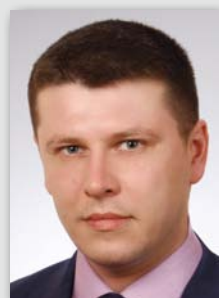


Szansa na nowych klientów!



TAREK HAMED

TRADE MARKETING MANAGER CE
PHILIPS LIGHTING POLAND SA AUTOMOTIVE

PRZEPALENIE SIĘ ŻARÓWKI W REFLEKTORZE TO BARDZO IRYTUJĄCA AWARIA DLA KIEROWCY, A W DODATKU CORAZ TRUDNIEJSZA DO SAMODZIELNEJ NAPRAWY. DLATEGO ROŚNIE LICZBA TAKICH ZLECEŃ OTRZYMANYCH PRZEZ PROFESJONALNE WARSZTATY

Oprócz pewnych dodatkowych korzyści finansowych tego rodzaju prace przynoszą warsztatom znacznie większe korzyści marketingowe, gdyż pozwalają zaprezentować nowemu klientowi wszechstronny profesjonalizm odwiedzonej przez niego placówki.

Warunkiem wstępnym skutecznego prowadzenia takiej działalności jest dobre zaopatrzenie warsztatu w żarówki, zarówno te do reflektorów przednich (H4/

H7), jak i do świateł pozycyjnych oraz pozostałych zewnętrznych. Warto przy tym oferować klientom markowe produkty uznanych firm, ponieważ mają one dłuższą żywotność, co kojarzone jest zawsze z wysoką jakością usług. Doświadczeni producenci mają w swojej ofercie specjalne zestawy żarówek dla warsztatów. Z kolei tanie żarówki zwykle przepalają się szybciej, a w takim przypadku część negatywnych emocji związanych z kolejną usterką zostaje podświadomie zapamiętana jako mankament warsztatu. Dotyczy to szczególnie tanich zamienników lub wręcz podróbek lamp ksenonowych, które mimo fatalnych parametrów mają stosunkowo wysokie ceny. Sprzedaż takich produktów jest na dłuższą metę dla warsztatu nieopłacalna.

Oferta firmy Philips

Producent ten proponuje warsztatom 6 linii żarówek H1/H4/H7. Trzy z nich odznaczają się silniejszym w stosunku do rynkowych standardów strumieniem światła. Są to linie Vision (+30%), VisionPlus (+60%) i X-treme Vision (+100%). Z kolei żarówki Philips Long-Life EcoVision przy standardowym strumieniu światła mają aż czterokrotnie dłuższą żywotność. Ostatnie dwie linie służą personalizacji samochodu. Tak więc żarówki BlueVision Ultra świecą mocnym, białoniebieskawym światłem o barwie zbliżonej do emitowanej przez lampy ksenono-

we, a żarówki ColorVision zapewniają kolorową poświatę w reflektorze (do wyboru kolory: niebieski, zielony, żółty i fioletowy), co daje ciekawy efekt estetyczny. Żarówki te mają homologację i mogą być legalnie montowane w samochodach. Co więcej, emitują 60% więcej światła niż standardowe żarówki samochodowe.

Profesjonalna diagnostyka

Przystępując do wymiany żarówki, dobry mechanik wie, że w zależności od modelu auta czynność ta może być albo całkiem łatwa, albo bardzo skomplikowana. Klienci trafiają do warsztatów przeważnie w tym drugim przypadku, licząc na profesjonalne rozwiązanie problemu. Trudno jednak, by warsztatowy personel znał na pamięć prawidłowe sposoby wymiany żarówek we wszystkich modelach samochodów jeżdżących po naszych drogach. Lepiej więc zacząć od zapoznania się z instrukcją, niż kompromitować się nieudaną lub zbędną próbą demontażu jakiegoś elementu, by w końcu znaleźć (lub nie!) znacznie łatwiejszy dostęp do reflektora, na przykład od strony wnęki nadkola.

Jednak sama wymiana żarówki – o ile klientowi nie śpieszy się bardzo – to tylko powierzchowne załatwienie sprawy. Profesjonalista powinien przy tej okazji zaproponować szybką kontrolę układu oświetlenia samochodu tak, aby samochód opuszczający warsztat był pod tym względem w pełni sprawny.

FOT. PHILIPS



Prawidłowy przebieg przeglądu

Najpierw trzeba sprawdzić połączenia elektryczne wymieniając żarówkę, czyli przyjrzeć się, w jakim stanie są styki kostki zasilającej. Ich zabrudzenie i/lub skorodowanie zwiększa oporność kontaktu i kostka zaczyna się grzać, co jej wady dodatkowo pogłębia. Dlatego przed montażem nowej żarówki należy oczyścić styki kostki i dodatkowo spryskać je specjalnym środkiem poprawiającym kontakt elektryczny. Dobrze jest też sprawdzić połączenie ujemne („masę”), gdyż ograniczona jego przewodność zakłóca pracę całego układu oświetlenia zewnętrznego (np. włączanie się jednego kierunkowskazu razem ze światłem stop itp.).

Jeśli w samochodzie stosowane były żarówki o podwyższonej mocy, których nie wolno używać na drogach publicznych, mogło dojść do nadtopienia izolacji kostek zasilających. Przed zamontowaniem właściwej żarówki taką kostkę należy wymienić na nową.

Kolejną czynnością jest sprawdzenie działania całego oświetlenia. O ile przepaloną żarówkę głównego reflektora zauważyć jest łatwo, o tyle usterki świateł pozycyjnych i kierunkowskazów często są przez kierowców niedostrzegane. Należy zatem wykonać dokładną kontrolę wszystkich punktów świetlnych wraz z oświetleniem tylnej tablicy rejestracyjnej. W przypadku przednich reflektorów

dyskwalifikującą wadą są nie tylko przepalone żarówki, lecz także zmatowiałe szyby wykonane z poliwęglanu i powierzchni odbłyśników (czasem wręcz skorodowane).

Następnie sprawdza się oświetlenie wewnątrz kabiny, czyli działanie lampek oświetlających wnętrze, żarówek podświetlających elementy kokpitu i zestawu wskaźników. Należałoby także sprawdzić, czy w oświetleniu kabiny zastosowano odpowiednie żarówki. Mimo stosowanych w nich specjalnych osładek bardzo często zdarzają się tam amatorskie przeróbki, mogące być powodem niesprawności całej instalacji elektrycznej.

Jeśli przepalenie się żarówki pociąga za sobą spalanie bezpiecznika, jest to pierwszy sygnał, że coś złego dzieje się w instalacji elektrycznej. Jest wówczas duże prawdopodobieństwo, że wkrótce ulegnie awarii któryś z podzespołów bardziej kosztownych w naprawie. Takich problemów nie można lekceważyć poprzez wymianę bezpiecznika na mocniejszy w stosunku do zaleceń producenta pojazdu podanych w instrukcji obsługi oraz na pokrywie zespołu bezpieczników.

Badanie napięcia ładowania odpowiednim przyrządem trwa dosłownie moment, a może szybko wyjaśnić poprzednio wspomniane wątpliwości. Zignorowanie nieprawidłowego działa-

nia regulatora napięcia przy alternatorze może wkrótce spowodować poważniejszą awarię. Dlatego trzeba o tej usterce niezwłocznie poinformować klienta.

Sprawdzenie działania mechanizmu poziomowania reflektorów też nie jest operacją pracochłonną ani długotrwałą. Wystarczy przy włączonym zapłonie przestawić pokrętkę wysokości świateł, by stwierdzić, czy oba reflektory działają prawidłowo. Jeśli samochód wyposażony jest w światła ksenonowe, które poziomują się automatycznie, do diagnostyki konieczny będzie odpowiedni tester. Jednak nawet w tym przypadku awarię można szybko wychwycić na podstawie sygnałów lampki ostrzegawczej w zestawie przyrządów. Dodatkowo można wykonać szybki test polegający na chwilowym obciążeniu tylnej osi samochodu – światła powinny od razu zareagować na zmieniony kąt pochylenia nadwozia. Brak reakcji oznacza awarię.

W światłach ksenonowych standardem są także spryskiwacze reflektorów, więc również ich działanie należy kontrolować, gdyż zabrudzona z ich powodu szyba może być przyczyną oślepiania innych kierowców na drodze.

Każdy warsztat powinien mieć przyrząd do ustawiania świateł, by korzystać z niego po każdej wymianie żarówek reflektorów przednich. Tylko wtedy mamy pewność, że droga przed samochodem będzie optymalnie oświetlana. ■



Już jest dostępny nowy katalog przewodów i cewek zapłonowych JANMOR

Wejdź na www.janmor.pl