

Osprzęt, który podnosi koszt drobnych napraw

Wysoka cena wypłaconego odszkodowania, sugeruje bardzo poważne naprawy powypadkowe. Eksperci z carVertical zwracają uwagę, że takie informacje, choć bardzo istotne, mogą być mylnie interpretowane. Wyjaśniamy, dlaczego i przypominamy, że do pełnej, miarodajnej oceny stanu samochodu używanego konieczne jest wnikliwe badanie techniczne.

Eksperci carVertical przestrzegają przed oszustami oferującymi „bezwypadkowe” auta i stają w obronie uczciwych sprzedawców, którzy nie mają nic do ukrycia. Nie należy przecież skreślać wszystkich pojazdów, którym w historii przydarzył się jakiś incydent. Niezwykle ważne są dwa fakty. Po pierwsze – kwota odszkodowania nie wskazuje jednoznacznie na skalę uszkodzeń powypadkowych. Po drugie – kluczowe jest to, gdzie i jak samochód był naprawiany.

Wysokie odszkodowanie, drobna naprawa

Wysoka kwota odszkodowania nie musi oznaczać poważnej naprawy blacharskiej. Wynika to z faktu, że coraz więcej starszejących się, używanych samochodów, jest wyposażona w zaawansowany, drogi osprzęt, który niezwykle łatwo uszkodzić nawet podczas niewielkiej stłuczki. Bardzo wysokie koszty generuje choćby naprawa/wymiana deski rozdzielczej, w której zadziałały poduszki. W niektórych modelach samochodów producenci przewidują wymianę samych maskownic lub fragmentów deski rozdzielczej. W innych niezbędna jest wymiana całego kokpitu.. Warto przypomnieć, że deski rozdzielcze na ogół nie występują jako zamienniki, więc kosztorys naprawy zazwyczaj obejmuje cenę nowej, oryginalnej deski z ASO. Ale to oczywiście niejedyny drogi element, który łatwo uszkodzić nawet podczas niewielkiego zdarzenia drogowego. Inne przykłady to:

- oświetlenie ksenonowe i przetwornice napięcia
- oświetlenie działające w trybie aktywnym
- oświetlenie LED
- radary do tempomatów
- sterowniki silnika/ABS umieszczane przez producentów aut blisko zderzaka lub błotnika
- ładunki pirotechniczne pod maską działające w ramach systemów ochrony pieszych
- czujniki oświetlenia, deszczu itp. umieszczone w przedniej szybie
- mechanizm spryskiwaczy reflektorów
- kamery parkowania

Zdarza się także, że w przypadku niektórych modeli samochodów zamienniki pozornie niedrogich części nie występują i wówczas także kosztorys obejmuje cenę nowego elementu z ASO niezależnie od wieku samochodu.

Im starszy samochód, tym łatwiej o szkodę całkowitą. Wystarczy, że pojazd o rynkowej wartości ok. 20 tys. zł ma aktywne oświetlenie przednie i tempomat z radarem. Wartość wymiany wspomnianych elementów, powiększona o koszt deski rozdzielczej, zderzaka, atrapy chłodnicy, maski i błotnika może z łatwością otrzeć się o próg szkody całkowitej. Należy w tym miejscu dodać, że takie elementy jak wymieniane dodatkowo poduszki powietrzne, napinacze pasów czy pasy bezpieczeństwa obligatoryjnie muszą być nowe i likwidator szkód nie może w kosztorysie uwzględniać znacznie tańszych części używanych.

To doskonały przykład sytuacji, w której uszkodzenia nie muszą być poważne, ale koszt ich usunięcia może okazać się imponujący.

Miejsce i jakość naprawy

Kosztorys i jakość dokumentacji naprawy może zależeć także od miejsca jej wykonania i zlecniodawcy. Klienci instytucjonalni użytkownicy pojazdy flotowe zazwyczaj korzystają z autoryzowanej sieci obsługi, która bez wątpienia nie jest najtańsza. Można jednak przyjąć, że wykonywane tam naprawy blacharskie, zwłaszcza w okresie, kiedy auto jest jeszcze na gwarancji, przeprowadza się zgodnie z procedurą zalecaną przez producenta, co pozwala przywrócić samochód do pełnej sprawności sprzed incydentu. „Droga” naprawa z ASO może dotyczyć zatem znacznie mniejszego zakresu szkód niż „tania” naprawa bez szczegółowego kosztorysu wykonana prywatnie w „garażu”.

Według carVertical Polska jest prawdziwym zagłębiem Europy, jeśli chodzi o naprawy blacharsko-lakiernicze. Ponad 65% aut prześwietlonych w raportach było w jakimś zakresie odbudowywane. Nie jest to z pewnością zjawisko złe, ponieważ świadczy jedynie o tym, że w Polsce dysponujemy odpowiednim sprzętem i fachowcami, a nasze realia ekonomiczne sprawiają, że takie naprawy opłacają się bardziej niż np. w Wielkiej Brytanii czy w Niemczech, gdzie poważnym ograniczeniem są bardzo wysokie stawki za roboczogodzinę. Mimo wszystko należy jednak mieć to na uwadze i bardzo uważać na to co się kupuje, ponieważ Polakowi jest znacznie łatwiej trafić na „minę” niż np. Anglikowi.

Matas Buzelis, ekspert motoryzacyjny, carVertical:

Raporty carVertical ujawniają często „niewygodne fakty” z historii aut oferowanych jako „bezwygodne”. Warto się jednak zagłębić bardziej w historię danego pojazdu, ustalić dokładnie co i jak było naprawiane i dopiero wtedy podjąć ostateczną decyzję o zakupie samochodu, który wciąż może być bardzo interesującą ofertą na rynku wtórnym. Raport carVertical będzie wówczas doskonałym argumentem pomocnym przy negocjacji ceny.