

# В ЧЕМ АЛЬТЕРНАТИВА, БРАТ?

Новых автомобилей у иркутских дилеров за последние три года было продано тысячи. Гарантийные сроки у большинства из них закончились, и часть владельцев не исключают возможности обслуживаться в альтернативном сервисе. Последние в тенденциях времени, когда объемы продаж праворульного second-hand упали, по идее, должны активно переключаться на леворульные иномарки с учетом специфики по инструментарию, ассортименту запчастей и списку услуг. **Вот и мы решили поддаться на «провокацию» сэкономить на постгарантийном текущем обслуживании, обратившись в несколько «свободных» СТО, где так или иначе объявляли о сервисной поддержке иномарок европейского рынка.** Какие здесь варианты, соответствуют ли они стандартам дилерских станций, действительно ли можно сэкономить, а если да, то за счет чего?

В качестве подопытного выступил популярный и теперь уже народный Ford Focus — в данном случае в ком-

плектации с 2,0-литровым двигателем и МКП. Чтобы усложнить задачу, к нему в пару взяли кроссовер Mazda CX7, который не назовешь массовым и самым доступным на нашем рынке. Зато оба схожи по «биографии»: 2007 год выпуска, истекшие сроки гарантии, на носу проведение ТО-3 и сравнительно небольшие пробеги — 36 тысяч км у Ford и 28 тысяч у Mazda. Исходя из пробега и реального состояния, очередное ТО предполагало начальный набор операций. Даже для свечей с учетом «драгметаллов» в их конструкции время еще не пришло — у Ford можно «тянуть» до 45 тысяч. И все же свечную тему на всякий случай тоже пробивали, заодно и другие операции интересовали, в том числе замена топливного фильтра. Также важно отметить, что инструкция Ford для двигателей данного поколения предписывает специальное масло: энергосберегающее класса вязкости SAE 5W-30, категории качества ACEA A1/V1 и имеющее соответствующую спецификацию Ford. Инструкция допускает и

другие масла (5W-30, 5W-40 и 10W-40 категории ACEA A3/B3), но с оговоркой, что их постоянное использование «может приводить к снижению эффективности работы двигателя».

Но прежде в общих чертах о конъюнктуре сервисного рынка. В Иркутске официально представлено большинство зарубежных брендов, но ни по одному из них нет дилеров более одного, за исключением, пожалуй, по коммерческой линейке Fiat. То есть, **говоря об альтернативном обслуживании, приходится иметь в виду именно независимые ни от каких регламентных требований сервисы.** Кроме того, автокомпания не желают отдавать сервисный бизнес на свободный рынок, усложняя доступ к своим автомобилям по всем пунктам. С другой стороны, рынок расходных материалов и запчастей официально делится на две категории: оригинальные (OEM) и Aftermarket, то есть для вторичного рынка. И вопрос качества вторых по отношению к первым не имеет однозначного ответа, как и вопрос цены, в чем мы и убедились.

## АВТОЦЕНТРЫ FORD И MAZDA

УЛ. ШИРЯМОВА, 32



Чтобы сравнивать, понятно, надо плясать от печки, то есть узнать предложение у официальных дилеров, с их регламентом, нормо-часами и, конечно, оригинальными расходниками. Итак, **стандартное ТО-3 для Focus 2,0 обойдется в 6700 рублей.** Это с учетом замены моторного масла с фильтром, воздушного и салонного фильтров, проверки различных систем (но без приборной диагностики) и эксплуатационных жидкостей (необходимость доливки оплачивается свыше), с проверкой и регулировкой стояночного тормоза. Если менять свечи, то плюс еще 1700 рублей — в этом случае сумма ТО возрастает **до 8400 рублей.** Топливный фильтр и эксплуатационные жидкости при таком пробеге менять не требуется, антифриз, как было сказано сотрудником сервиса, рассчитан на 5-6 лет работы. О замене масла в МКП речи вообще не идет. Колодки и тормозные диски еще в порядке.

**Стандартное ТО-3 для Mazda CX7 дилер оценил в 8000 рублей.**

Но если потребуются дополнительные операции, то надо готовиться. Так, свечи для этой модели в зависимости от VIN идут по 750 или по 1200 рублей. Нашему CX7 не повезло — для него нужны более дорогие, то есть один только комплект обойдется в 4800 рублей без учета замены. Но повезло в том, что свечи рассчитаны на длительный срок — до 75 тысяч км пробега, если, конечно, их не убьет раньше некондиционное топливо и другие тяжкие условия эксплуатации.

Как и ожидалось, все базовые расходники у дилеров есть в наличии, очереди на ТО фактически нет — можно через день-два, а вот никаких альтернативных компонентов предложено не было, предполагаются только оригинальные. Кроме того, оба автоцентра, расположенные, в сущности, в одном дилерском агломерате, предлагают полный спектр технического обслуживания и ремонта, включая кузовной, но так далеко мы сейчас заходить не будем.

## АВТОЦЕНТР «КУЗЬМИХА»

УЛ. СТАРОКУЗЬМИХИНСКАЯ, 78



Эта станция специализируется на экспресс-обслуживании и в свое время здесь активно «завывали» владельцев дилерских, но постгарантийных автомобилей, в том числе Ford Focus. Порадовало, что сотрудники в курсе спецтребований Ford к моторному маслу. Фирменного нет, но если нужен именно аналог, то имеется Mobil с требуемыми параметрами, включая допуск Ford. Другие расходники могут предложить оригинальные, но их придется заказывать и ждать 2-3 недели. Из альтернативных продукция Mann, Bosch, Fram, а по воздушным фильтрам есть и китайские варианты. Масляный фильтр в оригинале стоит 500 рублей, а Mann 550, воздушник в оригинале 700 рублей, а Fram 660 рублей, и только китайский заметно дешевле — 300 рублей. Топливный фильтр в оригинале 812 рублей, а Mann за 550 рублей. Но в наличии имеется далеко не все. Если альтернативные есть у местного дистрибьютора, поставка займет 2-3 дня, если нет, то ждать 2-3 недели.

Японский кроссовер открытием не стал: по фильтрам для него тоже разные варианты, за исключением топливного — сотрудники даже уточнили, что он находится в баке и доступен только в оригинальном исполнении, за 3700 рублей! Масляный фильтр (вставной элемент) в оригинале 560 рублей (причем он оказался в наличии), Mann за 360, салонный 1280 и 815 рублей соответственно, воздушник оригинал 990, а альтернативный японский 400 рублей. Но в целом с наличием расходников для этой модели еще хуже, чем для Focus. Чтобы этого не было, нужно заключить с сервисом индивидуальный договор по обслуживанию, в этом случае материалы будут поставлять вовремя, но с предоплатой 75%. Также в сервисе стала доступна диагностика и ремонт подвески, замена приводных ремней.

ТО для Focus с заменой масла на Mobil EF и с альтернативными расходниками обойдется около 4000 рублей, для CX-7 — в зависимости от выбранного масла.

**ТЕХЦЕНТР HYUNDAI****УЛ. ТРАКТОВАЯ, 24/1А**

Вообще-то, основная специализация этой СТО — официальное и комплексное обслуживание автомобилей Hyundai и Chery, но также здесь предлагают альтернативное обслуживание автомобилей Ford. Как оказалось, с применением альтернативных же компонентов. Причем, не уточнив марки, называли сравнительно невысокие на них цены: масляный фильтр 250 рублей, воздушный 600 рублей, а салонный всего за 370 рублей. Тот же либерализм по свечам — 160 рублей за одну. Тем не менее, **общая сумма ТО без замены свечей выходила в районе 5000 рублей.** Это с учетом предлагаемого здесь масла Castrol вязкости 5W30 или 0W40 без спецификации Ford, а также диагностики подвески. В других сервисах проведение дополнительных операций, как правило, оговаривается отдельно. Если менять свечи, то сумма достигает 6000 рублей. Но дело в том, что в сервисе, специализирующемся на альтернативном обслуживании автомобилей Ford, в наличии бывают не все альтернативные расходники. Так, для данной модели Focus некоторые элементы (в частности салонный фильтр) надо было подождать недельку-другую с новым поступлением. Что касается Mazda, то автомобили данной марки здесь не обслуживают.

**СТО «ФИЛЬТР»****УЛ. РАБОЧЕГО ШТАБА, 96**

На этой станции для проведения стандартного ТО с заменой масла и фильтров не только принимают автомобили с левым рулем, но и почти все работы при покупке здесь расходников производят бесплатно. Оригинальных компонентов в наличии нет, их доставка займет 2 недели, из альтернативных есть продукция Mann и VIC, а из наиболее доступных Sakura (Индонезия) и даже кое-что от российского BIG. Для Focus мы все же выбрали Mann: масляный фильтр 350 рублей, воздушный 814 рублей, салонный 1050 рублей (хотя был соблазн выбрать от BIG всего за 274 рубля). Кстати, замена салонного фильтра оплачивается — 300 рублей. Из масел в наличии есть аналог фирменного Mobil Super FE Special 5W-30 — 1350 рублей за 4 литра. Итого получалось **около 3900 рублей.** Если менять свечи, то это NGK, причем на выбор иридиевые — 2280 рублей за комплект, или платиновые — 1840 рублей. Для CX7 выбор альтернативных расходников меньше: масляный фильтр VIC — 480 рублей (аналог Sakura всего 164 рубля), воздушный VIC — 954 рубля (Sakura — 474 рубля), салонный Mann за 990 рублей или BIG за 340 рублей. Мы выбрали расходники подороже, плюс масло Castrol 5W-30, и получили сумму **около 4500 рублей.** Свечи были предложены NGK иридиевые за 2280 рублей комплект, хотя для этого двигателя, как приходилось слышать, идут только оригинальные свечи.

**СТО «БРАВО»****УЛ. ДЖАМБУЛА, 30А**

Станция у всех на слуху своей специализацией по замене ремней ГРМ, для любых автомобилей, однако все прочие операции текущего обслуживания, в том числе по ходовой части, здесь тоже выполняют. ТО по замене основных расходников можно заказать и с использованием оригинальных компонентов, хотя их доставку придется подождать 2-3 недели. Так что проще воспользоваться альтернативным ассортиментом, который для Focus по базовым элементам оказался в наличии. По маслам предлагается Castrol 5W-30 или 0W-30 без фордовской спецификации, фильтры марки Mann — масляный 390 рублей, воздушный 700 рублей, салонный 1100 рублей (оригинал у дилера стоит около 800 рублей). Итого, с синтетикой Castrol 5W-30 по 1800 рублей за необходимые 4 литра (у дилера полусинтетика Ford Formula F 5W-30 стоит около 1200 рублей за 4 литра) и с учетом работы ТО обойдется чуть больше **4200 рублей,** то есть все равно дешевле, чем у дилера. Если же менять свечи, то были предложены иридиевые NGK по 600 рублей плюс их замена 320 рублей — итого 2720 рублей, что обошлось почти на тысячу дороже, чем у дилера.

По CX7 альтернативные компоненты предлагались разных марок, причем часть из них необходимо было ждать: масляный фильтр Mann 470 рублей, воздушный VIC за 900 рублей, салонный Mann 900 рублей, хотя возможен корейский вариант воздушника за 700 рублей. Моторное масло предлагалось Castrol 0W-30 исходя из того, что в рекомендациях фирмы такой класс вязкости присутствует, а в условиях нашей зимы он более приемлем. Свечи зажигания нужно было заказывать оригинальные. А в целом без замены свечей, но с шестью литрами синтетики Castrol и альтернативными фильтрами из тех, что подороже, ТО обошлось в пределах **7000 рублей.**

Главный вывод нашего объезда напрашивается такой: хочешь принципиально обслуживаться в точности как у официального дилера, строго по регламенту и с полным спектром сертифицированных услуг — выбирай своего дилера, если, конечно, к нему не имеется претензий. Альтернативных сервисов, масштабно специализирующихся на одной марке и способных конкурировать на равных, у нас все равно нет (во всяком случае по Ford, Mazda и многим другим), а прочие по нескольким брендам в объеме «официалов» услуг не предлагают да и вряд ли это кому под силу. Тем не менее, в альтернативных сервисах можно выполнить большинство стандартных операций, также с гарантией на работу и, если надо, с записью и штампом в сервисной книжке, при этом можно сэкономить на расценках за услуги и на альтернативных запчастях.

По поводу последних: слово альтернативные пугать не должно, сейчас наш рынок в ассортименте располагает качественными компонентами категории Aftermarket, которые по исполнению вряд ли уступают оригинальным, а в каких-то случаях, не исключено, и превосходят их. Не случайно и цены на качественные альтернативные расходники нельзя назвать низкими. Другое дело, что альтернативные СТО не держат их постоянно в большом объеме, видимо, еще не созрел как следует спрос. Конечная цена еще будет зависеть от масла и эксплуатационных жидкостей — как показал опыт по тому же Ford, в альтернативных сервисах предлагают продукты премиум-качества, которые зачастую заметно дороже оригинальных у дилера. С другой стороны, и в дилерских центрах гибко подходят к техобслуживанию. Например, не будут настаивать на замене тормозных колодок вместе с дисками на 40 тысячах км, если в этом нет реальной необходимости. А есть в Иркутске дилеры, кто в постгарантийный период на выбор клиентов также практикует обслуживание с использованием альтернативных компонентов.

Василий ЛАРИН