

ALLIED NIPPON



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

ЗАЯВЛЕННЫЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ: ALLIED NIPPON.
ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ: передний дисковый тормоз ВАЗ 2108-15.
ЦЕНА: средняя цена по Москве — 1050 руб.
ВНЕШНИЙ ВИД И УПАКОВКА: редко когда встретишь запчасти иностранного производителя, к качеству упаковки которых можно было бы объективно придраться. Вот и здесь тот самый случай — диски упакованы в аккуратные коробки с хорошей полиграфией.

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТА

ГЕОМЕТРИЯ: проверка торцевого биения дисков перед испытаниями не выявила никаких критических параметров — отклонение составило стандартные для нашего теста 0,05 мм. А вот по толщине один из дисков оказался даже немного больше, чем надо, но всего капельку — на 0,04 мм.
ОСОБЕННОСТИ: при определении эффективности единичных торможений с различным усилием данным диском «не понравились» егорьевские колодки — значения замедления в этом испытании самые низкие. Но словно бы опомнившись на колодках АТЕ, «японцы» буквально начали всех «рвать», показывая отличные замедления при 6 и 8 МПа (7,6 и 8,8 м/с²) и лучшее замедление при торможении с давлением в тормозном контуре 4 МПа (6,3 м/с²).

Та же нелюбовь к отечественным колодкам продолжилась и при торможении со скоростей 40—120 км/ч. Лишь на 80 км/ч замедление вплотную приблизилось к 5 м/с², на других же скоростях и этот показатель был недостижим. И опять же на импортных колодках диск словно бы преобразился, показывая лучшие в тесте замедления при торможении со скоростей 40—60 км/ч (7,5; 7,8; 7,6 м/с² соответственно). Дальше показатели чуть снизились, но все равно заслужили оценки «отлично».

Температурные испытания. Здесь по мере нагрева на колодках ЕзАТИ наметился невысокий, но достаточно стабильный рост характеристик: если «на холодную» замедления были низки, то уже к 150 °С показатели были в середине турнирной таблицы, а на 250 °С замедление составило вполне достойные 4,1 м/с². На колодках АТЕ вновь результаты были неплохими: 6,7 м/с² на холодных колодках и 5,5 м/с² при температуре 250 °С. Однако необходимо учитывать, что разброс средних значений замедлений во время проведения теста был очень мал — все диски прошли этот норматив «тютелька в тютельку».

Результаты испытаний на единичные торможения оказались самыми противоречивыми: делить первые и последние места не каждому дано, но все же по мере прохождения нормативов показатели немного росли. Но мы посмотрим, что будет дальше, на горном серпантине.

А на серпантине диски на отечественных колодках показывали очень достойные характеристики — средняя величина замедления (4,55 м/с²) на данном этапе была четвертой по итоговому рейтингу. Та же картина сохранилась и на немецких фрикционах, с одним лишь отличием — здесь среднее замедление (5,88 м/с²) позволило дискам занять третье место.

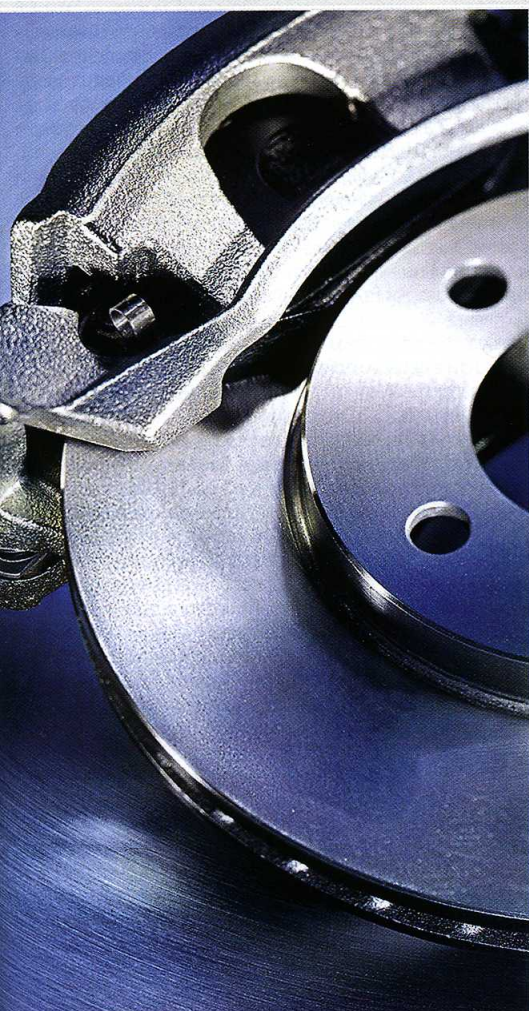
Момент истины для дисков ALLIED NIPPON настал на цикле восстановления: на испытаниях, которое по своей сути повторяет самое первое. На егорьевских колодках диски заняли почетное второе место. Как оказалось, период притирки «характеров» закончился. Со второй парой колодок значения получились традиционно высокими. **ИЗНОС:** после испытаний проверка толщины рабочей поверхности дисков и тормозных колодок показала, что данные диски весьма гуманно относятся к своей фрикционной паре: износ колодок ЕзАТИ оказался самым маленьким в тесте (1,09 см³/106 кгм), при том, что микрометр не смог зафиксировать отличия в толщине диска до и после испытаний на егорьевских колодках! На колодках АТЕ результаты не поражают воображение, но и радости не лишают: износ диска за цикл испытаний составил 0,03 мм, а фрикционного материала колодок 1,96 см³/106 кгм — второй результат.

ИЗ ПРОТОКОЛА ИСПЫТАНИЙ: колодки АТЕ, температурные испытания: при наборе колодной температуры 250 °С наблюдалось слабое искрение и покраснение рабочей поверхности диска.

Колодки ЕзАТИ, температурные испытания: при наборе колодки температуры 200 °С — слабое искрение; при температуре 250 °С — интенсивное покраснение рабочей поверхности диска.

РЕЗЮМЕ

К работе тормозных дисков ALLIED NIPPON с колодками АТЕ нет никаких претензий — все испытания прошли на очень высоком уровне, а на единичных торможениях им и вовсе трудно было найти конкурентов! С егорьевскими колодками на тех же испытаниях характер торможений был прямо противоположен — выпал тот случай, когда случайный подбор фрикционной пары оказал максимально негативный результат. Но потом все наладилось, да к тому же отметились рекордно низкими значениями износа, как отечественных колодок, так и самого тормозного диска.



РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТИРОВАНИЯ ТОРМОЗНЫХ ДИСКОВ ПЕРЕДНЕПРИВОДНЫХ ВАЗОВ С КОЛОДКАМИ ЕзАТИ

Средние значения замедлений						
Модель дисков	Испытание 1 Внач. — 120 км/ч Тнач. — 50 °С P — var	Испытание 2 Внач. — var Тнач. — 50 °С P — 5 Мпа	Испытание 3 (температурные испытания) Т — 250 °С	Испытание «Горный серпантин» (FADE)	Восстановление	Удельный износ см ³ /10 ⁶ кгм
МИАСС	4,9	5,06	3,5	4,38	4,55	2,55
АТЕ	5,23	5,46	4,5	4,53	4,48	2,88
ТРАНСМАСТЕР	4,85	5	3,9	4,02	4,3	2,98
Lucas	5,28	5,86	4,4	4,8	4,55	1,85
MASTERSPORT	5,35	5,36	4,2	4,5	5,23	2,72
Dafmi	4,9	5,26	4,1	4,65	4,7	2,23
ALLIED NIPPON	4,7	4,68	4,1	4,55	5	1,09
FENOX	5,23	5,94	4,3	4,57	4,58	2,8

РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕСТИРОВАНИЯ ТОРМОЗНЫХ ДИСКОВ ПЕРЕДНЕПРИВОДНЫХ ВАЗОВ С КОЛОДКАМИ АТЕ

Средние значения замедлений						
Модель дисков	Испытание 1 Внач. — 120 км/ч Тнач. — 50 °С P — var	Испытание 2 Внач. — var Тнач. — 50 °С P — 5 Мпа	Испытание 3 (температурные испытания) Т — 250 °С	Испытание «Горный серпантин» (FADE)	Восстановление	Удельный износ см ³ /10 ⁶ кгм
МИАСС	5,9	5,8	5,5	5,25	6,5	2,25
АТЕ	6,15	6,12	5,3	5,87	6,2	2,74
ТРАНСМАСТЕР	5,68	6,12	5,5	6	6,7	2,55
Lucas	6,23	6,06	4,78	5,73	6,18	1,98
MASTERSPORT	5,8	5,9	5,1	5,73	5,55	2,4
Dafmi	5,4	5,98	5,4	5,92	6,88	1,41
ALLIED NIPPON	6,43	7,18	5,5	5,88	6,38	1,96
FENOX	5,83	6,24	5,4	5,75	6,58	2,02