

Моторный ремонт. Запчасти

АЛЕКСАНДР ХРУЛЕВ,
канд. техн. наук, директор фирмы
«АБ-Инжиниринг»
ДМИТРИЙ МОРЕВ
СЕРГЕЙ САМОХИН

Продолжение. Начало в № 10–12/2009

Мотор разобрали и продефектовали — что дальше? Дальше неплохо бы озаботиться приобретением запасных частей. А здесь свои сложности и проблемы...

Продавцы запчастей отмечают, что в последние несколько лет спрос на комплектующие для моторного ремонта формируется под действием двух противоположных факторов. С одной стороны, процесс обновления парка играет на снижение спроса — зачем новому автомобилю моторные запчасти? С другой стороны, количество автомобилей стремительно растет, и сегодня мы уже не так сильно отстаем от той же Европы в их числе «на душу населения». Значит, запчастей требуется все больше, спрос постоянно увеличивается. «Масла в огонь» подлил кризис — как только ситуация несколько прояснилась, потребность в комплектующих для двигателей заметно выросла. Это, вероятно, связано с известными трудностями в приобретении новых автомобилей — когда новую машину не купить, приходится ремонтировать ту, что есть.

От складов к специализации

Вначале отметим, что запчасти для двигателей — весьма непростая «наука» со своей спецификой, которая сложилась не сразу. К примеру, лет 15 назад понятие «оригинал» для двигателя существовало скорее в теории, нежели на практике, а дилерские центры можно было пересчитать по пальцам. Запчасти на старые моторы большой проблемы не составляли — их можно было заказать на одном из больших финских складов — Koivunen или Arvidson — и полу-



чить в течение недели за вполне разумные деньги. Этим путем пользовалось большинство продавцов комплектующих, а покупатель мог выбрать лишь место оформления заказа, но не качество или бренд деталей из Финляндии.

С течением времени в страну поступало все больше подержанных автомобилей, для двигателей которых нужных деталей в «финских» поставках не оказывалось. Так появилась необходимость в работе непосредственно с известными европейскими производителями моторных комплектующих: Federal Mogul, Mahle, Kolbenschmidt, Reinz и др. Со временем поставка запчастей этих брендов была налажена, и к началу нынешнего века они заняли основное место в структуре рынка моторных деталей.

Вместе с традиционно популярными автомобилями немецких марок росла доля подержанных машин японского производства. С развитием банковского сектора и автокредитования начался быстрый рост продаж новых автомобилей и

такое же быстрое развитие дилерских сетей автопроизводителей — автопарк начал молодеть. Как только средний возраст автомобилей приблизился к критической отметке в пять-шесть лет, вскрылась очередная проблема. Оказалось, что найти неоригинальные запчасти для двигателей таких и более новых машин практически невозможно — в афтемаркет они не поставляются. Главным образом, в силу особой политики автозаводов, которые дают разрешение на их производство для вторичного рынка с задержкой в несколько лет. Дальше — больше: приобрели большую популярность корейские автомобили, за ними потянулись китайские. А это уже совсем другая «песня» — запчасти на такие автомобили в Европе не производятся.

В результате на рынке запчастей наметилась достаточно четкая специализация: «на плаву» остались в основном продавцы «оригинала», поступающего от автозаводов, и неоригинальных деталей от производителей моторных комплектующих. Отдельную нишу заняли поставщики деталей из Кореи и Китая. Это вполне объяснимо, поскольку Восток для европейца остается делом весьма тонким...

Оригинальный «неоригинал»

Еще одна тенденция, которую нельзя не отметить, — изменение отношения потребителей к качеству моторных деталей. Вспомним: в былые времена цена запчастей нередко выдвигалась на первый план. Но моторный ремонт сам по себе вещь весьма недешевая, и переделывать работу по вине копейки детали — себе доро-



Для требовательных клиентов, привередливых мотористов и новых моторов — «оригинал».

же. Поэтому постепенно в профессиональных «моторных кругах» сложилось более требовательное отношение к качеству. Вот и теперь, в кризис, покупатели, как ни странно, не бросились искать запчасти «подешевле». Исключение составляет лишь определенная категория потребителей, которая и ранее делала ставку на самые дешевые детали, руководствуясь одной ей известными соображениями. Остальные по-прежнему ищут качественные моторные комплектующие. Более того, сейчас многие клиенты спрашивают именно оригинальные запчасти, пренебрегая продукцией упоминавшихся «моторных грандов» (Federal Mogul, Kolbenschmidt, Mahle и др.), являющихся поставщиками автозаводов. Каковы причины столь любопытной тенденции? Их, как водится, несколько.

Первая связана с изменениями автопарка — он заметно помолодел. Раньше объектами моторного ремонта были в основном двигатели недорогих машин в возрасте от семи лет и более. Использовать для них оригинальные детали, конечно, экономически нецелесообразно. К тому же и задача капиталки была проще — она должна была обеспечить, как правило, непродолжительный ресурс двигателя, сравнимый с остаточным ресурсом машины. Сейчас на компоненты для таких моторов спрос стал заметно меньше, поскольку в ремонт попадают все более новые двигатели. К примеру, поршневые группы спрашивают даже на двух-, трехлетних автомобилях. Ломаются двигатели и совсем новых машин, буквально прошлого года выпуска, не говоря уже о «китайцах». Это побуждает продавцов моторных деталей держать полный комплект запчастей на распространенные двигатели автомобилей моложе пяти лет.

Здесь возникает проблема объективного характера — неоригинальные запчасти на новые моторы обычно поступают в афтермаркет спустя пять-шесть лет с начала производства двигателя, а то и гораздо позже. К примеру, в каталоге «новинок» Federal Mogul 2010 наконец-то появились поршневые кольца на мотор BMW M54 2001 года. Это касается и других известных производителей — они только-только приступают к выпуску моторных деталей для европейских машин 2005 года. Та же история в отношении японских автомобилей. Если на мотор Mitsubishi Lancer IX запчасти есть (хотя и не все), то на Lancer X их пока не найти. Остается единственный выход — использовать «оригинал», который стоит в несколько раз больше.

Если раньше, еще пять-семь лет назад, поставка «неоригинала» удовлетворяла как минимум 95% потребностей моторного ремонта, то теперь ситуация сильно изменилась. Многие владельцы новых машин, стол-

кнувшиеся с проблемой моторного ремонта, предпочитают обращаться за помощью в дилерские техцентры. Туда, как известно, дешевый «неоригинал» не привезешь — гарантию на ремонт с такими запчастями не получишь. Это вторая причина популярности оригинальных запчастей. Ее, как и первую, нужно принимать как данность — авторизованные центры играют по правилам, которые устанавливает автопроизводитель.

Специалисты, занимающиеся продажей моторных комплектующих, отмечают еще одну причину, побуждающую автовладельцев тратить на покупку оригинальных деталей. Уже ее-то никак нельзя отнести к объективным факторам. Скорее, это следствие «тараканов», которые завелись в некоторых головах от недостатка знаний и опыта, одним словом, недостаточной квалификации. Суть в том, что сейчас многие моторные сервисы слепо следуют примеру дилеров и считают, что «оригинал» — это абсолютно необходимое и достаточное условие высокого качества ремонтных работ. Новоиспеченные мотористы свято верят в чудо и считают, что «оригинал» сам по себе сделает за них всю работу. А потому не заморачиваются измерениями (редко кто знает, что такое нутромер), степень износа цилиндров «определяют» уста-

сты, как правило, успешно используют неоригинальные запчасти хорошего качества.

Качество — в информации

Кстати, что можно сказать о качестве моторных комплектующих на нашем рынке и на что нужно обращать внимание при их выборе? Качество моторных деталей, как и прочих автозапчастей, разное. Оригинальный характер запчасти — это довольно надежная гарантия ее соответствия всем требованиям автозавода. Оригинальные детали гарантируют работоспособность двигателя, если ремонт выполнен грамотно. В то же время «оригинал» (так же как и «неоригинал» уважаемых компаний) нужно внимательно проверять перед сборкой. Известны случаи ошибок в маркировке деталей, формировании комплектов и упаковке. С приобретением оригинальных деталей, как правило, больших проблем не бывает. На заказ с европейского или японского завода можно получить практически все. Но вот сроки... да и цены «кусаются». Например, за оригинальные кольца Toyota можно заплатить и 10 000 рублей, в то время как такие же детали из Эмиратов будут стоить 1500. Но не сейчас, а только через несколько лет...

Не секрет, что у упоминавшихся выше известных производителей моторных деталей для афте-

■ Сейчас многие клиенты спрашивают оригинальные запчасти, пренебрегая продукцией «моторных грандов», являющихся поставщиками автозаводов.

новкой в цилиндр поршневых колец, на свой вкус «упрощают» рекомендованные технологии ремонта (к примеру, обходятся без муторной механической обработки цилиндров). Ну и так далее. При такой работе что ни поставь (Kolbenschmidt, Mahle или Nural), результат будет один: после ремонта двигатель будет «кушать» масло, как и прежде. Нетрудно догадаться, что любая неудача будет списана на качество запчастей. Так рождается мнение, что запчасти конкретных брендов плохие. Дальше — больше: покупатели уже начинают пенять и на качество оригинальных деталей. А причина, как известно, не в зеркале. В то же время грамотные мотори-

маркета заводы давно расположены в странах Азии и Латинской Америки. Многие компании не скрывают происхождение деталей и прямо указывают страну производителя на упаковке. Но это предприятия, которые вооружены фирменными технологиями и строго контролируются. Поэтому качеству их продукции (если это не подделка) можно смело доверять. Крупные компании серьезно защищают товар от подделок. Чтобы избежать покупки контрафакта под известным брендом, достаточно проявить элементарную внимательность и осмотрительность.

При покупке фирменного «неоригинала» могут возникнуть проблемы иного рода. Даже если вы



Грамотные мотористы с успехом «пользуют» продукцией для вторичного рынка от именитых «моторных грандов».

обнаружили нужные вам детали в каталогах моторных грандов, не факт, что их удастся легко найти в розничной продаже. По свидетельству продавцов запчастей, в последние годы они испытывают большие трудности в поставке продукции от европейских производителей. Заказы на моторные запчасти Mahle, Reinz, Federal Mogul и другие, особенно на сравнительно новые двигатели, удовлетворяются не полностью (нередко — на 25–30%). Перебои случаются очень часто. Приятное исключение — фирма Kolbenschmidt, на складе которой есть почти все и всегда.

На новые и наиболее распространенные двигатели много запчастей изготавливается в Китае и Турции. У нас они появились давно, а в последние годы их стало заметно больше. Хитрость в том, что такие детали частенько продаются под зарегистрированными в Европе (чаще — в Германии) брендами. На их упаковках не найти надписей «made in China» — только «made in Germany». Среди такого товара нередко попадаются запчасти, которые даже на первый взгляд не тянут на «немецкое качество» — в глаза бросаются огрехи обработки и отделки. Обычно они заметно дешевле. Например, поршень с кольцами может стоить раза в три меньше фирменного Mahle. Однако низкая цена — не самый верный признак запчасти сомнительного качества. Если деталь в дефиците, она может продаваться и дороже фирменной.

Тем не менее заранее «ставить крест» на азиатских комплектующих не стоит. Во-первых, среди них немало вполне достойных, работоспособных изделий. Во-вторых, их приобретение может стать единственным приемлемым выходом в случае, когда нужно заменить, например, распредвал или ГБЦ. Эти детали в оригинале стоят очень дорого — цена головки блока может исчисляться цифрой с пятью нулями! Кстати, по свидетельству продавцов, к распредвалам турецкого производства и китайским головкам претензий, как правило, не бывает, или они носят единичный характер.

Если говорить об отдельных видах моторных деталей, можно отметить следующее. Качество поршней, представленных на афтемаркете,

очень приличное. С поршневыми кольцами ситуация хуже — здесь вероятность «попасть» высока. Лучше выбирать продукцию подороже, известных производителей или даже оригинальную. Особо внимательно к выбору колец нужно подходить при ремонте дизельных моторов, где эти детали испытывают высокие термические и механические нагрузки. Можно даже купить недорогой поршневой комплект и заменить в нем кольца на более качественные. То же самое и с уплотнениями — прокладка головки блока и

деталей для французских моторов, выпущенных после 2000 года. Проблематично найти моторные комплектующие для Honda и Subaru. Двигатели этих автомобилей выпускаются в большом количестве модификаций, номенклатура запчастей большая. «Неоригинала» немного, а оригинальные детали очень дорогие. К примеру, поршневая на Honda Civic стоит порядка 30 000 рублей, как на обычный 6-цилиндровый мотор. В большинстве случаев приходится прибегать к заказу. Заказ комплектующих из Японии в евро-

■ Некоторые мотористы считают, что «оригинал» — это абсолютно необходимое и достаточное условие высокого качества ремонта.

сальники должны быть самого высокого качества, остальные прокладки менее склонны к «сюрпризам». Требования к комплектующим для бензиновых двигателей обычно менее строгие, поэтому здесь больше вариантов. Вкладыши большинства производителей имеют разброс по размерам, который перед сборкой можно учесть и устранить индивидуальной шлифовкой шеек коленвала.

Время — деньги

При поиске запчастей проблемы могут возникнуть с любым двигателем, но как следует из сказанного выше, больше шансов столкнуться с трудностями при ремонте моторов моложе пяти лет. Ситуация во многом зависит от политики автопроизводителей. Например, Ford для ремонта новых двигателей моделей Focus и Mondeo предлагает вместо запчастей так называемый шорт-блок (short block) — блок цилиндров в сборе. Возникла необходимость заменить вкладыши — покупай блок целиком! В то же время на эти же «маздовские» моторы Mazda выпускает все необходимые детали. В свое время так же поступала Audi с мотором 4,2 л, и мотористам приходилось прибегать к нестандартным методам ремонта. А куда денешься, если на двигатель поставляется только одна деталь — блок в сборе! К счастью, в последнее время такие исключения встречаются реже.

Сейчас наибольшим спросом пользуются детали для двигателей VW и Toyota, поскольку доля этих машин в автопарке велика. По законам рынка высокий спрос рождает соответствующее предложение. А вот запчасти для моторов Mercedes спрашивают редко, и чаще на старые двигатели. Пока что трудно добыть запчасти для любых «французов» — они не так давно стали популярны на авторынке. Ситуация понемногу выправляется, в каталогах разных фирм появляется все больше

пейскую часть России — история на несколько месяцев. Но в случае с Subaru нередко выручает более оперативная поставка на заказ из Арабских Эмиратов.

Вслед за ростом популярности «корейцев» — Hyundai и Kia — увеличивается и предложение по их моторным компонентам. Благодаря политике корейских автопроизводителей оригинальные запчасти на их продукцию стоят не намного дороже «неоригинала». Например, комплект поршневых колец в любом варианте будет стоить порядка 1000 рублей. А вот с продукцией молодого китайского автопрома дела обстоят не так здорово. Известно, что продавцы запчастей жалуются на плохую обеспеченность электронными каталогами. Найти комплектующие в розничной сети сложно. Так же непросто получить детали с заводов через дилеров: срок ожидания доходит до нескольких месяцев, да и стоимость оказывается, мягко говоря, немалой. Самый лучший выход — определить японский «прототип» китайского мотора (чаще всего это Toyota или Mitsubishi) и искать запчасти к нему. Если удалось это сделать, далее все будет легко и просто.

В общем, обеспечение моторного ремонта запчастями — задача непростая и специфическая, но (при большом желании и настойчивости) решаемая практически для любых моторов. Сходу разобраться в этой специфике непросто, поэтому в автосервисе, предлагающем услуги моторного ремонта, потребуется и соответствующий специалист по запчастям. Практика показывает, что это дело проще осваивает человек, знакомый с основами ремонта двигателей. С опытным снабженцем потраченное на поиски запчастей время всегда оправдывается заработанными деньгами.



Продолжение следует.

Найди в этом номере

Батарея, на старт!



Неоригинальные запчасти для азиатских моторов — дело особо тонкое.