

Skąd wziąć części do „Chińczyków”?

Chińskie samochody zdobywają coraz większą popularność w Polsce. Marki takie jak MG, Omoda, Jaecoo, BAIC, Forthing czy BYD nie są już egzotyką, a MG i Omoda/Jaecoo osiągają w rankingach popularności miejsca w drugiej dziesiątce. Mimo rosnącego zainteresowania wciąż jednym z głównych argumentów przeciwko zakupowi chińskiego auta pozostaje kwestia serwisu i dostępności części zamiennych. Czy rzeczywiście jest to tak duży problem?



Autor

Adam Borusewicz

18/03/2025

#Chińskie #części #InterCars #Polcar #rynek #serwis



Kupno samochodu to poważna decyzja, a dla wielu kierowców liczy się nie tylko cena, ale też możliwość jego długoterminowej eksploatacji. Problem pojawia się, gdy auto wymaga naprawy, a części są trudno dostępne lub czas oczekiwania na nie jest długi. W rezultacie może to wpłynąć na wartość rezydualną pojazdu i utrudnić jego odsprzedaż. Dodatkowo, póki co, producenci nie stworzyli jeszcze odpowiednio gęstej sieci serwisów autoryzowanych, więc czasem na przegląd okresowy kierowca musi się wybrać w dłuższą podróż. Nie można też nie wziąć pod uwagę faktu ryzyka, że niektóre marki mogą wycofać się z rynku, zostawiając właścicieli z problemem dalszego użytkowania samochodu. W **Chinach** jest mnóstwo producentów samochodów, a konkurencja jest ostra. Zresztą nawet zachodnie firmy mogą mieć problemy finansowe, co pokazuje przykład amerykańskiego **Fiskera** i jego modelu **Ocean** – bankructwo oznacza brak dostępu do aktualizacji oprogramowania i możliwe problemy z eksploatacją pojazdu. W końcu nowoczesne samochody w dużej mierze są definiowane programowo, więc bez stosownych aktualizacji mogą okazać się niemożliwe do użytkowania.

Coraz więcej części

Producenci samochodów z Chin nie ignorują problemu i aktywnie pracują nad poprawą dostępności części oraz serwisów. **MG** buduje duży magazyn części w Wielkiej Brytanii, co może znaczenie skrócić czas oczekiwania na podzespoły w Europie. Z kolei **BYD** inwestuje w fabryki w Turcji i na Węgrzech oraz współpracuje z europejskimi dostawcami komponentów. Tak samo postępuje **Chery** (właściciel **Omoda** i **Jaecoo**), który przejął fabrykę **Nissana** w Hiszpanii i planuje produkcję w Europie. Dodatkowo centralny magazyn części zamiennych firma buduje właśnie w Polsce. Nawet jeśli autoryzowany serwis nie ma na stanie konkretnej części, to nie oznacza, że nie można jej zdobyć. Istnieje możliwość zamawiania podzespołów bezpośrednio z Chin, np. przez popularne platformy sprzedażowe. Dodatkowo wielu chińskich producentów korzysta z tych samych dostawców komponentów, co sprawia, że możliwe jest użycie zamienników pasujących do różnych modeli samochodów. Często auta bardzo różnych marek używają np. tych samych alternatorów, rozruszników, całych silników, skrzyń biegów, czy elementów zawieszenia.

Należy też pamiętać o rynku niezależnym, który reaguje na zmieniające się warunki i napływ nowych modeli oraz producentów

Jak podkreśla Robert Feruś, ekspert ds. produktu, Inter Cars – „Dostępność części do chińskich marek w Europie rozwija się w dynamiczny sposób. Zmienia się również mentalne podejście do części produkowanych w Chinach. Kiedyś chińska część zamienna była gorzej postrzegana. Dzisiaj mamy do czynienia z sytuacją, gdzie chińskie części są przeznaczone na pierwszy montaż. Nie można jednak generalizować – występują różnice jakościowe, czasem niezależne od kraju produkcji.

Auta chińskie aktualnie posiadają stosunkowo długą gwarancję 5-7 lat oraz 100-150 tys. km – co sprawia złudne wrażenie, że o dostępność części i usług serwisowych nie trzeba się martwić. Nie można jednak zakładać, że wobec tak silnej ekspansji dealerzy nie będą doświadczali deficytu części. To ogromna szansa dla nas na rozwój oferty dedykowanej, podobnie jak z oferta Inter Cars do aut elektrycznych. Jako pierwsze wchodzi do oferty części typowo eksploatacyjne, związane z okresową obsługą i planami przeglądów. W przypadku rosnącej popularności tak wielu modeli, których podaż na rynku była znikoma, nie można liczyć na dużą ilość zamienników lub rynek części używanych – oczywisty dla marek europejskich. Dobrym przykładem są chociażby elementy nadwozia oraz lampy. Do wielu modeli jest wręcz niemożliwe jest dokupienie używanego oryginalnego błotnika. Warto zaznaczyć, że rozwijane w Inter Cars od ponad 25 lat marki własne obejmują praktycznie wszystkie najważniejsze grupy części. Nie bez znaczenia jest też fakt, iż Inter Cars dysponując własnym laboratorium badawczym InterMeko był w stanie przez te



Robert Feruś, ekspert ds. produktu,
Inter Cars

lata rzetelnie dobrać partnerów handlowych m.in. także z Azji, samodzielnie badając ich jakość i zgodność z normami. To na pewno zaprocentuje bardzo dobrą ofertą części do aut chińskich, których jakość dorówna częściom oryginalnym.”



Andrzej Senkowski – Właściciel
Polcar PPH

Andrzej Senkowski – Właściciel Polcar PPH specjalizującej się właśnie w takim asortymencie również zauważa znaczną dynamikę rynku. Jak podkreśla – „Rynek części zamiennych do tego sektora co prawda dopiero raczkuje, ale Polcar już przygotowuje się do zwiększonego zapotrzebowania na ten zakres naszej oferty we wszystkich asortymentach i grupach towarowych.

Mamy już kilku dostawców, a kolejnych aktywnie poszukujemy, w tym celu odbyliśmy serię spotkań handlowych zarówno w Polsce jak i w Chinach z firmami oferującymi części oryginalne – ale również i zamienniki do wiodących chińskich marek. Na chwilę obecną mamy już w ofercie części do kilku modeli MG (najlepiej sprzedająca się w Polsce marka chińska), w sumie ponad 200 referencji, w większości dostępnych już „z półki” lub w płynących do nas dostawach. Kolejne części i linie asortymentowe sukcesywnie dodawane są do oferty a mamy również w planach

części do innych modeli chińskich marek samochodowych. Podobnie jak w przypadku naszej dotychczasowej oferty, również w zakresie części do chińskich marek samochodowych oferujemy i będziemy oferować wybór pomiędzy oryginałami i zamiennikami”.

Miłe zaskoczenie

Samemu zresztą doświadczyłem jakości serwisowania samochodów z Chin. I muszę przyznać, że nie tylko się nie zawiodłem, ale nawet bardzo pozytywnie zaskoczyłem. Przez dłuższy czas eksploatowałem auto marki **Seres**, to o tyle ciekawa sytuacja, że dystrybutor tych aut całkowicie wycofał się z naszego kraju. Można więc było się spodziewać, że z serwisem czy ewentualną naprawą na gwarancji będzie problem. Tymczasem miałem bardzo pozytywnie zakończone doświadczenia. Pierwszy przypadek dotyczył sytuacji gdy po przeglądzie okresowym i aktualizacji software samochód nie chciał się po prostu włączyć. Efekt był taki, że wyjechałem z serwisu autem zastępczym (tym samym modelem), a w ciągu paru dni do Wrocławia przyleciał inżynier z europejskiej centrali firmy, który nie tylko uruchomił mój samochód, ale także przeszkolił serwisantów. Druga sytuacja także była nietypowa – po nocy moje auto zostawiło po sobie mokrą plamę na miejscu parkingowym. Okazało się, że kuna postanowiła naostrzyć sobie zęby na przewodzie cieczy chłodzącej baterię. Oczywiście znowu w serwisie dostałem auto zastępcze, a sama część przyszła po paru dniach. Cała przygoda nic mnie nie kosztowała, a przecież nie było w tym winy producenta.

Oczywiście, że nie wszystkie doświadczenia są tak pozytywne. W Internecie można bez problemu natknąć się na opisy sytuacji, w których właściciele samochodów z Chin długo czekają na części mechaniczne lub karoseryjne. Ale z drugiej strony takie same problemy mają znani producenci i importerzy europejscy. I mowa zarówno o firmach produkujących auta popularne, jak i te klasy premium. I co ciekawe – **Tesla** też nie jest wolna od takich problemów, mimo że samochody elektryczne składają się z mniejszej ilości części.

Rynek napraw

Kolejny problemem, który bardziej dotyczy starszych samochodów, jest znajomość ich obsługi przez niezależnych mechaników. W końcu to najczęściej tanie auta, więc po okresie gwarancji ich właściciele będą szukali tańszych sposobów na utrzymanie ich w dobrym stanie niż **korzystanie z ASO**. Problemem może stać się mnogość marek i modeli. A przecież serwisy, aby móc obsługiwać kolejną markę samochodów, muszą ponieść dodatkowe wydatki na oprzyrządowanie, oprogramowanie, testery. Czy będą chcieli inwestować w sprzęt do obsługi marki, która sprzedaje się w paru egzemplarzach miesięcznie? Raczej nie, ale ten problem będzie widoczny dopiero za dłuższy czas, kiedy skończą się gwarancje na te samochody i przestaną one być obsługiwane w serwisach autoryzowanych. W końcu większość marek z Chin daje **5 lub nawet 7 lat gwarancji**.

Chińskie samochody są coraz popularniejsze, ale niepewność dotycząca serwisu i dostępności części wciąż budzi wątpliwości. Jednak przykłady MG, BYD i Chery pokazują, że producenci i rynek niezależny intensywnie pracują nad rozwiązaniem tych problemów. **Alternatywne źródła** części oraz doświadczenia użytkowników wskazują, że sytuacja nie jest tak dramatyczna, jak mogłoby się wydawać.

Czy warto więc bać się kupna chińskiego auta? To zależy od indywidualnych preferencji, ale wiele wskazuje na to, że obawy mogą być przesadzone. A jak pokazał rynek chińskich motocykli, który budził wątpliwości – da się wyprodukować i serwisować tego typu pojazdy bez problemów. Może z chińskimi autami będzie podobnie...