***История фирмы.***

Один из первых "хорьхов" (1904 год).

**На рубеже веков создание и производство автомобилей стало престижным делом, сулившим деньги и славу.**

**Автомобильные фирмы росли как грибы, но... чаще всего быстро исчезали - разорялись. Их названия, как и имена владельцев, теперь, как правило, забыты. Совсем немногим удалось не только сохранить память о себе, но и основать фирмы, которые оставили заметный след в истории автомобиля. Одним из них был Август Хорьх (August Horch) - талантливый инженер, энергичный предприниматель, автогонщик.**

Август Хорьх родился 12 октября 1868 года в Виннингене, на Мозеле, в семье кузнеца. Семья жила небогато, и уже в тринадцать лет мальчик был вынужден бросить школу, чтобы помогать отцу. В шестнадцать он устроился на вагоностроительный завод в Гейдельберге, где занимался более чем прозаическим делом - ударами кувалды напрессовывал стальные бандажи на колеса. Потом сменил еще несколько мест работы.

"Ауди тип С" (1913 год).

Несомненно, в эти годы и сложились такие черты характера Хорьха, как целеустремленность, напористость и... неуживчивость. Лишь в двадцать лет он, наконец, получил возможность серьезно учиться. Осенью 1888 года, сдав экзамены, поступил в Саксонское инженерное училище в Миттвайде. Кстати, здесь получал образование и Йорген Скафт Расмуссен - инженер и предприниматель, с которым Хорьха через много лет судьба свела в руководстве концерном "Ауто-Унион".

После окончания училища Хорьх работал на литейном заводе в Ростоке, а затем - в конструкторском бюро лейпцигской судостроительной фирмы, где занимался двигателями торпедных катеров. Именно здесь, в Лейпциге, Хорьх в 1896 году впервые увидел автомобиль - "Бенц-Вело". Это произвело на него такое впечатление, что он обратился с письмом к Карлу Бенцу с просьбой принять его на работу. И в ответ, представьте, его пригласили в Мангейм. Хорьх получил у Бенца должность руководителя производства и занимал ее три года. Но, в конце концов, неуживчивый характер дал о себе знать. "Папа Бенц" (так называл его Хорьх) был для молодого шефа производства слишком консервативен. А так хотелось самому пробовать свои силы, тем более за плечами был уже опыт, приобретенный под руководством изобретателя автомобиля.

"Ауди-Фронт" (то есть с передним приводом, выпускалась с 1933 года).

Хорьх заручился финансовой поддержкой одного богатого промышленника и основал в Эрендфельде, под Кельном, фирму "A. Horch & Co". Штат компании первоначально составлял одиннадцать человек. Тем не менее в 1900 году из ворот предприятия вышел первый автомобиль Хорьха. Его двухцилиндровый мотор мощностью 4-5 л.с. отличался тихой и ровной работой - конструктор изо всех сил старался превзойти учителя. Двигатель располагался спереди, привод на задние колеса осуществлялся кожаным ремнем. Коробка передач была сблокирована с главной передачей - очень смелое для того времени решение. Кузов заказали в кельнской мастерской "Утермоль". Таким было начало знаменитой впоследствии марки.

Через два года был выпущен "Хорьх модель 2" уже с карданным валом, с шестернями главной передачи из хромоникелевой стали. Двухцилиндровый мотор развивал 10-12 л.с., к его созданию Хорьх привлек способного инженера Фрица Зейделя (Fritz Seidel). После рождения второй модели фирма переехала в Рейхенбах. Здесь число сотрудников достигло уже девяноста - дела шли в гору. А Хорьх тем временем вовсю работал над следующей "моделью 3" с четырехцилиндровым двигателем мощностью 16-20 л.с.

Шасси "Ауди тип UW". У этой переднеприводной машины агрегаты располагались в таком порядке: дифференциал, коробка передач, двигатель.

В 1903 году фирма переехала во второй и последний раз - теперь в Цвиккау. Хорьх нашел дополнительные средства, и уставный капитал акционерного общества достиг 140 тыс. марок - сумма по тем временам немалая. Завод выпустил "Хорьх модель 4" с четырехцилиндровым мотором рабочим объемом 2600 см3 и мощностью 14-17 л.с. Автомобиль полностью отвечал требованиям начала века - двойное зажигание от магнето и аккумулятора, трехступенчатая коробка передач, пневматические шины. Надо отдать должное Хорьху: его конструкции можно назвать не просто прогрессивными, а, скорее, смелыми. В 1906-1909 гг. успехом пользовался "Хорьх-Z" с 22-сильным (2725 см3) мотором: было построено 307 экземпляров.

Глава фирмы был поглощен не только конструированием. Он методично наращивал ее капитал, который за два года вырос до 525 тыс. рейхсмарок. Август Хорьх и здесь проявил характер. На заводе действовала жесточайшая система штрафов - любое нарушение имело свою цену. Так, опоздание от пяти до пятнадцати минут "стоило" 25 пфеннигов, а до получаса - уже 40. Рабочий день на заводе продолжался десять с половиной часов.

"Хорьх-670" с мотором V12 объемом 6 л (начало 30-х годов).

В 1906 году автомобили из Цвиккау экспонировались в Берлинском и Парижском автосалонах, а годом позже был представлен первый шестицилиндровый "Хорьх" с двигателем рабочим объемом 8 л мощностью 60 л.с. Большой, роскошно отделанный автомобиль купил султан острова Ява. Хорьх был одним из тех, кто прекрасно понимал рекламное значение автогонок. На соревнованиях за руль автомобиля садились известный немецкий автомобилист доктор Штесс (StЪss) и сам конструктор. Когда в 1906 году появилась модель ZD с четырехцилиндровым (5800 см3) двигателем мощностью 40 л.с., на ее шасси построили спортивный кузов торпедо. Автомобиль участвовал в гонках на Приз Генриха Прусского, но, увы, неудачно.

Эта неудача имела серьезные последствия - она усилила уже накопившиеся разногласия Хорьха с акционерами, все чаще заявлявшими о том, что его конструкции "авантюрны". Хорьх, например, еще в те годы выступал за создание несущего кузова, приводя в пример кузова конных экипажей, многие из которых действительно были несущими. Но в начале века эта идея казалась совершенно фантастической. А идти на компромиссы упрямый, самолюбивый Хорьх не умел. И вот 19 июня 1909 года создателю фирмы пришлось ее покинуть. Конструктору выплатили смехотворную компенсацию - 25 тыс. рейхсмарок, в то время как "Хорьх-ZD" стоил 15 тысяч.

Но Август Хорьх был не из тех, кто покорялся обстоятельствам. Уже через четыре недели в том же Цвиккау он основал новую фирму - "August Horch Automobilwerke GmbН"! Но и первая основанная им фирма носила имя "Хорьх", поэтому новые ее хозяева подали иск в суд и выиграли дело. Пришлось задуматься над другим названием. В доме одного из компаньонов Хорьха шли по этому поводу бурные дебаты. Легенда гласит, что в это время в соседней комнате сын хозяина учил латынь. И когда один из акционеров воскликнул: "Выслушайте и другую сторону!", мальчик то ли в шутку, то ли совершенно серьезно громко перевел эту фразу на латынь: "Audiatur et altera pars!"

"Хорьх-305" (1928 год, в разработке этой машины сам Хорьх не учавствовал).

Тут-то удивленные спорщики сообразили, что "horch" (в немецком языке - "слушать, прислушиваться") переводится на латинский как "audi". Новая фирма получила название "Audi Automobilwerke GmbН". "Я при всех обстоятельствах стремился строить только большие и хорошие автомобили из первоклассного материала", - сказал Хорьх, разворачивая дела на новой фирме. И действительно, завод начал c довольно солидных и мощных машин. С 1910 года выпускался "Ауди-А10/22". Цилиндры, как тогда было принято, были сблокированы попарно. Четырехцилиндровый мотор рабочим объемом 2612 см3 развивал 22 л.с. Фирма рекламировала себя большими плакатами со словом "Audi" и изображением огромного уха. Так появилась одна из самых известных и поныне марок автомобилей.

Уже в 1911 году фирма представила ряд новых моделей. Одна из них - В10/28 с 28-сильным двигателем участвовала во второй Австрийской альпийской гонке. Водителями были сам Хорьх, Граумюллер и Ланге. Команда закончила дистанцию без штрафных очков. В том же году увидел свет С14/35 - самый прославленный автомобиль фирмы. "Четверка" рабочим объемом 3500 см3 мощностью 35 л.с. позволяла ему легко разгоняться до 100 км/ч. На этом "Ауди-С" в 1912 году был выигран переходящий альпийский приз, и машина получила имя "Alpensieger" - покоритель Альп. Модель С выпускали до 1925 года - всего изготовили 1116 экземпляров.

"Хорьх-853А" на автофестивале 1982 года в Москве. Похожей машиной пользовался Хорьх в конце 30-х годов.

1911-й стал годом рождения и моделей D и Е - типичной для "Ауди" того времени конструкции - четырехцилиндровый двигатель с верхними впускными и нижними выпускными клапанами, двойное зажигание от магнето и аккумулятора. Бензонасос работал, используя давление выхлопных газов. На последнем предвоенном "Ауди-G8/22" стоял мотор рабочим объемом 2071 см3 мощностью 22 л.с. Сравнительно недорогая модель понравилась покупателям - до 1926 года построили 1122 таких машин. В 1914 году на автомобилях фирмы был выигран командный приз альпийских гонок.

До рубежного в истории 1914 года Хорьх активно занимался конструированием. Но отношения с акционерами опять складывались не слишком хорошо, да и старые обиды, видимо, не забывались. В начале войны хорошо известный тогда инженер смог занять административные посты в государственных и окологосударственных структурах. Он стал членом наблюдательного совета "Feldkraftwagen" - фирмы, имеющей монопольное право на продажу подержанных армейских автомобилей, членом наблюдательного совета Общества по закупке горючего, занял место в правлении Союза немецких производителей автомобилей и в комиссии по стандартизации. А в конце 1916-го Хорьх, вместе с профессором Хоффманном, доктором фон Опелем и Й. Фольмером, вошел в комиссию по подготовке производства немецких танков. Судя по всему, Хорьх почувствовал вкус к такого рода деятельности. После войны он фактически переехал в Берлин: "Там билось сердце Германии, там был источник, и я хотел быть у источника". Тем временем в Цвиккау акционеры устранили Хорьха от непосредственного руководства "Ауди". Он остался только членом наблюдательного совета. Но авторитету конструктора в автомобильных кругах это, надо сказать, совершенно не повредило.

В 1922 году Брауншвейгский технологический институт присвоил Хорьху звание почетного доктора инженерных наук. Продолжалось и "коллекционирование" административных должностей - он стал председателем организационного комитета по внешней торговле автомобилями, членом наблюдательного совета AUKA - организации автомобильных выставок. В 20-х годах Хорьх исполнял обязанности наблюдателя Ассоциации автомобильных производителей Германии, где, в частности, отвечал за связи со спортивными обществами. Наконец, он стал членом Совета министерства транспорта и президентом Германского союза автомобильных специалистов. Хорьх постоянно присутствовал на публичных мероприятиях - будь то испытания на экономичность, открытие памятника или торжественные похороны. Он уже никогда не возвращался к конструированию автомобилей, зато в 1930 году в специальной периодической печати можно было прочитать объявление: "В критических случаях обращайтесь за советом к доктору инженеру Хорьху".

После первой мировой завод "Ауди" строил довоенные модели и готовил "Ауди-К" (3560 см3, 50 л.с.), которая появилась в 1921 году. К тому времени Хорьх уже отошел от заводских дел, хотя и продолжал посещать заседания наблюдательного совета. Год спустя, когда разрабатывалась концепция модели М18/70, был объявлен конкурс на эмблему фирмы. Профессор Арно Дрешер (Arno Drescher) из Дрездена и Германн Гильберт (Hermann Gilbert) из Лейпцига предложили сделать символом единицу на фоне земного шара. На заседании совета Хорьх одобрил идею, сказав, что этот знак лучше всего выражает "высокое качество "Ауди", и к тому же предлагаемый символ неразрывно связан с приносящим счастье амулетом, в котором числа, и прежде всего единица, играют важную роль". Новый символ появился на облицовках радиаторов, а в 1929 году выяснилось, что почти такой же использовала одна из итальянских маргариновых компаний.

Кризис начала 30-х подтолкнул ряд немецких фирм к созданию концерна "Ауто-Унион". Наряду с ДКВ и "Вандерером" сюда вошли также "Хорьх" и "Ауди". "Отец-основатель" двух последних, конечно, не мог остаться в стороне. И вот 23 августа 1932 года, спустя двадцать три года, Хорьх, в качестве члена наблюдательного совета "Ауто-Унион", "с непередаваемым волнением" вошел в ворота завода, все еще носящего его имя. Это звучит как каламбур, но Хорьху подарили... "Horch", а 29 апреля 1933 года он стал директором завода. Правда, к конструированию его не допустили. В третьем рейхе, с его ура-патриотизмом, Хорьх оказался вполне ко двору. К нему, как одному из патриархов немецкого автомобилестроения, благосклонно относилась нацистская элита. Он по-прежнему заседал в Совете министерства. Умело играя свою роль, Хорьх, в частности, активно выступал за ограничение ввоза американских автомобилей. В 1942 году семидесятичетырехлетнего Хорьха избрали вице-президентом наблюдательного совета "Ауто-Унион", но концерну, как и рейху, к тому времени оставалось жить уже недолго.

При том, что Хорьх в гитлеровской Германии был на виду, занимал важные должности, он не вступил в национал-социалистскую партию, и, видимо, это спасло его после войны от преследований. Тихо уйдя в отставку, Хорьх тем не менее до последних дней отличался сварливым, неуживчивым характером. Окончил он свой путь 3 февраля 1951 года в Мюнберге, в Баварии.

Обе марки, обязанные своим рождением Хорьху, отнюдь не забыты. Автомобили "Хорьх" стоят в одномряду с самыми знаменитыми автомобилями 30-х годов. Марка "Ауди" жива и поныне, хотя ее автомобили строят не в Цвиккау, а в Ингольштадте. Современные "ауди" имеют прекрасную репутацию во всем мире - и это лучшая память о Хорьхе - талантливом конструкторе, имя которого навсегда останется в истории автомобилестроения.

*Audi. История эмблемы*

Овальная эмблема "Ауди" восходит к тем далеким временам, когда Август Хорьх был изгнан из фирмы, носившей его имя. И тогда он в том же городе Цвиккау отстроил новый завод. Было это в 1909 году.

Слово "хорьх" по-немецки означает "слушай". Поэтому новую марку тоже назвали "Слушай", что по-латыни - "Ауди". А чтобы утвердить свое первородство, А. Хорьх решил украшать пробку радиатора стилизованной единицей.

Есть мнение, что Август Хорьх сам ушел с завода "Хорьх", потому что не поладил с новым, более консервативным его руководством и создал новую фирму, причем назвал ее тоже "Хорьх", заявив, что его имя перешло вместе с ним. Начался суд по делу о претендовании обоих фирм за право называться именем "Хорьх" и на одном из заседаний, когда все шумели и громко разговаривали. Судья призвал высказывать мнения по-тише и произнес слово "херэн" (слушать), а один из присутствующих сразу произнес это слово по латыни "аудио". Оно понравилось присутствующим и было решено таким именем назвать новый завод.

Автомобили "Ауди" в тридцатые годы уже выпускались с передними ведущими колесами. С 1932 года фирма вместе с заводами "Вандерер", ДКВ и "Хорьх" вошла в объединение "Ауто-Унион". Прежний завод "Ауди" в Цвиккау после второй мировой воины оказался в восточной части Германии. Он слился с "Хорьхом", стал называться "Заксенринг" и начал выпускать малолитражки "Тра- бант". В Дюссельдорфе с 1949 года развернут выпуск машин ДКВ. Производство моделей "Ауди" более высокого класса, чем ДКВ, идет с 1965 года. Сегодня "Ауди" входит наряду с "Фольксвагеном" в объединение ФАГ и в год делает по 350 тысяч автомобилей.

***Сервисное обслуживание автомобилей.***

Единственный официальный сервисный центр фирмы Audi AG в России является Сервисный Центр фирмы "***АВТОСПЕЦЦЕНТР***". Центр находится в Москве по адресу г. Москва, Михайловский проезд, д. 3

Сервисный Центр фирмы "***АВТОСПЕЦЦЕНТР***", следуя технической политике **AUDI**, проводит полный комплекс диагностических, регулировочных и восстановительных работ, включая ремонт АКПП, а также сложный ремонт по восстановлению геометрии кузова, ремонт и обслуживание бронированных автомобилей.

Высокую пропускную способность центра обеспечивают **20** рабочих мест. Оборудование и инструменты полностью соответствуют стандартам **AUDI**.

 Большой склад ОРИГИНАЛЬНЫХ запасных частей (около **10000** наименований) обеспечивает быструю замену в случае необходимости.

Только "***АВТОСПЕЦЦЕНТР***" использует уникальный диагностический стенд "**VAG-5051**" предназначенный для полного тестирования всех электронных систем автомобиля. Для экспресс диагностики используется компактный переносной прибор "**VAG-1552**", используемый на выездах к клиентам.

 В кузовном цехе нашего сервис центра выполняются работы любого уровня сложности. Для осуществления ремонта кузова используется стапель "**Globaljic**" - один из лучших на сегодняшний день.Покраска кузовных деталей автомобиля производится в камере "**Novo Verta**" с использованием красок фирмы "**BASF GLASURIT**", использующихся на заводском конвейере в Германии. На все выполненные работы "***АВТОСПЕЦЦЕНТР***" дает гарантию на **6** месяцев.

 Услуги предоставляемые Сервисным Центром фирмы "***АВТОСПЕЦЦЕНТР***":

осле первого технического обслуживания автомобилей Вы получаете буклет нашей фирмы, который гарантирует Вам последующий ремонт со скидкой **3%**.

аждое воскресенье фирма предоставит Вам ремонт со скидкой **10%**.

ашим постоянным клиентам (воспользовавшимся услугами нашего сервиса более 3-х раз) или клиентам, с общей суммой ремонта более DM 5000, выдаётся дисконтная карта, предоставляющая скидку **10%** на ремонт и на запасный части, а также скидку **5%** при покупке нового автомобиля.

 **Последние новости:**

В Январе 2000 года **cкидка на кузовные и покрасочные работы - 17%, скидка на техническое обслуживание и ремонт - 12%!** С 1 Февраля 2000 года Вы имеете возможность вызвать автомобиль технической помощи для проведения срочного ремонта в пути. При серьёзных проблемах на дороге Вам будет предоставлен эвакуатор **бесплатно**.

**Новый специализированный автомобильный салон** «Ауди Центр Москва», который является официальным дилером немецкого концерна Audi AG.

Фирма Aуди одна из наиболее известнейших фирм в мире. До настоящего времени, никто не представлял продукцию этой фирмы, на таком высоком уровне - этого не было ни в регионе, ни в нашей стране.

Переступая порог нашего Центра, Вы попадаете в мир Aуди. Интерьер, оформление салона, выдержанные в традиционном стиле, радушие, внимательность и отзывчивость сотрудников, стремление достичь полного взаимопонимания с клиентом, в основе которого лежит профессионализм и высокая степень подготовленности персонала, - все это окружает каждого вошедшего, и переносит в реальность Aуди.

Здесь Вам всегда любезно предложат широкий спектр сертифицированных автомобилей Aуди А3, А4, А6, А8, а также в исполнении Авант (универсал) многофункциональных А4 и А6. Для любителей динамичной езды предлагаются спортивные автомобили S4, S8, и Ауди ТТ Coupe.

Популярность Ауди говорит сама за себя. С каждым годом марка этого автомобиля все увереннее завоевывает признание, доверие и симпатии наших соотечественников. Число автомобилей Ауди, встречающихся на улицах городов и на дорогах бескрайней России растет в геометрической прогрессии. Они очень полюбились как владельцам частного транспорта, так и обладателям персональных автомобилей.

Полностью оцинкованные кузова с прекрасными антикоррозийными свойствами – это несомненный приоритет при выборе марки данного автомобиля. Моделью Ауди А8 был разработан первый серийный большой лимузин с самонесущим алюминиевым кузовом «Audi Space Frame». Модель имеет хорошие характеристики безопасности. Меньший вес автомобиля дает меньший расход топлива, а для окружающей среды - меньшую эмиссию вредных веществ. Нужно добавить, что алюминий имеет долгий срок службы и очень устойчив к коррозии.

Переднеприводные и полноприводные AUDI являются очень полезными в условиях нашей долгой зимы, в том числе и при поездках за город.

Отдельной строкой хотелось бы выделить направление «Кваттро». Снег, лед, влажная осенняя листва, места проведения дорожно-строительных работ с выбросом гравия и песка, или глинистая проселочная дорога – все это гораздо легче преодолевается на автомобилях Ауди «Кваттро». У таких автомобилей при нормальных условиях движения на каждое ведомое колесо воздействует только 25% мощности двигателя, а меньше движущей силы означает меньший риск пробуксовывания, большее тяговое усилие и более высокий резерв надежности при маневрировании любого рода. Принципом «Кваттро» обеспечивается и на сухих дорогах лучшая устойчивость, повышенное сцепление с грунтом, стабильность движения – тем самым достигается эффект большего удовольствия от вождения.

Новое поколение бензиновых моторов AUDI, с пятиклапанной системой газообмена, имеют увеличенный коэффициент полезного действия и способствуют достижению максимального крутящего момента при меньших оборотах двигателя, эти двигатели являются экономичными и в тоже время динамичными, износостойкими и неприхотливыми в обслуживании.

Дизельные силовые агрегаты имеют систему прямого впрыска топлива, что обеспечивает хорошую экономичность и способствует развитию большой мощности. Например: двигатель 1,9 TDI c 81 кВт (110 л.с.) установленный на автомобиле AUDI А6 расходует за пределами города в среднем только 4,6 л дизельного топлива на 100 км., это определяет новые масштабы в расходе топлива, а мощная динамика превращает автомобиль в проворный и легкий в движении.

Передача мощности при движении автомобиля обеспечивается точно согласованными 5-ступенчатыми коробками передач В случае с двигателями 4,2 бензиновыми и 2,5 TDI используется 6-ступенчатая трансмиссия. Для всех кто под удовольствием от езды подразумевает скорее комфортабельность, предлагается автоматическая коробка 5-ступенчатого устройства «Типтроник», которая подстраивается под индивидуальную манеру вождения и дает возможность ручного переключения передач – если Вы пожелаете.

Автомобили, предлагаемые в нашем автосалоне, были построены заводом специально для использования в российских условиях, все сертифицированы, оборудуются усиленной подвеской и имеют увеличенный дорожный просвет. При этом движение автомобиля остается максимально комфортабельным, а подвеска долговечной и надежной.

В нашем салоне мы стремимся всегда иметь в наличии весь модельный ряд Ауди. Для желающих построить автомобиль индивидуально по цветовой гамме, выбрать одну из интересующих разновидностей интерьера с использованием ткани или кожи, алюминия или древесины, установить в машине интересующие опции и аксессуары, все это можно – сделав предварительный заказ, который мы с удовольствием разместим на заводе в Ингольштадте. Также у нас всегда имеется возможность выбора автомобилей на складе в Германии. Срок исполнения таких заказов – от 3-х недель до 3-х месяцев.

Гарантия на автомобили – 12 месяцев без учета пробега. Замена масла происходит каждые 15 тыс. км, а в первом техобслуживании автомобиль нуждается только после 30 тыс. км пробега, или при меньшей эксплуатации рекомендуется раз в год посетить станцию ТО.

Все наши автомобили получают ПТС на московском таможенном терминале и проходят предпродажную подготовку.

Руководство по эксплуатации и сервисная книжка прилагаются к автомобилю - на русском языке.

Автосалон Ауди Центр Москва предлагает своим клиентам следующие дополнительные услуги:

1. регистрация в ГИБДД
2. получение ПТС при покупке автомобиля
3. страхование автомобилей «Росно»
4. продажа автомобилей по системе «Trade in» (обмен купленных у нас бывших в употреблении автомобилей «Ауди», на новые автомобили «Ауди».

Всем нашим покупателям мы предоставляем скидку при обслуживании в нашем сервисном центре.

# ***Дилерская работа фирмы Audi AG в России***

Официальный дилеры Audi AG в России – фирма "***АВТОСПЕЦЦЕНТР***"

«Ауди- центр Москва».

Существуют также неофициальные дилеры Audi AG:

 Которые предоставляют следующие услуги

 СТО оказывает услуги (выполняет работы):

1. Гарантийный ремонт автомобилей АУДИ
2. Предпродажную подготовку автомобилей АУДИ.
3. Контрольно-диагностические работы.
4. Регламентные работы (сервисная программа АУДИ).
5. Электротехнические работы на автомобиле.
6. Регулировка топливной аппаратуры бензиновых двигателей, проверка СО.
7. Регулировка углов установки управляемых колес.
8. Регулировка и установка света фар.
9. Замена агрегатов, узлов и деталей.
10. Зарядка акомуляторной батареи.
11. Шиномонтажные работы, балансировка колес, ремонт местных повреждений шин и камер.
12. Заправку и ремонт кондиционеров.
13. Ремонт электрооборудования.
14. Ремонт двигателей.
15. Ремонт механических и автоматических коробок передач.
16. Ремонт местных повреждений шин и камер.
17. Жестянно-сварочные работы.
18. Подготовка к окраске и окраска автомобиля (лакокрасочные материалы типа GLASURIT). Подбор и смешение красок.
19. Компьютерная диагностика геометрии кузова всех моделей легковых автомобилей.
20. Установка дополнительного оборудования (сигнализации, радиоаппаратуры, мобильной связи и т.д.).
21. Установка Mul-t-Lock.
22. Укрепление и тонирование стекол автомобилей и стекол фар.
23. Эвакуация технически неисправного автомобиля.
24. Проверка и заправка кондиционеров (фреон R-134)
25. Экспресс-диагностика
26. Химическая чистка салона автомобиля (кожа, велюр).
27. Моечно-уборочные работы (мойка автомобиля, двигателя, уборка салона).

Гарантия на услуги и запасные части:

1. на новые агрегаты - 12 месяцев.
2. на новые детали,узлы - 6 месяцев.
3. на замененные запасные части и работы по востановлению агрегатов, узлов - 6 месяцев.
4. на упрочнение и тонирование стекол автомобиля - 12 месяцев.
5. на лакокрасочные покрытия - 12 месяцев.
6. на охранные системы - 12 месяцев.

 Ограничений в приёме автомобилей на ТО и ремонт нет.

На жестянно-малярные работы автомобили принимаются после их осмотра и составления калькуляции на ремонт.

Для выполнения технического обслуживания (сервисной программы) все запасные части и расходные материалы имеются в наличии.

Дорогостоящие недостающие запасные части для ремонта автомобиля заказываются с 50% предоплатой клиента и сроком их поставки **до 7-8 дней**.

Станция технического обслуживания имеет 17 постов.

Посты оснащены профессиональным оборудованием высокоэффективным инструментом фирм Щвеции, Германии, Италии, США, Японии. В том числе:

1. подъемники 2.5, 3.0 и 5.0 т.
2. четыре покрасочные камеры "SAICO"
3. два компьютера "CAR-O-LINER"
4. специальный инструмент АУДИ
5. прфессиональный инструмент Kamasa-Tools
6. диагностическое оборудование для проверки работы двигателя и его систем, электрооборудования, эффективности тормозов, схода и развала управляемых колес
7. приспособление для прочистки и другое оборудование, приспособления, инструмент для выполнения всего комплекса работ.

При окраске используются лакокрасочные материалы фирмы **Глазурит**, расходные материалы фирмы 3Mhttp://www.3m.com/, при ТО и ремонте устанавливаются оригинальные запасные части, используются масла фирмы CASTROLhttp://www.castrol.com/http://www.castrol.com/.

1. Гарантийный ремонт автомобилей АУДИ
2. Предпродажную подготовку автомобилей АУДИ.
3. Контрольно-диагностические работы.
4. Регламентные работы (сервисная программа АУДИ).
5. Регулировка топливной аппаратуры бензиновых двигателей, проверка СО.
6. Регулировка углов установки управляемых колес.
7. Регулировка и установка света фар.
8. Замена агрегатов, узлов и деталей.
9. Зарядка акомуляторной батареи.

***Отзывы о работе сервисных центров.***

Здесь находится список фирм, хорошо зарекомендовавших себя, а также зарекомендовавших себя с худшей стороны. Высказывайте Ваши мнения. Пусть Ваш опыт поможет остальным! Список будет сплошным, т.е. не будут разделяться плохие и хорошие (да иногда это и не получается сделать однозначно). В рейтинге указывается количество положительных и отрицательных отзывов.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Фирма** | **Адрес** | **Описание** |
| **САБАН** | ул.Волгина, 1 | VW/Audi сервис |
| **APEX-AG** | проспект Вернадского | Сигнализации, аудиоаппаратура, электрооборудование |
| **сервис на Сущевке** | 2-я Ямская, д. 6/8 | VW/Audi сервис |
| **КТА-Сервис** | 3-ий Угрешский проезд, д.6 ( в районе Южного Порта, на территории 1-ой спецавтобазы) тел. 728-3559 | диагностика и ремонт АККП, диагностика и ремонт инжекторов, компьютерный сход-развал (по 400 рублев на иномарки и по 200 нароссийские), слесарные и монтажные работы. |

**Отзывы**

**САБАН**

Отправлено : GHOST, 24 Марта 1999 в 15:14:19

Я злой как гад.Генератор чинили 4 раза-так и не починили.Ломался через 2 дня на третий.Причем денег содрали 2 раза(за одну и туже фигню),пытались и третиий...Третий раз возились-4ДНЯ!!!Их строиш-работают,нет-стоят, гады,трендят!Разговаривать с кем-непонятно:кивают друг на руга-ета типа вот к нему...Начальства не допросисся...При выезде из АВТОСЕРВИСА под телегой треснул посыпаный сольцой лед-30см-сел на брюхо-квадра на полном приводе не вытащила-пришлось выковыривать руками куски.И они главная стоят и смотрят на ето дело-спокойно так...Короче ето-ПОМОЙКА.
А рекламу их регулярно нахожу у себя под щетками.Фсем прувед!

**APEX-AG**

http://www.auto.ru/wwwboards/whitelist/0001/47.shtml

**Сервис на Сущевке**

Отправлено : Sergik, 26 марта 1999 г. в 20:56

У меня к ним ОГРОМНЫЙ список претензий. Например: саморез, который притягивает передний тормозной диск (V8-й) они не смогли отвернуть, частично высверлили, РАСКЛЕПАЛИ, и на образовавшуюся "блямбу" посадили новые диски, чем их изрядно испортили. Еще: меняли масло в движке, а фильтр НЕ ЗАВЕРНУЛИ!

**"КТА-Сервис"**

Отправлено : Mikhail Y., 8 мая 1999 г. 21:16

Делал: замена ГРМ - 50 уёв.
Качество - блеск. Быстро, культурно, хорошо... Остался доволен, ежели что - поеду только к ним.
При обращении к ним желателно упомянуть о том, что инфа получена из интернета - скидка выйдет...
PS. Сам юзаю VW, но при мне на сервисе была и AUDI-80. Дядька уехал явно не разочарованный. Его машине "мозги" проверяли.