

Czy regeneracja fabryczna zagraża warsztatom?

data aktualizacji: 2022.05.11



Pojęcie regeneracji części samochodowych jest stare, znane, a pozyskane w ten sposób elementy poszukiwane. Co jednak sądzić o regeneracji całego samochodu, w dodatku u jego producenta? Tym właśnie jest regeneracja fabryczna, która nabiera coraz większego znaczenia. Czym dokładnie jest, dlaczego się pojawiła i czy stanowi zagrożenie dla branży warsztatowej?

Regeneracja fabryczna (zwana niekiedy refactoringiem przemysłowym) to zabieg na całym i nowym pojeździe po krótkim (około 3-5 lat) okresie eksploatacji. Może być jej poddany samochód osobowy lub użytkowy - i to kilkakrotnie. Proces odbywa się w warunkach fabrycznych, na linii technologicznej z zastosowaniem standardów producenta, dedykowanych zamienników, a wynikiem końcowym jest odnowiony pojazd z gwarancją, który ponownie trafia na rynek. Brzmi zbyt pięknie? To już działa i przynosi ogromne pieniądze.

Jak to się zaczęło?

Prekursorami tej gałęzi automotive są wielkie firmy dealerskie i kilka koncernów motoryzacyjnych w Europie. Jak wyglądały początki? Warto sięgnąć do anegdoty, wg której dawne samochody - o wysokiej jakości - omal nie doprowadziły wielu koncernów do bankructwa. Zadowoleni klienci eksploatowali swoje pojazdy zbyt długo, a nowych chętnych nie przybywało. Wtedy postanowiono dopuścić do działu projektowego księgowych. Od tamtej pory to oni „projektują” pojazdy, które wcale nie są tanie, ale za to nietrwałe, czyli dobre dla producentów, bo generują ruch w interesie. Klientom tłumaczono to na różne sposoby, m.in. że to dobrze zrobi użytkownikom i środowisku naturalnemu, bo po drogach będzie jeździć więcej nowoczesnych, bezpiecznych i ekologicznych

pojazdów.

Gdy już przyzwyczailiśmy się do tej filozofii, pojawiły się kłopoty surowcowo-energetyczne. Już wiadomo, że w dłuższej perspektywie zaszkodzą one rozwojowi motoryzacji. Sprzedaż samochodów spada, wydłużyły się czasy dostaw, a na rynku zabrakło wielu elementów niezbędnych do ich produkcji. W cenie są dziś pojazdy używane, które zdrożały jak nigdy wcześniej. Ponadto naciski na redukcję emisji gazów cieplarnianych eliminują samochody spalinowe, a elektryczne są nieprzyzwoicie drogie. Ten zbiór utrudnień może spowodować, że w perspektywie 5-7 lat dojdzie do kryzysu całej branży. Jednym ze sposobów zapobieżenia katastrofie jest właśnie kompleksowa regeneracja fabryczna całych pojazdów w warunkach fabrycznych.

Idea jest świetła, a z punktu widzenia użytkownika i producenta pojazdu korzystna. Zamiast traktować auto jak własność, majątek, klient flotowy czy indywidualny będzie wyłącznie abonentem czterech kółek – coś na kształt współczesnego wynajmu długoterminowego, ale w zamkniętym cyklu – pojazd nigdy nie stanie się prywatną własnością. Dzięki wielokrotnej regeneracji jego żywot ma sięgać miliona kilometrów, nim trafi do pieca hutniczego. To ogromna oszczędność surowców i energii oraz jeszcze większe zyski dla koncernów motoryzacyjnych. Już teraz wiadomo, że to lepszy zarobek niż produkcja nowych samochodów, dlatego powstają kolejne zakłady wyspecjalizowane w tej profesji. Renault i Renault Trucks są prekursorami w tej dziedzinie, ale refactoring rozpoczęli wielcy dealerzy i wypożyczalnie samochodów. Obecnie w Europie funkcjonuje już kilkanaście fabryk zajmujących się tylko regeneracją. Oprócz modernizacji samochodów spalinowych planowane są transformacje pojazdów dostawczych na elektryczne.

Jak przebiega refactoring?

Najpierw pojazdy są selekcjonowane u użytkowników, a w zakładzie przechodzą drobiazgowy przegląd wstępny – to nawet kilkaset punktów kontroli! Do regeneracji zwykle nie potrzeba komponentów, których brakuje w przypadku zupełnie nowych samochodów: półprzewodników, komponentów z aluminium lub magnezu. Wiele z podzespołów także jest poddawanych regeneracji, a inne wymieniane na nowe. Na miejscu są profesjonalna blacharnia i lakiernia. Wyliczono, że na samochód potrzeba 8 dni roboczych pracy. Przeprowadza się także jazdy próbne na przyfabrycznym torze. Wszystko po to, by zaoferować samochody objęte gwarancją – nawet do 2 lat bez limitu przebiegu. Badania potwierdzają ogromne zainteresowanie samochodami po takich zabiegach. Kto straci na tej technologii? W dużej mierze branża bazująca na rynku wtórnym: importerzy aut z drugiej ręki i ich dotychczasowi kooperanci – samochody będą poza ich zasięgiem. Dotyczy to także warsztatów. Ale nie do końca.

Idea wieloletniej eksploatacji pojazdu dzięki kilku regeneracjom w takiej formie, jak opisano, niekoniecznie musi zająć w pełnej formie. Na razie tylko Renault i Stellantis są w nią poważnie zaangażowane. W koncernie Volvo Trucks tylko podległa mu marka Renault Trucks wiezie prym w refactoringu. Inne koncerny i marki na razie są dość sceptyczne odnośnie do tego pomysłu. Może to oznaczać, że mają inną wizję. Z drugiej strony unijne przepisy antymonopolowe mogą zatrzymać refactoring na jakimś etapie. Prawo własności, zamykanie możliwości wyboru – to zasady, których UE mocno strzeże i nie pozwoli łatwo odebrać sobie i swoim obywatelom. Jednak ostatnie perturbacje surowcowo-energetyczno-ekologiczno-polityczne mogą spopularyzować taką formę „posiadania” pojazdu wśród mieszkańców „wspólnej Europy”. Nie wiadomo też, czy wszystkie koncerny motoryzacyjne zostaną przymuszone do takiej formy, zwłaszcza pozaeuropejskie.

Jaka przyszłość czeka branżę warsztatową?

Wydaje się, że najbliższe 7-10 lat nic nie zmieni. Słaba sprzedaż nowych pojazdów wymusi dłuższe użytkowanie już posiadanych. Nie wszyscy producenci odwrócą się od silników spalinowych i nie każdy będzie posiadał centra regeneracyjne. Tradycyjne rynki dla pojazdów używanych z prywatnych rąk także pozostaną, a wraz z nimi tradycyjne warsztaty. W ASO także niewiele się zmieni – naprawy gwarancyjne nadal będą funkcjonować. Do systemu refactoringu musiałyby przystąpić nie tylko koncerny, państwa, ale i całe społeczeństwa, które zmieniłyby swój sposób myślenia na temat

posiadania samochodu. Muszą się pojawić ulgi i zachęty do takiej formy korzystania z pojazdów. System refactoringu docenią na pewno firmy (zwłaszcza transportowe), które już z niego korzystają. Dla nich naturalną sprawą jest wymiana floty co 2-5 lat, dzięki której utrzymują niezawodność usług. Dlatego najbliższa przyszłość sektora napraw pojazdów wydaje się niezagrażona. Należy jednak bacznie przyglądać się rozwojowi regeneracji fabrycznej – bo ta w dłuższej perspektywie może stać się faktem.

Grzegorz Teperek

Zdjęcia: Renault, Renault Trucks

Źródło: