

Serwisy motoryzacyjne w czasach pandemii i inflacji

POLACY JEŹDŹĄ CORAZ STARSZYMI AUTAMI, Z CORAZ WIĘKSZYM PRZEBIEGIEM, A W PRZYPADKU AWARII DECYDUJĄ SIĘ TYLKO NA KONIECZNE I PODSTAWOWE NAPRAWY W SERWISIE. DO TEGO PO DROGACH WCIĄŻ PORUSZAJĄ SIĘ „WRAKI NA KOŁACH”, KTÓRE ZAGRAŻAJĄ BEZPIECZEŃSTWU. TO WYNIKI KRAJOWEGO BADANIA MECHANIKÓW, JAKIE PRZEPROWADZIŁA W POLSCE SIĘĆ WARSZTATÓW SAMOCHODOWYCH – PROFIAUTO SERWIS. WSKAZUJE ONO M.IN., JAK W OSTATNICH TRZECH LATACH ZMIENIŁY SIĘ NAWYKI KORZYSTANIA Z POJAZDÓW PRZEZ KIEROWCÓW, CZYM PRZYJEŹDZAJĄ DO SERWISÓW, A TAKŻE KTÓRE MARKI SĄ W ICH OCZACH NAJBARDZIEJ ZAWODNE

Na zasadzie: „byłe jeździł”

Najciekawsze wyniki badań dotyczą m.in. tego, jak Polacy naprawiają swoje samochody w warsztatach. Niemal trzy czwarte mechaników wskazało, że w przypadku awarii kierowcy proszą o wykonanie jedynie podstawowych napraw, pozwalających tylko na doraźne rozwiązanie problemu. Niestety, praktyki te mogą w przyszłości skutkować kolejnymi, również poważniejszymi usterkami całych układów w samochodzie. Jak zauważają eksperci, jest to zmiana w sto-

unku do wcześniejszych lat, gdy klienci częściej prosili, by usunąć problem kompleksowo.

– Jest kilka przykładów awarii, przy których warto, a nawet trzeba pokusić się o kompleksową naprawę, a nie tylko wymianę podstawowej części. Gdy na przykład potrzebna jest wymiana turbosprężarki, należy przy tej okazji wymienić także intercooler, przewód olejowy od turbo oraz olej wraz z filtrami. Wówczas oprócz skutku usuwa się także przyczynę. (...) Nie zmienia to faktu, że w obec-

nej sytuacji gospodarczej trudno winić właścicieli pojazdów o oszczędzanie na każdym aspekcie życia, w tym – na użytkowaniu samochodu. Byłe tylko nie miało to wpływu na bezpieczeństwo na drodze – mówi Adam Lehnort, ekspert sieci ProfiAuto Serwis.

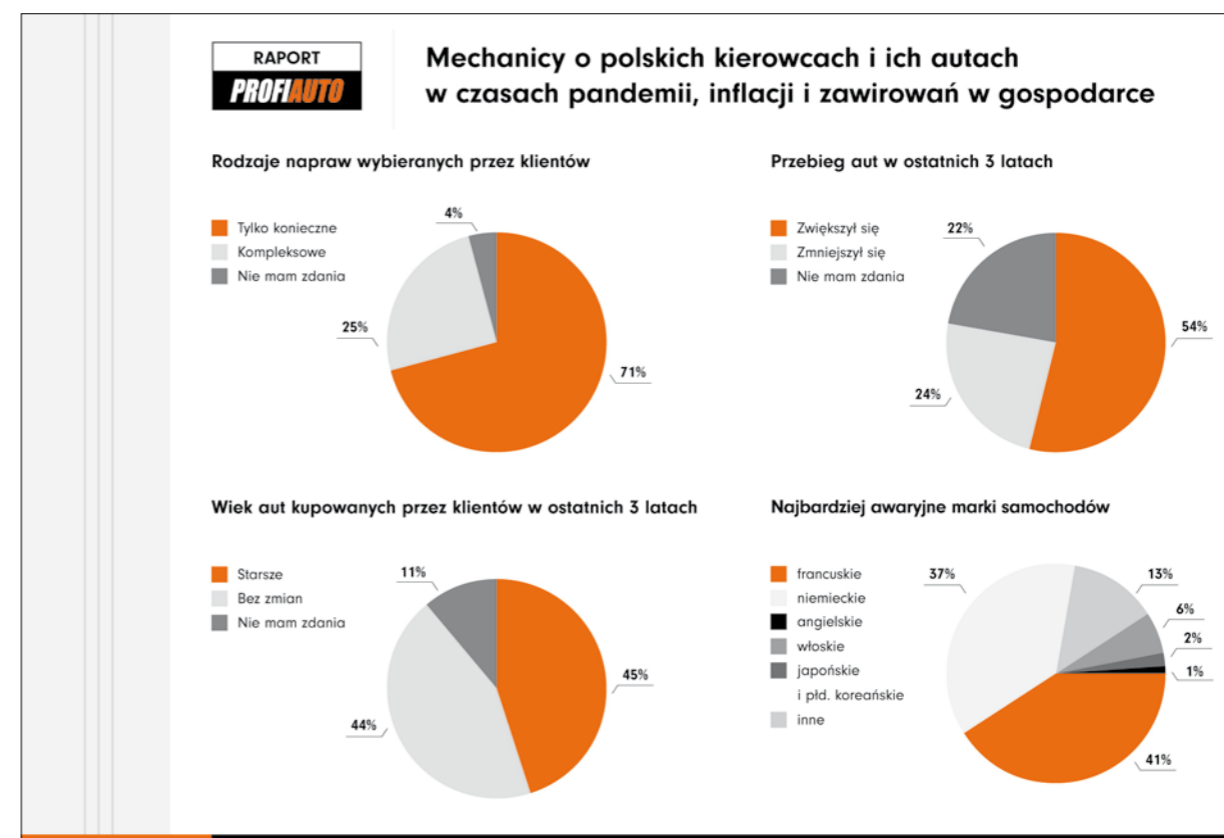
Auta coraz starsze i z coraz większym przebiegiem

Na pytanie o przebieg samochodów pojawiających się w warsztatach, większość mechaników (54%) odpowiedziała, że w ostatnich trzech latach jest on wyższy, niż wcześniej. Wyniki te korespondują z odpowiedziami dotyczącymi wieku samochodów kupowanych przez klientów – aż 45% właścicieli warsztatów odpowiedziało, że jest on w ich ocenie w ostatnich latach wyższy (jedynie 44% twierdzi, że nie zmienił się w stosunku do aut kupowanych przed pandemią i inflacją). Na pytanie o roczniki modeli, jakimi kierowcy pojawiają się w serwisach, 55% mechaników wskazało, że są to auta w wieku 5-10 lat, a 36%, że mające 10-15 lat. Są to ciekawe dane, gdy zestawimy je z raportami instytutów badających polski rynek motoryzacyjny. Wskazują one, że średni wiek samochodu w Polsce wynosi ok. 15,5 roku, nie licząc tzw. „martwych dusz”,



FOT. PROFIAUTO

FOT. PROFIAUTO



czyli samochodów będących w bazie CEPIK, lecz nieporuszających się już po drogach (dane za raportem IBRM Samar, maj 2022).

– Z takiego porównania wysnuć można niepokojącą tezę, że po naszych drogach porusza się wiele samochodów, które bądź naprawiamy na własną rękę, bądź też ich kierowcy nawet „nie pamiętają”, kiedy ostatni raz byli w serwisie. To koresponduje dość dobrze z wprowadzanymi regulacjami legislacyjnymi, które mają uszczelnić kwestię rzetelnych badań stanu technicznego aut i działania stacji kontroli pojazdów. Tak naprawę chyba wciąż nie wiemy, ile tzw. „trumien na kółkach” porusza się po drogach – podkreśla Adam Lehnort.

Stan techniczny pojazdów jest lepszy, ale „wraki na kołach” też się zdarzają

Pozytywnym aspektem badania było to, że samochody pojawiające się regularnie w serwisach są w lepszym stanie technicznym, niż w poprzednich latach. Odpowiedziało tak aż 74% mechaników. 16% wskazało, że jest tak samo źle, jak w okresie poprzedzającym pandemię.

W ankiecie zapytano również, czy w warsztatach pojawiają się pojazdy w tak złym stanie technicznym, iż w ogóle nie powinny poruszać się po drogach. 63% mechaników stwierdziło, że takie przypadki już się nie zdarzają. Niepokoi jednak, że niemal co czwarty z nich (24%) stwierdził, że do jego warsztatu wciąż przyjeżdżają kierowcy, których samochody bezpośrednio zagrażają zdrowiu i życiu uczestników ruchu.

Raport zawiera także opinie mechaników na temat najbardziej awaryjnych samochodów. Badanie potwierdziło, że najbardziej usterkowe są modele producentów francuskich (41% odpowiedzi). Obecność marek niemieckich na drugim miejscu (37%) to według mechaników z jednej strony zwiększenie ich awaryjności w porównaniu z modelami z lat 90. i wcześniejszych, ale też duża liczba starszych roczników oraz aut powypadkowych. Jednocześnie najmniej awaryjne okazały się – co nie jest zaskoczeniem – samochody z Japonii oraz Korei Południowej (1%).

Wśród najczęstszych usterek, z jakimi kierowcy zgłaszają się do warsztatów, mechanicy wyróżnili awarie zawieszenia

(59% odpowiedzi) oraz tzw. „elektryki” (30%). Wynika to z jednej strony z nadal słabej jakości dróg, a z drugiej – coraz większej ilości podzespołów elektrycznych i elektronicznych montowanych we współczesnych samochodach. Wyposażanie samochodów z lat 2000 i nowszych w coraz większą ilość elektroniki niestety mści się obecnie, gdy są to już auta używane. Na kolejnych miejscach znalazły się awarie układu napędowego (w tym silnika) oraz karoserii.

Nowa rzeczywistość gospodarcza

– Trudna sytuacja gospodarcza, związana m.in. z pandemią, inflacją oraz wojną w Ukrainie, zmieniła globalny i polski rynek motoryzacyjny. Mniej zasobne portfele kierowców sprawiły, że do kwestii kupna nowego bądź korzystania z używanego pojazdu podchodzimy z większą rozwagą i baczniejszą kalkulacją, niż przed kilkoma lub kilkunastoma latami. Nowe samochody są drogie albo trzeba na nie czekać niekiedy miesiącami. To z kolei przetożyło się na rynek samochodów używanych, których ceny także wystrzeliły w górę. – podsumowuje Michał Tochowicz, prezes firmy Moto-Profil. ■