

Каждый четвертый страховой случай по каско связан с повреждением остекления автомобиля, подсчитали в Росгосстрахе. Интенсивный трафик и масштабные ремонтные работы на российских дорогах сделали замену лобового стекла из-за сколов и трещин поистине массовым явлением в добровольном автостраховании. С начала текущего года страховщик направил к своим партнерам уже более 5 тыс. автомобилей с такими проблемами. При этом, как отмечают в компании, порой при выдаче направления на ремонт приходится подробно разъяснять клиентам, что имеющиеся сегодня на российском рынке стекла не уступают по своим потребительским качествам тем, что изначально устанавливают автопроизводители.

«Хотя замена лобового стекла — довольно рутинное действие, и для этих работ страховщики отбирают только хорошо зарекомендовавших себя партнеров, мы регулярно сталкиваемся с заблуждениями и предубеждениями автомобилистов, — говорит начальник управления аналитики Блока заботы о клиентах Росгосстраха Виктор Толстой. — В основном клиентов волнует, может ли аналог стать полноценной заменой «оригинала» в части безопасности, будут ли с ним корректно работать датчики дождя и света, не возникнут ли проблемы с обогревом или, что еще критичнее, с системами ADAS, которые зависят от правильной проекции через стекло: адаптивным круиз-контролем, удержанием полосы, распознаванием дорожных знаков».

Стремление во что бы то ни стало получить «оригинал» с логотипом своей марки и раньше было не всегда оправдано, а в сегодняшних условиях, по сути, не имеет смысла, подчеркивает эксперт Росгосстраха. Ведь ведущие автопроизводители сами не отливают стекла — они заказывают их на профильных предприятиях, многие из которых расположены в Китае, откуда сегодня поставляется значительная часть запчастей.

Формально, конечно, есть лобовые стекла категории OE/OEM (Original Equipment Manufacturer) — оригинальная продукция для новых автомобилей. Но им по качеству и пользовательским характеристикам не уступают стекла для вторичного рынка (сегмент AGR — Automotive Replacement Glass). Это такие же высокотехнологичные изделия, произведенные на роботизированном оборудовании с использованием того же сырья и прошедшие строжайшую сертификацию (DOT, ECE, ГОСТ). Они проектируются с учетом точной геометрии оптической зоны, в которую устанавливаются датчики. Это гарантирует корректную работу систем освещения и помощи водителю, а наличие встроенных проводящих дорожек в качественных стеклах обеспечивает полноценную работу обогрева без риска короткого замыкания или неравномерного прогрева. В сегменте AGR работают как глобальные производители — например, NordGlass

(Польша/Япония) или Guardian (США/Испания), — так и отечественные КМК Glass и Spektr Glass. Но ключевыми игроками, продукция которых сегодня широко представлена на российском рынке, являются китайские Fuyao Glass (FYG) и Xinyi Glass (XYG).

«Использование качественных аналогов, в том числе китайских брендов, не является компромиссом в вопросах безопасности. Сегодня крупнейшие мировые концерны, такие как Volkswagen, Ford или General Motors, не говоря уже о китайских автопредприятиях, закупают стекла у тех же заводов, которые производят продукцию для вторичного рынка. Например, такие лидеры, как Fuyao Glass, являются мировыми гигантами, чьи изделия поставляются напрямую на конвейеры автопроизводителей, — поясняет Виктор Толстой. — Наши партнеры, к которым мы направляем на ремонт страхователей по каско, сегодня работают в том числе с продукцией этой компании. И клиент получает ту же геометрию, ту же прозрачность и те же стандарты безопасности, что и при покупке «оригинала» с логотипом автобренда, но без переплаты за товарный знак и длительного ожидания поставки».

При самостоятельном выборе лобового стекла в Росгосстрахе рекомендуют автовладельцам внимательно изучать его маркировку — поскольку на рынке встречаются и подделки, когда низкокачественный «ноунейм» выдают за продукцию известных китайских производителей. По словам Виктора Толстого, качественное изделие обладает идеальной геометрией, гладкой скругленной кромкой и четкой маркировкой, нанесенной методом шелкографии. В отличие от кустарных копий штамп производителя на заводском стекле невозможно стереть растворителем или в результате механического воздействия. Стандартная толщина современного лобового стекла триплекс в зависимости от модели составляет от 4,5 до 6 мм, черная полоса по краю и точки-градиенты должны быть нанесены идеально ровно. Если краска лежит со смещением, имеет подтеки или «проплешины» — это признаки подделки, предупреждает эксперт.

«Качественное небрендированное лобовое стекло от лидеров рынка или проверенных китайских производителей прослужит долгие годы. Главное — внимательно проверять маркировку детали перед установкой и доверять клею профессионалам, так как качество полиуретанового клея и соблюдение технологии монтажа важны так же, как и само стекло», — подчеркивает начальник управления аналитики Блока заботы о клиентах Росгосстраха.