

Tendencje w tuningu ciężarówek. Jakie wieści dla warsztatów?

data aktualizacji: 2022.02.09



Motywy z popkultury to cecha rozpoznawcza polskich ciężarówek po tuningu

Chociaż zapowiadano, że tuning ciężarówek zaniknie wraz z rozwojem wielkich, anonimowych flot pojazdów ciężarowych, to mamy do czynienia z sytuacją wręcz odwrotną. Nie jest to trend na wielką skalę, ale świadczący o tym, że upiększanie ciężarówek ma się dobrze. Co to oznacza dla warsztatów samochodowych?

Obserwując od lat tuning pojazdów użytkowych, daje się zauważyć postępującą profesjonalizację modyfikowanych pojazdów. Nie są to już projekty realizowane w stodółach, bez wizji i z wykorzystaniem tego, co akurat było pod ręką. Dotyczy to wszystkich aspektów dzieła – począwszy od projektu poprzez materiały, na wykonawstwie kończąc. Przyczyn tego należy upatrywać we wzroście zamożności i profesjonalizacji polskiego transportu. Dziś nie można zostawić tuningu przypadkowi. W dawniejszych czasach upiększaniem pojazdów zajmowano się w wolnych chwilach między zleceniami. Obecnie nie ma na to czasu, ponieważ pojazdy muszą zarabiać, a stawki nie są wysokie. Nikt nie postawi pojazdu „na kanał” na długie tygodnie. Dawniej wiele firm przewozowych miało własne warsztaty, często o szerokim spektrum usług. Dziś tylko dużym firmom opłaca się utrzymywać własne zaplecze serwisowe – większość korzysta z kontraktów serwisowych u dealerów czy wynajmu. To powoduje, że kwestia obsługi technicznej jest poza firmą transportową. Dlatego często brakuje miejsca na tuning metodą „chałupniczą” – lepiej i taniej oddać pojazd w ręce specjalistów.

Podobną ewolucję przeszły materiały do tuningu. Przykładem są tak zwane „kangury”, czyli rurowe osłony atrapy ciężarówki. W wielu krajach policja ściga amatorskie konstrukcje tego typu, więc

taniej jest zainwestować w atestowany produkt. Powłoki lakiernicze tuningowanych ciężarówek nie odbiegają od tych z najlepszych zakładów lakierniczych, a oklejanie foliami wyraźnie poszło w dwóch kierunkach. Najczęściej przyklejane są detale, zbyt kosztowne w wykonaniu „malarzkim”. Oklejanie dużych powierzchni stało się passe, bo przy uszkodzeniu często trzeba wymienić sporą powierzchnię malunku, a to kosztuje. Tuning audio niczym nie odbiega od wymagań stawianych przez wielu audiofilów, z tą różnicą, że musi on znieść jeszcze trudy codziennej pracy: trzaskanie drzwiami, jazdę po złych nawierzchniach itp. Podobnie jest z tapicerką i wystrojem wnętrza. Jednym z nowszych trendów jest stosowanie elementów, które łatwo zdemontować (po okresie eksploatacji ciężarówki) i zamontować w kolejnym pojeździe. Często z tego rozwiązania korzystają kierowcy, którzy zainwestowali „w skóry” i przy zmianie pracodawcy odchodzą razem z nimi.

Efektom tych profesjonalnych zabiegów i materiałów są liczne skończone dzieła. Jeszcze kilka lat temu można było usłyszeć od właściciela stuningowanej ciężarówki, że „to jeszcze nie jest zamknięty projekt”. Dziś to rzadkość. Ponadto tuningowane są coraz częściej nie tylko ciągniki siodłowe, ale i naczepy, tworząc estetycznie skomponowaną całość.

Na naszym kontynencie wykrystalizowało się kilka szkół tuningu: skandynawska, holenderska, południowa, niemiecka i polska. W przypadku tej ostatniej przez ostatnie 10 lat rozwijały się przede wszystkim motywy. To znak rozpoznawczy polskiego tuningu. Długo dominował temat patriotyczno-historyczny, ale także filmowy – zwłaszcza z bajek rysunkowych. Ostatnimi laty wydaje się, że tematyka sportowa z Kubicą na czele zanika. Dzisiaj polski styl tuningu można zdefiniować jako mocno oparty na motywach z popkultury oraz obejmujący ciągnik i naczepę. To miłe, że powstała polska szkoła tuningu i to w kraju, w którym najpopularniejszym stylem jest holenderski. Zobaczmy, jak trend ten będzie się rozwijał w kolejnych latach.

Inną rosnącą tendencją jest rekonstrukcja starych pojazdów użytkowych. Od 5-6 lat Polacy na nowo zakochali się w motoryzacji z czasów PRL-u. Dotyczy to także ciężarówek. Coraz częściej można spotkać na drogach odrestaurowane z pietyzmem stary lub jelicze. Owszem, tuning „zabił” niejednego piękny samochód, ale odzyskanie stanu fabrycznego można nazwać tuningiem – rekonstrukcyjnym. Wiele tego typu pojazdów przez lata użytkowania było „okaleczonych”. Odzyskanie fabrycznego piękna przy zastosowaniu maksimum oryginalnych części to wielkie wyzwanie, ale godne pochwały, gdyż kosztuje niemało trudu i środków.

Jakich tendencji próżno szukać w polskim tuningu? Przede wszystkim głębokich modyfikacji kabin – ingerencji w ich strukturę. Celują w tym Skandynawowie (ze słynnym Svempą na czele) i Niemcy. W Polsce to na razie jedynie drobne modyfikacje poszczególnych blach szoferek, a nie polegające na przykład na wydłużeniu przestrzeni sypialnej.

Co te tendencje oznaczają dla warsztatów samochodowych? To informacja, że istnieje zapotrzebowanie na profesjonalne usługi tego typu. Coraz więcej tuningu zleca się do wykonania różnym specjalistom – „robótki domowe” często są zbyt kosztowne i czasochłonne, a efekt nie zawsze zadowala. Blacharze, lakiernicy, audio-elektronicy, ślusarze, tapicerzy i krawcy (ktoś musi umieć szyć firanki) robią to lepiej. Owszem, daleko nam jeszcze do Szwedów czy Holendrów, gdzie mistrzowie firmują tuning swoim nazwiskiem niczym malarze obrazy. Jednak wydaje się, że w końcu to nastąpi. Będzie to wymagało skupienia całego procesu upiększania w jednym miejscu, pod jednym brandem.

Jak duży to rynek? To trudne pytanie. Współcześnie nie ma problemu z międzynarodową wymianą usług, więc rynkiem może być cała Europa. W tej dziedzinie liczy się jakość, a nie cena, więc droga na zagraniczne salony musi być ciężko wypracowana na krajowym podwórku. Z drugiej strony to w dużej mierze terra incognita, niedostatecznie spenetrowana w Polsce. To, że właściwie nie istnieją placówki zajmujące się wyłącznie upiększaniem ciężarówek, nie oznacza, że nie ma na to rynku. Być może brakuje kilku odważnych z kapitałem? Czemu zamiast powielać usługi jak u konkurencji, nie zająć się czymś zupełnie innym i wyspecjalizować się w tuningu? Na pewno będzie to wymagało interdyscyplinarnej wiedzy i doświadczenia oraz dość bogato wyposażonego warsztatu. Na początek może to być jedna z nowych usług w kompleksowo wyposażonym serwisie – ponosimy wtedy najmniejsze ryzyko inwestycyjne. Znacznie trudniej wystartować od zera w tej dziedzinie, zwłaszcza

bez doświadczenia. Dlatego słuszna wydaje się konkluzja, że na świadczenie tego typu usługi nie może sobie pozwolić każdy warsztat naprawy ciężarówek.

Grzegorz Teperek

Źródło: