемпературную вязкость, в нашем случае означает, что холодный запуск двигателя возможен при температуре не ниже минус 35°C. Это показатель минимальной температуры масла, при которой масляный насос двигателя сможет прокачать его по системе, без сухого трения внутренних деталей и прочих «радостей». Высокотемпературный показатель вязкости W30 на понятный язык переводится труднее, поскольку величина сборная и указывает на максимальную и минимальную вязкость масла при рабочих температурах 100–150°C. В целом, чем больше это число, тем выше вязкость моторного масла при высоких температурах:

- Кинематическая вязкость при 40°C, сСт — 68,2
- Кинематическая вязкость при 100°C, сСт — 12,2
- Плотность при 15°C, кг/л — 0,840
- Температура вспышки, °C — 215
- Температура застывания, °C — 39

- Вязкость HTHS, мПа — 3,5.

Перечисленных физико-химических показателей, одобрений и рекомендаций вполне достаточно, чтобы «Хендай» отъездил межсервисный интервал 15000 км, и даже более, не хуже, чем с маслами других производителей, а может быть, и не лучше. Подобные одобрения рекомендации и соответствия чаще есть, чем нет, и на канистрах с Castrol, Mobil и маслах менее титулованных или раскрученных брендов, а их отсутствие уже настораживает.

В другие свойства масел Shell, что подкрепляются рекламой, можно поверить сразу, а лучше поискать подтверждающие факты, которые содержатся в материалах независимых экспертиз, лабораторных исследований и т.п. Вот, к примеру, что из подобных источников можно «нарыть»:

«Особая активная технология Shell удаляет отложения до 5 раз более эффективно, чем минеральное масло». — С ходу такое утверждение впечатляет, аж до 5 раз и более эффективно!!! Кроме того, из интернет-ресурсов становится ясно, что маркетологи компании Shell идеологически продвигают именно тему очищения двигателя от различных отложений. Раз двигатель вашей машины более чистый, то он должен работать лучше. Вместе с тем, читая медленнее и вдумчивее, понимаешь «нескладуху», в лучшем случае издержки перевода оригинала. И что такое «до 5 раз больше» — на сколько или во сколько? На всякий случай, эффективность чего-либо — это соотношение результата и затрат. Таким образом, Shell или минеральное масло другого производителя все же достигают одного и того же результата, пусть даже с разной эффективностью.

Результаты проведенных независимых тестов масел наглядно показывают, что Shell — по моющим свойствам далеко не лидер, но надежно сохраняет их до конца межсервисного периода 15000 км, даже в жестких условиях эксплуатации.

Это подтверждается замером щелочного числа тестируемых масел. Лучшие показатели принадлежат маслам ТНК, Castrol и Motul, соответственно: 5,18, 5,03 и 4,97 мг КОН/г. У Shell только 3,13 мг КОН/г — золотая середина.

«Длительная окислительная стабильность — до 30% лучшая защита, чем у других протестированных синтетических масел ведущих брендов». — Снова впечатляет, пока «соображалка» отключена. Если же начинаем смотреть, какие бренды имеются в виду быть протестированными, то пояснений не находим. Знаем, что высокий показатель щелочного числа к концу межсервисного интервала имеет прямое отношение к антиокислительным свойствам масел, а Shell по этому показателю не в лидерах.

«Низкая вязкость, хорошая текучесть масла и низкий коэффициент трения дает экономию топлива до 2,2% по сравнению с минеральным маслом класса вязкости 15W40, а так же более легкий холодный запуск двигателя». И этот пост можно проглотить сразу, но лучше разобраться. На качественные показатели масла этот набор красивых фраз не влияет.

В экономии топлива при использовании синтетики Shell Helix Ultra E 5W30 лучше не верить вообще. Такую точную экономию в 2,2% на практике подтвердить не реально, а при заливке, к примеру, «разбодяженного» газелином топлива его расход повышается со значительным перекрытием экономии. При этом не каждый водитель умело использует приемы экономичного вождения, чаще наоборот. С другой стороны, при проведении тестов минеральных, полусинтетических и синтетических масел на одинаковых машинах и в одинаковых условиях показатель расхода топлива был примерно одинаков. Разница между самым «экономным» наиболее жидким маслом G-Energy и самым «расточительным» и густым (а это был Shell) составила всего 250 мл — 3%, но это не есть разница между минеральным и синтетическим маслом, а маслами различной вязкости.

Что касается обеспечения легкого холодного запуска, то при современных требованиях отсутствие этого свойства является, скорее, недостатком, чем его наличие достоинством. Castrol, Mobil, ZIQ, отечественный ТНК, без сомнения, и масла других брендов при зимней температуре в пределах своих параметров не подводят.

Какой имеем результат?

Какой и предполагался. Доливать масло до следующей замены не пришлось. Угар, вероятно, есть, но незначительный. Не до средней, тем более нижней отметки на щупе.

Темнеет, как полагается нормальное масло, после 2500 км, подтверждая свои моющие качества.

В зимнее время запуск двигателя «на холодную», если не облегчает, то и не мешает.

Таким образом, Америку я не открыл. Судя и по

официальной информации, данным тестов и независимых лабораторных исследований моторное масло Shell Helix Ultra E 5W30, на котором мне придется ездить в обозримом будущем, отвечает всем современным требованиям и пригодно для использования в бензиновых и дизельных двигателях, в том числе с каталитическими нейтрализаторами, сажевыми фильтрами. Масло имеет увеличенный интервал между заменами, но превышать установленные сроки замены (каждые 15000 км) без нужды не стремлюсь. При непредвиденных обстоятельствах это свойство будет весьма полезным.

Можно ли найти лучшее по параметрам качество? Конечно! Так же, как в один прием привести любое масло в негодность заправкой некачественного (высокосернистого) топлива.

Можно ли заливать более дешевое масло? Конечно! Лейте,

на здоровье своей железной лошади. Главное при этом не употреблять масла неизвестных вам производителей с экзотическими названиями. Если в том или ином (не Московском или ему подобном) регионе всегда есть масло ZIC и не всегда Shell, то во что станет стремление заливать именно Shell?

Если же по тем или иным причинам автолюбитель предпочитает масло компании Shell, то можно уверенно сказать, что при достаточно умеренной цене продукта двигатель его автомашины будет в оптимальном режиме расходовать свой ресурс на твердую четверку (по 5-балльной шкале). Свойства и физико-химические характеристики Shell Helix Ultra E 5W30, других марок масел этой компании-производителя дают такой результат с запасом. Как говорится, отличное — враг хорошего. ■



ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ CERAMIC

К чему приводит езда на автомобиле с изношенными колодками? Как минимум к потере эффективности работы тормозной системы, что порождает риск попадания в ДТП. Однако тормозные колодки, являясь одним из расходных материалов в процессе эксплуатации автомобилей, подлежат достаточно частой замене, увеличивая эксплуатационный бюджет. Как уменьшить такие расходы и свести к минимуму интервал замены колодок?

Инновационный состав тормозных колодок

Керамические колодки АТЕ — это решение от компании Continental для сбережения ресурсов, снижения уровня шума и черной пыли, заботы об окружающей среде. Секрет новых тормозных колодок заключается в использовании инновационных волокон в составе тормозных колодок. При торможении они переносят усилие на тормозной диск, что защищает диск от износа. В результате снижается износ диска и количество черной пыли, повышается комфорт при торможении.

Преимущества

Чистые диски, привлекательный внешний вид.

Снижение количества пыли при эксплуатации керамических тормозных колодок АТЕ гарантирует, что ваши колеса надолго сохраняют привлекательный внешний вид.

Меньше износ, меньше расходов

Обширные (масштабные, подробные, детальные, все-сторонние) сравнительные испытания в сложных повседневных условиях эксплуатации показали, что керамические тормозные колодки АТЕ намного меньше подвержены износу, чем стандартные тормозные колодки. Помимо этого они способствуют значительному увеличению срока службы тормозных дисков.

Меньше шума, больше комфорта

Инновационные соединения (вещества), используемые в керамических тормозных колодках АТЕ, снижают уровень шума при торможении. Эффективно подавляется раздражающий гул, скрип и визг тормозов. Это значительно повышает комфортность при торможении. Кроме того, керамические тормозные колодки АТЕ препятствуют эрозии тормозных дисков. Это предотвращает дрожание тормозов и связанный с ним флаттер руля.

Безопасность

Повышенная безопасность. Керамические тормозные колодки АТЕ превосходят строгие требования стандартов ECE R90. В повседневных условиях эксплуатации они обеспечивают ту же тормозную мощность и безопасность, что и стандартные тормозные колодки. Они так же полностью совместимы с системой динамического контроля автомобиля.

Активный вклад в защиту окружающей среды

Керамические тормозные колодки АТЕ способствуют уменьшению загрязнения окружающей среды, так как практически не вырабатывают тормозной пыли при работе. Износостойкость колодок АТЕ помогает экономить ресурсы при том же уровне эффективности торможения. Сводится



к минимуму загрязнение тормозной пылью ваших высококачественных алюминиевых колесных дисков. Это означает, что процедуру очистки колес от тормозной пыли, при которой применяются различные химикаты, можно проводить значительно реже. Таким образом, керамические колодки АТЕ вносят значительный вклад в достижение экологичного вождения.

Легкость модернизации

Керамические тормозные колодки АТЕ не требуют никакой модификации автомобиля. Их можно просто устанавливать вместо стандартных тормозных колодок во время сервисного обслуживания. Керамические тормозные колодки АТЕ доступны для большинства моделей авто разных автопроизводителей, как для передней и задней оси. Товарный ассортимент АТЕ постоянно расширяется,

покрываются новые модели автомобилей.

Одним из ведущих дистрибьюторов марки АТЕ в России является компания «Ли-Арт Авто». Ли-Арт Авто — признанный эксперт и один из наиболее сильных игроков на российском рынке деталей тормозной системы. Марка АТЕ оптимально сочетает в себе конкурентоспособные цены и превосходное немецкое качество деталей, поэтому Ли-Арт Авто рекомендует этот бренд всем своим клиентам.

Компания Ли-Арт Авто предлагает сотрудничество в области оптовых поставок и розничных продаж деталей тормозной системы АТЕ. Дистрибьютор обеспечивает широкий ассортимент продукции, гибкую ценовую политику, рекламную и техническую поддержку продаж.

г. Москва, Шелковское ш., 97
Тел.: +7 (499) 702-33-10
995-90-18, 463-76-66
www.li-art.ru

ТО В ДЕТАЛЯХ – Mitsubishi Lancer



Денис Миронов

Отменная надежность стала визитной карточкой этого японского автомобиля и обеспечила ему успешные продажи на рынках различных стран мира, в том числе в России. Во сколько обойдется обслуживание японского бестселлера?

Фанаты марки Mitsubishi хорошо помнят, как непросто было купить Lancer девятого поколения в год старта его продаж в России. В 2003 году очереди на автомобиль доходили до нескольких месяцев томительного ожидания. Сегодня выпускавшаяся вплоть до 2007 года машина весьма неплохо представлена на вторичном рынке. И стоит отдать должное девятому поколению: даже выдавшие виды экземпляры машин достаточно быстро находят своих новых владельцев. Отчасти это обусловлено относительно невысокой их стоимостью и приличным остаточным ресурсом. Так, за 10–11-летние Lancer'ы, пробег которых доходит до 200000 и более километров, просят все те же 200000, только в рублях. При

этом в паспорте технического средства будут значиться как минимум два, а в большинстве случаев и три владельца. Цена на 7-летки примерно на 100000 рублей дороже. Однако и пробег большинства экземпляров авто будет менее «двух кругов». Но если машина эксплуатировалась в крупном городе, например в Москве, то значение одометра необходимо как минимум умножить на 1,5, так как большую часть времени моторы вхолостую «молотят» в пробках. Машина стоит – ресурс силового агрегата расходуется. Несмотря на то что Mitsubishi Lancer выпускался в кузовах универсал и седан, последнему в России традиционно отдается предпочтение. И именно по этой причине Lancer'ов в данном кузове на вторичном рынке заметно

больше, а если быть точнее, то они составляют примерно 96% всех машин интересующей нас модели. Именно по этой причине за основу рассмотрения мы и возьмем седан.

Под капотом рассматриваемых машин можно встретить один из трех бензиновых силовых агрегатов. Самый слабый из них 1,3-литровый выдает 82 лошадиные силы. Его можно рекомендовать тем, кто предпочитает спокойный стиль вождения и радеет за минимальный расход топлива. Если вы предпочитаете спортивный стиль, то ваш выбор однозначно за 2-литровым ДВС мощностью 136 л.с. Разрыв в 54 «кобылы» при неизменной массе авто дает колоссальное преимущество в динамике. Причем его не может нивелировать даже автоматическая

коробка передач, которой комплектовались 2-литровые версии машин. Правда, такие авто попадали на российский рынок из Америки и их численность невелика. Золотой серединой можно считать 1,6-литровый силовой агрегат мощностью 98 л.с. При достаточной для активного передвижения мощности владелец автомобиля особо не тратится на топливо и, что немаловажно, платит налоги по низкой ставке. Мощность мотора не дотягивает до рубежа в 100 л.с. всего на две «кобылки». В целом моторы Mitsubishi не досаждают своим владельцам поломками и работают достаточно надежно. Однако, если вы приобретаете автомобиль с пробегом более 150 тыс. км, будьте готовы к тому, что силовые агрегаты могут требовать

более частого контроля уровня и доливки моторного масла. Ничего страшного в этом нет, правда, если виновниками потери смазки не являются сальники коленчатого вала. Детали относительно недороги, поэтому если потек тот, что стоит на носке коленчатого вала, его замену можно совместить с обновлением ремня привода газораспределительного механизма. Заметим, несмотря на то, что данная работа по регламенту проводится каждые 90 тыс. км пробега, ряд механиков независимых станций технического обслуживания рекомендуют сократить данный интервал до 60 тыс. км, особенно если в качестве запасных частей вы применяете продукцию альтернативных производителей, так называемого второго эшелона. Помимо ремня необходимо попутно заменить и ролики. Детали стоят не так дорого, чтобы на них экономить. Итак, за основу рассмотрения мы принимаем машину с мотором 1,6 литра в кузове седан.

Масляный фильтр

За отправную точку в обзоре расходных материалов традиционно берем оригинальные комплектующие. Они полностью отвечают всем требованиям автопроизводителя и, в частности, исходя из их технических характеристик, рассчитываются интервалы проведения технического обслуживания. Стоимость оригинального масляного фильтра Mitsubishi может доходить до 450 рублей. Дорого, но, как утверждают рыночные торговцы, фанаты марки готовы платить столь высокую цену. И именно по этой причине оригинальные масляные фильтры остаются на прилавках даже небольших магазинов, для которых «замороженные» деньги есть риск остаться без части оборотных средств. Справедливой же стоимостью оригинала можно считать четыре сотни рублей за фильтр. Для того, чтобы иметь представление о цене (расположении ценовой планки) на оригинальные комплектующие для Mitsubishi Lancer, напомним, что оригинальный

масляный фильтр для рассмотренной нами ранее Skoda Fabia мы могли приобрести от 310 до 350 рублей. И при этом, сравнивая его стоимость со стоимостью аналогичных расходников для того же Hyundai Getz, (а фильтр Hyundai - Kia Motor Co для него продавался по 135 руб.), мы констатировали факт, что обслуживание автомобиля Skoda выходит дороже обслуживания корейца. Японец же переплюнул всех. Однако это вовсе не означает, что, купив Lancer, вы не можете снизить расходы на его содержание путем оптимального подбора расходных материалов от альтернативных производителей. Если рассматривать бюджетный сегмент, то пройти мимо продукции TSN не представляется возможным. За фильтры данного бренда в большинстве торговых точек с нас запросили от 70 до 90 рублей. Причем запчасти имелись в наличии в достаточном количестве. Отличное подтверждение закона рынка: доступная цена стимулирует спрос. Мы от себя добавим: и загружает производственный конвейер, давая развиваться предприятию. Дешевле TSN на рынке предлагалась только продукция Direct Parts да UKORAUTO. В среднем фильтры данных брендов оценивались в 60 рублей. Если рассматривать сегмент запасных частей стоимостью от 100 рублей и выше, то примерно в сотню «деревянных» обойдется продукция Blue Print. Правда, владельцы некоторых магазинов лихо накидывали к «сотне» 30% и не желали уступить ни копейки. По нижней планке обозначенного ценового диапазона можно приобрести и фильтры Amd, SCT или Pmc. Но опять-таки накрутка в 20–25 рублей к обозначенной выше цене, похоже, для наших торговцев есть норма ведения бизнеса и ценообразования. А все недовольства покупателей они парируют универсальной фразой «не хочешь — не покупай». От 135 рублей и выше торговались масляные фильтры Kortex, FEBI, Kolbenschmidt, FIAMM, ALCO и VAICO. Верхней планкой для продукции данных компаний можно считать 160 рублей. На

нее и ориентируйтесь. Конечно, можно походить по рынку с целью сэкономить кровно заработанный червонец, но больше потратите времени и сил, чем получите морального удовлетворения. Если расширить ценовой диапазон до 180 рублей, то прежде всего стоит обратить внимание на такие фильтры, как Knecht, Fram, Bosch, Filtron и, конечно же, Purflux. Именно поставителей данной группы почему-то в первую очередь продавцы рекомендуют в качестве основной альтернативы оригинальным фильтрам. С одной стороны, с ними трудно не согласиться, тем более что эти же марки озвучивают чаще всего в сервисных компаниях, занимающихся обслуживанием и ремонтом автомобилей Mitsubishi, и в частности модели Lancer. С другой стороны, есть и не менее уважаемые производители фильтров, выпускающие качественную, хорошо зарекомендовавшую себя продукцию. Например, самым часто упоминаемым, рекомендуемым, и не в пример дорогим, брендом был Mann Filter. За фильтры данного немецкого производителя торговцы в большинстве случаев просили 300 рублей, а то и больше. Справедливости ради отметим, что если поискать, то можно найти фильтр от этого бренда, причем это будет оригинал, а не подделка или копия, и по цене 260 рублей. Примечательно, что в тех же торговых точках вам предложат и продукцию Champion, причем за ту же самую сумму. Как говорится, — только выбирай! И, наконец, последнее, что хотелось бы отметить в разговоре о масляных фильтрах. Если вы заметите большую разницу в стоимости двух фильтров от одного и того же производителя, то, прежде чем выражать свое недовольство по данному поводу «жадному» продавцу — мол, «в соседнем магазине на 50 рэ дешевле», сравните заводскую маркировку изделий. Некоторые фирмы имеют в своей продуктовой линейке фильтры, которые подходят для вашего мотора, но различаются между собой по применяемым материалам, например фильтровальной

бумаге. От ее вида (сорта) и площади (а она может заметно различаться) будет, соответственно, зависеть и цена конечного изделия. Напомним, что на современных производствах доля ручного труда при сборке фильтров минимальна, и учитывать ее стоимость в конечном изделии было бы не совсем корректно, особенно на фоне цены комплектующих и сырья.

Воздушный фильтр

Ресурс силового агрегата напрямую зависит не только от чистоты масла, циркулирующего по системе смазки, но и воздуха, поступающего в цилиндры. Чем двигатель дышит, так он и работает. Заметим, что качественный отсев пыли должен производиться фильтроэлементом на протяжении всего срока, регламентированного техническим обслуживанием. Если фильтр будет иметь штору меньшей, чем требуется, рабочей площади и забьется раньше положенного срока, то это приведет к росту противодействия в системе впуска и, соответственно, к некорректной работе силового агрегата. Явным признаком засорения фильтра является увеличение расхода топлива и потеря мощности ДВС. К негативным последствиям приведет и использование фильтровальной шторы с порами, имеющими больший размер, чем требуется по условиям автопроизводителя. В этом случае проникающий в цилиндры абразив ускорит износ цилиндропоршневой группы, и в частности сетки хона на цилиндрах, компрессионных колец. Учитывая данные обстоятельства, необходимо подходить к выбору воздушного фильтра обстоятельно. Соответствующий всем требованиям компании Mitsubishi оригинальный воздушный фильтр оценивается большинством владельцев торговых точек в 800–1000 рублей. При этом в продаже имелись и модели стоимостью под 2000(!) «деревянных». Последние предлагались как фильтры, поставляемые непосредственно на сборочный конвейер, а те, что вдвое дешевле, как те,

что поступают в фирменную сервисную сеть. Стоит ли доверять данной информации и какой фильтр из оригинальных приобрести? Внимательное рассмотрение обоих образцов показало, что они имеют правильную геометрию и, соответственно, без проблем встанут в штатный корпус воздушного фильтра. Количество гофр фильтровального материала и, следовательно, площадь фильтровальной шторы так же совпадают. Поэтому, учитывая сокращенные интервалы замены фильтров, а именно их рекомендует большинство мультибрендовых сервисов,

расходники весьма активно, а мастера СТО негатива в их адрес не высказывают. В общем, если хотите сэкономить, то вот вам хороший для этого повод. В указанной выше вилке цен также встречается продукция UFI, SCT и Amd. Если расширить ценовой диапазон до 250 рублей, то стоит обратить внимание на фильтры от Alco Filter, Filtрон и Kortex. Данная «тройка» достаточно прочно держит свои позиции на рынке, и их продукция имеется в наличии в большинстве торговых точек. Ближе к трем сотням «деревянных» торгуются фильтры

ляют материалы, идущие на его производство? Платить или не платить — решать вам. Мы же, как и большинство автовладельцев, голосуем за лидеров и «золотую середину». С их фильтрами и кошелек не облегчает, и мотор будет под надежной защитой.

Свечи зажигания

Крещенские морозы уже наказали нерадивых автомобилистов, которые экономят на свечах и пренебрегают их своевременной заменой. Холода этой зимой еще непременно вернуться и не с одним цикло-

бюджету ТО рядового автоладельца. Так, за свечу от фирмы Bosch с нас запросили всего 100 рублей. При этом комплект из четырех «запальников» обойдется еще дешевле — 360 рублей. Примерно в ту же сумму оцениваются торгующими и запасные части от Denso и NGK. Однако отметим, что речь идет о простых свечах. Иридиевые стоят значительно дороже. Стоит ли их приобретать — вопрос достаточно непростой. С одной стороны, чем современнее свеча, тем стабильнее процесс искробразования и, соответственно надежнее пуск мотора, ровнее его работа, меньше расход топлива. С другой стороны, если заправить машину некачественным горючим, например содержащим большое количество ферроценов (присадка), то свечи будут безвозвратно загублены и все ваши затраты на их приобретение пойдут коту под хвост. Для примера, иридиевая свеча от Denso стоит примерно 350 рублей, 1400 — за комплект. То есть ровно столько, сколько и «родные» детали. Среди альтернативных запчастей мы также встретили продукцию Febi и Veru, которая торговалась по 70 рублей за свечу. И, наконец, последнее. В автосервисах часто устанавливают свечи, не контролируя зазор между их электродами. С одной стороны, это логично: автомат на конвейере сделает это качественнее и точнее, чем мастер с набором щупов. С другой — выставленный на фабрике зазор может отличаться от требуемого по инструкции. Иными словами, по всем характеристикам свеча подходит, но корректировка зазора требуется. Помните это сами и сообщите мастеру, который будет производить обслуживание автомобиля. Кроме того, сервисмены часто пренебрегают моментом затяжки свечи, полагаясь на чуткость своих опытных рук. А ведь любой конструктор ДВС скажет вам, что от этого параметра зависит герметичность газового стыка, который уплотняет специальное, сминаемое кольцо. А деформироваться оно должно до строго определенного размера! Выскажите свое пожела-



имеет смысл остановить свой выбор на компонентах стоимостью до одной тысячи рублей. Однако экономия на приобретении воздушного фильтра может быть и гораздо более значительной, если принять к рассмотрению продукцию альтернативных производителей. Так, достаточно часто нам попадались фильтры Knecht и Bosch, за которые просили до 280 рублей. Качество изделий достаточно высокое, поэтому если нет желания бродить по рынку, то можно остановить свой выбор на продукции одного из этих брендов. Уж точно не прогадаете. Так же неплохо представлены интересующие нас компоненты от Blue Print и Jakoparts. Фильтры от данных брендов можно вообще купить за 190—210 рублей. По словам продавцов, берут данные

Fram. Весьма неплохой выбор для тех, кто ищет оптимальное соотношение цены и качества. Всего на полтинник дороже обойдутся интересующие нас компоненты от Kolbenschmidt и FIAMM. Чтобы не подниматься за 50% стоимости оригинальных фильтров и получить запасные части отличного качества, имеет смысл приобрести продукцию компаний Mann Filter и Champion. Маленькое замечание: платить за них более чем 470 рублей не стоит. Средняя рыночная цена составляет 450 рублей. На нее и ориентируйтесь. И, наконец, последнее. На рынке мы встретили и фильтры стоимостью чуть больше сотни рублей. Имеет ли смысл их рекомендовать, если, как мы уже отметили выше, основную стоимость фильтра состав-

ном. Вот почему тем, у кого свечи практически отработали свой ресурс, стоит заранее заменить «запальники», не дожидаясь даты проведения очередного, регламентного технического обслуживания. Если вы собираетесь менять свечи при прохождении каждого ТО, то приобретать оригинал по цене от 250 до 350 рублей за свечу, пожалуй, будет разорительно и нерационально. На круг выйдет 1000—1400 рублей! Гораздо разумнее использовать альтернативу от компаний, которые давно занимаются разработкой и производством свечей зажигания и накопили в этом, скажем честно, непростом деле большой опыт. Заметим, что стоимость интересующих нас запасных частей от грандов радует своей лояльностью к

ние, чтобы мастер при заворачивании свечи применил динамометрический ключ, и свеча отработает свой срок без нареканий.

Передние тормозные колодки

Зимняя эксплуатация автомобиля предъявляет к тормозам жесткие требования. Еще бы, ведь фрикционная смесь колодок обязана обеспечивать требуемый коэффициент трения с тормозными дисками с первого нажатия на педаль тормоза. А, как известно, тормозной момент, развиваемый непрогретым тормозным узлом, отличается от того, который демонстрирует узел, прогретый до рабочей температуры. Кроме того, зимой дороги обрабатывают противогололедными реагентами, которые, впрочем, как и вода, также оказывают негативное влияние на процесс торможения и такой параметр, как замедление автомобиля. Из всего этого следует, что перед зимним сезоном или при проведении регламентных работ по обслуживанию автомобиля непосредственно зимой, необходимо особо ревностно подходить к выбору тормозных колодок передней оси. Ведь именно ее тормозные механизмы принимают на себя более высокую нагрузку по сравнению с задней осью. Для тех, кто не ориентируется в мире запасных частей, лучше не рисковать и приобрести оригинальные расходные материалы. Колодки OEM, оговоримся сразу, стоят весьма и весьма

недешево — от 2300 до 2600 рублей за комплект. За эти деньги вы получите автокомпоненты, полностью отвечающие требованиям автопроизводителя и, заметим, очень строгим. Кроме того, в эффективности замедления машины вы не найдете никаких изменений. То есть усилие на педали и гашение скорости останутся прежними. Монтаж колодок в тормозные механизмы также не вызовет никаких вопросов. Толщина каждой колодки строго соответствует заводскому чертежу, а геометрия металлической подложки идеальна, следовательно, ее установка в суппорт происходит «на раз-два». И наконец, «родная» запчасть относится к тормозному диску бережно, не «грызет» его. Это также важный показатель, так как преждевременный износ тормозных дисков приводит к дополнительным расходам на приобретение запасных частей и их монтаж. В итоге вся выгода от приобретения более дешевых колодок не просто нивелируется, а еще и выходит со знаком минус. Чтобы этого не произошло, прежде всего, рекомендуем обратить внимание на продукцию лидеров «тормозной» индустрии, таких как: ATE, TEXTAR, TRW, Brembo, Ferodo. Продукция первого в списке держится на уровне 2500 рублей — фактически цена оригинала. Детали от других компаний, в зависимости от кода изделия, можно приобрести в вилке от 1000 до 1300 рублей. Одно то, что достойный продукт обойдется вам в половину стоимости оригинала, должно сподвигнуть на покупку запасных частей от

перечисленных выше брендов. Отметим, что с монтажом колодок в суппорта и собственно эффективностью торможения никаких проблем не будет. При этом колодки сами достаточно стойки к износу: имеют хороший ресурс и при этом не «грызут» диски. Обратите внимание на следующее. Чтобы новые автокомпоненты отработали положенный срок, необходимо следить за исправностью тормозных суппортов. В частности, важно контролировать состояние направляющих и защитного чехла (манжеты) поршня. При обнаружении их повреждения, заеданий или закисания необходимо сразу произвести профилактику с заменой уплотнений. Теперь традиционно рассмотрим и другие предложения рынка. Выбор тормозных колодок от других производителей, надо заметить, имеется весьма неплохой. Так, за комплект деталей от Otto Zimmermann, кстати, продукт весьма приличного качества, на рынке с нас запросили цену... лидеров. Для наглядности — большинство торговых точек оценивало запчасть от данного бренда в 1250 рублей. Ровно столько же просили и за колодки LPR. Отметим, что продукция данной фирмы пользуется на российском рынке весьма устойчивым спросом, впрочем, как и запасные части от Valeo. Комплект интересующих нас деталей данного производителя оценивался в 1300 рублей. А вот ценник в 1600 в национальной валюте за колодки Raybestos и NK на общем фоне кажется завышенным. Но, по словам продавцов, среди вла-

дельцев Mitsubishi Lancer есть немало поклонников именно этих двух брендов. Поэтому на прилавке они и держат данные запасные части. А что есть в сегменте до 1000 рублей? Первое, на что стоит обратить внимание, это продукция Metelli. В среднем комплект колодок требуемой нам модели обойдется в 900 рублей. При этом к качеству запчастей придраться будет сложно. Колодки от Kashiyama и Blue Print можно найти по 700–750 рублей. Примерно на сотню дешевле обойдется комплект от фирмы Mando. Заметим, что данный производитель запасных частей и комплектующих заслуженно пользуется уважением у владельцев автомобилей корейского производства. Если кратко, то в упаковке с логотипом Mando вы обнаружите приличное качество по разумной цене. За полтысячи на прилавках выставлены компоненты от Kortex. Если же с деньгами совсем туго, то продукция TSN по 300–350 рублей за комплект позволит вам провести техническое обслуживание тормозных узлов переднего моста.

Задние тормозные колодки

Заменяв колодки передних тормозных механизмов, традиционно не забываем и про тормозные механизмы задних колес. Напомним, что поскольку в процессе торможения они нагружаются меньше, то, соответственно, и изнашиваются не так интенсивно, как фрикционы передних тормозных механизмов. За оригина-



лом стоит отправляться, если в кармане имеется не менее 2300 рублей. Именно столько просят за колодки в большинстве магазинов, имеющих в своем ассортименте оригинальные детали. Впрочем, ценники 2,4 или 2,5 тыс. рублей за комплект OEM компонентов также не должны вас удивлять. Как водится, продукция альтернативного производства, но от лидеров отрасли, обойдется минимум в половину дешевле. Так, комплект тормозных колодок TRW можно приобрести за 1000–1200 в отечественной валюте. При этом вы установите на свой автомобиль продукцию, которая по своим техническим и эксплуатационным характеристикам не будет уступать оригиналу. Примерно в ту же сумму рыночные торговцы оценивают и запасные части от Bosch и Ferodo. Немногим дороже торгуются колодки фирм ATE и Brembo. Цена комплекта от этих производителей редко превышает 1300 рублей, а качество запчастей выше всяких похвал. Если средства на приобретение расходников ограничены, то можно купить детали и подешевле. Например, в качестве альтернативы нам предложили запасные части от Konstein. Комплект необходимых нам запасных частей в нескольких торговых точках стоил всего 420–440 рублей, то есть на треть дешевле, чем просят за ATE и Brembo. Немногим дороже — 450 рублей, обойдется продукция EGT. Примерно в ту же сумму предлагались и ком-

поненты Stellox. Одним словом, даже если у вас в кармане ограниченная сумма денег, вы все равно имеете возможность заменить расходники в тормозной системе вашего автомобиля. Однако не откроем секрета, сказав, что бывалые автолюбители предпочитают на задних тормозах не экономить. Ведь от их эффективности существенно зависит тормозной путь машины. А при экстренном торможении даже со скоростью 60 км/ч решающую роль играет каждый метр, который проходит машина до полной остановки. От того, на какой скорости произойдет столкновение с препятствием, будет зависеть нагрузка на органы человека, и в частности на позвоночник. Не стоит всецело полагаться на подушки безопасности, даже безупречно срабатывающие и мягко принимающие на себя движущееся по инерции тело человека.

Сервис

Обслуживать и ремонтировать бывший в эксплуатации и давно сошедший с гарантии автомобиль лучше на мультибрендовых станциях технического обслуживания. Такие не только предлагают более низкие расценки на все виды работ, но и, что важно, сами реализуют ряд расходных материалов, в том числе фильтры, свечи, масла, тормозные колодки, диски. В этом случае вы получаете гарантию не только на выполненные работы, но и на запасные части, причем не-

посредственно от мастерской. Это означает, что, если вдруг установленный тормозной диск начал «бить» (покоробило из-за нагрева), у вас есть шанс поменять его по гарантии, не тратясь при этом на повторную оплату услуг по его монтажу. Кстати, сервисмены, занимающиеся Mitsubishi Lancer, проводят профилактические работы с тормозными суппортами при каждом ТО. Это снижает вероятность заклинивания их деталей и риск перегрева и повреждения тормозных дисков. Что касается такой популярной операции, как проточка тормозных дисков, то она исправляет ситуацию с геометрией детали. Но если не принимать никаких профилактических мер в отношении закисших суппортов, то через 5–8 тыс. км диски снова поведет. И еще один совет. Прежде чем приобрести поддержанную машину, необходимо провести полную ее диагностику. Сделать это лучше всего на СТО, которая специализируется на обслуживании и ремонте Mitsubishi. Мастера сервисного центра знают слабые места конкретных моделей и обязательно оценят стояние попадающих в группу риска узлов и агрегатов. Так, если «проморгать» первые признаки выхода из строя узла дроссельной заслонки, а проявиться такая неисправность может уже при пробеге в 100 тыс. км, замена агрегата обойдется вам минимум в 7000 рублей. И то при условии, что запасную часть вы найдете на разборке!

Остается только один вопрос, сколько прошла деталь, установленная взамен. Однако покупать на разборке запасные части можно и нужно, но лучше это делать в компаниях, специализирующихся на продаже бывших в эксплуатации запасных частей. Таковые дают на реализуемый товар свою, собственную, гарантию. Правда, действует она относительно непродолжительный период времени (3–6 месяцев) и при одном условии: монтаж детали производится мастером фирмы-продавца.

Итоги

Те, кто выбрал Mitsubishi Lancer и настроен обслуживать машину с применением оригинальных запасных частей и расходных материалов, должны быть готовы тратить достаточно большие средства. Увы, родные компоненты дешевыми не назовешь. С другой стороны, анализ рынка запчастей показал, что имеется масса достойной альтернативы, которая по своим техническим характеристикам и эксплуатационным качествам близка к OEM продуктам. Это означает, что владелец Mitsubishi Lancer имеет возможность поддерживать свой автомобиль в хорошем техническом состоянии, применяя запасные части от сторонних производителей. При этом надежность машины едва ли пострадает, тем более что речь идет о поддержанных экземплярах стоимостью до 300000 рублей. ■





7-10 Марта

**Выставка
старинных автомобилей
и антиквариата**

КВЦ Сокольники

1959-2014



Оргкомитет
+7 495 505-53-30
gallery@oldtimer.ru
OLDTIMER.RU

Информационные партнеры



Генеральный спонсор

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПОРТАЛ



carexpo.ru

ВОЛГА

Автозапчасти в наличии. Двигатели и агрегаты. Кузовные детали, оптика, подвеска, расходные материалы. Гарантия.

г. Королев, ул. Советская, 39 Тел.: 8 (495) 510-8665, 515-7475
 м. Авиамоторная, 1-й Кабельный пр-д Тел.: 8 (495) 673-8197,
 м. Перово, ул. Кусковская, 20А Тел.: 8 (495) 730-4057
 Нагорный проезд, д. 10А Тел.: 8 (499) 123-0470, 123-8080

CHERY

Запчасти Chery.

Great Wall, FAW, Hafei, Foton, BYD, Xinkai, Brilliance.

Тел.: 8 (495) 518-2455

Тел.: 8 (495) 514-5125

Тел.: 8 (495) 514-5140

HYUNDAI

Автозапчасти для легковых и грузовых автомобилей.

1-й Кабельный пр-д

Тел.: 8 (495) 673-8197

Тел.: 8 (495) 673-4008

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

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

РЕМОНТ ДВИГАТЕЛЕЙ

Ремонт топливной аппаратуры дизельных двигателей.

ТНВД, COMMON RAIL. Насос форсунки.

Тел.: 8 (495) 642-5625. Сайт: www.iva-diesel.ru

АВТОЛАМПЫ

ДУАЛУЧ® 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: kupimol.ru, tochka@diol.ru
 Оптово-розничный торговый центр (ОРЦ)
 Москва, ул. Трофимово, 35/20
 т/ф (495) 958-9271, 710-3160
 E-mail: orc-diola@yandex.ru

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

АВТО
запчасти **и цены**

Детально
о деталях

autozap.biz

Кемп ТОРГОВАЯ КОМПАНИЯ 103

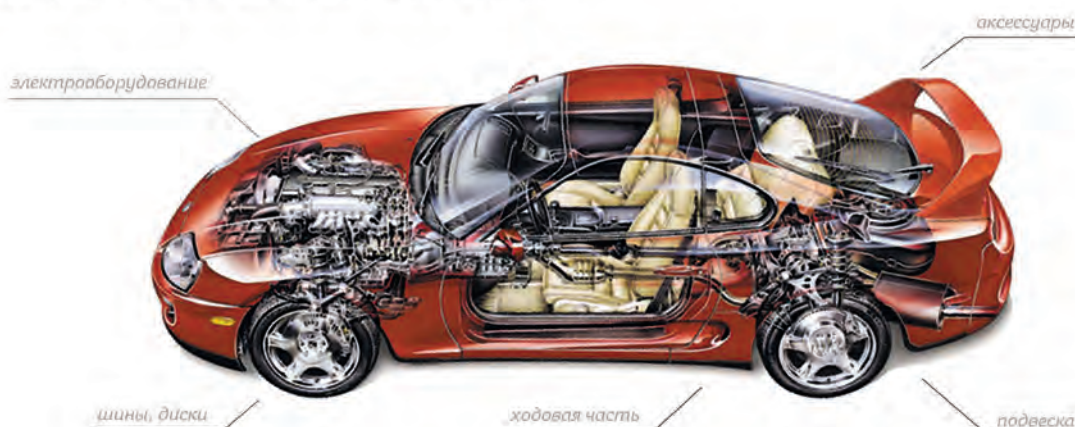
АВТОКЭМП

ВСЁ ДЛЯ ВАШЕГО АВТО

(495)926-2222 www.kemp103.ru

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