

АВТО запчасти

И ЦЕНЫ

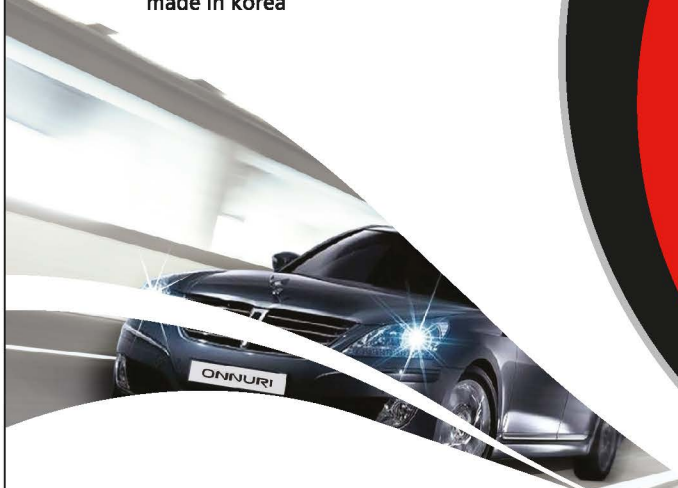


№12 декабрь 2014

информационно-рекламное издание | www.autozap.biz



ONNURI
made in korea



**КОРЕЙСКОЕ КАЧЕСТВО
ПО ПРИЕМЛЕМЫМ ЦЕНАМ !!!**

MADE IN KOREA

на правах рекламы



28

Замена ГРМ: во сколько она обойдется

34

Почти самолет: обслуживание Saab 9-5

60

Выбираем фургон для города

ЛЕТ

1984-2014



на правах рекламы

ПРОИЗВОДСТВО

АвтоВАЗагрегат

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ
АВТОКОМПОНЕНТОВ
БОЛЕЕ 400 НАИМЕНОВАНИЙ

www.avtovazagregat.ru

РЕАЛИЗАЦИЯ

Торговый Дом АвтоВАЗагрегат

ОПТОВЫЕ И РОЗНИЧНЫЕ
ПРОДАЖИ:
• ГЛУШИТЕЛИ
• АВТОМОБИЛЬНЫЕ СИДЕНЬЯ
• ТРУБКИ «БАНДИ»

www.tdava.ru



АВТОВАЗ АГРЕГАТ
ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

Japanparts®



Искренняя благодарность всем,
кто поверил в нас

Merry Christmas

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

www.japanparts.eu



КОРЕЙСКОЕ КАЧЕСТВО ПО ПРИЕМЛЕМЫМ ЦЕНАМ !!!



Air/Oil/Fuel/Cabin Filter



Brake Pad/Shoe



Gasket



Water Pump



Piston



Piston Ring



Spark Plug Cable Set



Regulator Rectifier



Fan Clutch



Radiator/Condenser



Rubber Hose



Relay / Control Unit / Flasher / Blinker Unit



Shock Absorber



Suspension Part



Bracket / Arm / Bush / Mounting



Boot Kit



Cable



Bumper / Beam / Rail



Timing Belt Kit/Tensioner / Idler



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

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

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

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

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

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

Дистрибьюторы ONNURI в России



SHATE-M
www.shate-m.ru



FORUM-AUTO
www.forum-auto.ru



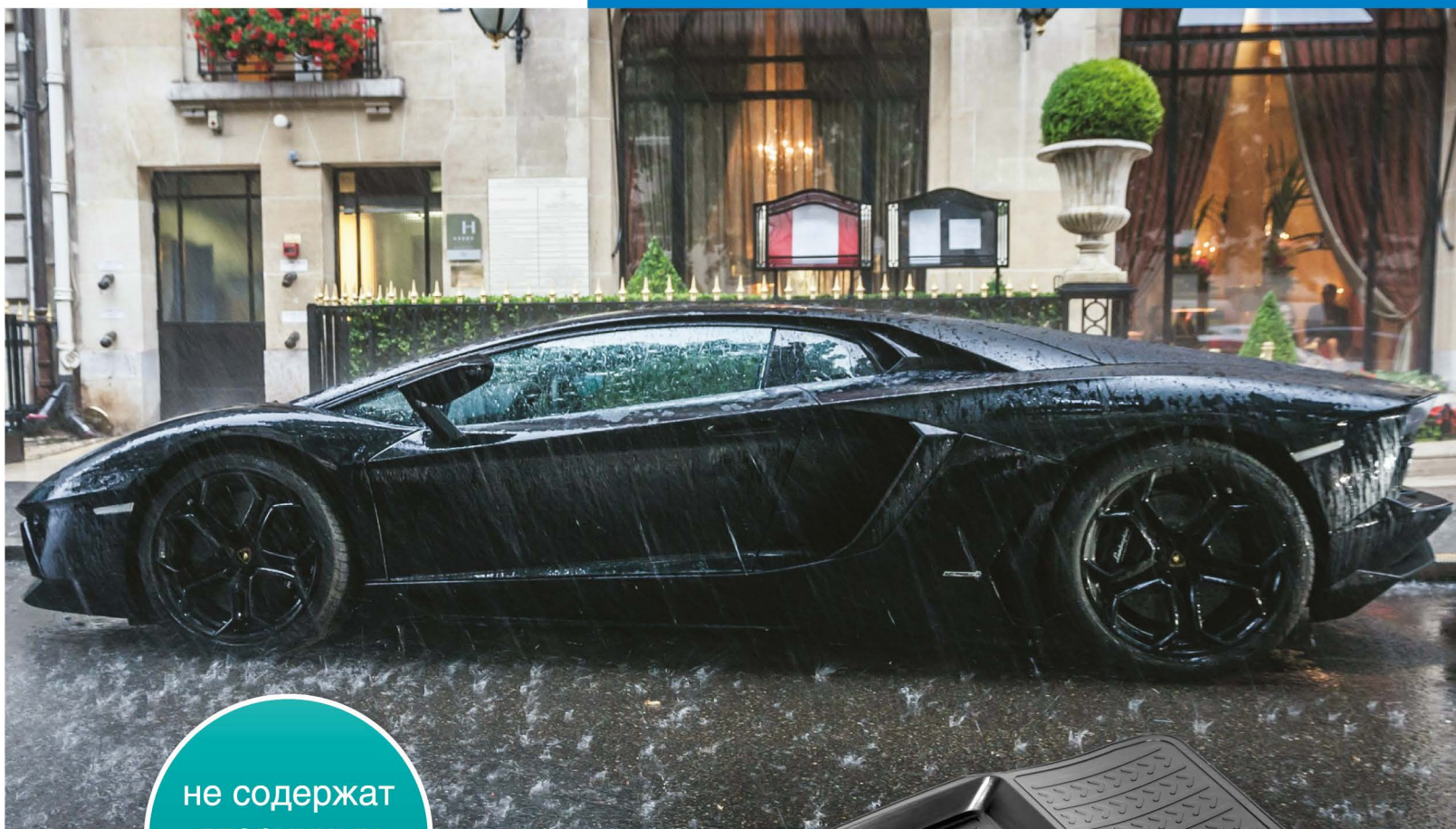
MOTOR LINE
www.motorline.ru

AV*TO DRIVER

резиновые
автоковрики

надежная защита
от любой непогоды

на правах рекламы



не содержат
вторичных
наполнителей



тел.: +7 (8443) 250-650

+7 (8443) 33-81-65

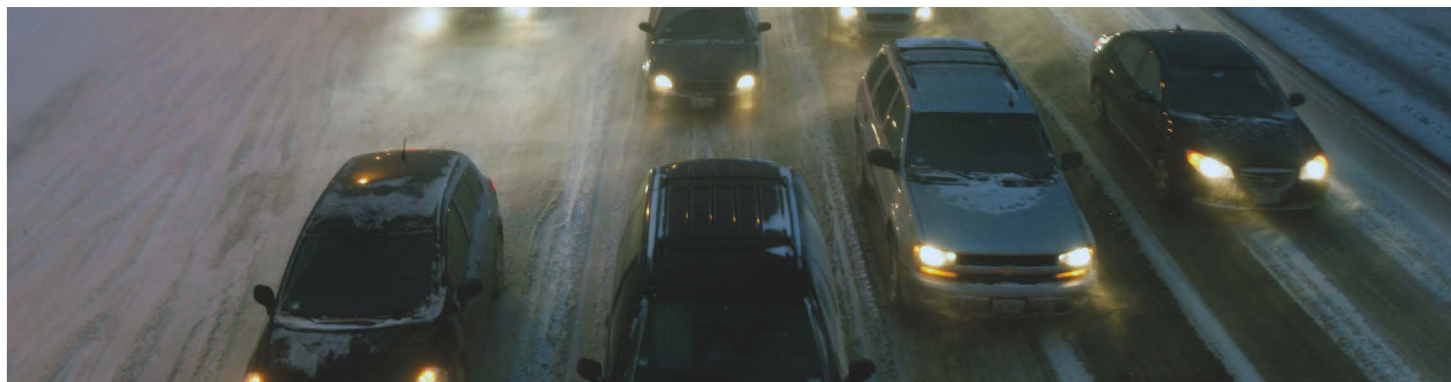
+7 927 255-33-33

skype: avtodriver911

e-mail: kovrikavtodriver@mail.ru

www.avtodriver.net

- Удобно располагаются в салоне
- Легкие, прочные, износостойкие
- Эластичные и морозостойчивые
- Изготовлены из качественных материалов



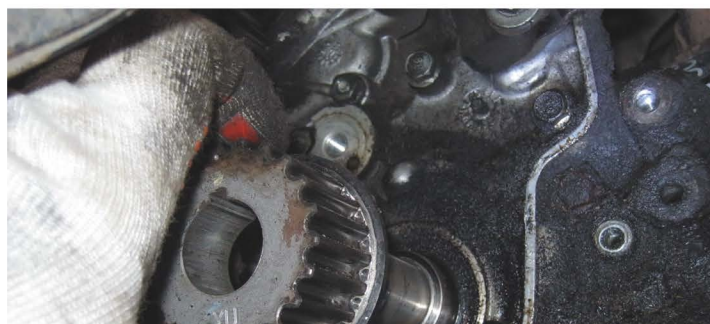
ЗАПЧАСТИ

20 Как правильно выбрать аккумулятор



АКСЕССУАРЫ

26 Универсальный солдат.
Пуско-зарядное устройство D-Lex Power



СЕРВИС

28 Замена ГРМ:
все о простой операции



ТО В ДЕТАЛЯХ

34 Почти самолет:
во сколько обойдется его содержание

Издательский Дом «Здесь и Сейчас»
Информационно-рекламное издание
«Автозапчасти и Цены» №12 (199) 2014

18+ АВТО ЗАПЧАСТИ И ЦЕНЫ ИЗДАТЕЛЬСКИЙ ДОМ «ЗДЕСЬ И СЕЙЧАС»

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

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

Выходит ежемесячно.

Распространяется бесплатно.
Подписано в печать: 5.12.2014

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

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

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

За содержание материалов,
представленных 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 E-mail: ioi@carexpo.ru

Главный редактор
Антон Максимов E-mail: glavred@autozap.biz

Ответственный секретарь
Мария Иванова E-mail: imm@carexpo.ru

Руководитель отдела рекламы
Кристина Ахмедова E-mail: hku@carexpo.ru

Отдел рекламы
Алексей Завьялов E-mail: zav@carexpo.ru
Ольга Образцова E-mail: ooi@carexpo.ru
Лидия Веденская E-mail: vlv@carexpo.ru
Марина Семенко E-mail: sms@carexpo.ru
Валентина Притуленко E-mail: pvi@carexpo.ru

Дизайн
Александр Голомысов E-mail: adv@carexpo.ru

Представительство
в г. Брянск, Орёл, Смоленск, Калуга:
Сергей Фролов E-mail: fsa@carexpo.ru

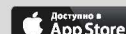
По вопросам сотрудничества:

тел: +7 (495) 710 03 07

факс: +7 (495) 677 68 52

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

www.autozap.biz





FB
FURUKAWA BATTERY



**ГАРАНТИЯ
3
ГОДА!**

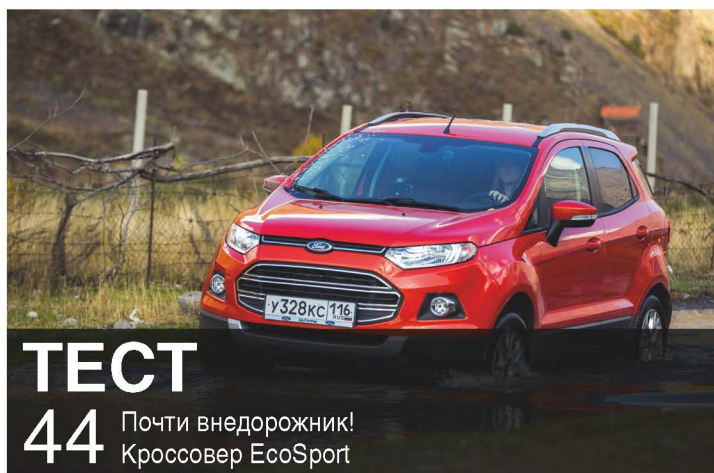
**НАСТОЯЩИЕ
ЯПОНСКИЕ
АККУМУЛЯТОРЫ!**

www.furukawabattery.ru



ЗАПЧАСТИ

42 Единственный в своем роде.
Репортаж с завода по производству свечей



ТЕСТ

44 Почти внедорожник!
Кроссовер EcoSport



ТО В ДЕТАЛЯХ

50 Renault Master:
во сколько обойдется его обслуживание



КОМТРАНС

56 Новый Mercedes-Benz: Vito.
Теперь этот фургон доступен в трех версиях



ПРАВО НА ВЫБОР

60 Маленькие, да удаленные небольшие фургоны:
выбираем лучший

УНИКАЛЬНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА ОРИГИНАЛА

ГАРАНТИЯ

- 100% контроль качества изготовления
- сертификация базовых деталей на соответствие российским и международным стандартам (ISO 9001:2011; TC, PP и пр.)

БЕЗОПАСНОСТЬ

- безопасность и обеспечение заложенных параметров двигателя
- проверка оригинальности через SMS-сообщение и Интернет
- оптимальная сочетаемость со всеми элементами и системами двигателя

ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ

- 3000 позиций оригинальных и одобренных запчастей в фирменной упаковке для всех изделий ЯМЗ
- наилучшее соотношение цена - качество
- 300 видов техники

90 ЦЕНТРОВ ПРОДАЖ

- реализация исключительно через фирменную сервисно-сбытовую сеть ОАО «Автодизель» (ЯМЗ)
- более 300 авторизованных сервисных центров в РФ и за рубежом



реклама



www.gazgroup.ru

ОАО «Автодизель» (ЯМЗ)
Россия, 150040,
г. Ярославль, пр. Октября, 75
+7 (4852) 58-78-78



www.powertrain.ru

3 Автозапчасти ONNURI
от компании GANBIN

ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ ДЕТАЛЕЙ НА
ВСЕ МАРКИ КОРЕЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ.

K
KOREASTAR
MADE IN KOREA

13 Автозапчасти KOREASTAR
от компании GANBIN

17 Ступичные подшипники.
ЗАО «Вологодский подшипниковый завод»

27 Японские аккумуляторы FB
FURUKAWA BATTERY CO., LTD

39 Стеклоочистители.
WEEN Shimo

40 ОАО «АвтоВАЗрегат».
Основные даты

35 Автозапчасти
Japanparts

49 Компания BPW знакомит перевозчиков
со своей продукцией и деятельностью

Источник энергии для любого автомобиля

на правах рекламы



Аккумуляторные батареи Bosch

- Оптимальная стартовая мощность
- Надежный запуск двигателя даже при низких температурах
- Долгий срок службы
- Абсолютная необслуживаемость
- Безопасность при эксплуатации (крышка-лабиринт, центральный газоотвод и др.)

 **BOSCH**
Разработано для жизни

ГАЗ занялся крепежом Bulten



На мощностях Горьковского автозавода состоялось открытие совместного производства крепежа между ГАЗ и шведской Bulten. «Бултен Рус» будет разрабатывать, производить и поставлять крепеж не только на заводы «Группы ГАЗ», но и на другие автозаводы России и СНГ. Производство организовано на пустующих площадях Горьковского автозавода (12,5 тыс. кв. м). Было установлено оборудование из Италии, Японии и Китая, которое позволяет выпускать крепеж по полному циклу. Заявленная мощность

производства — от 6 до 8 тысяч тонн в зависимости от ассортимента, стартовая — 4 тысячи тонн. Совместные инвестиции в проект составили 12 миллионов евро. В начале production совместного предприятия будет оснащаться семейство коммерческих автомобилей ГАЗ NEXT («ГАЗель NEXT» и «ГАЗон NEXT»).

«Бултен Рус» стало пятым предприятием, где производится крепеж Bulten. Помимо России у компании есть производства в Швеции, Германии, Польше и Китае.

Porsche для президента России

Компания Porsche Engineering была выбрана в качестве разработчика топовых двигателей для автомобилей проекта «Кортеж» (лимузин для первых лиц России, внедорожник и микроавтобус). Это будут двигатели V12 объемом от 6 до 6,6 л, мощность которых составит от 600 до 850 л.с. Кроме того, немцы возьмут на себя разработку и менее мощного двигателя V6 (350 — 400 л.с.). Ранее на разработку двигателя претендовали фирмы AVL (Австрия), Ricardo (Великобритания) и FEV (Германия).

Производство двигателей планируется организовать в России, скорее всего, на Заволжском моторном заводе (ЗМЗ), который входит в группу «Соллерс» наравне с УАЗ. Последний выбран разработчиками проекта «Кортеж» в качестве генподрядчика.

«Кортеж» — масштабный проект по созданию лимузинов, представительских и бизнес-седанов, внедорожников и микроавтобусов, для которых



PORSCHE

будет использоваться единая платформа. Всю координацию проекта осуществляет НАМИ. Старт проекту был дан в 2012 году, тогда генподрядчиком была выбрана Marussia Motors, но она выпала из проекта, объявив о банкротстве. Всего на проект «Кортеж» планируется выделить около 30 миллиардов рублей. Первые прототипы должны появиться в 2016-2017 гг.

Светодиодная революция

Mercedes-Benz продолжает совершенствовать светодиодные фары, попутно критикуя своих конкурентов — Audi и BMW — за увлечение дорогостоящими лазерными фарами. В этом году на обновленном CLS дебютировали «умные» светодиодные фары Multibeam. В каждой фаре расположено по 24 светодиода, каждый из которых управляется электроникой и регулируется независимо от других. С помощью четырех блоков, камеры за зеркалом заднего вида и навигационной системы электроника может изменять параметры освещения до ста раз в секунду. Это позволяет перефокусировать пучок света, чтобы, например, подсветить поворот или убрать свет со встречной полосы, чтобы не ослеплять водителей встречного автотранспорта.

Дальность светового пучка увеличилась с привычных для светодиодных фар 300 метров до 485 метров.

В следующем году на новом поколении Mercedes-Benz E-класса дебютируют модернизированные фары Multibeam. В них будет уже по 28 светодиодов в три ряда (то есть 84 элемента в каждой фаре), что позволит еще точнее распределять и направлять световой пучок.

Но и на этом в немецкой компании не собираются останавливаться. Совместно с компаниями Infineon, Hella и Osram, при поддержке немецкого Министерства образования и науки, Mercedes-Benz ведет разработку светодиодных фар следующего поколения. В них будет уже по 1024 элемента, а несколько контролирующих блоков заменят одним. Даль-

ность освещения увеличится до 600 метров, повысится точность перераспределения потоков. «Разница будет такой же, как между разрешением телевизоров HD и 4K», — говорят представители немецкой компании.

В Mercedes-Benz считают лазерные фары тушковой ветвью развития светотехники из-за их дороговизны и сложности конструкции: для массового автомобиля они не подходят, в отличие от светодиодных фар.



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

www.gahbin.com



KOREASTAR



**KOREASTAR
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 / BOOTKIT



RELAY/CONTROL/FLASHER/BLINKER UNIT



SHOCK ABSORBER



SUSPENSION PART



BRACKET/ARMBUSH/MOUNTING



TENSIONER IDLER



BUMPER/BEAM/RAIL

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

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

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

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

зовании высококачественного материала и обладает отличным качеством.

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

корейских автомобилей.

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

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

Теперь и гибридная



АВТОВАЗ сделал гибридный вариант своего бюджетного седана Granta. Пока готов только один прототип. Он оснащен 1,4-литровым двигателем от первого поколения Kalina. Но его мощность, благодаря турбонаддуву, теперь составляет 163 л.с. Помимо этого в гибридную силовую установку входят 11-киловаттный электромотор и 4-ступенчатая роботизированная коробка передач, в которую он и интегрирован. У прототипа аккумуляторные батареи занимают весь багажный отсек. В теории гибридная Lada Granta может передвигаться исключительно на электротяге, но из-за небольшой емкости аккумуляторов преодолеваемое расстояние ограничивается парой километров.

Ни о каком серийном производстве гибридной Lada Granta речи не идет — автомобиль так и останется прототипом. АВТОВАЗ получил от государства грант в полмиллиарда рублей на разработку экологически чистого транспорта на условиях, что вложит еще один миллиард собственных средств. Так на свет появилась электрическая Lada Ellada (пара десятков этих электромобилей на базе Lada Kalina используются в качестве такси в Сочи), а также этот гибридный прототип. Возможно, наработки, полученные при создании гибридной силовой установки, будут использованы при создании подключаемого гибрида на базе седана Lada Vesta (его производство начнется в конце следующего года).

iPhone превратят в пульт ДУ автомобилем

Автомобильная операционная система Apple CarPlay позволит сделать из iPhone пульт дистанционного управления автомобилем. Смартфон сможет наладить беспроводное соединение с автомобильной системой CarPlay (она позволяет полностью интегрировать iPhone в информационно-развлекательную систему автомобиля), после чего, например, определить точное местоположение машины. Так же устройство сможет отправлять и ряд команд, например: открыть багажник, запустить двигатель, заблокировать двери и т. д. В будущем с помощью iPhone можно будет управлять многими функциями автомобиля. Одной из важных особенностей системы станут так называемые геозоны команд. Иначе говоря, приложение можно будет запрограммировать так, что определенные команды будут передаваться автоматически, в зависимости от расстояния между автомобилем и гаджетом. Например, если система определит, что водитель находится на расстоянии 5 минут ходьбы до автомобиля, она

включит кондиционер. А когда водитель приблизится к автомобилю, сможет, к примеру, разблокировать дверь.

тый Автомобильный Альянс) вошли Audi, General Motors, Honda и Hyundai. Вместе со специалистами из Google и



Распространить платформу CarPlay как можно шире — это единственное оружие Apple в борьбе с Google, которая уже полным ходом формирует альянсы с автомиром. Недавно четыре крупных автопроизводителя создали союз для продвижения популярной операционной системы Android. В ОАА (Откры-

Nvidia они будут заниматься адаптацией своих автомобилей к Android, а также разработкой всевозможных приложений. Такой союз однозначно придется по душе разработчикам ПО, так как в этом случае можно будет писать программы для одной большой ОС, вместо целого ряда различных оболочек.

Правый руль запретят

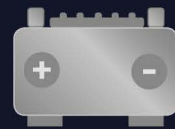
С 2015 г. в России будут запрещены импорт и эксплуатация автобусов с правым расположением руля. Об этом сообщил министр промышленности России Денис Мантуров. По его словам, запрет такой техники связан с вступлением в силу единого Технического

регламента стран Таможенного союза. «Будут запрещены к эксплуатации и импорту автобусы с правым рулем, потому что это просто небезопасно для пассажиров иметь выход на сторону движения. А что касается легковых, то пока таких решений не прорабатывалось»,

— пояснил он. По словам министра, запрет такой техники связан с их опасностью — посадка и высадка пассажиров осуществляется на сторону движения автотранспорта.

Впрочем, если на Дальнем Востоке запретить легковые автомобили с правым рулем (в этом регионе они составляют более 70 % автопарка, включая полицию и кареты скорой помощи), то народное недовольство может привести к непредсказуемым последствиям. Денис Мантуров надеется, что жители Дальнего Востока сами пересядут на легковые автомобили с левым расположением руля — в регионе в настоящий момент активно развивается автомобильная промышленность.





Japanparts®

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

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

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

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

Каждый месяц в наличии появляются около 100 новых позиций, включая детали для новейших автомобилей. Ввод новой позиции в ассортимент начинается с закупки оригинальных образцов, которые затем высылаются потенциальным поставщикам. Поставщики присылают свои производственные образцы, которые тщательным образом тестируются инженерами компании Japanparts в сравнении с оригиналом. Если технические и эксплуатационные показатели находятся на



уровне оригинала или превосходят его, производится закупка данной детали у поставщика. Только когда полностью проверенная первая поставка уже в наличии на складе в Вероне, мы сообщаем клиентам об обновлении ассортимента.

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

Поставщиками компании Japanparts являются конвейерные производители или поставщики OE качества. Например, производителями сцепления Japanparts являются Exedy, NKK, Paraut, Aisin, Seco; для системы распределения применяются только оригинальные натяжные ролики и ремни японского производства (Bando,

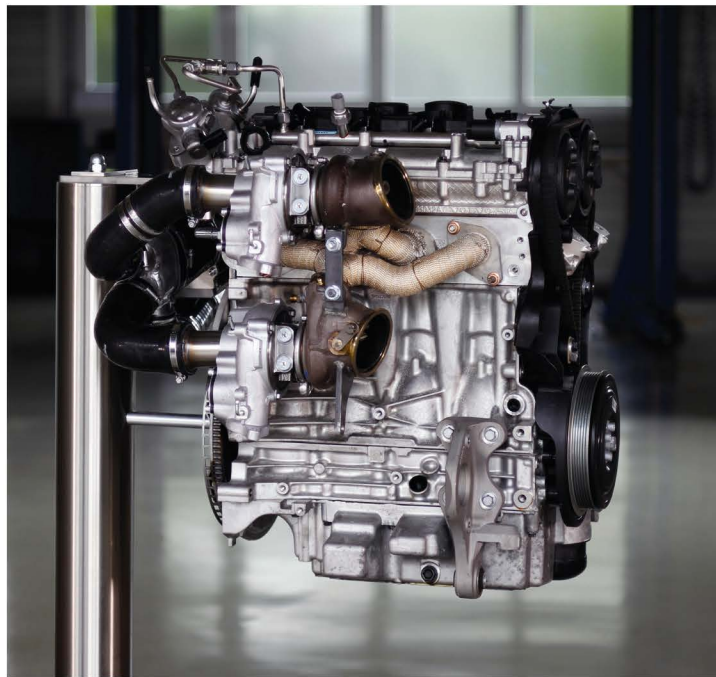
Mitsubishi, Tsurumi). Все тормозные колодки сертифицированы ECE R90 (европейская система сертификации, выдаваемая на основе сравнительных испытаний колодок с оригинальными, гарантирующая тормозную эффективность и износостойкость на уровне оригинала и выше).

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

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

Миссия компании Japanparts:
Быстрый срок поставки
Высокое качество
Конкурентоспособная цена

Электричество в турбине

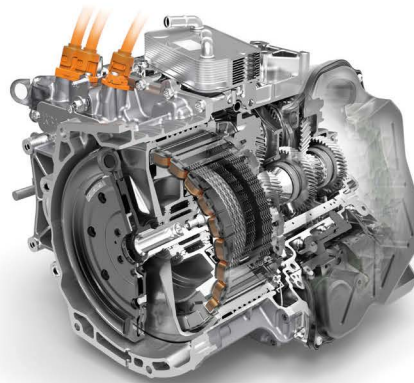


Линейка «заряженных» моделей Audi, носящих литеру RS, хорошо известна по всему миру и любима любителями спортивных автомобилей. Однако ужесточающиеся в Европе экологические требования к выбросам автомобилями вредных веществ в атмосферу заставят компанию из Ингольштадта отказаться от двигателей V8. Им на смену придут... турбодизели, причем необычные. Прототип такого силового агрегата объемом 3 литра, установленный на экспериментальный Audi RS5 TDI, получил две турбины (низкого и высокого давления), а также нагнетатель с электрическим приводом. Вес двигателя — всего 195 кг, а нагнетатель нужен для поддержания «полки момента» на низких оборотах. Он подключается на 1250 об./мин и работает вплоть до 3000 об./мин, когда в дело и вступает турбина. Мощность такого силового агрегата — 385 л.с., это меньше, чем у серийной версии RS5 (450 л.с.). Однако по динамике турбодизельная версия с электрическим нагнетателем ему не уступает, а максимальная скорость здесь даже выше — 280 км/ч.

Audi не единственная компания, работающая с электрическим нагнетателем. Свой

вариант подобного двигателя представила и Volvo. Ее силовая установка создана на базе 4-цилиндрового бензинового двигателя, оснащенного двумя турбинами и электрическим нагнетателем. Мощность прототипа — 450 л.с. «Когда мы создавали семейство двигателей Drive-E, мы стремились предложить наиболее передовые четырехцилиндровые двигатели, которые были бы способны демонстрировать оптимальные параметры выброса вредных веществ и расхода топлива, одновременно обеспечивая отличные ездовые качества и характеристики мощности. Мы знали, что 320 л.с. для нашего бензинового двигателя — это лишь точка отсчета. Концептуальный двигатель Drive-E мощностью 450 л.с. показывает потенциальные возможности и гибкость в разработке двигателей семейства Drive-E», — заявил старший вице-президент по исследованиям и разработкам Volvo Петер Мертенс. Пока силовой агрегат от Volvo — лишь прототип, но поскольку компания полностью перешла на 4-цилиндровые двигатели, не исключено, что в будущем он появится на топовых моделях, таких как кроссовер Volvo XC90 или будущий представительский седан S90.

Больше передач



Автоматической коробкой передач с восемью и даже с девятью передачами сегодня редко кого удивит — такие трансмиссии начали ставить даже на массовые машины. Но Volkswagen решил пойти дальше: он разрабатывает 10-ступенчатую роботизированную коробку с двумя сцеплениями (DSG). Такая коробка сможет работать с дизельными двигателями, мощность которых составляет от 135 л.с., «снимаемых» с одного литра. Максимальный крутящий момент, который будет способна «переварить» DSG10, по предварительным данным составляет 550 Нм. Сегодня такими показателями может похвастать лишь коробка PDK от Porsche, но она очень дорога в производстве. Первые модели

с такой коробкой передач появятся в 2016 году. Скорее всего, это будут Volkswagen Passat и Tiguan следующего поколения.

Разработкой 10-ступенчатой трансмиссии Volkswagen занялся из-за постоянно ужесточающихся требований к экономичности и экологичности автомобилей. Как говорят инженеры компании, 10-ступенчатый «робот» сможет значительно снизить расход топлива, а значит, и вредные выбросы в атмосферу. Для дизелей это особо актуально.

Volkswagen не единственная компания, разрабатывающая 10-ступенчатую автоматическую коробку передач. Работы по созданию аналогичных трансмиссий ведут General Motors, Hyundai-Kia и Ford.

На органике

OSRAM представил ультратонкий фонарь для чтения на базе органических светодиодов OLED Reading Light. Фонарь можно использовать как дома, так и в автомобиле, интенсивность освещения регулируется с помощью сенсорной панели. Благодаря зажиму его можно закрепить в любом нужном месте, например, на ремне безопасности. Освещение в 3300K, излучаемое фонарем — наиболее комфортное для чтения. Зарядить новинку можно через USB разъем, это займет 2,5 — 3 часа, а продолжительность работы от одной зарядки составляет до 20 часов. OLED Reading Light выпущен ограниченным тиражом, но на него распространяется гарантия OSRAM в пять лет.





ЗАО «ВОЛОГОДСКИЙ ПОДШИПНИКОВЫЙ ЗАВОД» J/S COMPANY «VOLOGDA BEARING FACTORY»



А.М. Рупасов,
начальник Автомобильного дивизиона



**ПРИОРИТЕТНЫМ
для ПРЕДПРИЯТИЯ ЯВЛЯЕТСЯ
КАЧЕСТВО
ПРОИЗВОДИМОЙ
ПРОДУКЦИИ!**



**ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«ВОЛОГОДСКИЙ ПОДШИПНИКОВЫЙ
ЗАВОД» – ЭТО КРУПНЕЙШЕЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
РОССИЙСКОЙ ПОДШИПНИКОВОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ, ЛИДЕР ПО
ПРОИЗВОДСТВУ ПОДШИПНИКОВ ВСЕХ
КОНСТРУКТИВНЫХ ГРУПП
И МОДИФИКАЦИЙ.**

*Комментирует А.М. Рупасов, начальник
Автомобильного дивизиона:*

«ЗАО «ВПЗ» на протяжении более чем 40 лет является основным поставщиком подшипниковой продукции для ОАО «Автоваз», в такие узлы как:

- Системы двигателей (узлы и детали топливной аппаратуры и двигателя, системы привода ГРМ и вспомогательных агрегатов),

- Системы трансмиссии (коробки передач, раздаточные коробки, промежуточные опоры карданных валов),
- Системы отопления и кондиционирования воздуха,
- Системы рулевого управления,
- Системы шасси (ступицы узлов, верхние опоры стоек передних подвесок).

Кроме существующей номенклатуры, поставляемой на комплектацию автомобилей российского автопрома, ЗАО «ВПЗ» в последние годы участвует в разработке новых подшипников для автогиганта, в частности наша компания была номинирована на поставку ступичных подшипников переднего и заднего колеса (256908AKE12, 537705AKE12) для нового автомобиля LADA VESTA, сборка которого начнется с ноября 2015 года.

Также данная номенклатура подшипников планируется к изготовлению и поставке на вторичный рынок с января 2015 года для автомобилей, собранных компанией

RENAULT-NISSAN-AVTOVAZ на платформе В0, а именно: в автомобилях Рено-Логан, Рено-Сандеро, Сандеро-Степвей, Лада-Ларгус, Рено-Дастер.

Закрытое Акционерное общество «Вологодский подшипниковый завод» также номинирован на поставку подшипников по проекту модернизации подшипников ступицы переднего колеса 256809AKE12L20 для автомобиля NIVA 4x4, сборка которого намечена с сентября 2015 года.

Конструктивные особенности подшипника обеспечат точное вращение переднего колеса автомобиля, восприятие радиальных и осевых нагрузок и изгибающих моментов при движении».

Вся продукция ЗАО «ВПЗ» сертифицирована по международным стандартам качества.

Более подробно с продукцией, выпускаемой предприятием, Вы можете ознакомиться на сайте предприятия www.vbf.ru

Служба продаж:

тел.: +7 (8172) 53-66-09, 79-78-40, +7 (8172) 79-72-10 | факс: +7 (8172) 51-07-79, 51-07-66
www.vbf.ru | ЗАО-ВПЗ.РФ | e-mail: okid@vbf.ru

Карбон серьезно подешевеет

Карбон, или углеволокно — основной материал, применяемый при изготовлении дорогих суперкаров. Он легкий, прочный и имеет высокую жесткость на кручение. Однако массовому распространению этого материала мешает его дороговизна. Но ученые из MAI Carbon Cluster Management утверждают, что им удалось снизить стоимость производства углеволокна на 90%. Организация, финансируемая несколькими автопроизводителями и немецким правительством, занимается тем, что пытается сделать карбон эквивалентной по цене альтернативой стали и алюминию. На сегодняшний день в число инвесторов входят

компании Audi и BMW, а также ряд производителей компонентов для авиации. «Мы уже на полпути к тому, чтобы значительно удешевить производство ряда карбоновых компонентов», — говорит глава проекта Клаус Дрехслер.

В ближайшем будущем крупнейшим в мире производителем карбона станет концерн BMW. В настоящее время предприятие в США выпускает 3000 тонн материала в год, используя две производственные линии. Расширение предполагает прибавку еще четырех линий, что позволит выйти на 9000 т. «Карбон — один из ключевых материалов для автомобилестроения XXI века.



Он играет важную роль в снижении массы автомобилей и, соответственно, в экономии топлива. В будущем мы плани-

руем использовать этот материал не только на моделях i и M», — заявил член совета директоров BMW Клаус Дрэггер.

Идут на антирекорд



Несмотря на то, что в этом году продажи новых автомобилей падают, автопроизводители ставят рекорд, отзывая в России рекордное количество автомобилей. Больше всех за один раз отозвала Toyota — более 100 тысяч седанов Camry, выпущенных с 2011 по 2014 год, отправляются к дилерам для проверки шаровых опор. При их установке на заводе могли порвать пыльник, что приводит к вытеканию смазки и ускоренному износу детали.

А вот по количеству разных моделей в лидерах Mitsubishi. Компания отозвала электрокары i-MiEV из-за ошибок в программном обеспечении (257 автомобилей), затем кроссоверы Outlander, произведенные с 2007 г. по октябрь

2008 г. (35 484 шт.). У них могут не включаться стоп-сигналы из-за возникающей изоляции на контактах, а кроме того, на некоторых машинах рычаг «автомата» может отказать переводить из стояночного положения («P»). Наконец, под отзыв попали 1254 кроссовера ASX, проданные в 2010 г.: у них будут проверены вакуумные усилители, которые могут заблокировать тормоза.

Отличились и производители премиальных автомобилей. Так, Cadillac объявил об отзыве 2352 кроссоверов SRX разных лет выпуска. Сервисная кампания организована в связи с недостаточной затяжкой направляющего элемента задней подвески при производстве, что может привести к его разрыву.

Ford модернизирует российский завод

Ford Sollers в рамках подготовки к производству новых Focus и Mondeo (оно начнется в следующем году) начал постепенно модернизировать предприятие во Всеволожске (Ленинградская область). В частности, на заводе появилась новая виброустановка IP Shaker, позволяющая снизить вероятность возникновения скрипов и шумов в производимых автомобилях. Такой вибростенд есть только на всеволожском заводе Ford, его появление обусловлено спецификой производства: сборка передней панели производится непосредственно на заводе, в отличие от других площадок Ford.

Для вибростенда обустроена специальная комната со звукопоглощающими стенами, кото-

рая помогает минимизировать влияние посторонних шумов. Внутри нее расположен вибростол, который приводится в действие электромагнитным агрегатом, создающим различные режимы колебаний. Колебания имитируют поверхности дорожного полотна: брусчатку, рельсы, гравий. Виброустановка позволяет провести тестирование в пяти различных режимах, каждый из которых активируется на 5 мин. То есть полная проверка занимает минимум 25 мин. В случае обнаружения скрипов тестирование в проблемном режиме повторяется для выявления их ключевой причины. Тестирование позволяет определить, проявится ли шум сразу после установки или может проявиться позднее.



Motul: теперь и для американского тюнинга



Компании Motul и американское тюнинг-ателье APR подписали соглашение о сотрудничестве. Оно подразумевает техническую поддержку Motul проектов APR, а клиентам APR будут рекомендованы трансмиссионные масла французской компании из линеек Motul

Motorsport Line и Motul Specific.

APR специализируется на создании тюнинг-продукции для автомобилей группы VAG (Audi, Volkswagen, Porsche, Skoda и SEAT). Кроме того, гоночная команда APR принимает участие в гонках Pirelli World Challenge, Grand-Am и ADAC GT Masters.

Платить или не платить?



Volkswagen объявил, что теперь владельцы новых Passat, Polo или Golf могут самостоятельно обновлять картографию для навигационных систем Discover Media и Discover Pro. Раньше такую услугу оказывали дилеры марки, причем платно. Многие российские владельцы автомобилей производства группы VAG взламывали штатные информационно-развлекательные системы и самостоятельно обновляли картографию. С новыми же мультимедийными комплексами (в будущем их получат все модели Volkswagen) владелец может сам зайти на сайт, скачать новые карты и, следуя пошаговым инструкциям, са-

мостоятельно и совершенно бесплатно обновить карты.

Правда, существует пара «но»: на немецком сайте Volkswagen доступны только карты Старого Света (они охватывают и европейскую часть России), кроме того, вся информация размещена на немецком языке, и желающим обновить карты придется вооружиться словарем. Или же действовать проверенным методом — найти в интернете инструкции от фанатов и скачать нелегальные карты. Большинство дилеров на такие вещи глаза закрывают, но бывали случаи, когда за самовольное обновление системы дилер пытался снять автомобиль с гарантии.

У NGK появились свечи для «Двигателя Года»

Компания NGK выпустила на вторичный рынок свечи для литрового двигателя Ford EcoBoost, который неоднократно становился обладателем титула «Engine of the Year» («Двигатель Года»). Такими свечами оснащаются Ford V-Max, C-Max, Fiesta, Focus, Grand C-Max, Tourneo Connect II и Transit Connect II.

В конструкции свечи SILZNR8C7H, предназначенной для вторичного рынка, используются платина и иридий. Наконечник центрального электрода выполнен из

иридия, что обеспечивает высокую износостойкость. Малый диаметр электрода (0,6 мм) помогает образовывать более мощную искру при меньшем напряжении зажигания. Платиновый боковой электрод имеет скошенные края: форма бокового электрода оптимизирована таким образом, чтобы горячая смесь имела максимальный доступ к зоне искрообразования. В России официально автомобили с двигателем EcoBoost объемом один литр не представлены.



ГАЗ

ООО «Спаннер»

Поставка запасных частей, комплектующих и агрегатов к автомобилям КраЗ, МАЗ, ЗИЛ, УРАЛ, ГАЗ

Тел: 8 (495) 972-0894

Тел: 8 (800) 775-2994

ул. Южнопортовая, д. 32

www.spanner.ru

ЗИЛ

ООО «Спаннер»

Поставка запасных частей, комплектующих и агрегатов к автомобилям МАЗ, КраЗ, ЗИЛ, УРАЛ, ГАЗ

Тел: 8 (495) 972-0894

Тел: 8 (800) 775-2994

ул. Южнопортовая, д. 32

www.spanner.ru

РЕМОНТ ДВИГАТЕЛЕЙ

Ремонт топливной аппаратуры дизельных двигателей.

ТНВД, COMMON RAIL. Насос форсунки.

Тел: 8 (495) 642-5625. Сайт:

www.iva-diesel.ru

Официальный дилер АМО ЗИЛ

Fosters ООО "ТД Фостерс"

Фостерс.рф e-mail: fosters1@mail.ru

Запчасти МАЗ (495) 710-28-72

ТОРМОЗНАЯ АППАРАТУРА (495) 958-98-60

Запчасти ЗИЛ (495) 958-98-20

Запчасти КАМАЗ (495) 958-93-43

Компрессоры и комплектующие (Литва)



NEW! Дилер ОАО "МАЗ" МАГАЗИН розница (495) 958-98-01

Гарантия качества • Гибкая система скидок

ДОСТАВКА: МОСКВА, ОБЛАСТЬ, РЕГИОНЫ

Москва, 2-й Южнопортовый пр-д, д. 14/22, стр. 1

т./ф.: (495) 958-98-60, 710-28-72

т./ф.: (495) 958-93-43, 958-98-20

OPEL

Все для OPEL

м. Сокольники, ул. Жебрунова, 4

Тел: 8 (495) 782-2691, 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



КАК ПРАВИЛЬНО ВЫБРАТЬ АККУМУЛЯТОР

С ПРИХОДОМ ХОЛОДОВ ВОЗРАСТАЕТ КОЛИЧЕСТВО ПРОДАННЫХ АККУМУЛЯТОРОВ - НЕ СЕКРЕТ НИ ДЛЯ ТОРГОВЛИ, КОТОРАЯ ЗАПАСАЕТСЯ АКБ ПЕРЕД ОЧЕРЕДНЫМ СЕЗОНОМ, НИ ДЛЯ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ, КОТОРЫЕ ЗА АККУМУЛЯТОРАМИ ИДУТ В РОЗНИЧНЫЕ МАГАЗИНЫ. ПРИШЛА ПОРА И НАМ ПОГОВОРИТЬ ОБ АККУМУЛЯТОРАХ | ДЕНИС МИРОНОВ | ФОТО АВТОРА |

Давайте разберемся, почему аккумуляторные батареи (АКБ) просятся на «пенсию» именно зимой? Здесь, поверьте, нет никакой мистики. Дело в том, что с пониже-

нием температуры по законам физики и химии замедляются протекающие в АКБ процессы и возрастает ее внутреннее сопротивление. Это приводит к тому, что штатному генератору автомобиля не удастся столь же

эффективно, как летом, восполнять израсходованный заряд батареи. Кроме того, сам генератор может не обеспечивать расчетного (требуемого) по энергетическому балансу тока. Причиной тому могут

быть, например, изношенный приводной ремень и шкивы. Из-за недостаточного контакта их рабочих поверхностей происходит проскальзывание привода, что выражается в генерации высокочастотных



▲ Так расположен аккумулятор в подкапотном пространстве Suzuki Swift. На замену ищите аккумулятор с аналогичными геометрическими размерами



▲ Если крышка батареи грязная, то возможен ее ускоренный саморазряд. Не ленитесь протирать аккумулятор – грязь, особенно мокрая, есть отличный проводник тока

колебаний, а по-простому, — визге. Ликвидировать проблему, хоть и временно, можно подтяжкой ремня, если таковая функция или устройство есть. Напомним, что в современных автомобилях все чаще и чаще конструкторы применяют так называемые эластичные приводные ремни, которые не требуют применения устройств задания их натяжения. То есть натяжение задается самим ремнем.

Кроме того, на эффективность работы генератора оказывает влияние и состояние щеточного узла, щетки которого могут быть также изношены. При нижнем расположении генератора (из-за плотной компоновки моторного отсека) грязь и солевые противогололедные реагенты могут попасть на коллектор генератора, что также снизит эффективность его работы. Теперь добавим к сказанному выше чисто зимние особенности эксплуатации любого автомобиля: более длительное время работы вентилятора печки и нитей обогрева

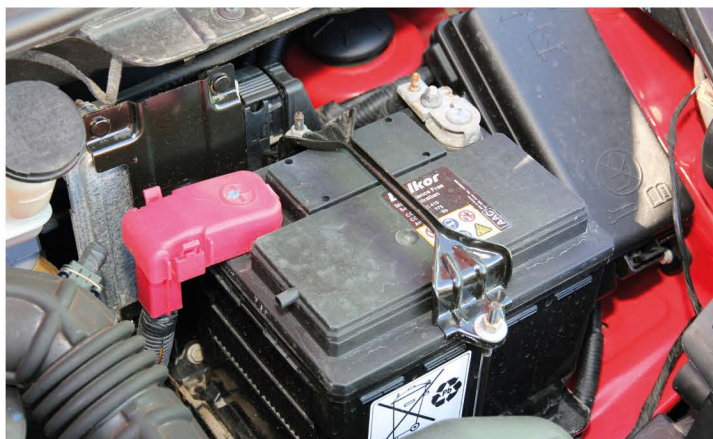
стекол, форсунок омывателей, зеркал, в ряде случаев противотуманных фар. И при всем этом машины гораздо дольше стоят в пробках или двигаются с меньшей скоростью по обледенелым зимним дорогам. В конечном итоге АКБ не то что не получает необходимый ток заряда, но и сама включается в снабжение энергией включенных потребителей, теряя при этом накопленную энергию. Насколько хватит ее запасов? Неизвестно. Но ясно одно — ее отказ станет для вас неприятной неожиданностью и вынудит идти в магазин за новой аккумуляторной батареей.

Итак, новый аккумулятор куплен, казалось бы, дальше все просто: ставим ее взамен старой и продолжаем намотывать километры... Не спешите, ведь неизвестно, сколько пролежал аккумулятор на складе, а затем и подсобке магазина, прежде чем вы за ним пришли. А, как известно, чем дольше аккумулятор хранится, тем больше вероятность, что он подрастерял свой заряд. В

итоге установленная под капот новая батарея будет работать в столь же неблагоприятных условиях и, в том числе, с недозарядом, при этом и срок ее службы опять сократится. Возникает резонный вопрос: что сделать для того, чтобы узнать, в каком состоянии находится приобретенная батарея? Разумеется, можно измерить плотность электролита ее «банок». Именно таким образом поступают на крупных сервисных станциях с оборудованными «аккумуляторными» участками. Вот только есть несколько проблем — кто вам это позволит сделать в магазине? Да и приборов, которыми данная процедура производится, у сотрудников торговой точки может и не быть. Мало того, большинство современных аккумуляторов не имеют крышек для контроля уровня электролита в банках, так как большинство современных АКБ являются «необслуживаемыми» или, точнее будет сказать, недоливаемыми. Это означает, что электролит зали-

вается в батарею всего один раз и только на заводе-изготовителе. Итак, метод с измерением плотности электролита нам не подходит. Что еще?

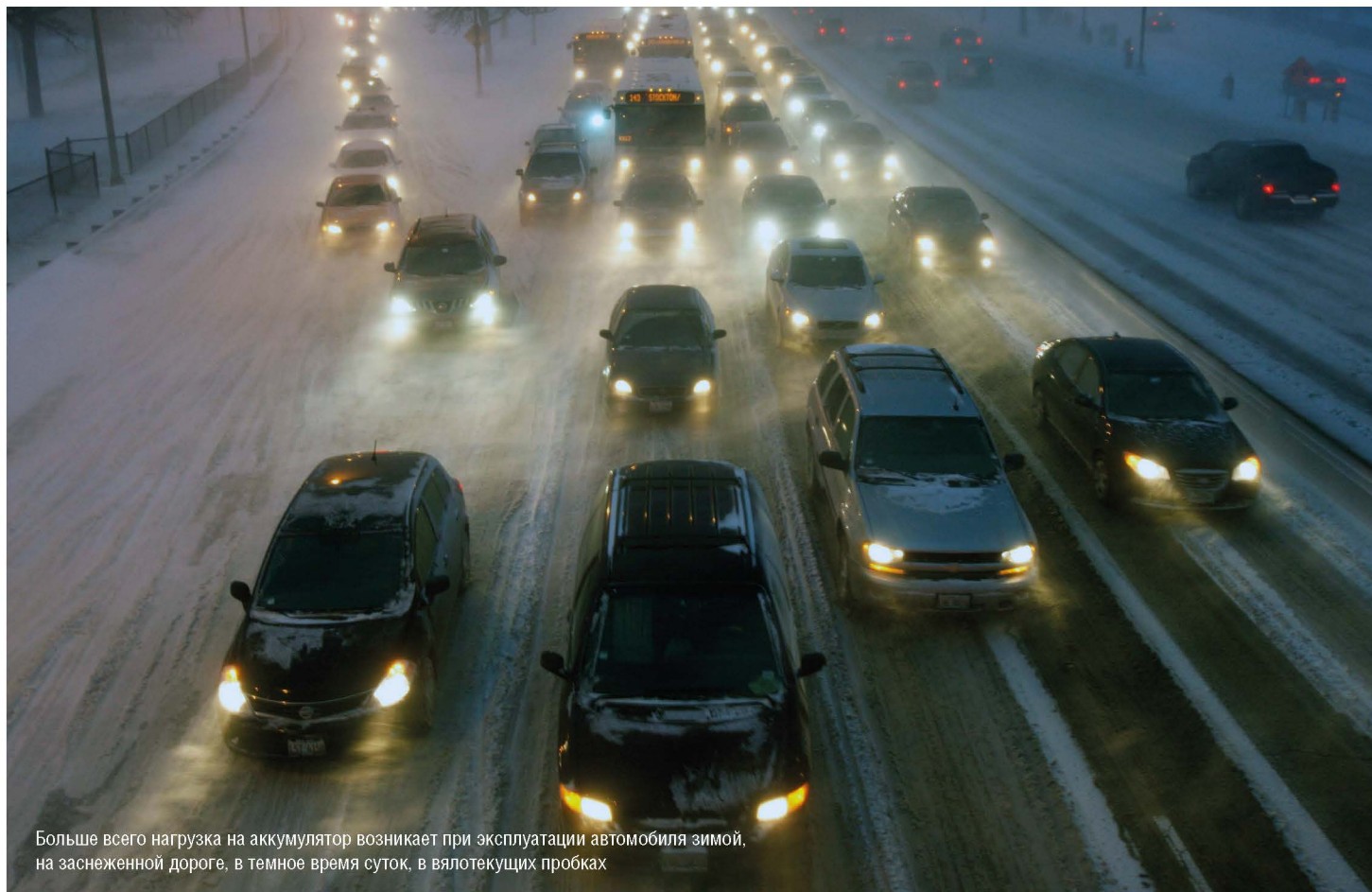
Некоторые эксперты предлагают взвесить батарею и сравнить полученные данные с паспортными. Таким образом, например, предлагается уловить недостаточный уровень электролита. Меньше масса АКБ — электролита недостаточно. Все вроде в этом методе хорошо, только как обеспечить требуемую точность компактным безменом, которым и предполагается производить взвешивание в «полевых условиях»? И потом, не секрет, что масса батареи, указанная в документах, может даваться с некоторым разбросом и, ко всему прочему, в любой инструкции есть фраза — «производитель оставляет за собой право...». Что остается? Проверка АКБ нагрузочной вилкой. Вот она-то и имеется в большинстве торговых точек. Даже рыночные торговцы демонстрируют «здоровье» про-



▲ Крепление аккумулятора Chevrolet Spark длинными шпильками с верхней металлической планкой не очень удобное, особенно при демонтаже АКБ на морозе



▲ Аккумулятор под капотом автомобиля Kia Ceed. Обратите внимание на то, как закрыт положительный контакт. Замкнуть батарею невозможно



Больше всего нагрузка на аккумулятор возникает при эксплуатации автомобиля зимой, на заснеженной дороге, в темное время суток, в вялотекущих пробках

даваемых АКБ при помощи этого нехитрого прибора. Итак, что должна показать нагрузочная вилка? При отключенной нагрузке (резистор строго определенного номинала) стрелка вольт-метра должна установиться на делениях от 12,5 до 12,9 В, а при включении нагрузки не уходить за отметку 11 В в течение примерно семи – десяти секунд.

Если продавец убеждает вас в том, что проверять работоспособность аккумуляторной батареи не обязательно, так как на нее дается заводская гарантия,

неприменно поинтересуйтесь, на что именно она, эта гарантия, распространяется. Увы, но даже при правильном заполнении гарантийного талона, в котором должен быть указан индивидуальный номер приобретаемой вами стартерной аккумуляторной батареи, обменять АКБ вам удастся только в относительно небольшом количестве случаев. Вы должны знать, что заводская гарантия действует только в том случае, если обнаруженный дефект носит производственный характер. А установить это могут

только специалисты гарантийного пункта. Иными словами, чтобы сдать аккумулятор и получить заплаченные за него деньги обратно, вам придется не просто обивать пороги гарантийных центров, но и ожидать результаты экспертизы. И все это время машина будет стоять на приколе. И, разумеется, простой вам никто не компенсирует. А как вы хотели? Производители стартерных аккумуляторных батарей не могут контролировать каждого покупателя-автовладельца, как тот эксплуатирует АКБ, в ка-

ком состоянии электропроводка и генератор его автомобиля и в каком режиме работает последний. Ведь стоит несколько раз в «ноль» разрядить аккумулятор или оставить разряженную батарею на морозе, и ее повреждения уже не избежать.

Теперь посмотрим, чем порадует нас рынок запасных частей. Традиционно для данного раздела мы оценим предложение аккумуляторов для популярных на нашем рынке автомобилей. Однако, в этот раз мы обязательно будем указывать стоимость автокомпонентов с ▶



▲ На грузовиках аккумуляторные батареи часто открыты всем ветрам, а без верхней крышки еще и интенсивно зарастают грязью – вот и цепь для разряда



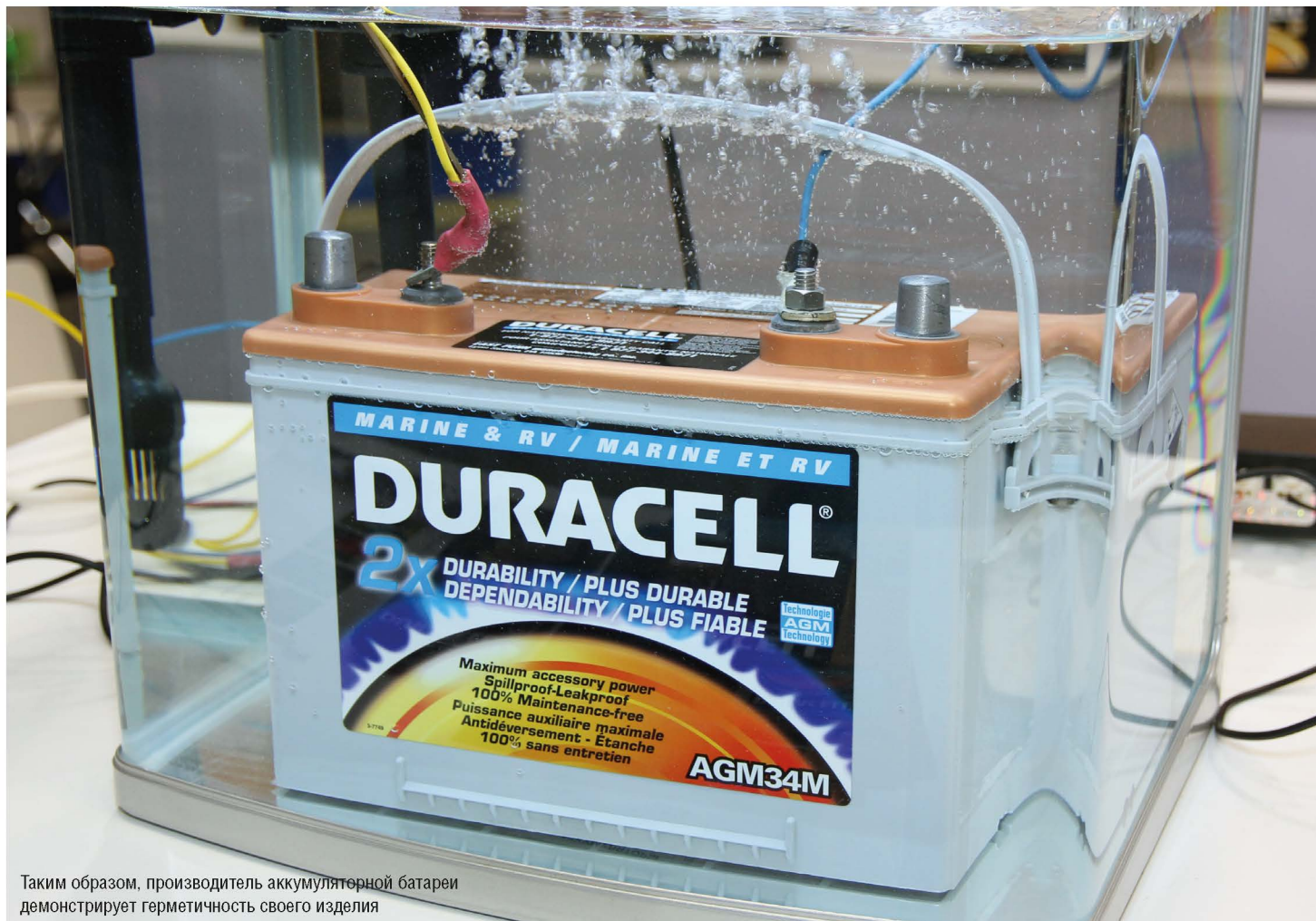
▲ Крепление аккумулятора Шевроле Нива длинными шпильками с верхней металлической планкой не очень удобное, особенно при демонтаже АКБ на морозе

SOLO

КЛАССИКА В СОВРЕМЕННОМ ИСПОЛНЕНИИ



Реклама



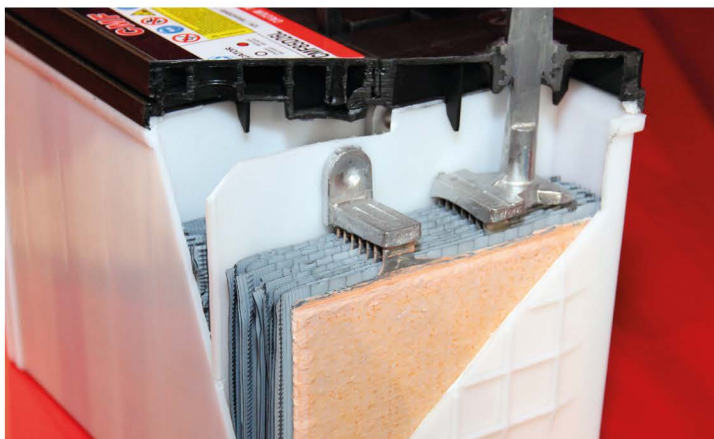
Таким образом, производитель аккумуляторной батареи демонстрирует герметичность своего изделия

учетом различных акций и скидков. Каждый магазин делает все возможное, чтобы обеспечить продажи и оборот средств, тем более что, как мы уже говорили выше, аккумуляторные батареи, в отличие от тех же фильтров или рычагов подвески, не могут долгое время храниться на складе. Батареи со временем теряют свои свойства, поэтому торговые точки стараются их реализовать побыстрее, не допуская «залеживания».

Кроме того, обращаем ваше внимание на то, что, приобретая аккумулятор, необходимо обязательно учитывать емкость того, что стоял на машине с завода. То есть, если электрическая схема предполагает АКБ емкостью 60 ампер/часов, то устанавливать на ее место батарею меньшей емкости, например 45 А/ч, нельзя. Последняя, конечно, обойдется дешевле, но нехватка емкости рано или поздно сыграет с вами злую

шутку. Обзор рынка аккумуляторов начнем с автомобиля Skoda Fabia с мотором рабочим объемом 1,4 литра. Неплохой вариант замены штатной АКБ нам предложили в торговой точке, реализующей продукцию Bosch. За нужную нам модель продавцы запросили 3450 рублей. На этом фоне цена в 3800 рублей за аналог от Exide кажется завышенной. А вот Varta стоимостью 3000 рублей, предложенная нам в одном из

крупных магазинов, который, кстати, имеет большой склад и, по всей видимости, запася аккумуляторами к сезону, есть тот самый вариант, который нельзя упускать. Приобретение оригинальных, под брендом производителя автомобиля, мы рассматривать не будем. И дело даже не в завышенной стоимости последних, а в том, что искать фирменный аккумулятор не имеет никакого смысла, тем более когда на прилавках есть



▲ Таким образом производители аккумуляторных батарей демонстрируют совершенство конструкции «пакетов и конвертов»



▲ На ряде аккумуляторных батарей имеются «глазки» индикатора состояния. Важно, чтобы цвет в окошке был всегда зеленым, – АКБ заряжена



▲ Две ручки в большинстве случаев удобнее одной – массивной и к тому же прочнее, что важно для тяжелых аккумуляторов. Укладываются рукоятки в крышку



▲ У аккумулятора имеющего крышки батарейных блоков есть возможность как довести уровень электролита до нормы, так и проконтролировать его плотность

альтернативные варианты от именных и не очень брендов. Следующим автомобилем в нашем обзоре стал Renault Symbol с 1,4-литровым 75-сильным мотором. В одной из торговых точек, представляющих несколько аккумуляторных брендов, нам предложили следующие варианты АКБ: Absolut за 2900 рублей, Gillette Magico и Gillette Premium за 2400 и 2800 рублей, соответственно. Немного дороже относительно перечисленных выше АКБ продавался

аккумулятор от Mutlu (3500 рублей). В магазине, торгующем запасными частями к Hyundai Getz, для машины с мотором рабочим объемом 1,6 литра нам предложили всего четыре варианта аккумуляторов. Причем, две батареи принадлежали бренду Bosch, две - Varta. В первом случае АКБ Silver S4 и Silver S5 имели емкость 52 и 54 А/ч, соответственно. Оценивались они в 4300 и 4800 рублей. В случае с Varta это были АКБ Blue Dynamic 52 А/ч и Silver Dynamic

54 А/ч. Цена на них составила 3800 и 4400 рублей, соответственно. В магазинах, не привязывающихся к конкретной марке машин, выбор батарей был существенно шире.

В общем, если оценивать рынок аккумуляторов, то, несмотря на общий рост цен АКБ производства ряда иностранных брендов, говорить об отсутствии товара в розничной сети или нехватке батарей на складах, было бы неверно. Если рассматривать пеновые ниши,

то одни бренды заменили на рынке другие, то есть произошел небольшой передел рынка. Заметим, что, несмотря на все невзгоды с курсовой разницей, стоимость аккумуляторов поднялась незначительно, что не может не радовать рядового автолюбителя. В общем и целом, для замены аккумулятора на новый в большинстве случаев достаточно иметь от трех до пяти тысяч рублей. Примерно такой же разброс цен был и в прошлом году.



на правах рекламы



carexpo.ru

ТВОЯ ВЫДЕЛЕННАЯ ПОЛОСА

САМЫЕ БЫСТРЫЕ АВТОНОВОСТИ
ТЕСТ-ДРАЙВЫ ГОРЯЧИХ НОВИНОК

КАТАЛОГ АВТОМОБИЛЬНЫХ КОМПАНИЙ
КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ



УНИВЕРСАЛЬНЫЙ СОЛДАТ

Как часто вам приходится прикуривать свой автомобиль от соседского? Риск «высаживания» аккумулятора велик всегда — обилие бортовой электроники, сигнализации, спутниковые трекеры: все они берут электричество от аккумулятора, а во время стоянки автомобиля он, естественно, не заряжается. К тому же, к преждевременной разрядке аккумулятора могут привести и морозы. Что делать? Можно, конечно, надеяться на доброго соседа, который «прикурит» с утра автомобиль, а можно сохранить свою независимость, обзаведясь собственным пуско-зарядным устройством. Большинство из них представляют собой довольно громоздкие устройства, отнимающие место в багажнике и собирающие пыль дома

во время подзарядки. Герой нынешнего материала, пуско-зарядное устройство D-Lex Power, не такой — в компактном пластиковом чемоданчике скрывается небольшая красная коробочка из прочного пластика с резиновыми вставками, «крокодилы» для того, чтобы подключиться к аккумулятору и... набор переходников для мобильных телефонов и смартфонов различных производителей. Какое отношение они имеют к аварийной подзарядке автомобильной сети?

Дело в том, что D-Lex Power представляет собой внешний аккумулятор, вещь незаменимую для любого обладателя современного гаджета, будь то смартфон или планшетный компьютер. Производители стараются делать их настолько тонкими, а потребление энергии из-за множества приложе-

ний и мобильного траффика настолько велико, что одной зарядки на день не хватает. У D-Lex Power одна из самых емких батарей в сегменте — целых 12 000 мА/ч. Этого достаточно для 2-3 циклов полной зарядки смартфона.

Или для того, чтобы передать часть своей энергии аккумулятору, причем, не важно какому: автомобильному, мотоциклетному, установленному на снегоходе, квадроцикле и пр. Никаких особых знаний не нужно, главное следить за полярностью подключения — литий-ионные батареи к этому очень чувствительны. Главное подключить устройство с помощью зажимов-«крокодилов» и немного подождать. Мы провели эксперимент на втором поколении Chrysler Sebring — аккумулятор у него

находится и в крыле и домой на подзарядку его не унесешь. Несмотря на то, что батарея автомобиля не подавала признаков, а мы испытывали скептицизм по поводу D-Lex Power (может ли такая маленькая коробочка помочь аккумулятору?). Результат превзошел ожидания — машина завелась, а энергии в пуско-зарядном устройстве осталось еще предостаточно.

Кстати, волшебная коробочка хранит в себе еще один сюрприз — в нее интегрирован светодиодный фонарь с тремя режимами работы (фонарь, стробоскоп и SOS). Время заявленной работы при полностью заряженной батарее — до 120 часов.

Пуско-зарядное устройство D-Lex Power

Габариты, мм	165x75x30
Емкость батареи	12 000 мА/ч (44 Вт/ч)
Выходы	2xUSB (5 В/2,1А), 12 В/10 А
Вход	12 В/1 А
Пусковой ток, А	200 – 400
Переходники	Apple, Samsung, Nokia, SonyEricsson, PSP, miniUSB, microUSB



ГОТОВ ЛИ ВАШ АВТОМОБИЛЬ К ЗИМЕ?!



Этим вопросом ежегодно с приближением холодов задается каждый автолюбитель, который хочет прожить зиму без приключений. Ведь зима — очень сложное время для эксплуатации автомобиля. Именно в зимние месяцы наиболее часто выявляются абсолютно все слабые места автомобиля.

И, как ни странно, аккумулятор играет большую роль в зимний период эксплуатации. При выборе аккумуляторной батареи не стоит обходить вниманием несколько факторов. Во-первых, страну производства. Так, АКБ можно разделить на отечественные, европейские, корейские и японские. Во-вторых, тип АКБ: сурьмянистые, кальциевые и так называемые гелевые.

Рассмотрим каждый тип.

У сурьмянистых аккумуляторов повышенный расход воды провоцирует быстрое разрушение пластин. Необходимо периодически откручивать крышки и проверять уровень воды. Их единственный плюс — не бояться глубоких разрядов и легко заряжаются.

Кальциевые аккумуляторы не требуют доливки дистиллированной воды в процессе эксплуатации, обладают хорошей работоспособностью при низких температурах

и требуют меньшего ухода, поэтому их еще называют «необслуживаемыми». Вот почему это самый популярный тип аккумуляторов. Их также отличают увеличенный срок службы, улучшенные зарядные характеристики, меньший саморазряд, уменьшение коррозии положительных электродов. Главный недостаток кальциевых батарей — боязнь глубокого разряда, но для грамотного автолюбителя этот недостаток не проблема. Нужно лишь правильно подобрать аккумулятор по параметрам электрооборудования автомобиля и правильно его эксплуатировать. Батареи FB японской компании FURUKAWA BATTERY CO., LTD — кальциевые. Особые присадки в свинцово-кальциевый сплав пластин, а также форма анодных пластин в виде книги, предотвращающая потерю активной массы, увеличивают срок службы аккумуляторов FB в два раза, снижают коррозию за счет стойкости к высоким температурам, сводят к минимуму саморазряд батареи. Качество аккумулятора зависит от используемого сырья, конструкции батареи, от технологий производства и точности сборки. Японские производители по праву держат лидерство во всем — от сырья до отточенных технологий. Поэтому нет сомне-

ний, что аккумуляторы FB — это гарантия качества и длительного срока службы батареи. На эти аккумуляторы установлен повышенный срок гарантии — 3 года. Лучше всего покупать батарею необслуживаемую, рекомендованную производителем под каждый конкретный автомобиль.

Третий вид аккумуляторов — гелевые. Их козырь — отсутствие жидкого электролита, поэтому они могут работать в любом положении и не бояться протечек. Эти аккумуляторы быстро восстанавливаются после разрядки и отличаются пусковым током — в полтора раза выше обычных. «Проблема» лишь одна — цена примерно в 2,5 раза выше цены стандартных.

В России компания FURUKAWA BATTERY предлагает батареи серии SUPER NOVA, а также серии FB (FB7000, FB9000) с повышенными пусковыми характеристиками. Их эталонное качество и долгая бесперебойная эксплуатация — однозначно идеальный выбор! Сильный и здоровый аккумулятор — залог уверенного запуска мотора в любые морозы! ■

Официальный сайт компании
FURUKAWA BATTERY —
www.furukawabattery.ru

*Японские аккумуляторы FB —
заведут Ваш автомобиль в любой ситуации!*



ГРМ – ЦЕНА ЗАМЕНЫ

ОДНА ИЗ САМЫХ РАСПРОСТРАНЕННЫХ ОПЕРАЦИЙ ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ СОВРЕМЕННОГО ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЯ – ЭТО ЗАМЕНА РЕМНЯ ПРИВОДА ГАЗОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНОГО МЕХАНИЗМА ДВИГАТЕЛЯ. ЗАТРАТЫ НА РАБОТУ И ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ДЛЯ ПОПУЛЯРНЫХ МОДЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ ОЦЕНИВАЛ | ДЕНИС МИРОНОВ | ФОТО АВТОРА |

Срок службы ремня и натяжных роликов привода газораспределительного механизма двигателя задается регламентом по техническому обслуживанию (ТО) конкретного взятого автомобиля. При этом ТО, в которое входит

данная операция, называется «большим» и оценивается, соответственно, дороже, причем существенно, чем иные ТО. Как правило, срок службы современного ремня и роликов составляет не менее 80 000 км. Однако мастера сервисных станций технического обслу-

живания практически едины во мнении: замену деталей привода газораспределительного механизма в российских условиях эксплуатации необходимо проводить раньше указанного в регламенте срока. По практике интервал замены корректируется на 20 – 30 %, а в некоторых

случаях и того больше: 30 – 40 %. Почему необходимо снижать наработку ремня и роликов? Во-первых, климат в России, и в частности зимой, значительно суровее, чем, скажем, в Европе и Азии. А отрицательные температуры, как известно, негативно сказываются на



▲ Текущий (изношенный) сальник в буквальном смысле слова заливает маслом все вокруг, но самое опасное – замазанный ремень ГРМ



▲ Приводной ремень генератора может также замазаться. При этом он начинает проскальзывать, что отражается на энергоснабжении авто

ресурсе привода. Так, несмотря на применение при производстве современных приводных ремней кордов и покровных материалов, представляющих собой высококачественные резины и композитные составы, в морозы, до того как ремень разогреется до рабочей температуры, он работает в экстремальных условиях. Нагрузка на привод возрастает особенно сильно при пуске промерзшего за ночь мотора. Провернуть колечатый и распределительный валы, когда смазка застыла, тяжело даже редукторному стартеру, питаемому от полностью заряженной, свежей, аккумуляторной батареи. При этом, синхронизируя вращение валов, зубчатый ремень не только воспринимает усилия на растяжение, но и изгибается в разные стороны, «обтекая» шестерни валов, помпы и, разумеется, ролик. Негативное воздействие на приводные ремни оказывает и попадание на них моторного масла, которое может просочиться из изношенных сальниковых уплотнений. Увы, но

чаще всего манжеты начинают течь именно в холодное время года. Несмотря на то, что конструкторы ДВС предусматривают различные технические хитрости, например пластиковые щитки, изолирующие ремень

от уплотнения, которые существенно снижают риск попадания моторного масла на детали привода, исключить этого невозможно. И яркое тому подтверждение – фото, которые мы приводим в качестве иллюстраций к данному материалу. Кроме того, сократить срок службы привода может и помпа системы охлаждения, подшипник которой начал люфтить. Как правило, механики меняют данный агрегат вместе с ремнем и роликами превентивно, то есть не дожидаясь появления симптомов начала разрушения подшипника и течи сальника. Если этого не сделать, то веро-

ятность того, что насос «попросится на замену» до очередного вмешательства в привод ГРМ, весьма и весьма высока. Не обращать внимания на «хрюканье» помпы, ожидая времени очередного большого ТО, нель-

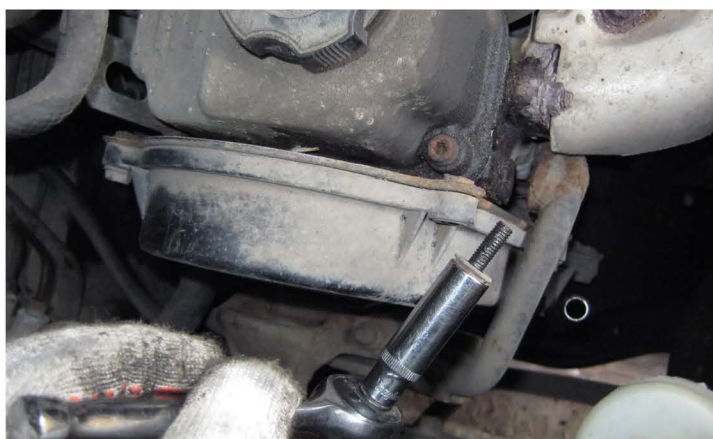
машину окажется дешевле продать, чем ремонтировать. Однако от страшной сказки о том, что может быть, если... перейдем к оценке затрат по предотвращению неприятностей с ГРМ. Оценивать стои-

“ К подбору ремня ГРМ надо подходить со всей тщательностью – одна ошибка может привести к капитальному ремонту двигателя ”

от уплотнения, которые существенно снижают риск попадания моторного масла на детали привода, исключить этого невозможно. И яркое тому подтверждение – фото, которые мы приводим в качестве иллюстраций к данному материалу. Кроме того, сократить срок службы привода может и помпа системы охлаждения, подшипник которой начал люфтить. Как правило, механики меняют данный агрегат вместе с ремнем и роликами превентивно, то есть не дожидаясь появления симптомов начала разрушения подшипника и течи сальника. Если этого не сделать, то веро-

зья. Если вал агрегата начнет «люфтить», то не исключено, что его заклинит в разбитом подшипнике, при этом ремень ГРМ ослабнет, соскочит с зубьев шестерен, и поршни ударят по клапанам. Ремонт силового агрегата в этом случае потянет как минимум на 60 000 рублей. И то, если речь идет о простой рядной четверке бюджетной малолитражки. А если обрыв ремня произошел на моторе автомобиля среднего класса, то сумма может легко удвоиться. Про сложные и дорогие V-образные многоклапанные шестерки и восьмерки и вообще молчим. Во многих случаях

мощь работ, без учета запасных частей, будем, опираясь на данные официальных сервисов московского региона. Чтобы получить данные по ценам мультибрендовых станций технического обслуживания, работающих в данном сегменте, отнимите от указанных сумм примерно 25 %. Что касается качества выполнения работы, то оно, как известно, зависит не от вывески над воротами, а от навыков конкретного мастера, который будет заниматься вашим авто. Подтверждением тому служит обнаруженная нами ошибка установки ремня, которую проводил «высо-



▲ Оценить состояние ремня ГРМ можно, сняв верхнюю пластиковую крышку. Обратите внимание на то, что верхняя и нижняя части сопрягаются



▲ Осмотреть состояние ремня привода ГРМ можно, вращая шестерню за болт ее крепления. Попутно совмещаем метки на корпусе и шестерне



▲ Чтобы снять нижнюю крышку привода, демонтируем шкив. Его болт на сервисах часто намертво закручивают пневмогайковертом, а нужно динамометрическим ключом



▲ Чтобы коленчатый вал при откручивании болта шкива не проворачивался, его фиксируют отверткой, вставленной в паз колокола маховика

коквалифицированный» специалист официального СТО. Устанавливая ремень, мастер ошибся на один зуб. Хорошо, что простой мотор «простил» эту ошибку и выражал свой протест только лишь повышенным расходом топлива. По этическим соображениям мы не станем называть марку автомобиля и СТО, где работают прошедшие специальное обучение (!) мастера.

Теперь о том, какие запасные части приобрести на замену. В первую очередь ориентируйтесь на бренды, стоимость компонентов которых приближена к цене оригинала. Тем самым вы не только сэкономите весьма приличную сумму, но и не потеряете в надежности. Помните, что именно представители так называемого первого эшелона альтернативных производителей запасных частей в большинстве случаев являются поставщиками деталей на сборочные конвейеры! А посему, покупая альтернативу, вы, по сути, платите за оригинал без фирменной упаковки. Запасные части второй и третьей ценовых групп стоит рассматривать, если с финансами совсем туго или в магазинах просто нет иных вариантов запасных частей. Помните, что любая экономия на деталях привода газораспределительно-

го механизма может обернуться существенными затратами на ремонт мотора. Итак, приступим к оценке рынка услуг и подбору автокомпонентов интересующей нас группы.

Сколько стоит?

Замена ремня ГРМ на автомобиле Daewoo Matiz с мотором рабочим объемом 0,8 л в официальном сервисе обойдется примерно за 3000 рублей, разумеется, без учета стоимости запасных частей. При этом время ожидания машины составит около трех часов. Вместе с тем опытные мастера мультибрендовых станций выполняют данную работу примерно за полтора часа. Если помимо ремня и натяжного ролика замены потребуют помпа и салник коленчатого вала, то прибавьте к обозначенной выше сумме еще тысячу – полторы рублей. Время нахождения авто в ремзоне вырастет на 40 – 60 мин. Теперь о том, сколько придется потратить на запасные части. Что касается ремней, то выбор следующий. Самым дорогим оказался вариант в упаковке General Motors. За фирменную деталь продавцы запросили с нас 1000 – 1100 рублей. Очень дорого, особенно учитывая, что вариант от Optibelt, причем в том же самом магазине,

стоил уже вполне разумные 750 рублей. Дальнейший мониторинг рынка подтвердил, что в ряде торговых точек на интересующую нас модель ремня ценники еще привлекательнее. Так, вариант от Amd продавался за 640 рублей, а от GMB ещё меньше – за 600 рублей. За продукцию с логотипами Daewoo и Gates продавцы просили примерно по 580 рублей. Заметим, что ремни последнего рекомендовали практически все мастера мультибрендовых СТО. Не станем им возражать. Неплохо торгуются, по словам консультантов крупных магазинов, и ремни Dayco. За нужную нам модель торговля просит от 500 до 520 рублей. Всего 500 рублей стоят аналоги от Mando и Bosch, а за Contitech, Finwhale, LYNXauto продавцы просят и того меньше: 400 – 410 рублей. Самыми доступными оказались запчасти брендов Globelt (320 руб.) и TSN (180 – 210 руб.). В целом выбор ремней для корейской малолитражки можно оценить как очень хороший.

А что с натяжными роликами? Как выяснилось, выбор компонентов данной группы также имеет место быть. Так, оригинал в упаковке General Motors стоит примерно 1000 рублей. Не дешево, по сравнению с аналогами от известных

брендов. Например, в качестве полноценной замены «родной» детали можно рассматривать варианты от GMB и Japan Parts, за которые просят 750 рублей. Или же поискать нужные модели от фирм Pmc (700 руб.), Ina и Ruville (по 680 руб.). Кстати, интересующий нас автокомпонент от первого из упомянутых брендов мы обнаружили в продаже и за 600 рублей. Чем объяснить столь существенный ценовой разброс, увы, никто из продавцов не смог. Самая распространенная версия скачков цен – разные партии закупки. Кстати, за те же 600 рублей можно было приобрести и ролик Daewoo. Продукция в коробках SKF, Nsk, SNR дешевле на 20 рублей. Ровно 500 рублей просят за Onpuri, а за Timmen продавцы назначили цену на 50 рублей ниже. Самыми доступными оказались запасные части Starke (320 руб.), Kroner (280 руб.) и TSN (250 руб.).

Теперь пришла пора рассмотреть предложение по помпам системы охлаждения. За General Motors с нас запросили аж... 2600 рублей, и это притом, что на том же самом прилавке лежали аналоги от SKF и Kolbenschmidt по 1650 рублей. Но и это еще не все. Возможность существенно сэкономить по отношению к родной детали есть, если вы обратите вни- ▶



▲ Если рядом нет помощника, то отвертку можно закрепить проволокой



▲ На шкиве коленчатого вала имеется метка для фиксации его положения



▲ Ответные метки нанесены на нижней крышке



▲ Метки на шкиве вала и шестерни коленвала «разбежались» на один зуб

РАСТУТ
С
СКОРОСТЬЮ

Качаться сегодня одно удовольствие.
Какие у вас подшипники?



Госпожа, сегодня мы использовали
подшипники PARTS-MALL.

на правах рекламы



ТОРГОВО-ПРОМЫШЛЕННАЯ
ПАЛАТА РЕГИОНА ЗАКАМЬЕ



ВЫСТАВОЧНОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ ЭКСПО-КАМА

XIV ВСЕРОССИЙСКАЯ СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА С МЕЖДУНАРОДНЫМ УЧАСТИЕМ

АВТОПРОМ. АВТОКОМПОНЕНТЫ-2015

18 - 20 февраля

В РАМКАХ X КАМСКОГО ПРОМЫШЛЕННОГО ФОРУМА



Республика Татарстан, г. Набережные Челны, пр. Автозаводский,
район Форт Диалога, Выставочный центр "ЭКСПО-КАМА"

Тел./факс: (8552) 47-01-02, 47-01-04, e-mail: expokama1@bk.ru

ОРГКОМИТЕТ <http://www.expokama.ru>

День поставщика
ОАО "ТАТНЕФТЬ"-
18 февраля

День поставщика
ОАО "КАМАЗ"-
19 февраля

День
ОАО "РОСАГРОЛИЗИНГ"-
20 февраля

День поставщика
ОАО "НИЖНЕКАМСКНЕФТЕХИМ"-
20 февраля

на правах рекламы



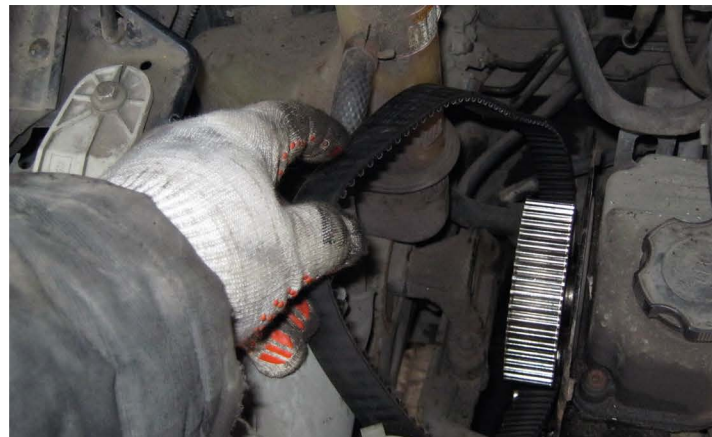
▲ Набор запасных частей, необходимых при ремонте привода ГРМ. Как правило, параллельно меняют и приводные ремни генератора, кондиционера, ГУР

мание на помпы Metelli и Japan Parts, которые предлагались по 1520 и 1300 рублей, соответственно. Весьма привлекательная цена у продукции Pmc и GMB – 1150 рублей. Неплохой альтернативой оригиналу будет помпа Kortex (920 руб.), Luzar (880 руб.) или Mando (800 руб.).

И, наконец, переходим к сальнику коленчатого вала. Здесь пальму первенства по цене держит сальник Elring, за который просят 90 рублей. Это, заметим, дороже, чем оригинальная деталь от General Motors (65 руб.). Всего на 5 рублей дешевле «родного» сальника просят за аналоги от Japan Cars и Daewoo. Дешевле всего рынок оценил запчасти Kos (55 руб.) и Amd (50 руб.).

Следующим автомобилем, для которого мы рассмотрим стоимость работ и запасных частей, стала Skoda Fabia. Замена ремня ГРМ на автомобиль с мотором 1,4 л, как выяснилось, обойдется немногим дороже, чем на упомянутую выше узбекскую малолитражку. На официальном сервисе с вас возьмут

3 700 рублей за работу, и все же 2,5 – 3 часа вы проведете в клиентской зоне ожидания. При этом «люфтящая» помпа и текущий сальник облегчат ваш кошелек еще на полторы – две тысячи рублей. Итого, с учетом мойки машины работа потянет на 6 000 в национальной валюте. Теперь прикинем стоимость запасных частей, которые могут потребоваться. Ремень, разумеется, приобретаем в любом случае. Оригинальный от VAG обойдется примерно в 2500 рублей. Только есть ли смысл платить такие деньги, когда за Ortibelt и Contitech продавцы просят всего 1250 рублей, а за Bosch, Gates и Dayco – 1200, 1150 и 900 рублей, соответственно? Пожалуй, представителя из упомянутой выше пятерки мы и рекомендуем искать в первую очередь, так как в этом случае вы получите оптимальное соотношение цены и качества купленного автокомпонента. Однако было бы несправедливо умалчивать и о более доступных по цене вариантах. Таковыми в нашем случае являются ремни



▲ Замена ремня привода должна производиться строго по регламенту ТО, и даже если ремень находится в хорошем состоянии, то его меняют

от LYNXauto (730 руб.), Vika (680 руб.) и TSN (250 руб.).

Как мы уже упоминали выше, заменять ремень необходимо вместе с натяжным роликом. Отметим, что предложение по этому виду автокомпонентов оказалось более богатым, чем по ремням. Ценовую пальму первенства традиционно держит фирменная продукция VAG с пенником в 2600 рублей. С существенным отрывом по цене, но не по качеству, за ним следуют SKF (1850 руб.), Марсо и IPD (1650 руб.). Очень привлекательно выглядит цена на автокомпоненты Gates, Ruville и Vaico. В среднем за них просят по 1500 рублей. Всего на 50 рублей дешевле оценены аналоги от SNR, Profit и Ina. А за ролики нужной нам модели в упаковках Jp Group, Dello и Vika была назначена цена 1200, 1150 и 900 рублей, соответственно.

Самый сильный разрыв по цене между оригиналом и альтернативой наблюдался в стане водяных насосов. Так, если за оригинальную помпу VAG с

нас запросили 6000 рублей, то за аналог от Febi вдвое меньше. Продавцы настоятельно рекомендовали обратить внимание на запчасть под брендом Hapu стоимостью 2500 рублей. Всего на 200 руб. дешевле предлагают деталь в упаковке Graf. За 2100 рублей можно приобрести прилично изготовленное изделие от Ruville. Если опустить ценовую планку ниже отметки в 2000 рублей, то прежде всего стоит обратить внимание на насосы Meyle (1650 руб.), Asam (1250 руб.) и Ossca (1300 руб.).

Определяясь с маркой приобретаемого сальника, не пугайтесь, если за оригинальный с вас запросят более 1000 рублей. Конечно, отдавать такие деньги неразумно, тем более что нужная нам модель уплотнения от такой известной компании, как Elring, обойдется всего в 550 рублей. Немногим дешевле продают и Corteco. Заметим, что, несмотря на скачки цен, платить более 440 – 450 рублей за сальник данного бренда не стоит. Если уж захотите сэкономить, то поищите



▲ В целом, состояние данного ремня привода ГРМ можно оценить как хорошее. Запас по пробегу не менее 10 000 км



▲ Если ремень «гуляет» по шкивам, то на его торцевой части могут образовываться вот такие «заеды». При этом ремень отработал 50 000 км



▲ Простая, на первый взгляд, пружинка выполняет важнейшую роль – она задает усилие, с которым ролик давит на ремень и задает его натяжение

аналог от Elwis royal (340 руб.), Ruville (280 руб.) или Jp Group (250 руб.). Самыми доступными запасными частями в рассматриваемом сегменте оказались Vika и Dello, за которые просили примерно 220 рублей, и Hans Pries, предлагавшийся по 200 «деревянных».

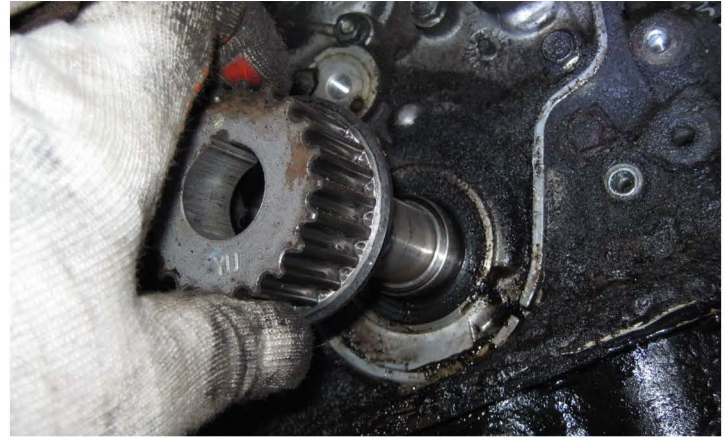
Говорят, что обслуживание и ремонт автомобилей марки Citroen обходится достаточно дорого. Проверим это на примере модели С3. Автомобиль, который попал в круг наших интересов, оснащен мотором рабочим объемом 1,4 л. Регламентные работы для «француза» в официальном сервисе обойдутся в 5200 рублей. Если под подозрение попадет помпа с сальником, дополнительно придется отдать 1200 – 1500 рублей. А вот по времени ремонт растянется примерно на 3-4 часа, то есть сопоставимо с упомянутыми выше машинами.

Итак, по стоимости работ С3 действительно оказался не дешев. А что с запасными частями? Как оказалось, они имеют

вполне адекватные цены. Например оригинальный ремень Citroen/Peugeot стоит 2350 рублей, а альтернатива на замену и того меньше. Например, за Bosch с нас запросили всего 850 рублей, а за Contitech и Gates – по 750 и 720 рублей, соответственно. Что еще можно рекомендовать для С3 – так это ремни Dayco и Optibelt. Такие продаются за 700 рублей.

Как договорились, в пару к ремню при любом «раскладе» покупаем и новый ролик. Оригинал в упаковке Citroen/Peugeot стоимостью 2500 рублей рассматривать не станем. Аналоги от Ina и SNR не намного дешевле – 2150 рублей. Совсем другое дело – запчасти в упаковках Gates (1850 руб.), Profit (1600 руб.), SKF (1550 руб.) и Ruville (1450 руб.). Цена и качество перечисленных выше автокомпонентов находятся в отличном балансе. Вывод – нужно брать.

Как ни странно, но и помпу на замену можно приобрести за сравнительно небольшие деньги. Даже оригинал Citroen/



▲ Шестерня коленчатого вала сидит на шпонке. Не потеряйте ее при демонтаже детали с вала. Шестерня открывает доступ к сальнику

Peugeot нам удалось разыскать всего за 2500 рублей. Совсем немного удастся сэкономить, если остановить свой выбор на продукции Heru (2350 руб.). Золотую середину представили SIL и SKF с пенниками в 1700 и 1600 рублей, соответственно. Привлекательная цена была выставлена и на аналоги от Ruville и Flenpor (1350 руб.). Самыми доступными оказались детали в упаковках Magneti marelli (1250 руб.), Optimal (1200 руб.), Stellox и Konstein (1000 руб.).

Абсолютно адекватные цены были определены и на сальники коленчатого вала. Например, за оригинал Citroen/Peugeot продавцы некоторых торговых точек просили 730 – 750 рублей. А вот почему рядом был выложен аналог от Febi дешевле на 30 рублей – вопрос. За 500 рублей предлагается продукция Glaser, Corteco и Ajusa. А пенник на уплотнения Reinz и Hans Pries замер на отметке в 400 рублей. На этом фоне 350 рублей, которые просят за продукцию Elring,

выглядят как красная тряпка для быка: пройти мимо невозможно. Встретите эту запчасть по указанной цене – берите не раздумывая. Чуть больше 300 рублей продавцы просили за сальники Elwis royal, Payen, Malo. А самым дешевым вариантом оказался Dello, за который просили всего 250 рублей.

Подводя итог рассмотрению приведенных выше цен на запасные части и стоимости технического обслуживания, скажем следующее. Если не брать в расчет стоимость оригинальных запасных частей и отдать машину в руки мастеров мультибрендовых станций технического обслуживания, то произвести замену деталей газораспределительного механизма можно примерно за 7 – 8 тысяч рублей. При этом вы не только разумно (!), не теряя в надежности, сэкономите на автокомпонентах, но и квалифицированно обслужите свой автомобиль. Это очень важно, особенно когда речь идет о сошедших с гарантии и бывших в длительной (5-6 лет) эксплуатации автомобилях. ■



▲ Изношенный сальник большинство руководств по ремонту автомобилей рекомендует демонтировать, поддев отверткой. Не поцарапайте вал!



▲ У изношенного сальника кромки «тупые», а сам материал, из которого изготовлена манжета, твердый. Герметичности соединения не ждите



ПОЧТИ САМОЛЕТ

МАРКА SAAB УЖЕ НЕСКОЛЬКО РАЗ ПРИЗНАВАЛАСЬ БАНКРОТОМ, НО ПО ДОРОГАМ БЕГАЮТ ТЫСЯЧИ ФЛАГМАНСКИХ МОДЕЛЕЙ С ИНДЕКСОМ 9-5. ВО ЧТО ОБОЙДЕТСЯ ИХ СОДЕРЖАНИЕ РАССКАЗЫВАЕТ БОРИС ИГНАШИН | ФОТО АВТОРА, ФИРМЫ-ПРОИЗВОДИТЕЛЯ И [HTTPS://WWW.DRIVE2.RU/R/SAAB/288230376151941401/](https://www.drive2.ru/r/saab/288230376151941401/)

Машины под маркой Saab никогда не были особо массовыми, но, тем не менее, количество автомобилей в неплохом состоянии остается стабильно высоким. Марка не относится к разряду самых продаваемых, сказывается имидж, сравнительная редкость и фактическая «смерть» бренда в 2012 году. Но за счет всех этих факторов цена на «шведские самолеты» держится стабильно ниже, чем на сравнимые по классу премиальные немецкие марки, а

цена эксплуатации если и отличается, то в меньшую сторону. Флагман модельного ряда, Saab 9-5 прожил на конвейере долгую жизнь, с 1998 по 2010 год, подвергнувшись за это время двум серьезным обновлениям.

За что любят и почему покупают Saab, ведь в этом сегменте много достойных машин? В первую очередь стоит отметить богатое оснащение машин, варианты без кожаного салона, климат-контроля и полного электропакета встречаются очень редко, машину с

механической коробкой передач тоже найти сложнее, чем с «автоматом». Важным фактором является наличие только турбо-моторов, как бензиновых, так и дизельных. Слабых атмосферных двигателей не предусмотрено, а самый маломощный 150-сильный турбомотор по крутящему моменту соперничает с 3-литровыми атмосферными двигателями конкурентов. Как следствие — хорошая динамика и наличие множества тюнинговых вариантов моторов и прошивок. И не менее важным фак-

тором остается нестареющий скандинавский дизайн и необычный салон с «самолетными» нотками в оформлении. Большая часть машин, предлагаемых на вторичном рынке, оснащена классическими для Saab бензиновыми турбированными «четверками», объемом 2 и 2,3 литра, гораздо реже встречаются машины с мотором V6 3.0T, еще более редки дизельные моторы объемом 1,9, 2,2 и 3 л. Стоимость расходных материалов для линейки моторов 2.0 – 2.3T почти полностью совпадает, и



▲ Интерьер Saab серьезно отличается от соплатворенных Opel



▲ Огромное количество кнопок - фирменная черта автомобилей Saab

именно от нее мы будем отталкиваться в обзоре.

Фильтр масляный

Обзор автокомпонентов, необходимых для обслуживания, традиционно начинаем с масляных фильтров. Родные автокомпоненты машин производства GM недороги, и оригинальный масляный фильтр стоит совсем не заоблачных денег, за него просят от 215 рублей, немного дороже продукция Bosch — от 232, и еще чуть дороже продукция Knecht, ранее известная как Mahle Filter, их продукт оценивается минимум в 270 рублей. Поскольку мотор часто тюнингуются, то среди массово предлагаемых фильтров затесался и спортивный с пониженным сопротивлением от Purflux, ценой в 850 рублей. Дешевле оригинала можно купить продукцию компаний Giam, от 200 рублей. Еще чуть дешевле фильтры под марками Pro parts sweden ab и scan-tech, поставщиков неоригинальных запчастей для машин именно этой марки, 172 рубля и 150 рублей соответственно. Еще дешевле только продукция VM, цена на которую начинается от 102 рублей, и Goodwill, которые на десять рублей дороже. Оригинальное медное уплотнительное кольцо считается одноразовым, пена оригинальной детали 40 рублей, существенно дешевле продукция GP и Sweden Pro parts ab, по 13 рублей за колечко.

Фильтр воздушный

Размещение воздушного фильтра на Saab 9-5 считается не очень удачным — он низко рас-

положен, при неудачном ударе о бордюр его корпус можно повредить, а менять его лучше всего на подъемнике. Зато сам фильтрующий элемент цилиндрический, очень большой площади и с надежной фиксацией. Стоимость оригинального фильтра довольно высока, ниже чем за 1100 рублей вы его вряд ли найдете примерно столько же стоит Knecht, а продукция Bosch еще на сотню рублей дороже. Хорошие фильтры Mann стоят немного дешевле, от 861 рубля, еще на 100 рублей дешевле продукция от Fram и Filtрон. Доступна продукция Champion и Марсо (от 530 до 630 рублей). И дешевле всего фильтры GP и Pro parts sweden, их стоимость колеблется в диапазоне 360 — 400 рублей.

Фильтр салона

Saab был одним из первых, кто применил салонный фильтр, а затем внедрил и угольный его вариант. Так что оригинальные фильтры для Saab — всегда угольные, система вентиляции прекрасно работает с ними, мощности вентилятора хватает с запасом. Не экономьте на фильтрах, особенно на машинах с салоном светло-бежевой или серой кожи. Оригинальный фильтр стоит от 1885 рублей, немного меньше стоят угольные фильтры производства Valeo, их цена от 1200 рублей, породистые немецкие фильтры MANN уже существенно дороже оригинала, их цена 2570 рублей и выше. Более дешевые варианты часто называются угольными, но не содержат сплошного слоя активированного угля на поверхности и потому намного менее

эффективны, цена таких ушешленных моделей заметно ниже: так, цена бюджетного варианта от MANN составляет 915 рублей, в 732 рубля обойдется продукция Bosch. Самые дешевые салонные фильтры для Saab предлагаются Pro parts sweden (570 рублей) и Patron (611 рублей), еще чуть дешевле продукция GP (470 рублей). Для желающих сэкономить есть оригинальный не угольный фильтр SAAB для модификаций без кондиционера, ценой 515 рублей, который по эффективности фильтрации может оказаться даже лучше дешевых неоригинальных вариантов.

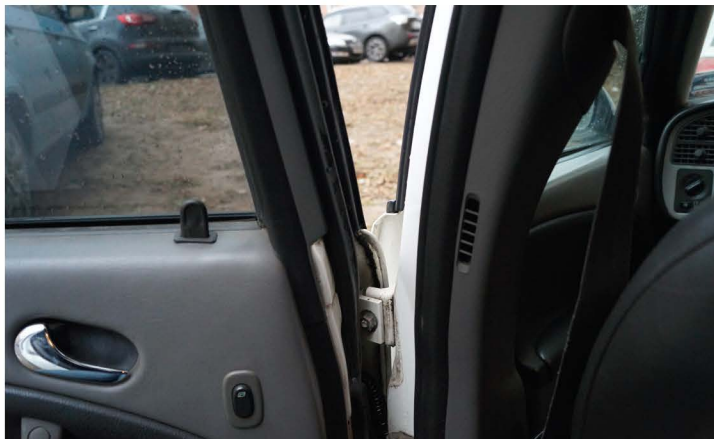
Свечи зажигания

Особенностью системы управления двигателями, применяемой на Saab 9-5, является оригинальная система зажигания, в которой свечи не только отвечают за поджиг смеси, но и являются частью системы контроля детонации и определения положения распредвалов. Отдельных датчиков детонации и ДПРВ у двигателя нет, электроника модуля детонации определяет такт сжатия в цилиндре и проявление детонации по изменению тока между электродами свечей. Отсюда и повышенные требования к свечам, их выбор откровенно невелик, а менять их рекомендуется заметно чаще привычного, раз в 10 — 20 тысяч километров. Для моторов с низким давлением наддува предназначены недорогие оригинальные свечи ценой 190 рублей, немного дешевле можно купить те же свечи под маркой NGK, их цена составит 120 — 150 рублей за штуку. Для желающих

рискнуть есть свечи GP по 100 рублей. Для двигателей объемом 2,3 литра с высоким давлением наддува (B235R) подойдут только «свои» свечи, с более высокими характеристиками и платиновым напылением. Цена оригинальных свечей в данном случае уже от 650 рублей и выше, аналог от NGK стоит от 450 рублей. Иридиевые Denso ценой от 1010 рублей в данном случае не лучше, а хуже — на таких дорогих свечах ухудшается контроль детонации, теряется мощность, можно повредить модуль зажигания или даже сам двигатель. Из-за побочных эффектов точно так же не рекомендуются и другие альтернативы штатным свечам, а их не так уж мало, самые недорогие Bosch Super Plus стоимостью от 250 рублей, тоже Bosch, но серии Double Platinum, ценой от 300 рублей, модель Platinum от Denso и другие. Во всех случаях разница в цене не стоит возможного риска, детонация на турбонаддувных моторах часто приводит к моментальному разрушению мотора. В связке со свечами работает модуль зажигания, который часто называют «кассетой», неправильный выбор свечей и несвоевременная замена чаще всего приводит к выходу его из строя. Стоит он недорого: от 9 тысяч рублей за неоригинальный и до 25 тысяч за оригинальный модуль зажигания.

Передние тормозные колодки

При выборе передних тормозных колодок сразу проявляются родственные связи этой модели Saab и машин марки Opel, передние тормозные колод-



▲ Отделка внутренних панелей не радует «премиальностью» — пластики довольно жесткие.



▲ За кузовом необходимо следить - неприкрытые детали могут «зацвести» ржавчиной

ки для стандартных тормозных механизмов с диаметром тормозного диска 288 мм подходят от таковых же модели Opel Vectra B. Стоимость оригинального комплекта под маркой SAAB начинается от 2860 рублей, оригинальный комплект GM стоит 2030 рублей. Колодки Pagid немного дешевле комплекта GM, их стоимость от 1950р, еще чуть дешевле про-

дукция брендов TRW и Ferodo (1820-1850 рублей). Еще дешевле колодки под маркой Bosch и Delphi, их цена от 1440 рублей. Вплотную к цене в тысячу рублей за комплект подходят марки Valeo, Ferodo, Optimal, Allied Nippon и LPR, их цена лежит в диапазоне 1200-1050 рублей. Ниже тысячи цена на колодки под маркой GP, 850 рублей за комплект, но лишь немного до-

роже комплекты для GM под марками Finwhale и SCT.

Задние тормозные колодки

Задние тормозные колодки у SAAB производства после 99 года не совместимы с GM, так что цена на них заметно выше в среднем, а число вариантов ниже. Оригинальный комплект SAAB стоит 3000

рублей, а комплекты Bosch, Textar и ATE в диапазоне 1250 – 1400 рублей. Заметно дешевле только комплекты GP, ценой от 635 рублей. Для машин выпуска 98-го года подходят тормозные колодки Opel, цена на оригинальные комплекты GM всего 1600 рублей, а качественные неоригинальные под марками ATE, TRW и Textar будут стоить от 550 до 700 рублей.

Мнение

Saab 9-5 увидел свет в 1998 году как замена модели 9000, которая выпускалась с 1984 года. С 1989 года корпорация GM владела 50 % акций Saab, и новые модели разрабатывались на ее платформах. Для флагмана модельного ряда выбрали платформу среднеразмерной Vectra B. Но поскольку новая машина была нацелена в E класс, то переработка оказалась серьезной: помимо упрочнения силовой структуры кузова, полной переработки передней части под «свои» моторы и жесткие требования по пассивной безопасности изменилась передняя подвеска, блок климатической установки и серьезно приросла ширина салона. На выбор предлагалось два варианта кузова — седан и универсал — и почти десять вариантов моторов, мощностью от 125 до 260 л.с. Комфорт был на высоте: климат-контроль, электроприводы, к тому же Saab 9-5 был первой в мире машиной со штатной системой вентиляции сидений. Опции безопасности включали в себя

обязательную ABS, систему контроля тяги на всех версиях мощнее 150 сил, минимум 4 подушки безопасности, кресла с системой предотвращения травм шеи при ударе сзади, штатные багажные сетки на кузовах «универсал» и очень прочную клетку салона с системой защиты от бокового удара.

Машина за свою долгую жизнь успела пережить два серьезных обновления и заметно обновить гамму агрегатов. В 2002 м году первый рестайлинг — немного изменилась внешность машины, фары стали пластиковыми, стеклоочистители фар сменились на омыватели, немного изменилась внешность и автоматические коробки передач стали пятиступенчатыми. В 2006 году обновлению подверглась внешность, машина получила характерные «очки» в оформлении передка, получив и неформальное название «Вейдер», попутно переработали интерьер, но, скорее, в сторону удешевления, техника при этом осталась почти без изменений.

На новой модели полностью отказались от использования атмосферных моторов, даже на трехлитрового V6 из линейки GM-Opel установили турбину. Причем мощность это не повысило, она уменьшилась на 20 л.с., зато крутящий момент получился поистине «дизельным». Турбодизели использовались из линейки Opel — до рестайлинга 2006 года несколько вариантов мотора 2,2 литра, полностью аналогичных немецким, и трехлитровый V6 Isuzu, после рестайлинга 2006 года появился мотор 1,9 литра, применявшийся на Opel и Fiat. Но большая часть машин оснащалась моторами собственной разработки Saab, рядными наддувными «четверками» объемом 2 и 2,3 литра, конструктивно различающихся лишь ходом поршня.

Самым слабым в линейке был 2-литровый мотор (150 л.с.) для некоторых рынков, где налоги зависят от рабочего объема, он был представлен вариантом мощностью 192 л.с., и для скандинавского рынка выпу-

скалась двухтопливная версия BioPower, мощностью 180 сил, с возможностью работы на топливе E85 и этиловом спирте. Для 9-5 штатно не выпускались варианты этого мотора с высоким давлением наддува мощностью 230 л.с., но они могут встречаться на рынке. Вариант переделки использовался как тюнинговыми фирмами, так и гаражными мастерами, при этом менялась прошивка и турбина. Заметно чаще встречаются разновидности двигателя объемом 2,3 литра. Версии с малым давлением наддува до 2001 года развивали мощность 170 л.с., после 185 л.с. а с высоким давлением наддува (версии Aero) мощность составляла 220-230 сил до 2002 года, и 250 после. В ходе рестайлинга 2006 года мощность подросла еще на 10 л.с.

Различия моторов с низким давлением наддува и с высоким невелики, на первых использовались турбины Garrett GT17 (модель 717626-5001), а на более мощные варианты устанавливается очень распространенная

турбина Mitsubishi TD04HL-19T. Еще одним отличием, помимо прошивки, являются выпускные клапана на более мощных версиях моторов использовали клапаны с натриевым наполнителем. Поскольку список доработок невелик, а компоненты находятся в широком доступе, очень много машин Saab имеют мощность, отличную от той, что указана в техпаспорте. Особенностью «Саабов» как раз является частое несоответствие того, что выходило с завода, и реальной комплектации машины. Схожесть различных по мощности моторов породила массовые переделки, рекомендуется обращать внимание на тип форсунок, турбины, интеркулера и прошивку.

Моторы, которые являются гордостью владельцев этих машин, по совместительству являются и основной их проблемой. Большие рядные четверки очень плотно вписаны в моторный отсек по ширине, что усложняет обслуживание узлов привода ГРМ. Для повышения комфортности у моторов достаточно сложная система подвески, и, наконец, турбомоторы требуют высокого качества обслуживания, заметно превосходя атмосферные варианты по количеству уязвимых мест — от герметичности впуска до температуры и давлению масла. Про особенности системы зажигания уже упомянуто выше. Износ элементов системы ГРМ и подвески мотора может обернуться значительным снижением уровня комфорта, начнут проявляться сильные вибрации на холостых оборотах, особенно на рулевом колесе и педалях.

Особняком стоят моторы General Motors. Трехлитровый мотор V6, очень редкий на машинах Saab, тем не менее происходит из очень распространенного семейства моторов 54° V6 engine, в версии для шведских машин он получил другую поршневую группу, свою систему зажигания и турбонаддув, но сохранил компактность конструкции и ее ремонтпригодность. Ресурс таких двигателей заметно выше, чем у «четверок», но сервисы Saab плохо разбираются в их конструкции, а для сервисов GM в них слишком много оригинальных деталей. При выборе машины можно услышать много не очень обоснованной критики в их адрес, от банального «слишком тяжелый» до обвинений в ненадежности и сложности обслуживания. Что касается массы, то разница в 15 кг вряд ли ощутима в реальной эксплуатации, надежность и ремонтпригодность массовой конструкции, пожалуй, даже выше, чем у «четверок», ременной привод ГРМ весьма надежен и для замены не требует дорогостоящих манипуляций со снятием или сдвигом мотора. Дизельные же моторы полностью совместимы с аналогичными на машинах Opel и никаких хлопот в эксплуатации не доставляют. Широкая распространенность и простая конструкция благоприятно сказываются как на качестве обслуживания, так и на стоимости запасных частей.

Коробки передач на 9-5 особые хлопот не доставляют. Надежные механические пятиступенчатые КПП требуют ▶



▲ Машина оснащается гидравлическим усилителем рулевого управления. Если агрегат потребует замены, готовы минимум 9500 рублей

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

на правах рекламы

МИЛЛИОН
запчастей и аксессуаров

на правах рекламы

АВТОМОЛЛ
ТОРГОВЫЙ КОМПЛЕКС

55 км МКАД
448-57-58
www.avtomol.ru

ДИНАМО

СТАРТЕРЫ и ГЕНЕРАТОРЫ
для автомобилей
ВАЗ ГАЗ УАЗ КАМАЗ КРАЗ УРАЛ
и комплектующие к ним

на правах рекламы

ООО «Динамо Групп» предлагает продукцию завода
«DYNAMO» АД Болгария

117570, г. Москва, ул. Красного Маяка, д. 26, офис 125 В
тел./факс: (495) 726-58-68, 726-58-69
www.asg-dynamo.ru, www.dynamo-bg.com, dynamo-asg@yandex.ru



▲ Фары головного света на Saab 9-5 довольно дорогое удовольствие — некоторые продавцы просят за них от 10 000 рублей



▲ Колесные арки — один из самых незащищенных кузовных элементов машины

лишь контроля уровня масла, проблемы с ними крайне редки и обычно возникают на тюнингованных машинах или при очень большом пробеге. А у тех, кому штатных коробок маловато, есть большой выбор «механики» с Opel на любой вкус, штатная коробка соответствует коробкам F25 — F35, любители тюнинга часто ставят 6-ступенчатые коробки F28 и пытаются использовать более новые F40.

Автоматических коробок сменилось два поколения, увидела свет машина с четырехступенчатым «автоматом» Aisin 50-42LE, трансмиссия эта, разработки еще 80-х годов, отличалась завидной надежностью, но заметно увеличивала расход топлива и ухудшала динамику в сравнении с «механикой». После первого рестайлинга 2002 года АКПП сменили на более прогрессивную модель AW55-51SN, уже пятиступенчатую и рассчитанную под чуть больший крутящий момент, что позволило улучшить динамику, снизить расход топлива и поднять мощность версий Aeoo с «автоматами» до уровня машин с механической коробкой. Несколько пострадал ресурс коробки, но в целом, надежность АКПП серьезных опасений не вызывает. Некоторые варианты машин с этой коробкой могли оснащаться кнопками переключения передач на руле.

Уязвимым местом оказались блоки климатической установки. Почти все машины оснащались блоком двухзонного климата собственной разработки Saab. Подвели надежность электроприводов и прочность

осей заслонок смещения воздуха. Со временем пластмасса сохла и ломалась, выходили из строя редукторы. В результате переставали регулироваться направление потоков воздуха и их температура. Замена копейных деталей зачастую сопряжена с акробатическими трюками, а иногда требует полного снятия приборной панели. Срок службы дисплея климатической установки и дисплея информационной системы SID тоже ограничен, со временем символы на экранах «выгорают», делая надписи нечитаемыми, в этом случае требуется замена или ремонт всего блока. После рестайлинга 2006 года эта проблема устранена, вместе с дисплеями климатической установки. Еще одним проблемным узлом климатической установки является пневмоклапан системы отопления, расположенный между двигателем и моторным щитом, со временем он склонен к протечкам и часто служит причиной быстрой потери антифриза.

Подвеска не вызывает особых хлопот, сайлент-блоки и шаровые опоры меняются отдельно от рычагов, а задняя подвеска совместима с подвеской Opel, так что ни с сервисом ни с запчастями проблем не будет. Ходимость основных элементов высокая, а замена быстро изнашиваемых стоек стабилизатора поперечной устойчивости спереди стоит недорого и выполняется быстро.

Качество окраски кузовов на высоте, шведы хорошо знают, что такое зима и слякоть. По той же причине у машин

очень мощные «печки» и в числе опций обогрев не только передних сидений, но и заднего «дивана». Почти все места, которые могут быть «отпескоструены» прикрыты пластиком. Очаги коррозии развиваются обычно на задних арках, это уже опелевское наследие, либо под резиновыми уплотнителями порогов. Из-за низкой посадкой часто страдает антикоррозийное покрытие днища, за ним тоже стоит присматривать. Коррозия где-то еще чаще говорит о неаккуратном кузовном ремонте или запущенных мелких повреждениях.

Качество отделки и сборки салонов заслуживает уважения, большая часть машин выпуска до 2006 года оснащена анатомическими сиденьями и дверными картами из натуральной кожи, повсеместная «экокожа» появилась лишь после последнего рестайлинга. Тогда же значительно удешевили материалы салона и штатную аудиоустановку. Стиль оформления салона, с его крупной «приборной доской» и явно избыточным количеством кнопок должен напоминать об авиационных корнях. Кнопку «night panel», отключающую подсветку и все приборы, кроме спидометра, причем с подсветкой только до 140 км/ч, и замок зажигания на центральном тоннеле тоже стоит отнести именно к элементам, отвечающим за авиационный стиль.

Неприятной особенностью модели является высокая цена элементов экстерьера, подвергшихся изменению в ходе рестайлинга 2006 года, она значительно превосходит таковую для более ранних модифика-

ций. Стоимость линзованной оптики может достигать до 75 тысяч рублей, а 25 тысяч рублей за капот на этом фоне кажется уже не слишком большой платой. Но помимо крупных деталей есть еще множество мелких элементов, стоимость и доступность которых могут удивить даже подготовленного человека. На машины выпуска до 2006 года дела с запчастями обстоят заметно лучше, и если оригинальные запчасти стоят дорого, можно подыскать сравнительно недорогие замены или купить бывшую в употреблении часть. Еще одной особенностью машин рестайлинга 2006 года является заметно более тонкий слой лакокрасочного покрытия, сравнительно легко повреждаемый камнями и ветками.

В целом, машины весьма надежны при качественном и своевременном обслуживании, но требуют специализированного сервиса, точного соблюдения сервисных процедур и не терпят плохого выбора запчастей. Ошибки ведут к дорогостоящим поломкам, а стоимости запчастей и сервисных процедур могут оказаться намного выше ожиданий, соответствуя уровню машины, а не ее остаточной цене.

И, разумеется, обслуживание двигателя с турбонаддувом требует особой культуры сервиса, традиционные безинструментальные методы диагностики и контроля мало годятся. Нужно полное понимание происходящих процессов и правильная интерпретация данных систем сканеров. Любые ошибки могут фатально сказаться на работе двигателя.

ЗИМА, И ДВОРНИК ТОРЖЕСТВУЕТ!

WEEN[®]

Shimo[®]
TECHNOLOGY



Представьте себе заснеженную зимнюю трассу, мороз и пронизывающий ветер... или обычный вечер на МКАД: плотный поток машин, смесь снега и реагентов, летящая из-под колес впереди идущих автомобилей, — и все это в условиях недостаточной освещенности...

Чтобы в такой обстановке избежать неприятностей и опасностей у водителя должен быть хороший дорожный обзор, поэтому роль щетки стеклоочистителя зимой существенно возрастает, а качество очистки ветрового стекла напрямую влияет на безопасность движения. Именно зимой щетки испытывают максимальные нагрузки, подвергаясь суровым испытаниям морозом, воздействию омывающих жидкостей и дорожных реагентов.

Учитывая особенности российского климата, инженеры японской компании WEEN H&N Ltd., хорошо известной на российском рынке, выпустили несколько серий зимних стеклоочистителей с улучшенными эксплуатационными характеристиками. Расскажем об одной из них — серии SHIMO. Щетки, изготовленные по уникальной технологии Shimo Technology,



не имеют аналогов на российском рынке, устойчивы к морозам и резким перепадам температур.

**АВТОМОБИЛЬ НЕ РОСКОШЬ,
А НЕЗАМЕНИМЫЙ ПОМОЩНИК
И ВЕРНЫЙ ДРУГ СОВРЕМЕННОГО ЧЕЛОВЕКА. РИТМ ЖИЗНИ
ЗАСТАВЛЯЕТ НАС ОПЕРАТИВНО ПРИНИМАТЬ РЕШЕНИЯ И БЫСТРО
ПЕРЕМЕЩАТЬСЯ В ПРОСТРАНСТВЕ.**

**ЖЕЛАТЕЛЬНО, ЧТОБЫ ЭТИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ БЫЛИ
КОМФОРТНЫМИ И ОБЯЗАТЕЛЬНО БЕЗОПАСНЫМИ, ПРИЧЕМ
В ЛЮБОЕ ВРЕМЯ ГОДА!**

Стеклоочистители WEEN Shimo исключают образование льда в профиле чистящей ленты, что стало возможным благодаря инновационной форме чистящей кромки и специальному составу резины.

ПРОДУКЦИЯ WEEN ЗАВОЕВАЛА ПРИЗНАНИЕ ЭКСПЕРТОВ И ПРОФЕССИОНАЛОВ, НЕОДНОКРАТНО ПОЛУЧАЛА ПРЕМИИ НА МЕЖДУНАРОДНЫХ ВЫСТАВКАХ ЗА ИНТЕРЕСНЫЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ РАЗРАБОТКИ И ПРИМЕНЕНИЕ В ПРОИЗВОДСТВЕ ИННОВАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СОВРЕМЕННЫХ МАТЕРИАЛОВ.

Стеклоочистители WEEN Shimo эффективны при движении на высоких скоростях, отличаются простотой установки на автомобиле с левым и правым расположением руля, на автомобиле со встречной системой очистки ветрового стекла, устойчивы к воздействию озона, кислотных и щелочных растворов, ультрафиолетового излучения. Могут устанавливаться на автомобиле с рычагами стеклоочистителя типа «крючок» и «байонет» (универсальные адаптеры входят в комплект поставки).

Секрет качества щеток SHIMO определяется отличительными особенностями технологии Shimo:

- **Чистящая лента** имеет специальный состав резиновой смеси с добавлением присадок и графита и обеспечивает гибкость ленты при низких температурах, способствует плавному и бесшумному скольжению по поверхности стекла, улучшению качества очистки.
- **Оригинальная форма профиля чистящей ленты** — эффективное отведение воды, предотвращающее образование льда в профиле чистящей ленты в зимний период.
- **Инновационная низкопрофильная конструкция и новейшая рецептура используемых материалов** — исключают обмерзание и способствуют сохранению рабочих свойств при отрицательных температурах, создают минимальное аэродинамическое сопротивление. Щетки не препятствуют обзору.
- **Пружинная монопластина с повышенной прочностью на изгиб** гарантирует оптимальное прижимное усилие к поверхности ветрового стекла по всей длине щетки.





2 марта
30 лет

со дня основания
ОАО "АвтоВАЗагрегат"

100%
для
LADA

РЕСУРСЫ

КОМАНДА

РОСТ

ЗНАНИЯ

РАЗВИТИЕ

КАЧЕСТВО



16 декабря 1982 года было подписано Постановление Совета Министров СССР №1090, в котором Минавтопрому (АВТОВАЗу) поручалось создание группы заводов по восстановлению узлов и агрегатов автомобилей ВАЗ и мощностей по производству оборудования для диагностики и ремонта легковых автомобилей.

2 марта 1984 года Госплан СССР принял решение «О строительстве завода по восстановлению деталей, узлов и агрегатов автомобилей ВАЗ, выпуску оборудования для ремонта и диагностики легковых автомобилей в г. Тольятти». Этот день считается датой образования ОАО «АвтоВАЗагрегат».



ского автозавода. Кроме того, было поручено вести подготовку производства нейтрализаторов выхлопных газов, сложных объемных деталей из пластмасс.

В течение 2,5 лет на заводе АвтоВАЗагрегат создано комплексное производство.

750 ед. уникального технологического оборудования было перемещено на ОАО «АвтоВАЗагрегат».

1994 год – специалистами ОАО «АвтоВАЗагрегат» освоено производство нейтрализаторов, что стало дальнейшим этапом технического развития завода.

1996 год – завод «АвтоВАЗагрегат» перешел к практическим постановкам новой продукции – сидений на ВАЗ – 21213, с 1999 года – на ВАЗ-2110, а к 2002 году – на всю гамму моделей автомобилей семейства ВАЗ, обеспечив прирост годовых объемов выпуска товарной продукции.

В сентябре 2002 года стартовал серийный выпуск сидений к автомобилю ВАЗ-2123.

С 2002 года ОАО «АвтоВАЗагрегат» является самостоятельным акционерным обществом, связанным с ОАО «АВТОВАЗ» партнерскими отношениями.

Объем реализации товарной продукции составил более 7 миллиардов руб. (с НДС), из которых более 90 % продукции предприятие поставляет на ОАО «АВТОВАЗ».

В 2002 году также осуществлен запуск производства пошива обивок сидений на все модели автомобилей LADA с использованием передовых технологий раскроя обивок (настильно-раскройный комплекс фирмы Curis-Wastema (Германия)).

2003 год – изготовлено свыше 60 миллионов штук различных автокомпонентов. Разработан ряд программ на повышение качества.

Одним из первых в России завод внедрил стандарт качества ИСО-9000.

ОАО «АвтоВАЗагрегат» награжден медалью Российско-Швейцарского бизнес-клуба «За безупречную деловую репутацию».

2004 год – начат выпуск глушителей для автомобилей ВАЗ-21101, ВАЗ-21104 с измененным двигателем рабочим объемом 1,6 л. Выпущена первая партия сидений и глушителей для комплектования партии автомобиля ВАЗ-2118 «Калина».

Первые 30 лет Основные даты

1989 год – введен первый пусковой комплекс завода по производству оборудования для сети техобслуживания ВАЗа: подъемники, сварочные полуавтоматы СВАП-2, шиномонтажные и балансировочные станки, окрасочные камеры, а также товары народного потребления. Выпущена первая продукция.

1990 год – децентрализация производства. АвтоВАЗагрегат начал специализироваться на переведенной с ОАО «АВТОВАЗ» системе выпуска газа (СВГ): глушители, газоприемные трубы, гнутые трубы, топливно-тормозные трубопроводы, некоторые элементы катанки, сидения на все модели, а также каталитические нейтрализаторы.

1991 год – руководством АВТОВАЗа было принято решение о переводе на ОАО «АвтоВАЗагрегат» ряда производств из главного корпуса: изделий из катанки, трубных заготовок, тормозных и топливных трубок, систем выпуска газов (в том числе глушителей), сидений – все для комплектации главных конвейеров Волж-

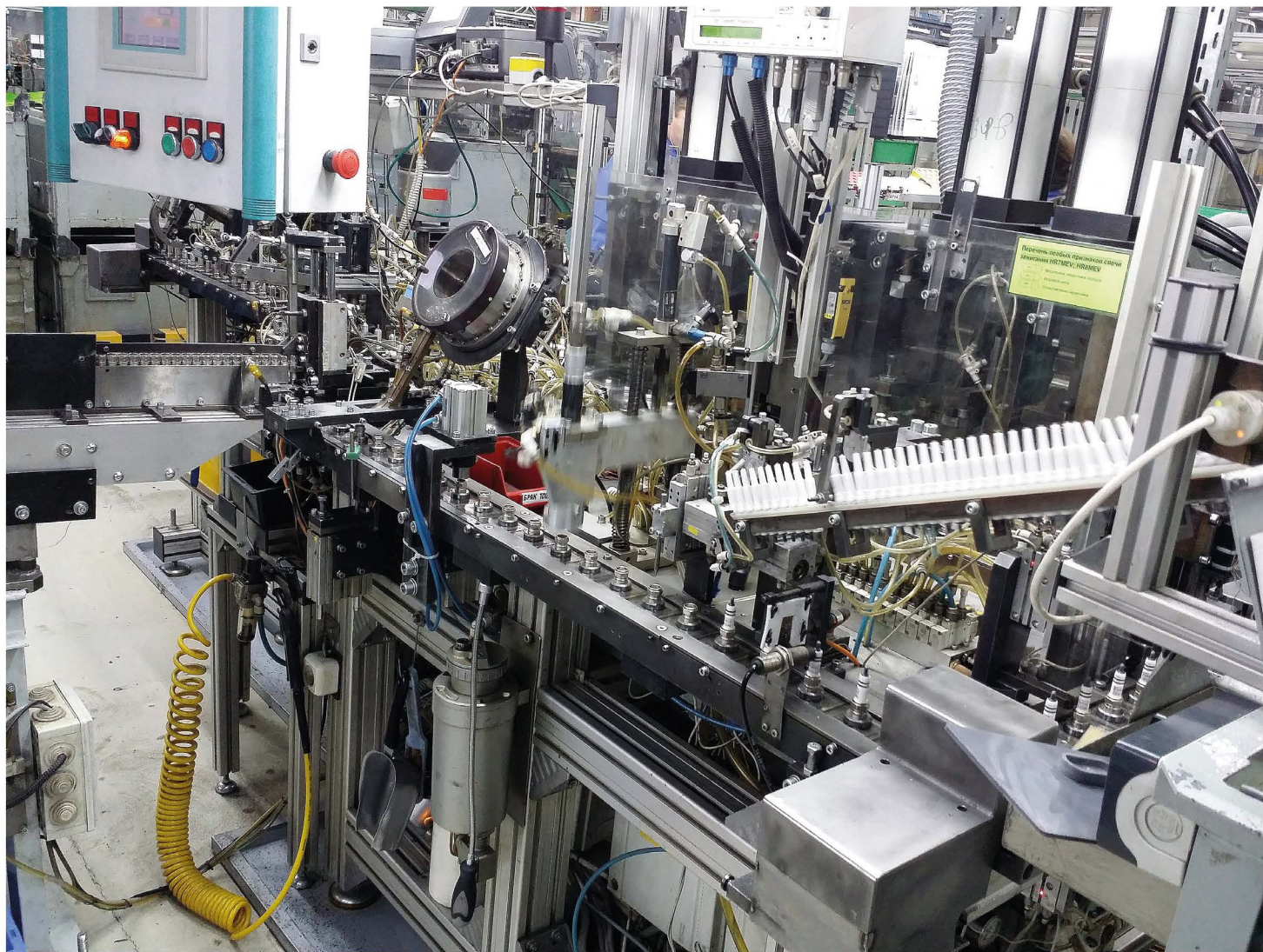
ОАО «АвтоВАЗагрегат» получил главную Всероссийскую премию «Российский Национальный Олимп», г. Москва.

2011 год – создание дочерней компании «Торговый дом «АвтоВАЗагрегат», официального представителя, осуществляющего на вторичном рынке оптовую и розничную торговлю автомобильными компонентами производства АвтоВАЗагрегат.

2012 и 2013 годы – Премия «Автокомпонент Года» в номинации «Глушитель Года» среди отечественных брендов.

Сегодня ОАО «АвтоВАЗагрегат» – это динамично развивающееся предприятие, которое постоянно увеличивает знания и ресурсную базу. Качество планирования и выполнения проектных, конструкторских и производственных этапов является прямым результатом развития завода.

На всех этапах работы ОАО «АвтоВАЗагрегат» нацелен на будущее!



ОДИН НА ВСЕХ

УДИВИТЕЛЬНО, НО В РОССИИ ЕСТЬ ТОЛЬКО ОДНО ПРЕДПРИЯТИЕ ПО ПРОИЗВОДСТВУ СВЕЧЕЙ ЗАЖИГАНИЯ. ЗНАКОМИТЬСЯ С НИМ В ГОРОД ЭНГЕЛЬС ОТПРАВИЛСЯ ИГОРЬ ГУБАРЬ | ФОТО АВТОРА

В мире ежегодно производят сотни миллионов свечей! Куда столько? Давайте посчитаем. Только в России 35 миллионов машин, примерно половина требует замены свечей зажигания раз в год. Перенесите эти числа на еще более автомобилизированные страны, и все станет на свои места. Так что, это один из самых востребованных автокомпонентов как при первичной комплектации, так и на СТО.

Завод близ Саратова был построен в 1942 году, когда предприятия, расположенные западнее Москвы, эвакуировались при наступлении немцев. Однако «Завод автотракторных запальных свечей» (ЗАСЗ) был, скорее, собран из оборудования разных производств. Изначально там делали керамические изделия, в том числе для автомобильной промышленности.

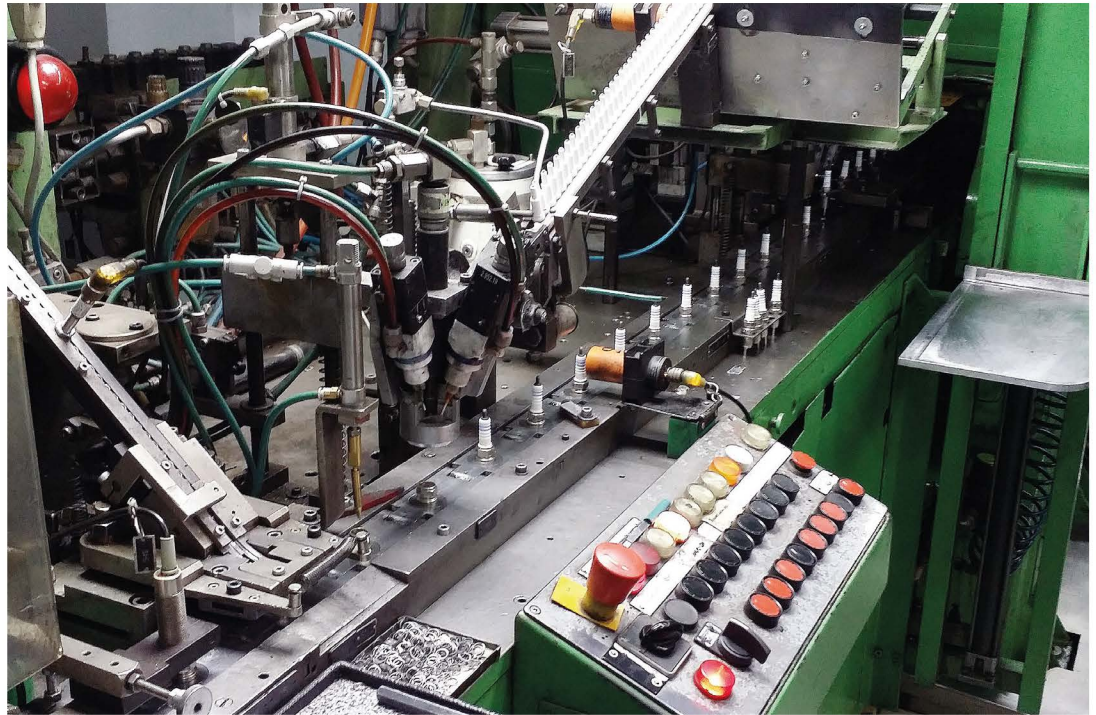
В 1997 году завод в Энгельсе перешел под контроль ком-

пании Robert Bosch. Новые владельцы полностью модернизировали производство, несколько мешавших зданию логистикой были снесены, а вместо них построены новые. В 1998 году завод выпустил свою первую новую продукцию — блоки управления двигателями, через два года в номенклатуру добавились модули бензонасосов, а затем датчики кислорода. А в 2007 году, после объединения «БОШ-Саратов» и ЗАСЗ, началось производство све-

чей зажигания. Сегодня завод — крупнейший в России и странах СНГ производитель этих автокомпонентов. Кроме свечей там выпускаются топливные рампы, элементы системы питания и очистки отработанных газов, промышленное и бытовое оборудование. Но главным и самым интересным осталось изготовление автомобильных свечей зажигания. Сам завод соответствует самым высоким европейским стандартам, повсюду чистота, рабочие очень



Роберт Бош - Robert Bosch
1861-1942. Основатель - Founder



аккуратны. Но при этом завод по-российски уютный, почти семейный.

Несмотря на внешнюю простоту свечи зажигания и полную автоматизацию производства, сам процесс появления ее на свет принципиально такой же, как и 70 лет назад. И производство свечей зажигания не такое уж и простое, как может показаться. Даже подготовка изолятора занимает почти неделю — от измельчения и сушки сырья до «запекания» полуфабриката. И, к слову, в России не осталось ни одного предприятия, ни одного специалиста, способных сложить и настроить высокотемпературную

печь для обжига керамики. А сама печь не гаснет ни на секунду. Так и горит с 2012 года, когда ее монтировали без выходов и перерывов на обед немецкие монтажники...

В настоящее время на заводе делают свечи, как для конвейера (первичная комплектация), так и для рынка запчастей. Понятно, что среди марок автомобилей, где стоят свечи завода из Энгельса, в лидерах местные производители: Lada и Renault, а также заводы Ford и Volkswagen.

Свечи поступают в продажу под индексом ЭЗ, образованным от слов «Энгельс» и «Завод». Большая часть выпускаемой продукции приходится на

два типа свечей — Стандарт и Yttrium. Во вторых, что понятно из названия, применяется сплав редкоземельного металла, который очень устойчив к выгоранию под действием искры.

Несмотря на современную тенденцию делать электроды свечей из редкоземельных платины, иридия и подобных элементов, самые простые свечи с электродами из сплава стали и никеля пользуются устойчивым спросом. На них приходится около миллиона штук в год.

Мощности завода позволяют производить до 200 тысяч свечей в день. Причем, завод легко может увеличить объ-

емы выпускаемой продукции, но бензин становится лучше, моторы совершеннее, а материалы самих свечей современнее. Если раньше свечи меняли раз в 10 тысяч километров, а процедура очистки и установки верного зазора была рутинной операцией, то сегодня мы вряд ли найдем шуп и кусочек «шкурки» в бардачке у большинства автолюбителей. Но заводчане не унывают! На их век работы хватит, а там... Вот пару лет назад коллеги видели на парковке одного из предприятий Bosch электро-мобиль. В конце концов свечи зажигания — это лишь небольшая часть того, на чём работает конперн. ■



ПОЧТИ ВНЕДОРОЖНИК!

НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ ПОЯВИЛСЯ НОВЫЙ КОМПАКТНЫЙ КРОССОВЕР. ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ РАЗОБРАТЬСЯ, В ЧЕМ ECOSPORT МОЖЕТ ПОБИТЬ СВОИХ МНОГОЧИСЛЕННЫХ КОНКУРЕНТОВ, ДМИТРИЙ ЗЕРКАЛЬ, НЕОЖИДАННО ДЛЯ СЕБЯ, ОТПРАВИЛСЯ В ГРУЗИЮ

Фord подзадержался с выводом на российский рынок своего компактного кроссовера EcoSport – в Бразилии его производство началось в 2012 году. Связано это, скорее всего, с тем, что производство этой модели будет локализовано – маленькие машинки уже начали собирать на совместном предприятии Ford Sollers в Набережных Челнах. Стоило

ли его ждать, ведь конкуренция в этом сегменте очень велика?

Родом из Бразилии

Стоило! Чего только стоит дизайн EcoSport: яркая агрессивная внешность с массивной передней частью с хитрым прищуром фар, а чего стоит запаска, висящая на задней двери? Кстати, посмотрите, где расположена ручка открывания двери багажного отсека: она

утоплена в правый фонарь. Хочу быть внедорожником! Да и дорожный просвет здесь вполне внедорожный – 200 мм, а благодаря коротким свесам и широко разнесенным колесам у EcoSport впечатляющие для этого сегмента въезды и съезды. Они составляют, соответственно, 22 и 35 градусов. Так как построен кроссовер на базе компактной Fiesta, то и подвеску он позаимствовал у нее – спереди

стойки МакФерсон, сзади – полунезависимая балка. У полноприводной версии с многодисковой электронной муфтой производства Dana – сзади более сложная многорычжка.

В салоне удивление вызвали жесткие простенькие пластики, приборная панель без изысков и аудиосистема с множеством кнопок и... крохотным монохромным экранчиком. Но зато есть все, включая воз-



▲ Приборная панель здесь попроще, чем в Fiesta, но с читаемостью приборв нет проблем в любую погоду



▲ В топовых версиях Ford EcoSport оснащается кнопкой, которой запускается и останавливается двигатель

возможность подключения телефона по протоколу Bluetooth, сама медиа-система, позаимствованная у Fiesta, умеет даже зачитывать SMS-сообщения! Хотя само управление мультимедией очень запутанно, и порой надо пройти несколько шагов, чтобы найти в меню необходимый пункт. Сиденья простенькие, передним пассажирам будет мешать широкая передняя панель, о которую нет-нет, да и стукнешься коленом. Бардачок пусть и «двухэтажный», но неглубокий, но это компенсировано большим количеством ниш для мелочевки. Спереди только подстаканников аж три штуки! Сзади не сказать что просторно, положение спасают ниши под передними сиденьями и регулируемые по наклону спинки. Если их не отклонить назад, то возникает полное ощущение того, что сидишь на жестком стуле. О багажнике и говорить нечего — он тут крохотный, и его объем варьируется от 375 до 310 литров в зависимости от угла наклона спинок. Понятно,

почему запаска переехала на заднюю дверь — в грузовом отсеке для нее попросто не нашлось места.

Поспешай медленно

Если в Европе Ford EcoSport доступен с литровым двигателем с двойным турбонаддувом EcoBoost (125 л.с.), а также 1,5-литровыми дизелями и бензиновыми силовыми агре-

гатами (90 и 112 л.с.), то для нашего рынка «голубой овал» предлагает атмосферные двигатели объемом 1,6 и 2 литра. Отдача базового силового агрегата всего 122 л.с., двухлитрового — 140 л.с. Не густо... Зато версию с 1,6-литровым мотором можно заправлять бензином Аи-92.

“ EcoSport настоящий забияка: короткие свесы, агрессивная внешность и кофр с запаской на задней двери ”

Презентацию «русского» Ford EcoSport решили провести в Грузии, смелый выбор,

Из-за невысокой мощности 1,6-литрового двигателя и довольно большой массы самого автомобиля никаким спортом тут и не пахнет — поспешай медленно, как говорили в Древнем Риме. Хоть какой-то подхват начинается с 3000 об./мин, потому двигатель придется «выкручивать». Благодаря этому выяснилось, что шумоизоляция на удивление качественная — в салон

практически не проникают звуки от двигателя и шин даже на высокой скорости. Конечно, как и другие представители сегмента компактных кроссоверов, Ford EcoSport будет чаще всего ездить по городу, лишь изредка покидая дороги с твердым покрытием. Поэтому стоит доплатить и получить версию с роботизированной преселек-

тивной коробкой Powershift производства Getrag. Динамики она, конечно, не прибавляет, но зато ездить можно с комфортом. Несмотря на то, что у коробки «сухие» сцепления, никаких рыков она не допускает. Да и передачи переключаются быстро, «робот» ведет себя адекватно в любой ситуации, что довольно нетипично для такого типа транс-

миссий. ▶



▲ К блоку однозонного климат-контроля быстро привыкаешь и оперируешь с его функциями на ощупь



▲ Все верхнюю часть приборной панели занимает ЦУП управления мультимедийной системой



Компактный кроссовер уверенно чувствует себя и на бездорожье. Все благодаря большому дорожному просвету

С 2-литровым двигателем (он доступен только для полноприводной версии, которая комплектуется исключительно «механикой») EcoSport разгоняется уже не так уныло, но шустрить в поворотах не стоит — высокий центр тяжести ведет к большим кренам. Да и цифры разгона не впечатляют: 11,5 секунд до первой «сотни», а барабанные тормоза (они у Ford EcoSport во всех комплектациях) не добавляют уверенности в том, что удастся

вовремя замедлиться с высокой скоростью. Такой вариант, пожалуй, больше подойдет сельским жителям — полный привод здесь нужнее, а удобство автоматической трансмиссии за городом, где не так часты «толкучие» режимы езды по пробкам, не так и актуально.

Пройдет и по бездорожью

Подвеска на разбитых грузинских дорогах проявила себя с наилучшей стороны — ее энер-

гоемкость позволяет спокойно проехать по любым колдобинным. Неровности преодолеваются без ее пробоев, и она не вызывает никаких нареканий. Вне дорог Ford EcoSport тоже вселяет опущение надежности — на грунтовках и проселках можно не бояться ям. Да и глубоких луж можно не бояться — у EcoSport внедорожный показатель форсируемого брода — 550 мм. Правда, страшущая электроника у кроссовера уж слишком рьяно работает — в

горку на скользком покрытии можно и не заехать, пока не отключишь противобуксовочную систему. А чтобы это сделать, необходимо ползать по меню системы SYNC.

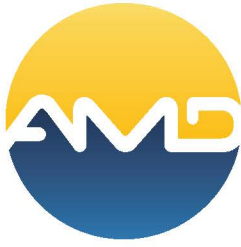
Базовая версия Trend на российском рынке обойдется в 699 тысяч рублей. За версию Trend Plus с легкосплавными колесами, климат-контролем и обогревом передних сидений придется уже выложить 759 000 руб., за коробку Powershift, кото- ▶



▲ Материалы отделки — простенькие и недорогие. Но к уровню их подгонки претензий нет



▲ Если вы остановите свой выбор на полноприводной версии, то придется смириться и с механической коробкой передач. «Автомат» таким версиям не положен



Автозапчасти из Кореи

www.avtomedon-m.ru

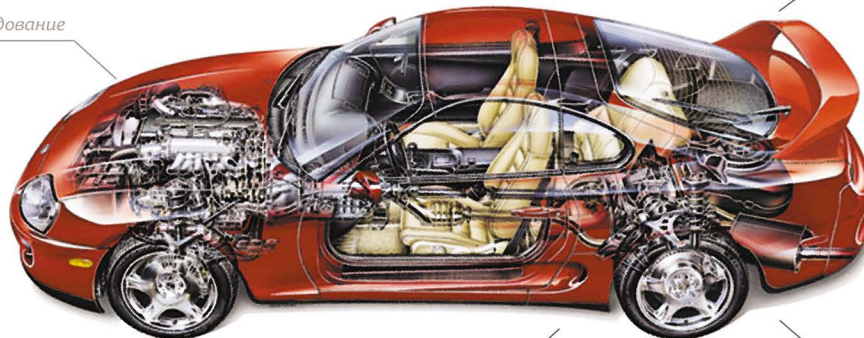
8(495) 987-13-53

АВТОМОБИЛИ

торгово-выставочный комплекс

электрооборудование

аксессуары



шины, диски

ходовая часть

подвеска

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



Пробираясь по камням можно не опасаться за подвеску - ее ходы достаточно велики

рая доступна в этой версии, доплата составляет 40 000 руб. Скорее всего, именно моноприводный вариант с «автоматом» и станет самым популярным на российском рынке. Полноприводная версия в комплектации Titanium с 2-литровым мотором и 6-ступенчатой «механикой» стоит уже 899 000 руб.

Из опций здесь доступен только пакет с дополнительными подушками безопасности и мультимедийной системой MediaSync. Он обойдется в 60 000 руб. Ну и, наконец, топовая версия Titanium Plus с кожаными сиденьями, с 1,6-литровым двигателем стоит 959 000 руб. Но доступна она только в монопривод-

ном варианте и с коробкой Powershift.

Ford EcoSport на российском рынке придется несладко — компания последней выходит в сегмент компактных кроссоверов, где уже есть Nissan Juke, Opel Mokka и другие. Но надежда есть — у рожденного в Бразилии кроссовера уж очень харизматичная внеш-

ность, большой клиренс и повадки внедорожника. О такой машине мечтали те, кому не нравятся псевдокроссоверные варианты, имеющие больше сходства с легковыми машинами, нежели с внедорожниками. ■

Этот и другие материалы вы можете прочесть на сайте Carexpro.ru

Технические характеристики

Тип кузова/кол-во мест/кол-во дверей	Универсал/5/5		
Длина/ширина/высота, мм	4273/1765/1629		
Колесная база, мм	2519		
Двигатель	бенз., R4	бенз., R4	бенз., R4
Объем, куб. см	1596	1596	1999
Мощность, л.с., при об./мин	122 при 6400	122 при 6400	140 при 6000
Максимальный момент, Нм, при об./мин	148 при 4300	148 при 4300	186 при 4150
Коробка передач	Мех. 5-ступенчатая	Роботизированная	Мех. 6-ступенчатая
Привод	Передний	Передний	Полный
Разгон до 100 км/ч, с	12,5	12,5	11,5
Максимальная скорость, км/ч	180	174	180
Расход топлива, л на 100 км	5,2/6,6/9,1	5,6/6,9/9,2	6,3/6,5/11,4
Объем багажника, л	310 – 375		
Цена от, руб.	699 000	799 000	899 000

ГЛАВНОЕ – ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ!



Компания BPW, основной деятельностью которой является разработка и производство осей, осевых агрегатов и подвесок для прицепов и полуприцепов, а также комплектов для производства прицепной техники, уже давно знакома каждому профессионалу в мире транспорта. В настоящее время компания BPW ищет новые пути взаимодействия с перевозчиками и активно развивает уже налаженные связи.

Далеко не последняя роль в этом процессе отводится России и странам СНГ. Начальник отдела по работе с конечными клиентами ООО «БППВ-Ост» Вероника Дворак рассказала о том, как компания BPW знакомит перевозчиков со своей продукцией и деятельностью.

– Какие информационные программы предусмотрены для перевозчиков?

– В настоящее время мы реализуем несколько проектов информационного плана. Все они направлены именно на наших конечных клиентов – транспортные компании, помимо этого мы тесно сотрудничаем с Ассоциацией Международных Автомобильных Перевозчиков (АСМАП).

– Какую помощь оказывает АСМАП вашей компании?

– Основную помощь, которую нам оказывает АСМАП в рамках нашего сотрудничества – это непосредственный контакт с перевозчиком. Многие наши информаци-

онные проекты предполагают непосредственное участие представителей различных транспортных компаний.

Уже несколько лет мы устраиваем ознакомительные поездки представителей транспортных компаний, членов АСМАП на головное предприятие компании BPW, расположенное в Германии. Там они могут сами увидеть производственный процесс и убедиться в высоком качестве нашей продукции.

Помимо непосредственного контакта с перевозчиком мы постоянно сотрудничаем с АСМАП в рамках регулярных конференций, в презентациях, где у нас есть возможность рассказать о наших продуктах.

Также BPW регулярно участвует и в выставках АСМАП, и в соревнованиях «АСМАП-Профи», проводимых в разных регионах России.

– Расскажите, пожалуйста, о наиболее крупных проектах, разработанных для перевозчиков?

– Каждый год мы проводим Road Show. Для данного мероприятия разработан уникальный инфомобиль. Это автопоезд, в состав которого входит тягач и полуприцеп, который может превратиться в своеобразную аудиторию для проведения презентации. Вместе с инфомобилем представители нашей компании ездят по регионам России и странам СНГ, где встречаются с представителями различных транспортных компаний, с представителями наших

сервисных партнеров и дилеров по продаже продукции компании «БППВ-Ост». А в формировании групп, неоценимую помощь нам оказывает АСМАП.

– А как проходят такие встречи?

– Для участников Road Show предусмотрены специальные информационные программы, охватывающие деятельность и продукцию BPW. Мы проводим серию презентаций для транспортных компаний, где обсуждаются вопросы, связанные с эксплуатацией и обслуживанием осей и подвесок BPW. Рассказываем о технических преимуществах нашей продукции, а также о различных сервисных программах, способах технической поддержки и т.д. Но характер таких конференций – неформальный. Прежде всего, мы хотим, чтобы наши партнеры и клиенты, в рамках данной встречи, могли почерпнуть что-то новое для себя. Услышать их вопросы и замечания, касаемые непосредственно эксплуатационных качеств нашей продукции.

– А какие уникальные предложения или услуги есть у BPW?

– Конкуренция в нашей сфере довольно серьезная – трудно предложить что-то действительно уникальное. Одним из наиболее перспективных направлений нашей компании являются телематические системы. Речь идет о комплексном решении для тягача и полуприцепа. Это сервис европейского уровня для российских перевозчиков.

В этом году мы наладили серийную поставку телематических систем для одного из крупных российских производителей прицепной техники.

В завершение хотелось бы отметить, что компания BPW уделяет особое внимание вопросам взаимодействия и обратной связи с нашими клиентами. Исходя из того, что каждый конечный клиент представляет для нас особую ценность, мы выстраиваем свою политику таким образом, чтобы максимально отвечать всем, даже самым суровым, требованиям и пожеланиям клиентов. Мы ценим каждого клиента, и именно поэтому мы и дальше будем стремиться к инновационным решениям, уникальным услугам и гибкости в решении любых вопросов сотрудничества. ■



НА ВСЕ РУКИ МАСТЕР

ФРАНЦУЗСКИЙ RENAULT MASTER – НЕ ТОЛЬКО ЭФФЕКТИВНЫЙ, ЭКОНОМИЧНЫЙ И НАДЕЖНЫЙ РАБОЧИЙ ИНСТРУМЕНТ. ОН И КОМФОРТЕН, И УДОБЕН ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ. ЗА ЭТО ЕГО ПЕРЕВОЗЧИКИ И ЛЮБЯТ | ДЕНИС МИРОНОВ | ФОТО АВТОРА |

Мониторинг рынка бывших в эксплуатации фургонов Renault Master показал, что купить хорошо сохранившийся экземпляр не так уж и просто. И дело даже не в том, что на рынке нет достаточного объема предложений. Проблема в другом: большинство транспортных компаний

и частных перевозчиков предпочитают за три – пять лет эксплуатации в буквальном смысле по полной «выжать» технику. Получить максимальную возможную прибыль и только потом продать грузовик по остаточной стоимости. Мы не станем рассматривать «укатанные» машины, так как для возобновления их коммерческой

эксплуатации придется вложить немало средств в ремонт. Посмотрим, в какую сумму обойдется плановое и расширенное техническое обслуживание Renault Master, то есть оценим затраты, которые периодически несет перевозчик, грамотно эксплуатирующий технику. Обзор расходных материалов начнем традиционно

для этой рубрики с масляных фильтров. За основу возьмем переднеприводную машину со 125-сильным мотором. Именно такой вариант попал к нам на инспекцию.

Фильтр масляный

Оригинальный фильтроэлемент в упаковке Renault – не самый дорогой элемент в спи-



▲ Распашные задние двери облегчают разгрузку машины, задействованной на городской развозке товаров



▲ Вход в грузовик на редкость удобен благодаря широкому дверному проему и низко расположенной ступеньке

ске расходников. За него большинство продавцов просят примерно 500 рублей. Поэтому, если вам предложат именно его и по такой цене, смело берите — не прогадаете. Правда, справедливости ради отметим, что по указанной цене фильтр придется поискать. Продавцы корректируют стоимость запасных частей практически еженедельно, аргументируя это падением курса рубля по отношению к евро, даже если расходник был ввезен полгода назад, когда курс был относительно стабилен. Любопытно, что для Renault Master альтернатива от ряда брендов может обойтись существенно дороже «родного» фильтра. Например, самые высокие цены (780 руб.) продавцы просят за продукцию под брендом Knecht (Mahle Filter). Всего на 30 рублей дешевле просили за фильтр от Hengst. На этом фоне фильтр Fram, предлагавшийся всего по 550 рублей, выглядел более чем привлекательно. И, как заверил нас один из продавцов крупного магазина, расходятся

фильтры данного бренда достаточно хорошо. Близко к цене оригинала на момент подготовки материала предлагались из-

тривали в прошлых номерах журнала, уровень цен с ними примерно одинаков. Так, если вы нацелены на оригинальный

за Knecht (Mahle Filter). Еще дешевле — продукция Blue Print: в среднем фильтр этой марки стоит 1000 рублей. Еще

“ Renault Master любим перевозчиками за комфорт и удобство для водителя, а также за практически легковую управляемость ”

делия Purflux (525 руб.), Clean filters (510 руб.), Meat&Doria и Dello (оба по 500 руб.). Демократичные цены у бренда Alco. Так, фильтр интересующей нас модели нашелся всего за 325 рублей. Немного дешевле в магазинах стоит продукция бренда Patron (300 руб.). Минимальные же цены — за продукцию Blue Print: продавцы просят за масляный фильтр всего 200 рублей, и это очень удачная покупка!

Фильтр воздушный

Цены на воздушные фильтры традиционно более высокие, чем на масляные. Однако относительно конкурентов Renault Master, которых мы рассма-

воздушный фильтр, то нужно быть готовым заплатить от 1800 до 2000 рублей. Причем, это не предел. Например, в одной из торговых точек продавец нас практически убедил, что 2500 рублей за искомую модель фильтра от Renault — это очень невысокая на сегодняшний день цена. Потому лучше потратить время на поиск альтернативы, что будет куда более мудрым решением.

Так, воздушный фильтр Hengst предлагается в среднем за 1600 рублей. Примерно столько же стоит и продукция от Purflux. Фильтр в упаковке Mann Filter стоит уже приемлемые 1200 рублей. Всего на 100 рублей дешевле просят

больше сэкономить можно, если обратить внимание на продукцию брендов Patron, MecaFilter и Filtron. Их стоимость 700, 680 и 510 рублей, соответственно.

В продаже встречаются и более дешевые варианты, однако приобретать воздушный фильтр дешевле 500 рублей мы бы не рекомендовали. Даже если розничный продавец не накручивает больше, чем оптовик (то есть его прибыль не превышает 30%), то возникает закономерный вопрос — из каких материалов изготовлен фильтр стоимостью менее 500 рублей? Дизельный двигатель, которым оснащен Renault Master, крайне чувствителен ▶



▲ Многосекционные блок-фары закрыты прочным поликарбонатным стеклом. Если оно потерлось — отполируйте



▲ Элемент бампера топорщится, а фонарь трехлетней машины, как новый. Возможно, «угол» ремонтировали



▲ Однорядная ошиновка задней оси говорит об ограничении грузоподъемности машины. Размерность 225/65 R16 C

к чистоте попадающего воздуха, а в случае использования некачественной продукции снижается не только экономичность силового агрегата, но и ресурс цилиндропоршневой группы. Немного сэкономив на фильтре, потом можно потратить гораздо больше.

Фильтр топливный

При покупке данного расходника сначала нужно узнать, есть ли в системе датчик наличия воды. Причем выбор фильтров для двигателей с датчиком гораздо уже, чем для тех, где он отсутствует. Чтобы топливная система прожила дольше, заправляться соляркой нужно только на проверенных АЗС, входящих в крупные сети. Только дорожащие своей репутацией АЗС своевременно меняют фильтры на трубопроводах, идущих к раздаточным колонкам. Подозрительные заправки не только не брезгут некачественным топливом, но и экономят на обслуживании трубопроводов.

Так как группа топливных фильтров для систем без датчиков наличия воды гораздо шире, мы рассмотрим именно ее. Оригинальный топливный фильтр для Renault Master обойдется в 1200 рублей и выше. Самым дорогим сре-

ди альтернативных вариантов, как ни странно, оказался фильтр Fram, за который просят в среднем 820 рублей. Выясняя причину, по которой торговые точки назначают столь высокую цену на него, мы приводили в пример актуальную стоимость аналогов от Mann Filter (760 руб.) и Hengst (720 руб.). Чуть дешевле стоит продукция M-Filter: топливный фильтр под этой маркой можно найти за 650 руб. Еще дешевле продукция Knecht (Mahle Filter), Purflux и Ufi: фильтры под этими марками предлагаются в среднем за 600 рублей. За 450 рублей можно найти топливный фильтр от Meat&Doria и Delphi. Самыми доступными расходниками в этой категории оказались топливные фильтры от Clean filters (350 руб.) и Patron (280 – 300 руб.). Важно, что товары были в наличии, а следовательно, временные затраты на их приобретение минимальны.

Фильтр салона

Своевременная замена салонного фильтра поможет водителю сохранить здоровье в мегаполисе с его гарью и копотью. Потому экономить на этом не стоит. Разумный шаг – приобрести фирменный фильтр



▲ Двухсекционные зеркала с повторителем поворота – это не только хороший обзор мертвых зон, но и безопасность

Renault, который обойдется вам чуть больше 1000 рублей. Среди альтернативных вариантов есть продукция как дешевле, так и дороже этой продукции. В первую очередь стоит обратить внимание на продукцию популярного в России бренда Corteco. Фильтр под этим брендом обойдется в 600 рублей (обычный) и в 720 рублей (угольный). Чуть доступнее фильтры от Masuma (580 рублей).

В сегменте до тысячи рублей также есть фильтры от Kolbenschmidt (720 руб.), Dextrim (750 руб.) и Delphi (880 руб.). За 950 – 1050 рублей предлагается продукция под маркой Knecht от Mahle Filter. Верхний ценовой диапазон представлен продукцией от Fram, Valeo и Mann Filter, а также Clean filters, их фильтры обойдутся в 1150, 1200, 1250 рублей, соответственно. С точки зрения заботы о здоровье лучше отдать предпочтение именно угольным версиям, так как помимо пыли они нейтрализуют и ряд химических соединений, находящихся во взвешенном состоянии.

Свечи накалывания

Успешный запуск дизельного двигателя, особенно зимой, зависит не только от качества

топлива, но и от первоначальной температуры воздуха в камере сгорания. Дизель работает по принципу воспламенения от сжатия, потому к выбору свечей накалывания и их своевременной замене стоит подойти максимально ответственно. Оригинальные автокомпоненты в упаковке Renault обойдутся от 2000 рублей и выше. Никакого смысла тратить такие деньги нет: свечи Bosch (а именно они и есть в оригинальной упаковке от Renault) на вторичном рынке для Renault Master стоят 1000 – 1100 рублей. Среди альтернатив – свечи Hkt, которые находятся в том же ценовом диапазоне. Продавцы говорят, что большинство покупателей выбирают именно Bosch.

Колодки тормозные передние

На передние тормоза приходится основная нагрузка. Именно по этой причине не стоит искать дешевый вариант, так как в итоге вы получите либо малоэффективное торможение, либо низкую износостойкость. В последнем случае вам грозят дополнительные затраты на обслуживание тормозных узлов, а также простой фургона, что для коммерческого транспорта неприемлемо. ▶



▲ Эргономика водительского места хорошая – эта машина для водителя



▲ Компоновка под капотом плотная. Обслуживать машину лучше на СТО



▲ Renault Master оснащен антиблокировочной системой



▲ Резиновая груша нужна для удаления пузырей из топливной системы

www.inomaroknet.ru E-mail: mail@inomaroknet.ru

База Перспектива

на правах рекламы

**ЗАПЧАСТИ
МАЗ КАМАЗ**

Магазин №1
М.О., внешняя сторона 31-й км МКАД,
ТБК «АВТО-31», пав. А1-7
Тел.: (495) 772-83-34, 8 905 771-29-80
Факс: (495) 781-83-78

Магазин №2
М.О., г. Королев,
ул. Северная, д. 4
Тел./факс: (495) 516-87-73
Тел.: (926) 751-11-68

Магазин №3
32 км МКАД
ТЦ «Truck-32»
Тел.: (925) 530-10-02



на правах рекламы

КЭМП ТОРГОВАЯ КОМПАНИЯ ЮЗ

АВТОКЭМП

ВСЁ ДЛЯ ВАШЕГО АВТО

(495)926-2222 www.kemp103.ru

Общество с ограниченной ответственностью
«Торговый Дом «ГРУЗОВИК»
запчасти для грузовиков

Грузовик

ЗАПЧАСТИ КАМАЗ – МАЗ

«ЮЖНЫЙ ПОРТ» 

В НАЛИЧИИ И ПОД ЗАКАЗ

**БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА
В РЕЖИМЕ
СКОРОЙ ПОМОЩИ**

**ПРОДАЖА
И ОТПУСК ТОВАРА
В ОДНОМ МЕСТЕ**

**ШИРОКИЙ
АССОРТИМЕНТ**

115088, г. Москва, 2-й Южнопортовый проезд,
дом 14/22, строение 3

**тел./факс: +7 (495) 958-92-26
958-92-66, 958-97-09**

www.ooo-gruzovik.ru e-mail: mail@ooo-gruzovik.ru



www.craftbearing.ru

CRAFT bearings TRUCK

MAN IVECO SAF KOEHLER SCHMITZ

на правах рекламы

ПОДШИПНИКИ СТУПИЦ И БЛОК-СТУПИЦЫ

РЕМКОМПЛЕКТЫ СТУПИЦ ДЛЯ ОСЕЙ ПРИЦЕПОВ

intertruck.ru

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА

+7 (495) 411-94-80
+7 (909) 945-16-04
+7 (909) 945-16-06





▲ За три года интенсивной эксплуатации на глушителе нет и намека на коррозию. Качество стали на высоком уровне

Оригинал от Renault достаточно дорогой (4800 рублей и выше), потому стоит обратить внимание на альтернативные варианты от известных брендов. Так, передние тормозные колодки Ferodo или Ate обойдутся не дороже 3500 руб. Для более экономных есть варианты от Girling (2600 руб.), NK (2400 руб.), SWAG (2200 руб.) или TRW (2100 руб.). На одной из известных мультибрендовых станций технического обслуживания, которая занимается ремонтом легкой коммерческой техники Renault, колодки

от TRW рекомендуются клиентам в первую очередь. Не будем спорить с профессионалами, тем более что TRW является официальным поставщиком автокомпонентов для первичной комплектации на конвейерах автозаводов.

В сумму не более 2000 рублей обойдутся комплекты от Textar, Dextrim и Remsa. Если вы стеснены в средствах, то можно приобрести колодки LPR (1800 руб.), Nipparts (1750 руб.), а также комплекты от EGT и Icer (оба – в среднем 1500 рублей).



▲ Дисковые тормозные механизмы с суппортами, оснащенными приводом стояночного тормоза. Следите за чехлами троса!

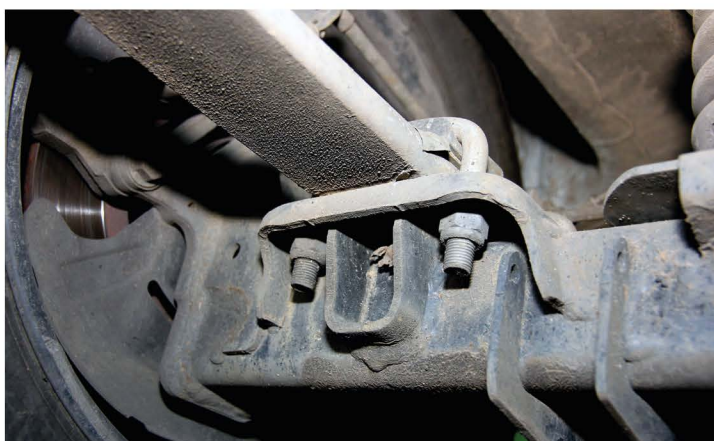
Колодки тормозные задние

Продавцы обязательно спросят у вас, какая ошиновка задней оси – одинарная или двойная? Мы будем рассматривать фургоны с одинарной ошиновкой, так как именно такая машина была у нас на инспекции. Найти оригинальные задние тормозные колодки в наличии не удалось: кто-то все распродал, кому-то их не завезли. Цена под заказ – 4200 рублей. Самые дорогие из альтернативных – колод-

ки от Delphi, за них продавцы просят 3300 рублей. Это очень дорого с учетом того, что продукция от Galfer и TRW обойдется в 2100 рублей. Лучшее же предложение по соотношению цена / качества у Road house, Textar и NK. Задние тормозные колодки под этими брендами можно приобрести за 2000 рублей. Если идти по ценовой лестнице вниз и дальше, то имеет смысл обратить внимание на запасные части от Icer (1800 руб.), Remsa (1750 руб.) и LPR (1500 руб.).

Стоимость обслуживания Renault Master (без учета стоимости запчастей)

Плановое ТО (замена масла ДВС, фильтров, проверка узлов и агрегатов)	1 050 рублей
Полная диагностика автомобиля (включая компьютерную)	1 880 рублей
Замена передних тормозных колодок	1 050 рублей
Замена задних тормозных колодок	1 930 рублей
Замена передних стоек и втулок стабилизатора	1 900 рублей
Замена амортизаторов (пара)	1 050 рублей
Замена стоек в сборе	3 160 рублей
Замена четырех форсунок	1 930 рублей



▲ Задняя подвеска на легких и прочных рессорах – «лыжах». Стремянки их крепления откручиваются снизу



▲ Рессора крепится к кузову через «серьгу». В «уши» запрессованы сайлентблоки. Обслуживать их не требуется



▲ В задней подвеске грузовика есть стабилизатор поперечной устойчивости. Следите за состоянием его «косточки»



▲ При таком расположении шаровой опоры шарнир не «саморазберется» даже при сильном его износе

Мнение

Денис Мигаль, генеральный директор Fresh Комтранс:

Третье поколение Renault Master вышло на рынок в 2010 году. Несмотря на коммерческое предназначение машины, ее внешность заслуживает особого внимания — создатели постарались сделать экстерьер и интерьер коммерческого автомобиля очень симпатичным. Передняя часть Renault Master выглядит одновременно мощно и дружелюбно, а большие продолговатые фары с огромной радиаторной решеткой и бампером с боковыми нишами смотрятся эксплозивно. Создатели позаботились и об эстетических чувствах водителей: дизайн, отделка салона, освещение сделаны с учетом того, что за рулем человек, а не просто работник. Французы постарались сделать из Master идеальный рабочий инструмент для грузоперевозок. Благодаря множеству вариантов длины баз и высоты фургона, начиная от L1N1 и заканчивая L4N3, большой полезной нагрузке, широ-

кому выбору профессионального оборудования он отвечает самым высоким требованиям, которые перевозчики предъявляют к грузовикам. Последнее поколение оснащается тремя типами дизельных двигателей объемом 2,3 л и мощностью 100, 125 или 150 л.с. Все двигатели соответствуют действующему в России стандарту по чистоте выхлопа Евро-4. Средний расход топлива, который демонстрируют машины, составляет примерно 8 — 10 л на 100 км пути. На сегодняшний момент третье поколение Renault Master на вторичном рынке можно приобрести от 700 тысяч рублей. Как и полагается коммерческому автомобилю данного класса, цена всегда зависит от базы и технического состояния. По сравнению с одноклассниками — Peugeot, Fiat, Citroen — «француз» стоит дороже, что отталкивает потенциальных покупателей. К минусам данного автомобиля

относится достаточно дорогой сервис и некоторая сложность с поиском станции ТО. Из-за непопулярности Master на российском рынке даже на официальных СТО случаются ситуации, когда в наличии на складе нет необходимой запчасти и ее приходится заказывать, ожидать несколько дней. Владельцы машин, пригнанных из Франции, номинальная высота которых составляет три метра, часто сталкиваются с тем, что официальные СТО нередко отказываются их обслуживать из-за отсутствия необходимого оборудования. Master относительно надежен в техническом плане и до пробега 300 — 350 тысяч километров обычно не доставляет особого беспокойства своим владельцам. Но все-таки есть моменты, на которые стоит обратить внимание. Двигатель «француза» исключительно не любит мойки под давлением. Он просто может не завестись после «душа» из-за того, что закорежит какой-нибудь контакт в электропроводке. Не любит мотор и плохого топлива, из-за него даже у новых машин быстро забивается топливный фильтр. У данного двигателя есть еще одна неприятная особенность: в непрогретом состоянии, на холостых оборотах, он «выплываает» очень много нагара. Это негативно отражается на ресурсе катализатора, а новый узел стоит очень не дешево. В ходовой части необходимо уделять внимание сапуну

коробки передач, который, загрязняясь, создает избыточное давление в редукторе, что приводит к потению агрегата маслом. Для решения проблемы достаточно прочистить и высушить сапун. На это уходят считанные минуты. Периодически автовладельцы сталкиваются с преждевременным износом салников привода, благо официальные дилеры обычно устраняют неисправность по гарантии. Минус подвески — в слабой защите: в передней части она не крепится жестко, что при ударе создает амортизирующий эффект, а поскольку интеркулер находится в непосредственной близости, то он может быть поврежден при наезде на препятствие. Чтобы решить данную проблему владельцы часто монтируют накладку из металлического листа. Также владельцам стоит учитывать, что после мойки автомобиля зимой может замерзнуть замок сдвижной двери, поэтому рекомендуем заранее обработать его специализированными составами. Одно из простых решений проблемы — после мойки вытирать узел насухо и минут на 5 — 7 оставлять дверь открытой. У Master достаточно надежное лакокрасочное покрытие, даже машины, побывавшие в ДТП, не гниют. Единственное нарекание со стороны владельцев — быстро стирается ЛКП на порогах. Но это уже больше издержки процесса перевозок.





НА ЛЮБОЙ ВКУС И КОШЕЛЕК

MERCEDES-BENZ РЕШИЛ «РАЗВЕСТИ ПО РАЗНЫМ УГЛАМ» VIANO И VITO: В НОВОМ ПОКОЛЕНИИ ПЕРВЫЙ СТАЛ ЧАСТЬЮ ЛЕГКОВОЙ МОДЕЛЬНОЙ ГАММЫ И ПОЛУЧИЛ ИМЯ V-КЛАСС. А ВОТ VITO ОСТАЛСЯ В КОММЕРЧЕСКОЙ ЛИНЕЙКЕ И СИЛЬНО ИЗМЕНИЛСЯ | РАССКАЗЫВАЕТ МАТВЕЙ ДЫШЛО |

Внешне Vito сохранил прежнюю узнаваемость, да и построен он на базе предшественника. Но теперь Mercedes-Benz Vito может быть переднеприводным, заднеприводным или полноприводным! Двигателей два: позаимствованный у партнеров из Renault 1,6-литровый турбодизель в двух степенях форсировки (88 и 114 л.с.), а также собственный силовой агрегат

в трех разных вариантах: мощностью 136, 163 и 190 л.с. Базовыми для всех версий являются 6-ступенчатые механические коробки передач, а традиционный гидротрансформатный «автомат» 7G-Tronic — в качестве опции для версий с 136-сильным и 163-сильным турбодизелем, а в топовой версии входит в стандартное оснащение. Стоит отметить, что все силовые агрегаты (в том числе и те, которые будут

поставляться в Россию) удовлетворяют требованиям Евро-6, до которых «дотянули» с помощью технологии AdBlue: теперь у Vito две заправочные горловины — одна для солярки, вторая — для раствора мочевины.

Сохранить клиентов

Появление переднеприводного варианта оправдано экономической ситуацией в мире. На различных корпоративных по-

купателей в Старом Свете приходится около 80% всех продаж фургона. Конкуренты дешевле, и многие готовы отказаться от трехлучевой звезды в пользу другого производителя, лишь бы бюджет страдал меньше.

Дизайн всегда был сильным козырем коммерческого Vito. Фургон узнаваем с первого взгляда, но его оборудование было значительно расширено. Так, тут появились, напри- ►

COMTRANS.BIZ

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ
ПОРТАЛ
comtrans.biz

для профессионалов,
потребителей рынка
коммерческой техники

Грузовики, прицепы,
автобусы, строительные
машины, спецтехника,
погрузчики,
сельхозмашины

www.comtrans.biz | adv@comtrans.biz

+7 (495) 710-03-07 | Москва, ул. Южнопортовая, 18



▲ Новый Vito оснащается как собственными двигателями Mercedes-Benz, так и позаимствованными у Renault



▲ Среди многочисленных опций есть даже светодиодные фары. Правда, вряд ли они будут пользоваться большим спросом

мер, светодиодные фары – тако-го в сегменте LCV никто больше не предлагает даже за доплату. При разработке фургона удалось снизить коэффициент аэродинамического сопротивления до впечатляющих 0,32 Cx. Так что Vito должен стать и экономичнее. Он, как и раньше, поставляется в трех вариантах длины.

В размерах все три варианта длины кузова выросли на 140 мм – вся прибавка пошла на удлинение передней части кузова из-за новых требований по безопасности пешеходов.

Много опций

Салон – сама функциональность. Пусть здесь и жесткая передняя панель, зато ее от-

мыть легче. Конечно, нагрузить многочисленными опциями можно и салон: например, в списке дооборудования значится автопарковщик, который сможет самостоятельно запарковать автомобиль в пространство длиной всего на 1 м больше самого Vito.

Выросло и количество доступных систем безопасности: фургон в базовой версии оснащен фронтальными подушками безопасности и индикацией непристегнутых ремней. В числе опций – камера заднего вида и даже автопарковщик, способный самостоятельно припарковать фургон на пространстве всего на метр длиннее его самого

Частью базовой комплектации нового Vito является также AttentionAssist – система контроля степени усталости водителя. На основе различных параметров она делает выводы о физическом состоянии водителя. Кроме того, фургон получил уже в «базе» систему стабилизации при боковых порывах ветра и систему контроля давления в шинах (впрочем, в Европе последняя должна в обязательном порядке присутствовать на всех новых автомобилях с 1 ноября 2014 года).

Основными вариантами по полной массе стали версии 2,8 и 3,05 т. Кроме того, существуют 2,5-тонная модификация, а также 3,2-тонная

заднеприводная версия. Масса Vito в базовой версии фургона средней длины составляет 1761 кг, то есть 3,05-тонный фургон может перевезти 1289 кг груза. Самая грузоподъемная модификация за раз может взять на борт 1369 кг.

В России цены на новый Vito начинаются с отметки в 1 190 000 рублей за базовую версию фургона (88 л.с.) с передним приводом. Заднеприводный вариант поставляется со 136-сильным дизелем и стоит 1 370 000 рублей. А полноприводный вариант появится только в I квартале 2015 года.

Этот и другие материалы вы можете прочесть на сайте Comtrans.biz



При смене поколения Vito сохранил стопроцентную узнаваемость



▲ Теперь за доплату коммерческий Vito может оснащаться самопарковщиком, способным втиснуть машину в узкое пространство



▲ Приборная панель здесь намного проще, чем у «брата» V-класса, но функциональна и хорошо читается

automechanika

ST. PETERSBURG

Ведущая выставка запасных частей, автокомпонентов и оборудования для технического обслуживания автомобилей Северо-Запада России и стран Балтии

24. – 26. 3. 2015

www.automechanika-spb.ru



Организатор:

РЕСТЭК®

Тел.: + 7 (812) 320 80 97

E-mail: auto-pr@restec.ru

по лицензии «Мессе Франкфурт
Экспибишн ГмбХ»

 messe frankfurt



МАЛЕНЬКИЕ ТРУЖЕНИКИ

В СЕКТОРЕ КОМПАКТНЫХ КОММЕРЧЕСКИХ ФУРГОНОВ ОГРОМНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ, МЫ ОТОБРАЛИ ЧЕТЫРЕ ДОСТУПНЫЕ МОДЕЛИ, ЧТОБЫ СРАВНИТЬ ИХ ПОТРЕБИТЕЛЬСКИЕ КАЧЕСТВА И УЗНАТЬ ВСЕ ПЛЮСЫ И МИНУСЫ | МАТВЕЙ ДЫШЛО |

Кompактные фургоны уже давно стали привычной деталью городского пейзажа: их используют службы доставки, компании для перевозки небольших грузов или использования в качестве «летучих техник», частные предпри-

ниматели и даже крупные коммерческие структуры. Почему? Длина таких автомобилей редко превышает 4,5 метра, то есть сопоставима с представителями легкового В-класса (например, Hyundai Solaris). Это гарантирует хорошую маневренность в условиях плот-

ной городской застройки, отсутствие проблем с поиском парковочного места и легкость передвижения по пробкам. Во-вторых, их заявленная грузоподъемность не превышает 750 кг, а значит, такие машины не нуждаются в дорогом спецпропуске в центр города. На-

конец, компактные фургоны оснащены микролитражными моторами, то есть экономичны. Кроме того, чаще всего они построены на базе легковых моделей или с широким использованием комплектующих от них. Так что проблем с запчастями, обслуживанием



и ремонт возникнут не должно.

Для обзора мы отобрали отечественную Lada Largus и три иномарки, причем все они импортируются к нам из зарубежья. Это Fiat Doblo, классический представитель сегмента компактных LCV, Citroen Berlingo (один из немногих фургонок с дизельным двигателем на российском рынке) и референтный Volkswagen Caddy Kasten, который удерживает лидирующие позиции на европейском рынке в своем сегменте. Все машины мы рассматриваем в базовых версиях, так проще найти точку опоры, от которой можно оттолкнуться.

Безопасность и комфорт

Особых удобств от утилитарных по своей сути автомобилей или опций, доступных для обычной легковушки никто не ждет. Тем не менее, поговорить здесь есть о чем. Например, о безопасности. Удивительно, но не Lada Largus оказалась самой пустой в этом отношении, а Fiat Doblo, у которого даже водительская подушка безопас-

ности предлагается за доплату (6000 руб.). За ABS, которая идет в стандартном оснащении у Volkswagen и Citroen, придется доплатить еще 12 000 руб. Lada Largus в комплектации «Стандарт» оснащена одной подушкой безопасности. Антиблокировочную систему здесь нельзя заказать даже в качестве дополнительного оборудования — хотите ABS, покупайте более дорогую версию «Норма». Вторая подушка безопасности отсутствует как класс. А вот у Citroen Berlingo в базовой версии L11 есть и одна подушка безопасности, но есть и ABS с системой распределения тормозных усилий (EBD), и система помощи при экстренном торможении. Последняя в случае резкого и сильного нажатия на педаль тормоза мгновенно поднимает давление в тормозной системе до максимального.

В базовых комплектациях все четыре машины поставляются «пустыми, как барабан». У Lada Largus и Fiat Doblo рулевая колонка регулируется только по высоте, тогда как у VW Caddy и Citroen Berlingo есть еще и продольная регулировка. Это,

естественно, повышает удобство посадки за рулем и облегчает настройку.

Отделка салона везде практически одинаковая — повсюду жесткие пластики и дешевые ткани. Хуже всего дела обстоят у Lada Largus и Fiat Doblo (он хоть и итальянской марки, но собирается в Турции) — панели подогнаны абы как, зазоры неровные, а у отечественного фургона еще и ничем не прикрытые саморезы в дверях. На их фоне Volkswagen выглядит как минимум представительским седаном. Конечно же, пластики по «дубовости» здесь не уступают другим автомобилям, но подогнано все с математической точностью, ничего не скрепит и не отваливается.

Ни для кого не будет сюрпризом то, что в лидерах по эргономике рабочего места водителя Volkswagen Caddy. Над лобовым Volkswagen, будь то легковой или коммерческий, работает большая группа специалистов, делающих автомобиль удобным для водителя. В меру жесткие сиденья, удобные, простая, но кажущаяся идеальной приборная панель. У Fiat Doblo

есть жирный плюс — рычаг коробки передач вынесен на консоль на передней панели и к нему не нужно тянуться. Посадка здесь более вертикальная, приборная панель информативна, а под основным бардачком есть полка, которая наверняка понравится экспедиторам. У Citroen рычаг коробки тоже представляет собой «джойстик» на центральной консоли, но приборная панель менее наглядна. Бардачка как такового здесь нет — его заменяют две полочки для мелочевки и бумаг. По легковому уютно в салоне Lada Largus. Многие, попав в салон этого фургона, увидят знакомые детали от Renault Logan. Это и немудрено, ведь Largus — перелицованный универсал Dacia Logan MCV первого поколения. Круглые дефлекторы системы вентиляции, простенькая приборная панель, бардачок вроде и глубокий, но не очень удобный. Есть и довольно глубокая полка для мелочевки перед передним пассажиром — в версии «Норма» ее нет, так как на ее месте располагается вторая подушка безопасности. ▶

КАРДБЕЛ Мы в Интернете: www.kardbel.ru
Запчасти для любой техники

на правах рекламы

+7 (495) 225-27-40
+7 (495) 660-15-58
+7 (495) 225-27-28

Запчасти по низким ценам заводов-изготовителей в Москве, Смоленске, Набережных Челнах, Ростове-на-Дону

ОАО «Белкард» (ОАО «ГЗ АА») Карданные валы и крестовины, амортизаторы и тормозные камеры	ОАО «Гидромаш» Гидроцилиндры, ремкомплекты, седельные устройства
РУП «БААЗ» Амортизаторы, дожкраты 2,5 т, 5 т, 15 т, 25 т, реактивные штанги, пальцы и сухари, шкворни и втулки	РУП «Багу» Гидроусилители рулевого управления, насосы ГУР, цилиндры ГУР, насосы механизма опрокидывания кабины (МОК)

ДУАЛУЧ www.dualuch.com ООО «Авто-электро ДИАЛ»
automotive

115432, Рязань, Москва, ул. Трофимова, 31
Торговый Дом «ДИАЛ»
т/ф: (495) 958-7559, 958-9698
710-3156/57/58
E-mail: central@diadial.ru
Оптовая-розничный торговый центр (ОРЦ)
Москва, ул. Трофимова, 35/80
т/ф (495) 958-9271, 710-3160
E-mail: opt-dial@diadial.ru

- Собственная торговая марка «ДУАЛУЧ»
- Автомобили производятся в России и в странах СНГ.
- Производители клемм АКБ, контактов колодочных, гнездовых и штырьвых, пучков проводов
- Автомобильные лампы в ассортименте
- Аксессуары
- Фонари
- Оптика
- Фары

РБР Авто АВТОЗАПЧАСТИ

ОПТИКА, КУЗОВНОЕ ЖЕЛЕЗО, ДЕТАЛИ ПОДВЕСКИ ТЮНИНГ, И ДРУГИЕ АВТОЗАПЧАСТИ НА ЯПОНСКИЕ, КОРЕЙСКИЕ И ЕВРОПЕЙСКИЕ АВТОМОБИЛИ
ПРОИЗВОДСТВО ТАЙВАНЬ, КИТАЙ

Москва: 8 (495) 212-14-20 (многоканальный)
8 (495) 226-08-90 (МТС)

www.rbrauto.ru e-mail: msk@rbrauto.ru



С обзорностью хуже дела обстоят у Largus — зеркала от Logan слишком маленькие, все остальные фургоны имеют в своем арсенале большие удобные зеркала. Это очень важно, ведь никаких других способов узнать, что творится сзади и по бокам, нет — у всех фургонов в базовой комплектации глухие стенки позади передних сидений.

Грузовые возможности

У Lada Largus, Citroen Berlingo и Fiat Doblo — задние двери распашные асимметричные. Это заметно расширяет возможности по погрузке и разгрузке, подъемная дверь у

Volkswagen Caddy заметно ограничивает их по высоте, заставляя грузчиков постоянно наклоняться. Кроме того, из-за мешающей двери на немецком фургоне не подъедешь вплотную к некоторым разгрузочным площадкам, например дверям склада. Fiat Doblo — самый высокий и имеет практически кубический грузовой отсек. Но по объему выигрывает Citroen Berlingo — у «француза» грузовой отсек имеет объем 3,3 куб. м, против 3,2 куб. м у Fiat и Volkswagen. Правда, несмотря на объемы, по весу Citroen Berlingo может перевести меньше всего — вариант с короткой базой под-

разумевает, что в фургон можно загрузить не более 624 кг, а у конкурентов этот показатель варьирует от 730 до 750 кг. Самый маленький отсек у Lada Largus — всего 2540 литров (или 2,5 кубометра).

Только Lada Largus может похвастать в базовой комплектации двумя боковыми дверями в грузовом отсеке. Впрочем, они открываются вбок, образуя не очень широкие проемы. Правой сдвижной дверью в базе оснащен только Volkswagen Caddy — для Citroen Berlingo и Fiat Doblo она предлагается за доплату (14 000 и 12 000 руб., соответственно). Левые двери для всех трех иномарок пред-

лагаются в качестве опции, но целесообразность такой траты стоит под вопросом — выгрузка со стороны проезжей части вещь небезопасная.

На дороге

По части поведения на дороге — практически без сюрпризов. Лучшие повадки, конечно же, показал Volkswagen Caddy. Прозрачное рулевое управление, рычаг коробки передач с короткими ходами, прогнозируемое поведение в нештатных ситуациях. Собственно, как на любом другом автомобиле марки Volkswagen. Причем, поведение машины практически не изменяется от того, пустая ▶





она или загруженная. Турбомотор объемом всего 1,2 литра бодро тянет уже 1500 об./мин.

Совсем другое дело Fiat Doblo. Шустрить на пустом фургоне мы крайне не рекомендуем, это может плачевно обернуться. Пустой руль будто не имеет никакой связи с колесами, в поворотах Doblo угрожающе кренится... Но самое неприятное — пустой фургон отчаянно «козлит»: задняя рессорная подвеска слишком жесткая (видимо делали с запасом на перегруз). Вкупе с отсутствующей антиблокировочной системой это может принести немало неприятных моментов. Так что за рулем Fiat Doblo надо заранее просчитывать ситуацию и стараться не делать резких маневров. Особенно зимой на скользкой дороге. Это может привести к трагическим последствиям.

У Citroen Berlingo, который построен на одной платформе с легковым Citroen C4, соответ-

ствующее поведение на дороге. Из-за низкой крыши у него невысокая парусность, и ведет он себя на дороге практически так же, как Volkswagen Caddy. Мягкие реакции на работу рулем, четкие переключения передач — за рулем этой машины порой забываешь, что ведешь фургончик, а не юркую легковушку. Дизельный двигатель — самый маломощный из квартета, всего 75 л.с. Но зато он обладает самым высоким моментом. А значит, проще стартовать на загруженной машине, практически всегда есть пусть небольшой, но запас тяги. Плюс экономичность турбодизеля.

Lada Largus — крепкий середнячок. Конечно, тут нет отточенных реакций, как на VW Caddy, но ведет себя фургончик предсказуемо. На АВТОВАЗе не ограничились лишь переключением шильдиком. Вазовские инженеры говорят, что изначально у Dacia Logan MCV была отвратительная управляемость, сравни-

мая разве что с «Жигулями». В результате были серьезно изменены характеристики амортизаторов и пружин. Что получилось? Большой разницы по сравнению с первым поколением Renault Logan, на базе которого построен фургончик, нет. На движения рулем Largus отзывается с охотой, но понять, насколько повернулись колеса, сложно. Задняя зависимая балка лишена поперечного стабилизатора, что тоже накладывает свой отпечаток на управляемость. Но если не ждать невозможного, то тольяттинский универсал ведет себя на дороге вполне уверенно.

Кто победитель?

По совокупности потребительских качеств победитель однозначен — это Volkswagen Caddy. Но даже базовая версия с учетом скидок стоит, почти как две Lada Largus. С такой ценой немецкому фургончику никогда не стать бестселле-

ром, и никаких предпосылок для ее снижения нет. Кроме того, он оснащен бензиновым турбомотором, а таким силовым установкам производства Volkswagen все больше и больше нареканий. Двигатель требует только качественного топлива (VW Caddy единственный из четырех имеет экологический класс Евро-5), пожирает масло, заставляя доливать его в интервалах плановых ТО. Если вам нужна недорогая рабочая лошадка, то стоит обратить внимание на самый доступный фургон — Lada Largus. Конструкция Logan, на которой он построен, довольно надежна и уже проверена временем. Не зря же очереди на Largus растягивались на полгода! Ну а если важен дизайн — присмотритесь к Citroen. А вот Fiat Doblo мы бы рекомендовать не стали. Да, он дешевле Citroen и Volkswagen, но разница в цене не стоит того, не покрывает те минусы, что имеет «итальянец».

	Lada Largus	Fiat Doblo	Citroen Berlingo	VW Caddy
Тип кузова/кол-во мест/кол-во дверей	Универсал/2/6	Универсал/2/4	Универсал/2/4	Универсал/2/4
Длина/ширина/высота, мм	4470/1750/1650	4253/1722/1831	4380/1810/1801	4406/1794/1823
Колесная база, мм	2905	2583	2681	2728
Двигатель	Бенз. 4-цил.	Бенз. 4-цил.	Турбодизель	Турбо 4-цил.
Объем, куб. см.	1598	1368	1560	1197
Мощность, л.с., при об./мин	84/5500	77/6000	75/3500	86/4800
Максимальный момент, Нм, при об./мин	124/3000	115/3000	185/1750	160/1500-3000
Коробка передач	Механ. 5-ступ.	Механ. 5-ступ.	Механ. 5-ступ.	Механ. 5-ступ.
Разгон до 100 км/ч, с	15,9	Н.д.	16,6	13,7
Максимальная скорость, км/ч	155	148	148	155
Расход топлива, л на 100 км	7,5/9,3/12,3	6,3/7,4/9,2	5,1/5,8/7	6,1/6,9/8,2
Грузоподъемность, кг	750	730	624	741
Цена от, руб.	363 000	598 000	651 000	775 500



XXIV МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

При поддержке:



1-5
апреля
2015

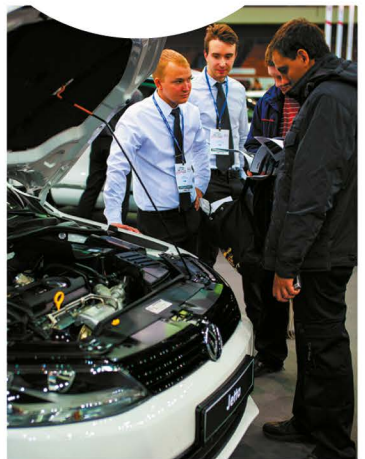
МИР АВТОМОБИЛЯ

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ ССК



Мгновенный доступ к реальному покупателю!

- Новинки мирового автопрома
- Впечатляющий трафик
- Ведущие бренды
- Специальные предложения



Организатор:



Место проведения:

196 105, г. Санкт Петербург,
пр. Ю. Гагарина 8,
ст м. Парк Победы, ССК

Выставка работает:

с 10:00 до 20:00
5 апреля:
с 10:00 до 17:00

Контакты:

(812) 777 04 07,
(812) 718 35 37,
mirauto@farexpo.ru

Подробности на сайте:

www.FAREXPO.RU

Структура распространения журнала «Автозапчасти и Цены»

в Московском регионе

ООО «Авто-электро ДИАЛ»

г. Москва, ул. Трофимова, д. 33, тел.: +7 (495) 679-89-89

«Южный порт» авторынок

г. Москва, ул. Трофимова, д. 33, влад. 36, пав. 33, тел.: +7 (495) 958-91-30

«Автомобили» автомагазин

г. Москва, Южнопортовая, д. 22, тел.: +7 (495) 958-96-71

Кунцевский авторынок

ТК «АвтоМОЛЛ»

ООО «Автомедон» — большая сеть оптовых региональных фирм и автомагазинов М.О., Красногорский р-н, д. Гольево, ул. Центральная, д. 3, тел.: +7 (495) 987-13-53

ООО «ПАСКЕР ЛТД» автозапчасти для отечественных и иностранных автомобилей ОПТом.

г. Москва, Черницынский проезд, д. 3, тел.: +7 (495) 961-33-88

«АвтоПаскер» сеть автомагазинов:

г. Москва, б-р Маршала Рокоссовского, д. 40, тел.: 8 (499) 169-20-70, 169-83-00

г. Москва, ул. Сталеваров, д. 26/1, тел.: 8 (495) 303-86-11, 303-85-75

МО, г. Дзержинский, ул. Угрешская, д. 5 А НОВЫЙ МАГАЗИН, тел.: 8 (901) 570-74-54

г. Электросталь, ул. Красная, д. 30, тел.: 8 (496) 570-31-03, 8 (926) 602-23-56

г. Электросталь, пр-т Южный, д. 5, корп. 1, тел.: 8 (49657) 3-34-67

Павлово-Посадский р-н, д. Кузнецы, д. 76А,

Горьковского ш., 68 км, тел.: 8 (49643) 74-174, 8 (901) 509-31-99

г. Павловский-Посад, ул. Герцена, д. 11, тел.: 8 (49643) 2-00-54

г. Павловский-Посад, ул. Большая Покровская, д. 58, рынок «Южный», тел.: 8 (49643) 2-15-94

г. Орехово-Зуево, ул. Урицкого, д. 92, стр. 1, ТЦ «Баррикада», тел.: 8 (4964) 22-29-22

г. Орехово-Зуево, ул. Красина, д. 5, тел.: 8 (4964) 25-55-45

г. Ликино-Дулево, ул. Калинина, д. 4/1, тел.: 8 (4964) 18-51-35

г. Егорьевск, пр-т Ленина, д. 2, тел.: 8 (49640) 3-38-57

г. Егорьевск, 4-й мкр-н, д. 1, тел.: 8 (49640) 2-07-01

г. Воскресенск, ул. Сесиса, д. 19, ТЦ «Олимп», тел.: 8 (49644) 1-58-01

г. Воскресенск, ул. Советская, д. 2-п (против Воскресенского УВД), тел.: 8 (49644) 9-60-08

г. Шатура, ул. Войкова, д. 1, тел.: 8 (49645) 3-00-58

г. Истра, ул. Московская, д. 41 А, тел.: 8 (495) 994-41-61

г. Серпухов, ул. Ворошилова, д. 163, тел.: 8 (4967) 76-22-28

г. Серпухов, ул. Ворошилова, д. 58, НОВЫЙ МАГАЗИН! бывший м-н «Каморка», тел.: 8 (4967) 76-47-53

г. Коломна, пр-т Кирова, д. 15, тел.: 8 (496) 616-01-31

г. Коломна, Окский пр-т, д. 1, тел.: 8 (496) 618-75-87

г. Ногинск, ул. Комсомольская, НОВЫЙ МАГАЗИН, тел.: 8 (926) 628-65-28

г. Петушки, ул. 3-го Интернационала, д. 24, тел.: 8 (49243) 2-59-99

Владимирская обл., г. Гусь-Хрустальный, ул. Старых Большевиков, 11 тел.: 8 (49241) 3-20-30

г. Владимир, ул. Куйбышева, д. 26/Д, тел.: 8 (4922) 47-49-79

г. Владимир, ул. Верхняя Дуброва, 40б, тел.: 8 (4922) 40-61-30

г. Александров, ул. Институтская, 1, НОВЫЙ МАГАЗИН!, тел.: 8 (49244) 9-36-70

г. Орел, ул. Комсомольская, д. 35б, тел.: 8 (4862) 73-37-85

г. Орел, Московское ш., 142а, тел.: 8 (4862) 44-29-34

г. Воронеж, Ленинский пр-т, д. 174/Б, тел.: 8 (4732) 39-44-44, 39-44-76

г. Воронеж, ул. Кольцовская, д. 24б, тел.: 8 (4732) 616-30-09

г. Рязань, проезд Речников, д. 2, тел.: 8 (4912) 27-27-47, 27-33-70

г. Рязань, Куйбышевское ш., д. 19 (ТЦ «Норд»), тел.: 8 (4912) 40-20-17

г. Нижний Новгород, ул. Ваньева, д. 231, тел.: 8 (831) 435-90-97

Нижегородская область, г. Кстово, пл. Ленина, д. 5а, тел.: 8 (83145) 9-58-31, 220-00-41

Нижегородская область, г. Дзержинск, ул. Чапаева, д. 7/1/1, тел.: 8 (8313) 28-05-15

Республика Чувашия, г. Чебоксары, Вурнарское шоссе, 10, тел.: 8 (8352) 63-53-54, (8352) 64-15-10

«Техком. «Автомаг» сеть автомагазинов

г. Москва, Варшавское ш., д. 170 "Г", тел.: +7 (495) 388-55-36

«Техком. «Грант» сеть автомагазинов

г. Люберцы, Новорязанское ш., д. 3, тел.: +7 (495) 913-14-29

«Техком. «Тайм» сеть автомагазинов

г. Москва, Реутовская, д. 19 "А", тел.: +7 (495) 370-05-15

«Кореана» сеть автомагазинов

г. Москва, Походный пр-д, д. 24, тел.: 8 (925) 081-57-24

г. Москва, Алтуфьевское ш, д. 79В, тел.: 8 (926) 913-55-06

г. Москва, Зеленоград, ВКЗ, Сосновая Аллея, д. 7, блок А, тел.: 8 (925) 081-57-30

г. Клин, ул. Чайковского, д. 79А, стр. 2, тел.: 8 (925) 081-57-27

г. Дмитров, ул. Профессиональная, д. 72А, тел.: 8 (925) 081-57-22

г. Наро-Фоминск, ул. Московская, д. 115, тел.: 8 (926) 913-55-08

г. Сергиев Посад, пр-т Красной Армии, д. 1А, тел.: 8 (926) 913-55-28

г. Ногинск, ул. 3-го Интернационала, д. 169, ТК «Наш дом», тел.: 8 (926) 913-55-14

«КЕМП» сеть автомагазинов

Центральный офис, тел.: +7 (495) 926-22-22

г. Москва, ул. Мневники, д. 16, тел.: +7 (499) 192-53-33

г. Москва, ул. Южнопортовая, д. 22, маг. «Автомобили», тел.: +7 (495) 926-81-80

г. Москва, Нагатинская наб., д. 8, тел.: +7 (495) 647-78-99

г. Москва, ул. Озерная, д. 42, ТЦ «Мичуринский», тел.: +7 (495) 741-56-11

г. Щелково, Пролетарский пр-т, д. 10, ТД «Щелково», тел.: +7 (495) 981-11-22

Подольский р-н, село Покров, д. 150, стр. 2, тел.: +7 (495) 926-22-22

г. Дубна, пр-т Боголюбова, д. 18, тел.: +7 (495) 981-90-95

г. Ступино, ул. Службина, д. 18, тел.: +7 (496-64) 2-42-73

г. Наро-Фоминск, ул. Московская, д. 10, тел.: +7 (916) 240-77-45

г. Чехов, Симферопольское ш., вл. 9, стр. 1, тел.: +7 (495) 287-30-27

г. Бронницы, ул. Льва Толстого, д. 9, тел.: +7 (496-46) 6-81-28

г. Воскресенск, ул. Горького, д. 33, тел.: +7 (496-44) 9-50-41

«АВТО-49» сеть автомагазинов

г. Москва, тел.: 8-800-250-49-49

г. Москва, Строгинский б-р, д. 9, тел.: 8 (495) 750-70-71

г. Москва, Химкинский б-р, 13, тел.: 8 (495) 497-34-68

М.О., Ленинградское шоссе, 49 км, тел.: 8 (496) 266-54-53

г. Москва, Дмитровское шоссе, д. 110, тел.: 8 (495) 485-22-54

г. Москва, Коровинское шоссе, д. 24/1, тел.: 8 (495) 486-05-55

г. Москва, Измайловский б-р, д. 10/32, тел.: 8 (495) 465-57-51

г. Москва, ул. Большая Академическая, д. 77/1, тел.: 8 (495) 482-51-03

г. Москва, Ярославское шоссе, д. 109, стр. 1, тел.: 8 (499) 183-03-74

г. Москва, пр-т Буденного, д. 20/1, тел.: 8 (495) 365-09-55

г. Москва, ул. Люблинская, д. 157, тел.: 8 (495) 345-23-10

г. Москва, ул. Полбина, д. 6, тел.: 8 (495) 354-35-54

г. Москва, ул. Мусы Джалиля, д. 6/2, тел.: 8 (495) 343-75-02

г. Москва, Алтуфьевское шоссе, д. 16, тел.: 8 (499) 903-79-73

г. Москва, ул. Енисейская, 5/2, тел.: 8 (495) 669-05-30

г. Химки, ул. Молодежная, д. 12/9, тел.: 8 (495) 571-05-47

г. Одинцово, Можайское шоссе, д. 47, тел.: 8 (495) 590-78-68

г. Зеленоград, ул. Солнечная Аллея, корп. 813А, тел.: 8 (499) 731-28-03

г. Солнечногорск, ул. Красная, д. 170, тел.: 8 (495) 994-39-21

г. Клин, Ленинградское шоссе, д. 8, тел.: 8 (49624) 555-48

г. Клин, Бородинский пр-д, 31/2, тел.: 8 (49624) 233-70

г. Лобня, ул. Катюшки, д. 43, тел.: 8 (498) 684-30-96

г. Дмитров, ул. Профессиональная, д. 129, тел.: 8 (49622) 462-49

г. Мытищи, ул. Хлебозаводская, д. 4, тел.: 8 (495) 588-33-40

г. Мытищи, ул. Юбилейная, д. 3/1, тел.: 8 (495) 582-00-14

г. Сергиев Посад, Московское шоссе, д. 22Б, тел.: 8 (49654) 919-90

с. Тарасовка, ул. Б.Тарасовская, д. 111/5, тел.: 8 (495) 995-61-59

г. Королев, ул. Горького, д. 14Г, тел.: 8 (495) 505-94-14

с. Быково, ул. Театральная, д. 10, тел.: 8 (495) 781-42-81

г. Люберцы, ул. Митрофанова, д. 2, тел.: 8 (495) 788-89-79

г. Ногинск, пл. Ленина (за Глуховским рынком), тел.: 8 (49651) 515-43

г. Орехово-Зуево, ул. Галочкина, д. 2, тел.: 8 (496) 224-44-44

г. Коломна, ул. Яна Грунта, д. 18, тел.: 8 (49661) 211-34

г. Павловский Посад, ул. Кузьмина, д. 34, тел.: 8 (49643) 512-91

г. Реутов, Носовихинское шоссе, д. 14А, тел.: 8 (495) 791-10-10

г. Серпухов, ул. Ворошилова, д. 167, тел.: 8 (4967) 75-36-26

«БИ-БИ» сеть автомагазинов:

г. Москва, ул. Ак. Скрябина, 14/2, тел.: 8 (499) 784-93-89

г. Чехов, ул. Полиграфистов, д. 1Б, тел.: 8 (496) 725-95-50

д. Елино, Ленинградское шоссе, 34-й км, тел.: 8 (495) 536-90-64

г. Наро-Фоминск, Туннельный пр-д, 7А, тел.: 8 (49634) 3-54-64

г. Обнинск, пр-т Маркса, д. 47, тел.: 8 (48439) 4-08-06

г. Балашиха, пр-т Ленина, д. 18, тел.: 8 (495) 521-99-32

г. Тверь, пр-т Победы, д. 14, тел.: 8 (4822) 43-07-08

г. Тверь, пр-т Калинина, д. 64, тел.: 8 (4822) 42-49-79

ООО «Волгаресурс» распространение по ЮФО

(400) магазин — адреса на сайте www.autozaprus.ru)

«Лики Молы» — Специализированные фирменные магазины

Севастопольский просп., 15, тел.: +7 (499) 123-41-00

ТК «Автомастер», 2-й км Киевского шоссе, сектор «В», павильон 22, тел.: +7 (967) 004-55-99

Гостиничный проезд, д. 9А, тел.: +7 (495) 514-73-59

«Русь трейд» сеть автомагазинов

м. «Чертановская», Балаклавский просп, д. 2, корп. 3,

тел.: +7 (495) 316-30-01(мнгк), (495) 316-30-83

м. «Каховская», ул. Каховка, д. 11, тел.: +7 (499) 317-51-01 (мнгк.)

м. «Коньково», ул. Профсоюзная, 118В, тел.: +7 (495) 336-80-38 (мнгк.)

м. «Проспект Вернадского», ул. Лобачевского, д. 48, тел.: +7 (499) 940-43-50 (мнгк.)

м. «Митино», ул. Митинская, д. 32, тел.: +7 (495) 753-07-03 (мнгк.)

м. «Нагорная», ул. Нагорная, д. 33, корп. 1, стр. 1, тел.: +7 (499) 940-43-51 (мнгк.)

мкр. Солнцево, ул. Скульптора Мухомова, дом 8, тел.: +7 (495) 733-09-66 (мнгк.)

мкр. Северное Бутово, ул. Старокачаловская, д. 3, корп. 2, тел.: +7 (495) 714-94-49 (мнгк.)

Южное Бутово, ул. Веневская, д. 10, тел.: +7 (495) 716-02-00 (мнгк.)

мкр. Солнцево, ул. Богданова, д. 2, тел.: +7 (499) 940-43-52

г. Щербинка, Старое Симферопольское шоссе, д. 10А, тел.: +7 (495) 276-17-17

ТД «Контур» сеть автомагазинов

г. Балашиха, ш. Энтузиастов, д. 32, тел.: +7 (495) 524-20-13

28 км Горьковского ш., ул. Владимирская, д. 139, тел.: +7 (495) 521-71-71

г. Балашиха, ул. Звездная, д. 8, тел.: +7 (498) 662-37-85

«ГАЗ-Детали Машины» автомагазин

г. Москва, ул. Трофимова, д. 35/20, тел.: +7 (495) 679-05-46

«Газ Люкс» оптовая компания

М.О., г. Дзержинский, Денисовский пр, тел.: +7 (495) 984-56-92

«Авто 31»

Автомагазин 31 км МКАД

ООО «Эргон» автомагазин

г. Королев, ул. Первомайская, д. 7 "Б", тел.: +7 (495) 516-63-27

«ГСК» Группа компаний сеть автомагазинов

г. Москва, 23 км МКАД, тел.: +7 (495) 769-53-13

г. Москва, 32 км МКАД, тел.: +7 (901) 556-93-71

г. Москва, 47 км МКАД, тел.: +7 (495) 937-96-10

г. Москва, 80 км МКАД, тел.: +7 (495) 780-74-04

Компания «ТракСервис» сеть автомагазинов

ТК «Авто-31», 31 км МКАД (внешняя сторона), пав. А2-2, А2-4, А2-7, Б1-11, Б1-13, Б1-9, Б1-1,

тел.: +7 (495) 781-83-05/67/93/94/95/96/97

ТК «ТРАК 32», 32 км МКАД (внешняя сторона), тел.: +7 (495) 649-649-9

Рынок «Дальнийошник», 32 км МКАД (внешняя сторона),

тел.: +7 (495) 797-19-96

Т



в Северо-Западном регионе

г. Санкт-Петербург

Адмиралтейский район:

ИП Языкова Е. В., Наб. Обводного кан. д. 150, тел.: (812) 252-17-97
 Автозапчасти, пр. Старопетергофский, д. 13, тел.: +7 (812) 251-42-48
 «Лидер-Авто», Наб. Обводного кан., д. 90, тел.: +7 (812) 388-44-02
 «Аккума-Плюс», Наб. Обводного кан., д. 146, тел.: +7 (812) 252-52-01
 ЧП Ефремов, Рижский пр, д. 50, тел.: +7 (812) 251-58-00

Василеостровский район:

«Ремонтник», ул. Уральская, д. 21, тел.: +7 (812) 350-45-29
 ООО «ВИВАТ-АВТО», ул. Уральская, д. 16, тел.: +7 (812) 319-38-40
 ИП Шефтель Е. И., ул. Наличная, д. 51, тел.: +7 (812) 350-06-59

Выборгский район:

ИП Мартынюк, ул. Литовская, д. 8,
 Авторынок «Северный маршал»:
 ИП Крылов, Северный пр., д. 7, пав. 4, место 4, тел. +7 (921) 186-50-70;
 Северный пр., 7, сек. 66.
 ИП Аверин Н. Н., Северный пр., д. 7, авторынок, секция 99
 Трейдинг-Стар, Комиссара Смирнова, д. 6
 ИП Жукова, Сертолово, ул. Заречная, 8
 ИП Игнатенков, Сертолово, рынок Регина
 «Мобил-экспресс», Лесной пр, д. 78, тел.: +7 (812) 320-18-72
 Автомагазин ООО «ДДК», Выборгское ш, д. 22, тел.: +7 (812) 293-11-89
 Автоцентр «Маршал», «Прайд-МС»,
 Северный пр., д. 5, место 34, тел.: +7 (905) 227-08-77, место 46, тел.: +7 (921) 923-79-12
 Северный пр., д. 7, место 69, тел.: +7 (905) 228-65-25
 Автомагазин «К-19», ИП Андреев И. В., ул. Кустодиева, д.19, тел.: +7 (911) 088-34-50
 СТО «АУТО-SPA», Александра Матросова, д. 1

Калининский район:

ИП Литвинский, Северный проспект, д. 5, сек. 35
 ИП Берулова, ул. Ушинского, д. 12, пав. 3, сек. 11
 ИП Быстров, ул. Ушинского, д. 12
 ПетроАвтоСервис, Лужская ул, д. 3
 ИП Берулова, ул. Ушинского, д. 12, пав. 3, сек. 11, +7 (905) 250-80-56
 ИП Амракумов Р. А., ул. Литовская, д. 5, тел.: +7 (812) 716-62-18
 Авторынок «На Ушинского», ИП Мирошников А. А., ул. Ушинского, д. 12,
 пав. 1, сек. 19; пав. 3, сек. 13; пав. 4, сек. 13; пав. 5, сек. 10, тел.: +7 (812) 945-45-79

Кировский район:

ООО «Максикар», дорога на Турухтанные острова, д. 12, тел.: +7 (812) 983-15-90
 ИП Ефремова, ул. Зайцева, д. 41
 Автоцентр, Краснопутиловская, д. 121, тел.: +7 (911) 932-82-42
 АвтоКама, Огородный пер., д. 21, тел.: +7 (812) 640-31-51
 Автомагазин «1000 авто мелочей для Лады и НИВЫ», ООО «Ренессанс-95»
 ул. Калинина, д. 5, к. 1, тел.: +7 (812) 252-08-76, 786-10-66
 «Авто-Ленд», Народного Ополчения, д. 201, тел. +7 (812) 759-79-02, 750-36-24
 Автоцентр «Маршал», «АвтоЛенд», Маршала Жукова, пр., 21, пав. № 6,
 тел.: +7 (905) 201-76-76
 Автомагазин ЧП «Ефремов», Возрождения, д. 21, тел.: +7 (812) 784-86-89
 Автозапчасти «УСЛУГА», ул. Корнеева, д. 12, тел.: +7 (812) 785-23-73

Красногвардейский район:

ИП Выгодянский, Ириновский пр., д. 1, пав. 1 сек. 112, тел.: +7 (812) 995-33-22
 ИП Крылов, Ириновский пр., д. 1, пав. 1, сек. 102, тел.: +7 (901-301-70-24
 Рынок Автозапчастей, ИП «Байков», модуль Г-3, блок 1, комн. 15, пр. Энергетиков, д. 59А
 «БиС», ул. Якорная, д. 3, тел.: +7 (812) 227-71-38, тел.: +7 (812) 227-71-34
 «Автозапчасти для отеч. Авто», шоссе Революции, д. 18, тел.: +7 (812) 225-03-03

Красносельский район:

ИП Роднов, Маршала Жукова, д. 21, место 6; Народного Ополчения, д. 201
 Автомобилист, Народного Ополчения, д. 28, тел.: +7 (812) 756-72-00
 Авторынок ИП Мирошников А. А., пр. Народного Ополчения, д. 28, сек. 1, тел.: +7 (812) 945-45-79
 ИП Шамоханова, пр. Народного Ополчения, д. 28, место 6
 «АвтоДруг», пос. Горелово, Красносельское ш., д. 4А, тел.: +7 (812) 746-14-90
 «Масла, Смазки», Кузнецова пр., д. 30/9, Автофорум, Кузнецова 30-А

Московский район:

«Масла-Смазки», Варшавская, д. 118, тел.: +7 (812) 723-02-32
 Автомагазин «Автотовары (масла, химия)», ИП Трунова, ул. Кубинская, д. 76, к. 2,
 тел.: +7 (812) 375-37-75

Невский район:

ИП Беспятых, Хрустальная, д. 31, тел.: 8 (921) 361-30-61
 «ДиАвто», Седова, д. 5, тел.: +7 (812) 412-82-39
 СТО «Стор», ул. Крупской, д. 43, тел.: +7 (812) 920-55-08
 ИП Крылов, Ириновский пр., д. 1, сек. 166
 «Автозапчасти», Аистов ЧП, просп. Обуховской Обор., д. 48, тел.: +7 (812) 567-99-46
 «Автозапчасти», Дидек ЧП, Ворошилова, д. 3/1, тел.: +7 (812) 440-87-06
 Автозапчасти «УСЛУГА», пр. Обуховской Обороны, д. 259, тел.: +7 (812) 367-21-31
 ООО «ЦББ», Бабушкина, д. 21, тел.: +7 (911) 240-02-02
 ООО «Автолайн», ул. Салова, д. 53, тел.: +7 (911) 155-10-00

Петроградский район:

ООО «Автосфера», ул. Ленина, д. 20, тел.: +7 (812) 230-67-68

Приморский район:

СТО «СТАР-Д», ул. Савушкина, д. 89, тел.: +7 (812) 43-000-34
 Авторынок «Богатырский», ИП Крылов, «Старая деревня», пр. Богатырский, д. 14, к. 2, сек. 35, 41
 ИП Шербаков, Командантский проспект, д. 42А
 ИП Марсова, Богатырский пр., д. 14, к. 2, литер В, тел.: +7 (921) 339-76-74
 Автотовары, ООО «ПромЭкоНор», ул. Планерная, д. 15, секция 13-а, тел.: +7 (911) 946-02-76

АТО № 4, ул. Школьная, д. 9. «Жуков-2», ул. Парашютная, д. 24. ИП Телегин, Богатырский пр., д. 14
 АТО «Плюс», Богатырский пр., д. 12. Алмакаев, ул. Савушкина, д. 89. Майк Авто, ул. Оптиков, д. 8
 ИП Александров, Богатырский пр., д. 10
 ИП Андреева, Торфяная дорога, д. 17, тел.: +7 (906) 227-65-91
 Автомагазин «Автотовары», ИП Жуков, ул. Мебельная, д. 2А, тел.: +7 (812) 987-05-13
 «Винтик-Шпунтик», «Нива 4x4», ИП Баранов Э. А., пр. Богатырский, д. 10, тел.: +7 (812) 397-47-82
 Автозапчасти «Автотехобслуживание – Плюс», Богатырский пр., д. 12, тел.: +7 (812) 395-37-46
 СТО SKLAD-AUTO.RU, Богатырский пр., д. 12/4, тел.: +7 (812) 985-01-41, 448-08-55

Фрунзенский район:

ИП Некрасова, ул. Фучика, д. 23, место 153, 196
 ИП Голованов, ул. Фучика, д. 23, А/Ц Бест, тел.: +7 (909) 591-37-20
 ИП Колбенков, Софийская, д. 56, тел.: +7 (812) 980-33-11
 Авторынок, секция 52, ИП Янченков П. П., ул. Фучика, д. 17, тел.: +7 (812) 740-10-64
 «Масла и Автохимия», ЧП «Кузьмин», ул. Фучика, д. 19
 Автоцентр «Максимум», сек. № 45, тел. +7 (901) 306-42-73
 Магазин «Масла. Смазки», ИП «Романов И. Н.», ул. Салова, д. 40, тел.: +7 (812) 490-59-26

Центральный район:

ИП Кахаров, Перевозная, д. 5, тел.: +7 (812) 714-82-93
 Автомагазин «Автозапчасти», ИП Артемов, Саперный пер., д. 15, тел.: +7 (812) 272-53-12

Всеволожский район:

Сертолово, Супротек «Сертолово», тел.: +7 (921) 396-22-24
 ИП Жукова, Сертолово, ул. Заречная, д. 8. ИП Игнатенков, Сертолово, рынок Регина

Гатчинский район:

ГАТЧИНА, «КЛ-Сервис», Киргетова, д. 6, тел.: +7 (812) 971-12-34

Колпинский район:

ИП Малыгин, Колпино, ул. Раумская, д. 1
 КОЛПИНО, ИП Князев, ул. Раумская, д. 1, тел. +7 (812) 460-65-06

«БИ-БИ» сеть автомагазинов:

ул. Доблести, 28, тел.: +7 (812) 364-11-65
 ул. Тельмана, 56/41, тел.: +7 (812) 586-04-39
 пр. М. Говорова, 16, тел.: +7 (812) 783 -53-38
 ул. Есенина, 32, тел.: +7 (812) 517-25-30
 пр. Испытателей, 10А, тел.: +7 (812) 395-47-51
 пр. Металлистов, 85, тел.: +7 (812) 544-00-36
 пр. Просвещения, 75А, тел.: +7 (812) 290-24-36
 г. Петродворец, Санкт-Петербургский пр-т, 60, тел.: +7 (812) 420-25-58
 пр-т Славы, 17, тел.: +7 (812) 773-35-56
 Индустриальный пр-т, д. 11, тел.: +7 (812) 524-19-43
 Шлиссельбургский пр-т, 17, тел.: +7 (812) 707-48-13

«5 Колесо» сеть автомагазинов:

Центральный район, Синопская ул., д. 30, тел. +7 (812) 274-59-97
 Красногвардейский район, шоссе Революции, 58А, тел.: +7 (812) 226-48-10
 Калининский район, Политехническая, 15А, тел.: +7 (812) 972-44-71
 Невский район, Октябрьская наб., 48, тел.: +7 (812) 931-08-50
 Невский район, Дальневосточный., д. 1, тел.: +7 (812) 448-33-16, 448-33-17
 Кировский район, Народного Ополчения, д. 19, тел.: +7 (812) 376-25-35
 Выборгский район, Выборгская наб., д. 51, тел.: +7 (812) 337-23-98
 Фрунзенский район, Пражская, д. 5, тел.: +7 (812) 705-11-11
 Приморский район, ул. Планерная, 15, тел.: +7 (812) 959-24-50

Ленинградская область

Сестрорецк, Торгово-сервисный шинный центр «ТРАФФИК», ООО «ТРАФФИК»,
 ул. Инструментальщиков, д. 11А, тел.: +7 (812) 715-90-91
 Выборг, Магазин «Харакири», ИП «Кудряшова М. В.», Московский пр., д. 20,
 тел.: +7 (921) 395-22-84, 334-97-12
 ИП Жукова, Сертолово, ул. Заречная, д. 8. ИП Игнатенков, Сертолово, рынок Регина
 Лодейное Поле, ООО «ПромСнабОйл», ул. Карла Маркса, д. 52, тел.: +7 (921) 646-70-46
 Приозерск, ИП Руднов, ул. Леншоссе, д. 33, Универмаг 2 этаж, тел.: 8 (921) 316-97-02
 г. Сосново, ИП Ковалев, ул. Ленинградская, д. 140, тел. 8 (951) 669-86-99
 Тосненский район, пос. Ушаки, ул. Кирова, д. 109

по городам РФ

Представительства:

г. Брянск, Орел, Смоленск, Калуга – Компания АВТЭК

г. Брянск, ул. Брянского Фронта, д. 4, тел.: +7 (980) 318-44-93, E-mail: fsa@carexpo.ru

Города Южного Федерального округа:

тел.: +7 (863) 221-58-66, E-mail: tak@carexpo.ru

Компания ООО «СВ-авто» (производитель автоаксессуаров AVS)

Магазин «Автомагия», г. Пятигорск, ул. Ермолова, 12а, тел.: +7 (8793) 31-97-33
 Магазин «Автомир», г. Георгиевск, ул. Калининна, д. 139, тел.: +7 (87951) 6-51-54
 Магазин «Автозапчасти», г. Минеральные Воды, ул. Железнодорожная, д. 15, тел.: +7 (903) 443-83-71

А также: Москва и М.О., Нижний Новгород, Архангельск, Калининград, Мурманск,
 Петрозаводск, Санкт-Петербург, Барнаул, Екатеринбург, Иркутск, Кемерово, Красноярск,
 Магнитогорск, Новосибирск, Омск, Тюмень, Челябинск, Альметьевск, Ижевск, Казань, Киров,
 Набережные Челны, Нижнекамск, Оренбург, Пенза, Пермь, Самара, Тольятти, Саратов,
 Сыктывкар, Ульяновск, Чебоксары, Уфа, Белгород, Брянск, Владимир, Вологда, Воронеж,
 Иваново, Калуга, Кострома, Курск, Липецк, Орел, Рязань, Смоленск, Тамбов, Тверь, Тула,
 Ярославль, Астрахань, Волгоград, Краснодар, Ростов-на-Дону, Саратов, Ставрополь, Сургут,
 Пенза, Комсомольск-на-Амуре, Магадан, Надым, Нарьян-Мар, Нефтеюганск, Нижневартовск,
 Салехард, Сургут, Ухта, Чита, Томск

Если качество одинаковое



Зачем платить больше?



Универсальное решение по запчастям на корейские автомобили



Официальный сайт
<http://www.parts-mall.com>



KOREASTAR

KOREASTAR

*ПОЛНЫЙ АССОРТИМЕНТ ДЕТАЛЕЙ НА
ВСЕ МАРКИ КОРЕЙСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ*



MADE IN KOREA