



# Инновации без оаций

ЮРИЙ БУЦКИЙ

**Что ни говорите, а все массовые автомобили похожи друг на друга. Как счастливые семьи в книге Льва Николаевича — помните эту расхожую цитату? Логично, между прочим: семейное счастье зиждется на незыблемых ценностях, автомобили — на незыблемых платформах. Их создают автомобильные «гранды». Не так уж их и много, этих платформ. Гораздо меньше, чем марок и моделей.**

Платформа — палочка-выручалочка для автопроизводителя. Она ускоряет сменяемость моделей. И удешевляет производство, снижает себестоимость и тем самым повышает конкурентоспособность. А еще — позволяет оперативно расширить модельные ряды брендов. Вот не было у PSA кроссоверов, но очень хотелось. А у Mitsubishi был Outlander. И что же? Появляется Peugeot 4007 и Citroën C-Crosser. Кто скажет, что они не похожи, пусть первым бросит в меня камень. Или смотришь на Nissan, видишь Renault. Вот и думай: где «японцы», где «французы»... По улицам пересекают Mazda и Volvo на платформе Ford. Сплошной интернационал. Про американо-немецкие альянсы я уж не говорю.

Нас призывают покупать новые автомобили. Мол, как появится новая модель, так и покупайте. А они появляются каждые три-четыре года. Согласитесь, в этих условиях «неубиваемый» автомобиль — это кошмарный сон производителя. Нет, поймите правильно: он сделает свое детище надежным, безопасным, экологичным, экономичным, красивым. Но не вечным — иначе как организовать ту самую быструю сменяемость и массовые продажи новых моделей?

Нехитрое это соображение полностью подтвердилось во время беседы со специалистами компании Auson АВ («АБС-авто» № 11/2010, с. 24–25). Компания поставляет антикоррозионные препараты на сборочные конвейеры и знает не понаслышке: слой оцинковки на кузовах бюджетных моделей слишком тонок. А количество распыляемых в кузовных полостях препаратов для долгой и безболезненной

жизни явно недостаточно. Даже у автомобилей сегмента «премиум». Экономика должна быть экономной и ничто не вечно под луной. Автомобили — не исключение.

Соответственно, из былого фетиша автомобиль превратился в утилитарную вещь — попользовался и заменил. Как шариковую ручку. Или мобильный телефон. Тем более что индустрия утилизации развивается с каждым годом. Какое там оборудование! И всё с программным управлением. Осушительные машины откачивают масло, антифриз, тормозную жидкость, остатки топлива. Пресс-ножницы и шредеры режут и сортируют —

## ■ Экономика должна быть экономной и ничто не вечно под луной. Автомобили — не исключение

металл налево, пластик направо, резину вон туда. И прессуют материалы в брикеты. И над всем этим простирается заботливая законодательная десница: сдал авто — получи взнос на покупку новой модели.

Судьба новых «бюджетных» красавиц распланирована по годам: первый хозяин — афтемаркет — второй, редко третий хозяин — осушительное оборудование — пресс — мартен. Или, если повезет, — перегон в Россию. Но сегодня такая «лафа» уходит в прошлое. Пошлины, однако... Пофантазируем: идеальный автомобиль должен безупречно отбегать четыре-пять лет, доехать до пункта утилизации и самостоятельно разобратся. Распасться на составляющие для рециклинга и утилизации. Когда-нибудь так и будет.

Не все страны приняли эти правила игры. В том числе и на Западе. Впрочем, говорить

тут надо не о стране (как государстве), а о населении. О его менталитете. В Швеции и других Скандинавских странах он таков: автомобиль — самое невыгодное вложение денег. Еще бы — выехал за ворота дилера, 30% стоимости долой. Поэтому пусть отработывает по полной! К автомобилям здесь относятся бережно, холят и лелеют, и эксплуатируют в среднем шестнадцать лет. Нередко — в одной семье, у одного хозяина. Это не мои слова. Это сказал топ-менеджер Auson АВ в упомянутой выше статье.

В России ситуация схожая, но все же чуть иная. Корни у нее другие. И мотивация. Попробуем в ней разобраться. В СССР было три признака достатка: квартира, дача и автомобиль. О них мечтали, к ним стремились. Двадцать лет капитализма мало что изменили в системе ценностей, да и сама жизнь диктует: надо где-то жить, где-то отдыхать и на чем-то добираться до места отдыха. Вы знаете среднюю зарплату по стране? Конечно, знаете. Квартиру на нее не купишь, хорошую дачу не построишь, а вот машину... что ж, с кредитами да под программу утилизации

покупку автомобиля осилить можно. И бог с ними, с потерянными тридцатью процентами при выезде из автосалона. Инфляция уничтожит сбережения быстрее.

Как уже говорилось, автомобиль стал «шариковой ручкой», красивой и надежной, но вполне утилитарной вещью. Но если кто не знает, «эксплуатация» шариковых ручек претерпела немалые изменения. Когда-то они были в новинку, и опустошенные стержни заправляли новой пастой. Были такие специальные мастерские. Потом исписанные стержни стали выбрасывать и покупать новые. Ручка же оставалась прежней. Теперь мы легко выбрасываем всю ручку и приобретаем другую. Так вот: с утилитарными автомобилями мы пока находимся на этапе «заправки стержней». Ну, может, где-то на стадии «покупки новых стержней». Но менять шариковые ручки, то есть простите, автомоби-

ли, каждые три–пять лет россияне не готовы. Во всяком случае, в массовом порядке.

И здесь мы становимся похожими на скандинавов, в частности на шведов. Автомобиль, проданный в России и для России, тоже надо холить и лелеять. Кто поможет автовладельцу? Сервис, конечно. Но сервис особый, «заточенный» не на стандартное обслуживание утилитарного автомобиля, когда ремонт сводится к типовой замене электронного блока или выправлению вмятин и окраске после столь же типового ДТП. А сервис творческий, нацеленный на... нет, придется все же произнести! — нацеленный на обеспечение долголетия автомобиля. И российский автолюбитель это оценит, не сомневайтесь.

Поле деятельности такого сервиса — постгарантийное обслуживание и ремонт. Козыри такого сервиса — квалифицированные мастера. И современные инновационные технологии. И высококачественные запчасти и расходные материалы. Мастера на таком сервисе должны не просто подбирать их по принципу «подходит — не подходит», а по-настоящему разбираться в фильтрах, тормозных колодках, антифризах, маслах и прочем. Использовать если не оригинальные запчасти, то высококачественные аналоги, а не поделки непонятного происхождения. Проводить анти-

коррозионную обработку, не просто брызгая препаратом «чтобы клиент видел», а следуя технологической карте — от точки к точке по всему кузову. И делать частичную разборку салона, если это требуется. И опять на ум приходит Швеция. Вот уж где антикоррозионную защиту проводят на совесть. И для новых автомобилей при продаже. И для основательно побегавших по северным дорогам — причем

регулярно, каждые три–четыре года. И автомобили там живут долго, и до последних дней своих сохраняют товарный вид.

И еще: независимый сервис должен сам уметь выбирать инновационные технологии. Потому что не всякая технология инновационна, и не всякая новинка, объявленная инновацией,

имеет практический смысл. Слишком уж много было спекуляций на модной терминологии.

Нет уж, инновация — это не заклинание и не ритуальный танец, а вполне осязаемая вещь, отвечающая ряду критериев. И один из

## ■ Инновация — это не заклинание и не ритуальный танец, а вполне осязаемая вещь, отвечающая ряду критериев

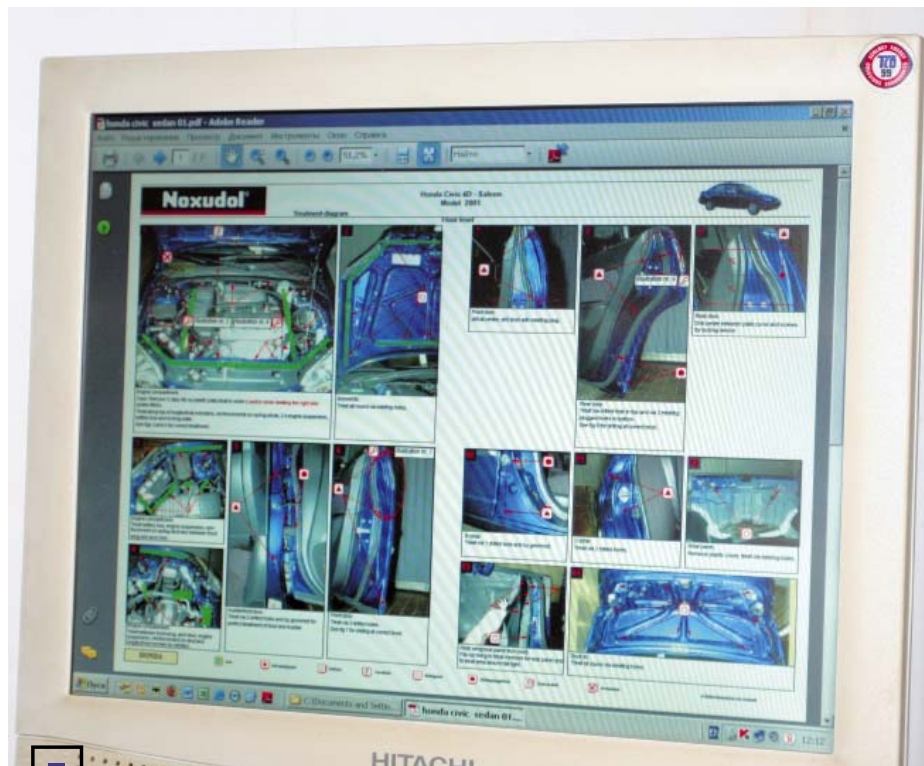
## ■ Независимый сервис должен сам уметь выбирать инновационные технологии

первых — экологичность. Что такое инновационный масляный фильтр? Это изделие, не просто хорошо фильтрующее моторное масло, но и легко утилизируемое. Причем возможность утилизации и рециклинга у него заложены в процессе производства. Что такое инновационная тормозная колодка? Это деталь, имеющая большой ресурс до замены. Арифметика проста: меньше износ фрикционной накладки, меньше вредной пыли попало в атмосферу. То, что колодка должна быть безасбестовой, само собой. Но дело не только в асбесте. Пыль от его заменителей в композиции фрикционной смеси тоже не «белая и пушистая». Что такое инновационные лакокрасочные материалы? Это системы ЛКМ на водной основе, не наносящие вреда окружающей среде. Что такое инновационные антикоррозионные и противоржавные материалы? Это препараты, содержащие жестко ограниченный минимум летучих растворителей, или созданные опять же на водной основе, или вообще не содержащие растворителя. Список можно продолжить.

Все перечисленное доступно нам уже сегодня: и компоненты, и материалы, и технологии. Именно они обеспечат автомобилям долголетие, а сервисам — стабильную клиентскую базу. Главное — вовремя понять, что та или иная технология действительно инновационная.

А то ведь у нас как бывает? С экрана телевизора звучат бодрые призывы к модернизации, а на деле приобретаются технологии «числом поболее, ценою подешевле». Взять хотя бы наши автогиганты. Что, в рамках альянса с именитыми компаниями туда придут действительно новейшие технологии? Или все же технические решения вчерашнего дня?

К счастью, у независимых сервисов есть право выбора — с чем и как работать. Да, инновационная технология обходится дороже, чем рутинная. Но и окупается быстрее. Посмотрите на сервисную индустрию Скандинавских стран. И все вам станет ясно. **АБС**



■ Современная система антикоррозионной защиты включает набор технологических карт для всех марок и моделей автомобилей



См. информацию на с. 2

Найди в этом номере

Наш тест-драйв

