МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РФ

**МОCКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ**

**ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ**

**«МАМИ»**

# Предмет: *Коммерческое товароведение.*

Тема: ***«Конкуренция BMW и Mercedes на Российском авторынке.»***

**Преподаватель:**

*Горская Д.Т.*

**Подготовила:**

*Малышева С.А.*

*3ВЭФМа4*

**Москва – 2002 г.**

**1 ПЛАН**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **1** | План |  |
| **2** | **Введение** |  |
| **3** | **История марки** |  |
| **3.1** | Mercedes |  |
| **3.2** | BMW |  |
| **4** | **Сравнение Mercedes ML & BMW X5** |  |
| **4.1** | Таблица 1.Технические характеристики |  |
| **4.2** | Фотоальбом |  |
| **5** | **Сравнение Mercedes SLK & BMW Z3** |  |
| **5.1** | Таблица 2. Технические характеристики |  |
| **6** | **Сравнение Mercedes C-class & BMW 316i** |  |
| **6.1** | Таблица 3.Технические характеристики |  |
| **6.2** | Фотоальбом |  |
| **7** | **Таблица 4. Цены на автомобили** |  |
| **8** | **Выводы** |  |
| **9** | **Список литературы.** |  |

## 2 Введение

*В последнее время в нашей стране наметилась тенденция к росту экономики. Следовательно, образовывается так называемый «средний класс». В связи с этим возникла потребность в определенных моделях автомобилей (бизнес-класс). Этим обуславливается появление и распространение на Российском рынке таких автопроизводителей как BMW и Daimler Benz. Сейчас уже трудно вспомнить, когда Mercedes-Benz и BMW начали конкурировать. Против любой новинки одной компании другая сразу же (или почти сразу же) выставляла свою, аналогичную. «Трешка» BMW и Mercedes С-класса, «пятерка» и Е-класс, «семерка» и «шестисотый»… С расширением модельного ряда соперничество распространяется на новые территории. По прогнозам западных аналитиков Российский рынок является одним из самых перспективных. И поэтому автопроизводители проводят активную политику внедрения на Восток, создавая сборочные предприятия и поставляя новейшие модели в Россию. Следующая диаграмма приведена с учетом спроса на автомобили различных марок.*



## 3 История марки

*Коммерческое товароведение*

**3.1 Mercedes-Benz**

С 1901 года имя Mercedes стало торговой маркой автомобилей, выпускавшихся немецкой компанией Daimler Motoren Gesellschaft. Ее основал Готлиб Даймлер в 1890 году в Бад Каннштате, близ Штутгарта, на базе своей мастерской, где в 1885-1886 г.г. он построил, считающимся первым в мире, 4-колесный автомобиль с бензиновым мотором. В 1926 году произошло слияние двух крупных автомобильных компаний и с этого момента вновь испеченная фирма Mercedes-Benz ведет свой отсчет. Романтическому названию Mercedes фирма обязана дочери австро-венгерского консула в Ницце Эмиля Еллинека, назвавшего ее именем в 1901 году специально заказанный для него Daimler. Benz происходит от имени Карла Бенца, который начал заниматься производством автомобилей еще в 1885 году.

После слияния двух компаний образовалась сильная команда инженеров, во главе которой стоял Ferdinand Porsche (Фердинанд Порше). Тем не менее, первые автомобили Mercedes - Benz не представляли собой ничего особенного. Только после ухода Porsche со своего поста в 1928 году появились автомобили, заставившие обратить на себя снимание, такие как: спортивные модели S, S3, SSK, SSKL, и первый серийно выпускаемый дизельный автомобиль 260D.

Первое время после Второй мировой войны компания Mercedes-Benz продолжала производство довоенных моделей. И заставила снова говорить о себе лишь после презентации 300 SL "Gullwing" с открывающимися наверх дверями.  
Mercedes - Benz возобновил свое участие в состязаниях по автоспорту, деятельность, которая принесла ему успех перед войной. В шестидесятых и семидесятых годах усиленно создавался образ надежной компании, выпускающей качественную продукцию, что подтверждалось машинами серий 200/300 и класса S.

В 1982 году фирма вновь стала выпускать небольшие автомобили - это серия марки 190. Шла работа и над созданием спортивного имиджа Mercedes-Benz, в частности выступления в соревнованиях Формула 1. 625000 автомобилей в год - таковы в настоящее время "обороты" Mercedes-Benz

Эмблема. История немецкой компании Daimler Motoren Gesellschaft, выпускавшей автомобили Mercedes, исчисляются с 1900 года. Помимо машин, она производила судовые и авиационные двигатели, что дало повод в 1909 году принять в качестве логотипа трехлучевую звезду – символ успехов марки на суше, воде и воздухе. В 1926 году произошло слияние фирм Daimler и Benz, и звезда была вписана в кольцо с лавровым венком (дань прошлым победам машин Benz на гонках). В таком виде эмблема нередко используется и поныне, наравне с сегодняшним логотипом.

**3.2 BMW**

История марки восходит к 1916 г., когда один из мюнхенских заводов взялся за выпуск авиамоторов. Затем последовало производство двигателей для грузовиков и мотоциклов. С 1923 г. фирма организует выпуск мотоциклов, а с 1928 г. и автомобилей. Но ее первоначальная специализация – моторы – нашла отражение в наименовании: Bayerlsche Motoren Werke (BMW) – то есть «Баварский моторный завод». Bayerische Motoren Werke - так расшифровывается название немецкого автомобильного всемирно-известного концерна-монстра BMW. И даже из названия, которое было дано фирме в 1922 году, становится ясным, что основное внимание в те годы уделялось производству двигателей. В то время - авиационных, позднее - двигателей для мотоциклов, катеров и грузовых автомобилей, чем, между прочим, концерн занимается и по сей день.  
И, возможно, именно это и предопределило громкий успех ныне мощного завода. Собственно, выпуском автомобилей BMW занялось в 1928 году, когда был приобретен завод Eisenach-Dixi.

Сначала машины производились по лицензии Austin Seven, но в 1932 году появилась первая машина собственной разработки: 320. Четыре года спустя - сенсация - компания представила быстрый спортивный автомобиль 328, успех которого даже превзошел успех знаменитой LeMans.

После окончания войны завод Eisenach (в то время он находился в Восточной Германии) оказался в контролируемой русскими зоне и продолжил производство довоенных моделей, которые теперь стали называться EMW.

Таким образом, возобновление производства автомобилей представляло известные трудности. В середине пятидесятых годов BMW работало в двух направлениях: компания выпускала карликовый автомобиль Isetta и большой шестицилиндровый 501.

В семидесятые годы была заложена база сегодняшних моделей, среди которых наибольшую популярность снискала 3 серия. В 1994 году BMW приобрело концерн Rover и удвоило таким образом свою производственную мощность. В год BMW выпускает под собственным именем около 570000 автомобилей.

И добавим: популярность этой фирмы на мировом рынке сопоставима сегодня лишь, пожалуй, с одним звездным концерном Mercedes-Benz, с которым она успешно конкурирует.

Эмблема. Аббревиатура BMW расшифровывается как Bayerlsche Motoren Werke – «Баварский моторостроительный завод». Фирма была основана в 1916 году в Мюнхене и сначала занималась производством исключительно авиадвигателей. Об этом и по сей день напоминает эмблема: бело-голубые сектора символизируют небо, просвечивающее сквозь ореол вращающегося пропеллера. В 1923 году компания выпустила свой первый мотоцикл, а производством легковых автомобилей занялась в 1932 году.

**4 Общие характеристики Mercedes ML & BMW X5**

Внедорожник Mercedes M-класса (ныне получивший индекс ML) появился на рынке в 1997 году - это была модель ML320. Компания раскачивалась довольно долго, но уж больно привлекательным казался сектор американского рынка, в который должен был попасть этот автомобиль.

Соперник от BMW - "спортивно-активный" X5 - припозднился еще сильнее, первые машины сошли с конвейера только в сентябре 1999 года. (Напомню, что и та, и другая модель выпускается в США.)

Возможность сравнить столь ярких соперников появилась тогда, когда удалось подобрать пару BMW X5 – автомобиль с соответствующим объемом двигателя ML430.

В первую очередь хочу обратить внимание на внешние данные автомобиля. Когда появилась Х5, то ее стилистическая концепция удивила: нельзя сказать, что это чистокровный внедорожник, это почти легковой авто, только покрупнее. Машина получилась яркой и динамичной - в спортивных традициях марки (на мой взгляд, Х5 на сегодняшний день - одна из лучших с точки зрения дизайна моделей BMW).

Внешность Mercedes M-класса более пресная, особенно если лишить автомобиль косметических аксессуаров - "тюнингового" обвеса, "кенгурятника" и опционных колесных дисков. Он выше и массивнее, формами ближе к традиционному внедорожнику. Видимо, маркетологи DaimlerChrysler посчитали, что радикализм отпугнет потенциальных покупателей, в большинстве своем достаточно консервативных. И, надо сказать, не ошиблись. "Консерваторов" набралось достаточно, компания недавно объявила о планируемом удвоении мощности завода в Алабаме - до 160.000 автомобилей в год.

Следующая стадия сравнения – двигатели. Мощность 4,4 л мотора BMW X5 составляет 286 л.с. (5400 об./мин.), у Mercedes ML430 - 272 л.с. (5500 об./мин.). Крутящий момент, соответственно, 440 Нм (3600 об./мин.) и 390 Нм (3000 об./мин.). Следовательно BMW X5 занимает ведущую позицию.

Трансмиссия. На обоих автомобилях установлены пятиступенчатые автоматические коробки передач, но у BMW это - Steptronic с возможностью "ручного" управления. Зато у Mercedes имеется раздаточная коробка и пониженный ряд трансмиссии. Кислое с длинным сравнивать сложно, но (как выяснилось впоследствии) эти отличия полностью соответствуют характерам автомобилей.

Привод. У внедорожников полный и постоянный привод, отсутствуют вязкостные дополнения. Межосевые дифференциалы отсутствуют, межколесные - свободные. Функции блокировки возложены на разные по названию, но принципиально одинаковые системы АПС, которые подтормаживают буксующие колеса, тем самым давая возможность крутящему моменту поступать на другие, обладающие лучшим сцеплением с дорогой. В этом они равны.

Колесные базы одинаковы - миллиметр в миллиметр.

Подвески у обеих машин независимые на всех колесах. У Х5 спереди обычный MacPherson с пружинами, а ML430 щеголяет поперечными рычагами и торсионами в качестве упругих элементов - как у "больших" внедорожников. Сзади Mercedes остался верен пружинам, а конструкторы BMW использовали пневматические элементы, которые поддерживают постоянный дорожный просвет.

Существенная разница: у X5 - несущий кузов, а ML430 имеет рамную конструкцию. О наличии на обоих автомобилях AБС и систем стабилизации курсовой устойчивости можно было бы и не говорить...

Сейчас настало время заглянуть в салон. Стильному и строгому интерьеру Х5 противостоит по-домашнему уютный салон ML430. В какой-то степени схожи верхние части торпедо - благодаря расположению вентиляционных дефлекторов и "козырьков" комбинаций приборов. Ниже - "две большие разницы": у BMW центральная консоль напоминает комплект дорогой аудиоаппаратуры, а в Mercedes использованы вполне традиционные кнопки и вращающиеся рукоятки. Впрочем, и в том, и в другом случае пользоваться "центральными" органами управления одинаково удобно.

Несмотря на внешнюю массивность кузова и лишние 70 мм высоты, в Mercedes чувствуешь себя более ограниченным в пространстве, чем в BMW. Правда, X5 немного шире.

Посадка водителя в BMW мне показалась удобнее, да и рабочее место организовано более продуманно. Диапазон регулировок сиденья запредельный, рулевая колонка в связи с этим ему мало уступает - на радость людям высокого роста. В Mercedes передние сиденья с более прямой посадкой расположены выше - рослый водитель "упирается" в потолок, при этом регулировки кресла и рулевой колонки не спасают.

Обзорность оставляет хорошее впечатление в обоих случаях - во многом благодаря увеличенной высоте автомобилей относительно обычных легковых. Сидеть во втором ряду одинаково комфортно как в Х5, так и в ML430. Правда, в ML430 сзади легко разместятся трое взрослых, а в X5 им там будет тесновато. Зато задние пассажиры BMW могут управлять климатом внутри салона, в Mercedes же они вынуждены просить у тех, кто спереди сделать нужную температуру.

По вместимости багажника ML430 впереди, но двухстворчатая дверь BMW более удобна.

Главное, конечно, оценить авто на дорогах. Более спортивный имидж BMW X5 позволял ожидать, что этот автомобиль окажется и более динамичным. Так и вышло. Пока "плюшевый" ML430 набирал скорость, "думая" коробкой передач, Х5 лихо устремлялся вперед независимо от способа управления трансмиссии. По тяге мотор ML430 проигрывает, зато его коробка, как оказалось, переключает передачи более плавно.

Педали газа у участников теста обладают примерно равной чувствительностью, позволяющей точно дозировать обороты двигателя в любой дорожной ситуации.

Тормозная динамика в целом не вызвала нареканий, машины отвечали весьма эффективным замедлением даже на легкое нажатие педали, правда, у Mercedes она менее информативна.

Что касается плавности хода и комфортности, здесь явное преимущество было у Mercedes. Кто бы сомневался. BMW X5 ведет себя гораздо более спортивно, отлично (для такого высокого автомобиля) проходит повороты - почти без крена, не давая поводов критиковать курсовую и боковую устойчивость и с готовностью слушаясь руля, который становится с ростом скорости острым. За все это приходится расплачиваться излишней "отзывчивостью" на профиль дороги, но мелкие неровности подвеска X5 глотает неплохо.

ML430 тоже хорошо стоит в повороте, но сначала в него надо попасть, и с этим есть проблемы. Руль Mercedes слишком легкий, на месте его может провернуть и малый ребенок, но автомобиль делают для взрослых. Поначалу казалось, что с ростом скорости все станет на свои места, - но нет. Почти полное отсутствие обратной связи на руле заставляет отказаться от мысли порезвиться в поворотах - траекторию лучше выстраивать заранее...

Что касается "легкой" внедорожной езды (для настоящей грязи эти автомобили не предназначены - достаточно вспомнить цены), то здесь выигрывает Mercedes - в полном соответствии с более мужественной внешностью. В его активе "лишние" 20 мм дорожного просвета, меньшие свесы, запас крутящего момента и, если станет сложно, пониженный ряд трансмиссии. Но если дорог комфорт, передвигаться по пересеченной местности придется не слишком быстро, иначе ML430 начнет раскачиваться и опускать переднюю часть корпуса.

С X5 - ситуация обратная, машина вполне отвечает известной формуле "выше скорость - меньше ям". А на малой скорости жесткая подвеска всю душу вытрясет...

Сравнение двух внедорожников Mecedes ML430 и BMW X5показало, что в данной ситуации нельзя говорить, кто лучше: BMW X5 или Mercedes ML430. Это разные машины, у каждой свой фирменный характер. BMW AG по-прежнему делает машины для водителя, и "спортивно-активная" BMW X5 - очередное тому подтверждение, а Mercedes всегда были больше ориентированы на пассажира, и ML430 - с его комфортом, солидностью и спокойствием - носитель этих традиций.

**4.1 Технические характеристики**

**Таблица 1.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Модель | **BMW X5 4.4i** | **Mercedes ML 230** |
| **Фото** |  |  |
| Год выпуска | **1999…** | **1997-2000** |
| Кузов | Джип | Джип |
| **Количество дверей/мест** | 5/5 | 5/5 |
| **1** | **2** | **3** |
| **Снаряженная масса, кг** | 2090 | 1855 |
| **Полная масса, кг** | 2650 | 2650 |
| **Максимальная скорость, км/ч** | 206 | 177 |
| **Время разгона**  **с места**  **до 100 км/ч, с** | 7,5 | 12,3 |
| **Мин. радиус поворота, м** | 6,1 | 6,0 |
| **Объем багажника min/max, л** | 465/1550 | 635/2020 |
| **Размеры, мм** | | |
| **Длина** | 4666 | 4585 |
| **Ширина** | 1872 | 1830 |
| **Высота** | 1707 | 1780 |
| **Колесная база** | 2819 | 2820 |
| **Колея передняя/задняя** | 1560/1560 | 1565/1565 |
| **Дорожный просвет** | 180 | 200 |
| Двигатель | | |
| **Тип** | Бензиновый с распределенным впрыском топлива | Бензиновый с распределенным впрыском топлива |
| **Расположение** | Спереди продольно | Спереди продольно |
| **Рабочий объем, смЗ** | 4398 | 2295 |
| **Степень сжатия** | 10,0 | 10,4 |
| **Число и расположение цилиндров** | V8 | 4 в ряд |
| **Диаметр цилиндра и ход поршня, мм** | 92,0х82,7 | 90,9х88,4 |
| **Число клапанов** | 32 | 16 |
| **Мощность л.с. при об./мин.** | 282/5400 | 150/5400 |
| **1** | **2** | **3** |
| **Максимальный крутящийся момент Нм при об./мин.** | 440/3600 | 220/3800 |
| **Трансмиссия** | | |
| **Тип** | Автоматическая 5-ступенчатая Steptronic | Механическая 5-ступенчатая |
| **Привод** | Постоянный полный | Постоянный полный |
| **Подвеска** | | |
| **Передняя** | Типа McPherson со стабилизатором поперечной устойчивости | Независимая торсионная, на двух поперечных качающихся рычагах со стабилизатором поперечной устойчивости |
| **Задняя** | Независимая многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости | Независимая, на двух поперечных качающихся рычагах с цилиндрическими пружинами и стабилизатором поперечной устойчивости |
| **Размер шин** | 225/50 VR19 (285/45 VR19) | 225/75 R16 |
| **Тормоза** | | |
| **Передние** | Дисковые вентилируемые | Дисковые вентилируемые |
| **Задние** | Дисковые | Дисковые |
| По нормам 93/116/ЕЕС, л/100км | | |
| **Городской цикл** | 18,8 | 17,1 |
| **Загородный цикл** | 11,1 | 10 |
| **Смешанный цикл** | 13,9 | --- |
| **Топливо** | Бензин А-95 | Бензин А-95 |
| **Емкость топливного**  **бака, л** | 92 | 70 |

*Коммерческое товароведение*

**4.2 Фото Mercedes ML и BMW X5**



**5 Сравнение Mercedes SLK & BMW Z3**

**5.1 Технические характеристики**

**Таблица 2.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Модель | **BMW Z3** | **Mercedes SLK** |
| Фото |  |  |
| **Год выпуска** | **1997…** | **2000 …** |
| Кузов | Родстер | Родстер |
| **Количество дверей/мест** | 2/2 | 2/2 |
| **Снаряженная масса, кг** | 1270 | 1290 |
| **Полная масса, кг** | 1540 | 1625 |
| **Максимальная скорость, км/ч** | 210 (206) | 223 (220) |
| **Время разгона**  **с места**  **до 100 км/ч, с** | 12,6 (13,9) | 8,2 |
| **Мин. Радиус поворота, м** | 5,0 | 5,3 |
| **Объем багажника** | 165 (л) | 145/350 |
| **Размеры, мм** | | |
| **Длина** | 4050 | 4010 |
| **Ширина** | 1740 | 1720 |
| **Высота** | 1290 | 1265 |
| **Колесная база** | 2445 | 2400 |
| **Колея передняя/задняя** | 1410/1490 | 1490/1470 |
| **Дорожный просвет** | 110 | 150 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** |
| Двигатель | | |
| **Тип** | Бензиновый с распределенным впрыском топлива | Бензиновый с распределенным впрыском топлива и турбонаддувом |
| **Расположение** | Спереди продольно | Спереди продольно |
| **Рабочий объем, смЗ** | 1991 | 1998 |
| **Степень сжатия** | 11,0 | 9,5 |
| **Число и расположение цилиндров** | 6 в ряд | 4 в ряд |
| **Диаметр цилиндра и ход поршня, мм** | 80,0х66,0 | 89,9x78,7 |
| **Число клапанов** | 24 | 16 |
| **Мощность л.с. при об./мин.** | 150/5900 | 163/5300 |
| **Максимальный крутящийся момент Нм при об./мин.** | 190/3500 | 230/2500 |
| **Трансмиссия** | | |
| **Тип** | Механическая 5-ступенчатая (автоматическая 4-ступенчатая) | Механическая 6-ступенчатая  (автоматическая 5-ступенчатая) |
| **Привод** | На задние колеса | На задние колеса |
| **Подвеска** | | |
| **Передняя** | Типа McPherson со стабилизатором поперечной устойчивости | Независимая многорычажная со стабилизатором поперечной устойчивости |
| **Задняя** | Независимая многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости | Независимая многорычажная со стабилизатором поперечной устойчивости |
| **Размер шин** | 225/50 VR16 | 205/60 VR15 |
| **Тормоза** | | |
| **Передние** | Дисковые вентилируемые | Дисковые вентилируемые |
| **Задние** | Дисковые | Дисковые вентилируемые |
| По нормам 93/116/ЕЕС, л/100км | | |
| **Городской цикл** | 12,6 (13,9) | 13,8 |
| **Загородный цикл** | 7,2 (7,6) | 7,2 |
| **1** | **2** | **3** |
| **Смешанный цикл** | --- | 9,6 (9,9) |
| **Топливо** | Бензин А-95 | Бензин А-95 |
| **Емкость топливного**  **бака, л** | 51 | 60 |

**5.2 Фото BMW Z3 и Mercedes SLK**



**6 Сравнение BMW 3 и Mercedes C-class**

Дополнительные сантиметры в салоне, идеальная управляемость, низкое потребление топлива и благоприятные экологические показатели - незыблемые стандарты BMW. Но цифры не расскажут и половины. Седан BMW 3 серии - это превосходный автомобиль как для езды по трассе, так и для движения по извилистым и крутым дорогам. Настоящий мастер вождения по достоинству оценит высокий класс этого автомобиля в экстремальных ситуациях.

В 1983 г. Mercedes-Benz 190 открыл новую страницу в истории фирмы, да, по большому счету, автомобилестроения в целом. "Бейби-Бенц", как назвал его знаменитый дизайнер Бруно Сакко, перевернул представления о том, каким должен быть седан бизнес-класса. В сознании большинства автомобилистов, а российских в особенности, марка -соперник BMW на мировом рынке - "Мерседес" олицетворяет некий идеал. Работая над С-классом, конструкторы Daimler Benz постарались не нарушить традиции, хотя в чем-то сместили акценты. Эта модель, почти на десятилетие определившая стилистическую стратегию Daimler Benz, представила прорыв в автомобильном дизайне и заняла достойное место среди лучших образцов, созданных за всю историю автомобиля.

Двигатели.

*«Мерсовские»* бензиновые двигатели имеют обозначения C180, C200 Kompressor, C240 и C320; турбодизельные - C200, C220 и С270 (все с буквами CDI). Цифры указывают на объем двигателя. Но есть и изменения - почти все двигатели обновлены, а версия С240 оснащается теперь 2,6 л мотором. Пора вносить изменения… Для сравнения я выбрала Mercedes C200 Kompressor - занимающий среднее положение в гамме (есть ощущение, что именно эта модификация будет пользоваться наибольшей популярностью у покупателей). Объем мотора, как нетрудно догадаться, округленно 2 литра. Слово "Kompressor" свидетельствует о наличии у двигателя нагнетателя воздуха. Он механический и обладает рядом преимуществ перед более распространенными турбонагнетателями, в первую очередь - мгновенной реакцией и отсутствием турбоямы. Наличие компрессора позволяет двигателю развивать мощность 163 л.с., крутящий момент держится на уровне 230 Нм в диапазоне 2500-4800 об./мин. Показатели - практически как у 2,6 л V-образного атмосферного мотора Mercedes C240.

Трансмиссия. *В С-классе* коробка - пятиступенчатый "автомат" с возможностью "ручного" управления. Надо отметить, что это - опция, в стандартной комплектации Mercedes C200 оснащается шестиступенчатой механической КПП.

Подвески. *У Mercedes* в подвеске произошли изменения. В передней решили "вернуться к корням". Теперь спереди - как на Mercedes 190 - MacPherson (во "втором чтении" применялась схема на поперечных рычагах). Сзади принципиальных изменений не произошло, вот уже третье поколение этих автомобилей оснащается "хрестоматийной" многорычажной независимой подвеской. Подвеска обеспечивает высокий уровень комфорта, во многом благодаря ей автомобиль демонстрирует очень легкий ход. При этом она приобрела не очень свойственную "мерседесам" (особенно старшим) приятную жесткость, которая в сочетании со становящимся острым на высокой скорости рулем провоцирует водителя на достаточно активную езду. В поворотах Mercedes-Benz C200 стоит отменно, аккуратно отслеживая заданную траекторию - как с участием системы ESP, так и без него. В последнем случае слегка увеличивается боковое скольжение, но машина прекрасно слушается руля и продолжает ехать как того желает водитель. Сочетание четкой педали газа с острым рулем и хорошими сцепными свойствами резины позволяет заходить в повороты под разными углами и с разной скоростью, а результат на выходе оказывается неизменно положительным...

Вид. *Mercedes С-класса* выглядит почти как «самый главный» Mercedes, только размерами поменьше. Покатая крыша с дугообразной задней стойкой, объединенные фары и задние треугольные фонари, резервы воздухосборника в бампере, линии разъемов капота и дверей, повторители указателей поворота в наружных зеркалах – чем не S-класс в уменьшенном виде. Если заглянуть поглубже, можно найти другие примеры того, что называется «фирменным стилем». Внутри достаточно просторно, несмотря на массивность внутренних дверных панелей. Торпедо смотрится солидно, некоторые его элементы напоминают аналогичные детали S-класса, но попроще. Все исполнено со вкусом и качественно. Водительское сиденье традиционно жесткое, но удобное. (Позже выяснилось, что на нем можно "попрыгать" - сиденье подпружинено.)

На водительском месте легко разместится любой баскетболист. Перемещаться вверх-вниз помогает электричество, рулевая колонка регулируется по длине и углу наклона. Посадка - на ять.

Руль удобен по хвату, на него вынесены кнопки управления "музыкой", бортовым компьютером и мобильным телефоном (он устанавливается за дополнительную плату). Центральная консоль нашпигована органами управления музыкальной и климатической установками, а также разными "мелочами" вроде кнопок подогрева сидений. Все в пределах досягаемости. Педали, рычаг селектора с традиционной для автомобилей Mercedes зигзагообразной прорезью траектории - тоже на "своих" местах.

Для улучшения обзора назад "горный хребет" из трех подголовников заднего сиденья можно по частям сложить кнопками на торпедо, но возвращать "части" в исходное положение придется вручную. На заднем сиденье достаточно просторно даже длинноногим. Впрочем, этим отличался и предыдущий "компакт", расстояние между сиденьями не изменилось. Чуть больше стало пространства над головой.

Обзорность. *У Mercedes* *C* обзорность не на "пятерку" - массивные передние стойки крыши съедают часть видимого пространства впереди и по бокам. Только сев за руль, я заметил, что дворников стало два. Правый знакомо "пляшет", расширяя очищаемую зону в верхней части стекла, левый - обычный.

Вместимость багажника. *«Мерседесовский»* багажник не столь велик (объем - от 470 до 1384 л), сколь удобен. Вытягивающаяся шторка, которая закрывает нижнюю половину отсека, скользит по специальным направляющим и снабжена замком-фиксатором с удобной клавишей. (Фиксатор, правда, пластмассовый и не производит впечатления надежного.) Есть "собачья" сетка, которая отделяет багажный отсек от салона. Откинуть часть подушки, сложить часть спинки и получить ровную площадку можно за считанные секунды - все замки работают отлично, все продумано до мелочей. И, кроме упомянутого фиксатора, сделано очень добротно.

Педали газа. *С200* легко катится, как только уберешь ногу с педали тормоза. Двигатель почти не слышен - что на холостых, что в движении. В салоне - почти полная тишина. Мотор очень быстро и четко реагирует на перемещения педали газа, но коробка при переключениях вниз за ним поспевает не всегда. Создатели машины утверждают, что некоторую задумчивость "автомату" придали специально - негоже, мол, автомобилю почти люксового класса дергать седоков.

Динамика разгона вполне приличная, но все же Mercedes C200 - не болид, интенсивно разгонять автомобиль с полуторатонной снаряженной массой двухлитровому мотору даже с механическим "допингом" нелегко, особенно на низких оборотах.

В нормальных режимах езды "автомат" работает четко, переключения плавные и почти незаметные, двигаешься словно на одной виртуальной передаче. Разгон в "ручном" режиме происходит заметно бодрее, из-под капота начинают доноситься спортивные "нотки". С механической коробкой дело наверняка пошло бы еще веселее, но автомобилю Mercedes, пусть и компактного класса, автомат как-то больше к лицу...

Тормозная динамика оказалась на заоблачной высоте. Информативная педаль с небольшим ходом и комфортным усилием обеспечивает исключительно уверенное и интенсивное замедление. Счастливым обладателям новинки от Mercedes-Benz стоит выработать привычку время от времени легко нажимать на педаль тормоза - вспышки стоп-сигналов будут предупреждать едущих сзади о ваших тормозных способностях.

**И так, подведем итоги.** Несомненно, Mercedes стал лучше и внешне, и "внутренне". Точнее рулевое управление, совершеннее подвеска, выше комфорт (одна только тишина в салоне чего стоит). По спортивным данным "компактный" Mercedes на шаг приблизился к своему извечному сопернику - "трешке" BMW. Но соперник в "спортивные игры" начал играть лет на двадцать раньше, есть ли смысл его догонять? Наверное, поэтому Mercedes - совершенно правильно - делает основной упор на повышение люксовости, а не спортивности своей модели (достаточно вспомнить работу коробки или взглянуть на маленький тахометр в уголке приборной панели).

**6.1 Технические характеристики**

**Таблица 3.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Модель | **BMW 316 i** | **Mercedes C-class** |
| **Фото** |  |  |
| **Год выпуска** | **1990-1998** | **1993-1999** |
| Кузов | Седан | Седан |
| **Количество дверей/мест** | 4/5 | 4/5 |
| **Снаряженная масса, кг** | 1235 | 1350 |
| **Полная масса, кг** | 1695 | 1830 |
| **Максимальная скорость, км/ч** | 195 | 193 |
| **Время разгона**  **с места**  **до 100 км/ч, с** | 12,7 | 12,2 |
| **Мин. Радиус поворота, м** | --- | --- |
| **Объем багажника min/max, л** | 435 | 430 |
| **Размеры, мм** | | |
| **Длина** | 4430 | 4487 |
| **Ширина** | 1700 | 1720 |
| **Высота** | 1390 | 1414 |
| **Колесная база** | 2700 | 2690 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** |
| **Колея передняя/задняя** | 1420/1430 | 1505/1476 |
| **Дорожный просвет** | 110 | 150 |
| Двигатель | | |
| **Тип** | Бензиновый с распределенным впрыском топлива | Бензиновый с распределенным впрыском топлива |
| **Расположение** | Спереди продольно | Спереди продольно |
| **Рабочий объем, смЗ** | 1596 | 1799 |
| **Степень сжатия** | 9,7 | 9,8 |
| **Число и расположение цилиндров** | 4 в ряд | 4 в ряд |
| **Диаметр цилиндра и ход поршня, мм** | 84,0х72,0 | 85,3х78,8 |
| **Число клапанов** | 8 | 16 |
| **Мощность л.с. при об./мин.** | 102/5500 | 122/5500 |
| **Максимальный крутящийся момент Нм при об./мин.** | 150/3900 | 170/4200 |
| **Трансмиссия** | | |
| **Тип** | Механическая 5-ступенчатая | Механическая 5-ступенчатая |
| **Привод** | На задние колеса | На задние колеса |
| **Подвеска** | | |
| **Передняя** | Независимая, пружинные стойки, треугольные поперечные рычаги, стабилизатор поперечной устойчивости | Независимая, двойные поперечные рычаги, винтовые пружины, стабилизатор поперечной устойчивости |
| **Задняя** | Независимая, двойные поперечные рычаги, винтовые пружины, стабилизатор поперечной устойчивости | Независимая многорычажная, винтовые пружины, стабилизатор поперечной устойчивости |
| **Размер шин** | 185/65 HR15 | 195/65 HR15 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **1** | **2** | **3** |
| **Тормоза** | | |
| **Передние** | Дисковые | Дисковые |
| **Задние** | Барабанные | Дисковые |
| По нормам 93/116/ЕЕС, л/100км | | |
| **Городской цикл** | 10,8 | 11,0 |
| **Загородный цикл** | 6,0 | --- |
| **Смешанный цикл** | --- | --- |
| **Топливо** | Бензин А-95 | Бензин А-95 |
| **Емкость топливного**  **бака, л** | 62 | 50 |

**6.2 Фото Mercedes C и BMW 3**



**7 Цены на рассмотренные автомобили**

**Таблица 4.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Марка | **Модель** | **Розничная цена, включая НДС, с автоматической КП** |
| **Mercedes** | **ML** | **80000 ($)** |
| **SLK** | **46000 ($)** |
| **C-class** | **41000-60000($)** |
| **BMW** | **X5** | **74900 – 89900 (Euro)** |
| **Z3** | **10000-12000 (Euro)** |
| **3-series** | **27000-54900 (Euro)** |

## 8 Выводы

Целью любой коммерческой деятельности является получение прибыли, а получение прибыли и ее увеличение в течение жизнедеятельности предприятия достигается различными способами. В настоящее время маркетинг является одним из тех ключевых моментов, который позволяет сориентироваться на рынке, не упустить возможность успешной деятельности на нем. Перечислять все цели и задачи маркетинга наверное не имеет смысла, но в рамках данной работы мне хотелось бы выделить следующее: одной из основных задач маркетинга является поддержание конкурентоспособности товара, а именно изучение или создание новых потребностей, формирование требуемых свойств товара, отслеживание рыночной позиции товара, его жизненного цикла. Вот именно к вопросу о конкурентоспособности товара и конкурентоспособности фирмы как к вопросу, касающегося непосредственно маркетинга, я бы хотела обратиться.

Для начала поясним, что же такое конкурентоспособность. Конкурентоспособность - это свойство объекта, характеризующего степень удовлетворения конкретной потребности по сравнению с лучшими аналогичными объектами, представленными на данном рынке или конкурентоспособность - это способность выдерживать конкуренцию в сравнении с аналогичными объектами в условиях конкретного рынка.

Понятие конкурентоспособности товара на взывает ни у кого сомнений. Тем более, что в первой части определения говорится об объекте, который удовлетворяет потребности, а потребность удовлетворяется только товаром , работой или услугой. Для доказательства того, что конкурентоспособность продукта реально оценивается, можно привести несколько параметров, которые позволяет ( конечно не с абсолютной точностью) оценить конкурентоспособность того или иного товара.

Для начала несколько слов о том, какие же показатели используются. Существует три группы основных параметров: технические параметры, которые отражают потребительские свойства товара; нормативные показатели, которые характеризуют соответствие товара обязательным нормам и стандартам; и наконец экономические параметры, говорящие о величине затрат, связанных с эксплуатацией или потреблением данного товара, которые еще называют ценами потребления. Как известно, конкурентоспособность товара или иного объекта - понятие относительное, то есть о нем можно говорить только при сравнении с другим объектом. Поэтому при расчете показателей конкурентоспособности товара в качестве сравниваемого объекта обычно берут или товар-аналог (прямой метод), или образец (косвенный метод), который уже пользуется спросом. Затем эти показатели собираются в один интегрированный показатель, который по смыслу отражает различие в потребительском эффекте, приходящемся на единицу затрат потребителя на их приобретение и использование.

Иными словами мы с помощью цифр можем охарактеризовать конкурентоспособность товара по отношению к другим товарам. А как на счет конкурентоспособности фирмы? Интересный вопрос. Ведь существуют определенные экономические, финансовые показатели, которые показывают прибыльность, производительность, оборачиваемость, деловую активность, ликвидность. И на мой взгляд, эти показатели тоже ведь характеризуют деятельность фирмы, от них просто так отмахнуться нельзя, это так же результат, который поддается анализу. Действительно, если объем продаж позитивен, то в большинстве случаев экономические параметры говорят о хорошем положении дел. Пусть у фирмы на какой-то определенный момент, например в момент составления годового, баланса показатели финансового состояния и экономической деятельности говорят о том, что организация работает успешно. Но получается вот какая ситуация: несмотря на благополучные данные экономического анализа, некоторые товары идут на рынке хорошо, а некоторые плохо. В данном случае мы с полным правом можем сказать, что первая группа товаров конкурентоспособна, а вторая нет. Но можно рассмотреть и иное положение вещей. Положение предприятия на рынке весьма устойчиво, конкурентов не много, продукция продается хорошо, но показатели финансового состояния, к сожалению, говорят о наличии проблем в части платежеспособности.

Не буду голословной. Данный вопрос вообще заинтересовал меня потому, что я столкнулась с подобным примером. Это Омский нефтеперерабатывающий завод. В своем регионе он имеет широкую сеть сбыта своей продукции, более того его называют одним из основных внутренних поставщиков нефтепродуктов в Западно-Сибирском регионе. Этот завод вырабатывает наряду с обычными продуктами переработки нефти также и высококачественный бензин, постоянно совершенствует схему технологического процесса. Казалось бы все говорит о том, что предприятие функционирует прибыльно. Но коэффициенты ликвидности говорят об обратном, то есть большую часть активов составляют активы средней и медленной реализации, то есть если вдруг кредиторы попросят вернуть долг, то возможно предприятие сразу окажется не в состоянии это сделать. Для инвесторов данное предприятие тоже казаться заманчивым не будет. То есть с точки зрения получения инвестиций данное предприятие неконкурентоспособно.

Так же в качестве объективного показателя конкурентоспособности предприятие можно привести его имидж. Имидж (по словарю) - образ товара, услуги, предприятия и совокупность впечатлений о них, складывающихся в сознании людей. Казалось бы имидж фирмы складывается из имиджа товара, но не всегда это так. Например, если фирма добросовестно выполняет все условия сделок, если в части деловых отношений она отличный партнер, то и имидж у нее соответственный.

В качестве заключения мне хотелось бы сказать, что на счет данного вопроса спорить можно достаточно долго, но как мне кажется, эти два понятия имеют право на существование. Еще необходимо добавить, что эти два понятия очень тесно связаны. Докажем это на примере того же самого имиджа. Конечно, сначала имидж формируется товаром, а уже потом самим положение фирмы в деловом мире. То есть одно понятие вытекает из другого.

Таким образом, продукция Daimler Benz и BMW является конкурентоспособной. Между ними возникает на рынке такая ситуация, при которой фирмы независимо друг от друга борются за покупателей, необходимых для достижения определенных хозяйственных целей, таких, как получение прибыли, осуществление продаж и/или увеличение доли рынка. Конкурентное соперничество между Daimler Benz и BMW имеет место в отношении цены, качества продукции, предоставления услуг или совокупности всех этих и других факторов, важных для покупателя.

## 9 Список литературы

|  |  |
| --- | --- |
| 1 | Журнал «За рулем», март 2001 г. |
| 2 | Журнал «Автопилот», апрель 2001 г. |
| 3 | Журнал «Мотор», ноябрь 2000 г. |
| 4 | Журнал «Колесо», март 2001 г. |
| 5 | Internet |
| ***Сайты:*** | |
| 5.1 | www.autoworld.agava.ru |
| 5.2 | www.cardesign.ru |
| 5.3 | www.auto.germany.ru |
| 5.4 | www.bmw.ru |