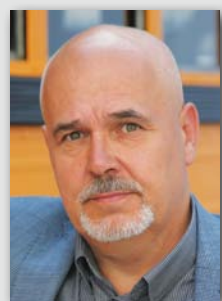


Powypadkowe naprawy pojazdów użytkowych

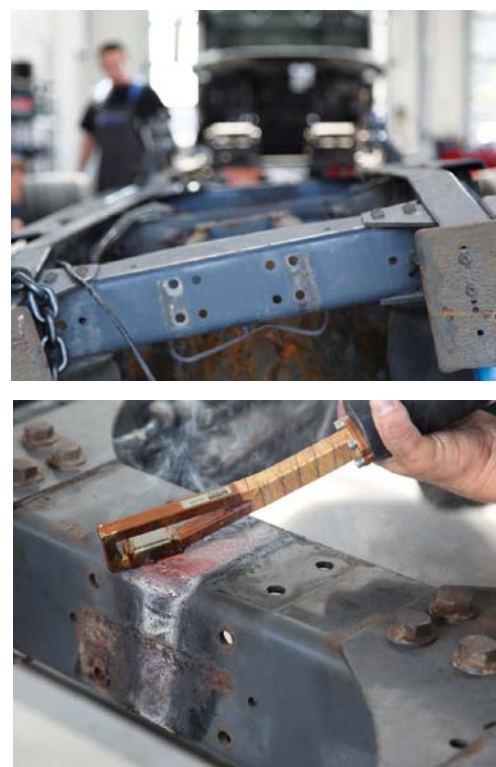


BOGUSŁAW RAATZ
HERKULES

PLANOWANIE SERWISU O TEJ SPECJALNOŚCI POWINNO BYĆ OPARTE GŁÓWNIEM NA RZECZYWISTEJ ANALIZIE POTRZEB RYNKU. BARDZO WAŻNYM CZYNNIKIEM WYMAGAJĄCYM DOKŁADNEGO ROZPATRZENIA SĄ TEŻ FINANSE NA TEGO RODZAJU INWESTYCJĘ



ZDEMONTOWANA KABINA CIĄGNIKA SIÓDŁOWEGO NA OSOBNYM STANOWISKU NAPRAWCZYM. Z PRAWY OD GÓRY: PROSTOWANIE FRAGMENTU RAMY I PODGRZEWANIE OBSZARU DEFORMACJI



Można powiedzieć, że od finansowania są banki czy też firmy leasingowe. To prawda, ale kredyty oraz leasingi mają to do siebie, że trzeba je regularnie spłacać, a im wyższa kwota, to raty są, oczywiście, odpowiednio większe. Aby naprawy pojazdów użytkowych

były wykonywane sprawnie i dobrze, dając oczekiwane zyski, konieczne jest zbudowanie odpowiedniej linii technologicznej bez pomijania jakiegokolwiek ogniw, czyli bez półśrodków. Dlatego właśnie od finansów zaczyna się ten artykuł.

Linia technologiczna

Kompletna linia napraw powypadkowych pojazdów użytkowych to raczej nowe pojęcie, które nie ma jeszcze książkowej definicji i zbyt wielu opisów. Na rynku jest zaledwie kilku producentów urządzeń systemowo przeznaczonych do takich

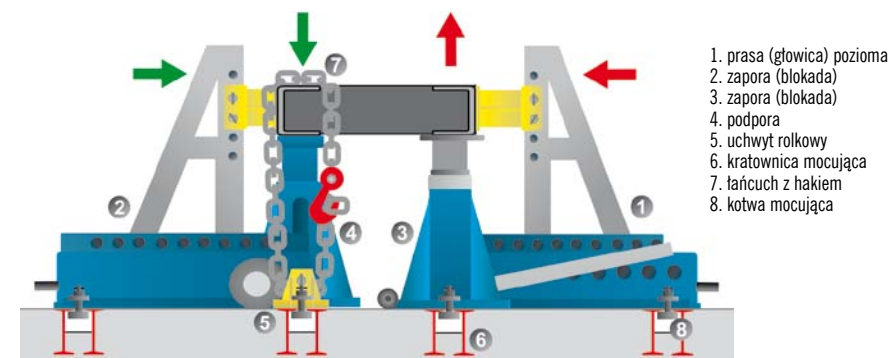
napraw, co powoduje, że dostęp do informacji techniczno-technologicznych jest raczej dość ograniczony. Niniejszy artykuł ma być przybliżeniem tej problematyki oraz możliwie całościowo opisać podstawowe zależności linii technologicznej. Linia ta musi być wyposażona zarówno w urządzenia do napraw, jak i do diagnostyki, gdyż nie tylko narzędzia naprawcze decydują o szybkiej, skutecznej i optymalnej naprawie, lecz i trafna diagnoza potrafi całkowicie zmienić efekty techniczne, jak i ekonomiczne przedsię-

wzięcia biznesowego, jakim jest usługa naprawy powypadkowej.

Nie wiadomo, skąd taka niechęć do stosowania przyrządów kontrolno-pomiarowych przez niektóre serwisy samochodowe. Tutaj sprawiedliwie należy przyznać, że problem dotyczy zarówno tych, co naprawiają samochody użytkowe, jak i osobowe.

Naprawa ram

Niewłaściwie naprawiona rama oraz zawieszenie pojazdu mają bezpośredni wpływ na jego poruszanie się po drodze. Chodzi



SYSTEM NAPRAWY USZKODZONEJ RAMY. PROSTOWANIE

1. prasa (głowica) pozioma
2. zapora (blokada)
3. zapora (blokada)
4. podpora
5. uchwyt rolkowy
6. kratownica mocująca
7. łańcuch z hakiem
8. kotwa mocująca

1 Naprawa ram



System do prowadzenia napraw powypadkowych oraz eksploatacyjnych uszkodzonych ram pojazdów użytkowych. Zestaw urządzeń, dla których bazą jest kratownica osadzona trwale w posadce warsztatu, pozwala na skuteczne, ergonomiczne oraz bezpieczne wykonywanie prostowania. Zestaw podstawowy zawiera prasy poziome, zapory, wypychacze, prasę typu „C” jak i osprzęt mocujący i podpierający. Każdy zestaw wyposażony jest w łańcuchy oraz haki do ciągnięcia.



2 Naprawa kabin



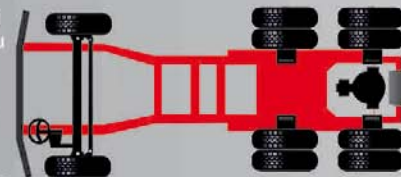
System do prowadzenia napraw powypadkowych kabin pojazdów użytkowych. Zestaw urządzeń, dla których bazą jest kratownica osadzona trwale w posadce warsztatu, pozwala na skuteczne, ergonomiczne oraz bezpieczne wykonywanie prostowania zarówno płyty podłogowej kabin jak i jej górnej strefy. Zestaw podstawowy zawiera system mocowania naprawianej kabiny, wieże wysokiego ciągnięcia oraz oprzyrządowanie uzupełniające. Każdy zestaw wyposażony jest w łańcuchy oraz uchwyty do ciągnięcia.



3 Pomiar geometrii kół, osi i ram



Urządzenie przeznaczone jest do dokonywania kontroli i pomiarów wszystkich niezbędnych parametrów układu jezdnego, osi i ram pojazdów użytkowych. Może być stosowane zarówno na stanowiskach napraw powypadkowych, podczas napraw mechanicznych jak i diagnostyki. W wersji podstawowej spełnia funkcje urządzenia do pomiaru i regulacji geometrii kół i osi. Po doposażeniu w osprzęt do pomiaru kształtu ram jego zastosowanie rozszerza się o wykrywanie krzywizny ram.



TRZY PODSTAWOWE ELEMENTY TECHNOLOGII PRAWIDŁOWEJ NAPRAWY POJAZDÓW UŻYTKOWYCH



GEOMETRIA CIĄGNIKA SIÓDŁOWEGO Z NACZEPĄ: A) NAPRAWA NIEPRAWIDŁOWA, B) NAPRAWA PRAWIDŁOWA