

Достойная альтернатива

Текст Денис Миронов
Фото Андрея Шилова

На рынке запасных частей присутствуют две основные группы компонентов – оригинальные и альтернативные. Какая между ними разница?

Как только автомобиль сходит с гарантии, у его владельца появляется два пути дальнейшего обслуживания своего железного коня. Первый – оставаться с официальным дилером, проходя здесь все ТО и ремонты в гарантийный период, или же податься к неофициалам, владельцам мультибрендовых мастерских. Что при этом изменится кардинально? Если говорить о квалификации технического персонала, то вопрос очень спорный. С одной стороны, часть мастеров, работающих в мультибрендовых сервисах, пришла туда именно с официальных точек. Причина – как ни странно, большие заработка. Деньги значат боль-

ше, чем вывеска под которой трудишься. То есть качество ремонта будет одним и тем же, за исключением того, что ряд операций (например, перепропрограммировка блоков управления), требующих вмешательства фирменного сервисного оборудования придется таки делать на СТО марки. Самое же весомое – это разница в стоимости ремонта и, в частности, цене применяемых запасных частей. Не секрет, что самые дорогие детали – родные, в оригинальной упаковке с логотипом производителя автомобиля. Более доступные по цене – брендовые – продаются под своими именами и не имеют наценки за оригинальность. А вот на этом моменте мы остановимся подробнее. Как известно, одни и те же комплектующие на сборочный конвейер поставляют сразу несколько «придворных» компаний. Автопроизводитель не может зацикливаться на одном фаворите, так как это чревато срывом поставок из-за

форс-мажорных обстоятельств. После того как Японию накрыло цунами, ряд сборочных предприятий просто оказались без комплектующих! Что их спасло? Правильнее – альтернативные поставщики, которые мгновенно получили статус «родных и оригинальных». И это только один, но яркий пример того, что в мире автозапчастей и комплектующих от смены положения при дворе один единственный шаг. А поскольку поставщиков несколько, то и качество их продукции примерно одинаковое, то есть соответствует требованиям автопроизводителя. Из этого делаем второй вывод – альтернативные запчасти, помощью которых в мультибрендовых мастерских будут ремонтировать вашу машину, в ряде случаев абсолютно равноценны оригинальным. Про «ряд случаев» мы упомянули не случайно. Среди производителей автокомпонентов имеются как лидеры, так и

аутсайдеры. Первые применяют современные материалы и технологии, а вторые пользуются устаревшими, зачастую доставшимися им от лидеров при модернизации их производства. Не даром в мире автомобильных шин есть бренды, относящиеся к первому, второму и третьему эшелонам. Причем, у компаний производителя имеются в продуктовой линейке шины как минимум первой и второй группы. Первая производится по самым современным технологиям, а вторая – по тем, которые были современными вчера. Однако и те, и другие исправно служат, обладают отменным качеством, надежностью, а различаются ресурсом и энергосберегающими свойствами. То же самое относится и к генераторам, стартерам, деталям подвески и рулевого управления, компонентам тормозной системы. Примеров, когда рулевые наконечники одной фирмы служат 80 000 км, а другой начинают люфтить уже

через 50 тыс. км пробега, масса. И дело тут не в качестве дорог или аккуратности водителя, а именно в технологиях и материалах. Как разобраться в великом многообразии производителей альтернативных запасных частей, особенно если учесть и тот факт, что собственно производителей, владеющих производственными площадями, заводами, фабриками не так и много, а объем и пышность палитры брендов создают фирмы-упаковщики? Это такие, которые размещают заказы на производство тех или иных компонентов под своими логотипами. То есть качество их продукции будет напрямую зависеть от того, на каком заводе она произведена! А как мы уже сказали выше, фабрики могут быть оснащены по последнему слову техники, либо укомплектованы по вчерашней моде. Но и это еще не есть интрига – упаковщик в поисках наиболее выгодного с точки зрения затрат на производство партнера может периодически менять исполнителя, оставляя неизменной коробку, в которую упакована запчасть! Вот откуда берутся нарекания мастеров к запасным частям: рычаги, купленные полгода назад, поставили на машину и забыли, а у приобретенных недавно – сайлентблоки уже потрескались. Выходит, что приобретать запчасти, ориентируясь лишь на мнение мастеров не всегда правильно. Ведь они не могут держать руку на пульсе рынка, не имеют возможности общаться напрямую с производителями и продавцами запасных частей и комплектующих. Рекомендации должны давать профессионалы, владеющие достоверной информацией. Не будем скромничать – такие выступают на страницах нашего издания. Журнал «Автокомпоненты» освещает, освещает и будет освещать все нюансы мира запчастей, указывать на подводные камни, на которые могут натолкнуться как владельцы магазинов, станций технического обслуживания, так и рядовые автолюбители. Держитесь одного с нами курса – не заблудитесь!



Альтернативный ротор генератора должен быть отбалансирован и хуже «родного».



Подшипник от альтернативного производителя зачастую имеет не меньший ресурс, чем оригинал.



К муфтам особое внимание – если она разрушится в процессе эксплуатации, то машина встанет.



От прочности коренного листа зависит эксплуатация автомобиля на плохих дорогах.



Какую медь использовал производитель контактных групп – первичную или вторичную (из лома)?



Качество приводов это не только электромоторы, но и редукторные части. Как изготовлены шестерни?



Ступичные узлы, особенно неразборные, наши дороги перевели в разряд расходников.



Замена амортизаторов на альтернативные может не только сэкономить деньги, но и изменить поведение авто.



Продажа турбокомпрессоров и запчастей к ним – выгодный бизнес. Атмосферные моторы сдают свои позиции.