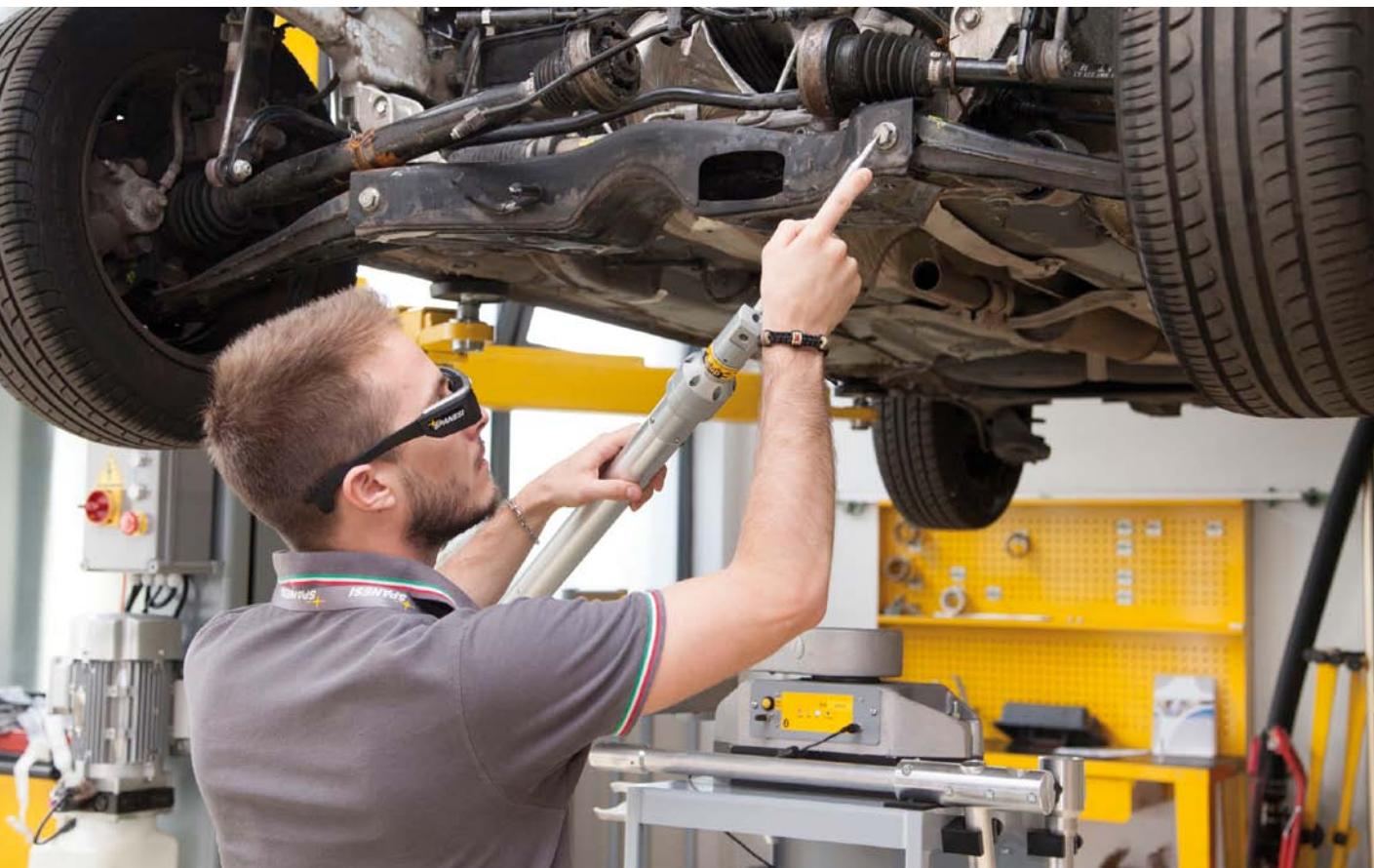


Diagnozowanie w naprawach powypadkowych



POMIAR KAROSERII SYSTEMEM ELEKTRONICZNYM



BOGUSŁAW RAATZ
HERKULES

PODCZAS ROZMÓW Z OSOBAMI ZAJMUJĄCYMI SIĘ LIKWIDACJĄ SZKÓD KOMUNIKACYJNYCH NA TEMAT POŻĄDANEGO WYPOSAŻENIA SERWISU NAPRAW MOŻNA ZAUWAŻYĆ, ŻE KŁADĄ ONE NACISK NA POTRZEBĘ POSIADANIA WSZYSTKIEGO, CO W SENSIE FIZYCZNYM SŁUŻY BEZPOŚREDNIEJ NAPRAWIE POJAZDU, A INWESTYCJĘ W SPRZĘT DO WYKONYWANIA POMIARÓW ORAZ INNYCH METOD DIAGNOZOWANIA TRAKTUJĄ NIEZBYT POWAŻNIE, A NAWET JAKO TZW. PIĄTE KOŁO U WOZU

Pełny cykl technologiczny likwidacji szkody powypadkowej w pojeździe obejmuje: proces przyjęcia pojazdu do serwisu, sprawy organizacyjne (w tym kalkulację ceny naprawy), czynności naprawcze i diagnostyczne, zaopatrzenie oraz opera-

cje związane z wydaniem pojazdu użytkownikowi. Wszystko wydaje się jasne. Dlaczego więc jest tak, jak napisano we wstępie? Wina za tę sytuację rozkłada się na kilka czynników:

- ▶ niedoskonałe programy kalkulacyjne,

- ▶ niechęć firm ubezpieczeniowych do akceptowania diagnostyki jako niezbędnego elementu naprawy,
- ▶ niezrozumienie wykazane przez bezpośredniego użytkownika pojazdu (gdy sam płaci za naprawę),

FOT. HERKULES, SPANESI

- ▶ brak odpowiedniego wyposażenia,
- ▶ niewystarczający stopień przeszkolenia kadry serwisu.

O ile proces fizycznej naprawy pojazdu jest zwykle w pełni zrozumiały, a ewentualne dyskusje i spory toczą się w związku z ustaleniem technologii naprawy lub jej opłacalności, to w przypadku diagnostyki zwykle przechodzi się „obok”. Problem nie dotyczy wyłącznie serwisów zajmujących się naprawami pojazdów do 3,5 t. Jest to, niestety, niedobry, powszechny standard pracy w naszej branży. Znajdą się zapewne osoby, które się na te słowa oburzają, ponieważ nie mieszczą się one w tym typowym, niezbyt korzystnym obrazie. Powinniśmy być z tego niezmiernie zadowoleni. Znam osobiście właścicieli i pracowników serwisów, w których diagnostyka podczas procesu likwidacji jest nieodłącznym elementem naprawy pojazdu, i mogą potwierdzić, że odpowiednio stosowana przynosi nie mniejsze korzyści finansowe niż pozostałe urządzenia i narzędzia. Niestety, grupa ta nie jest zbyt liczna...

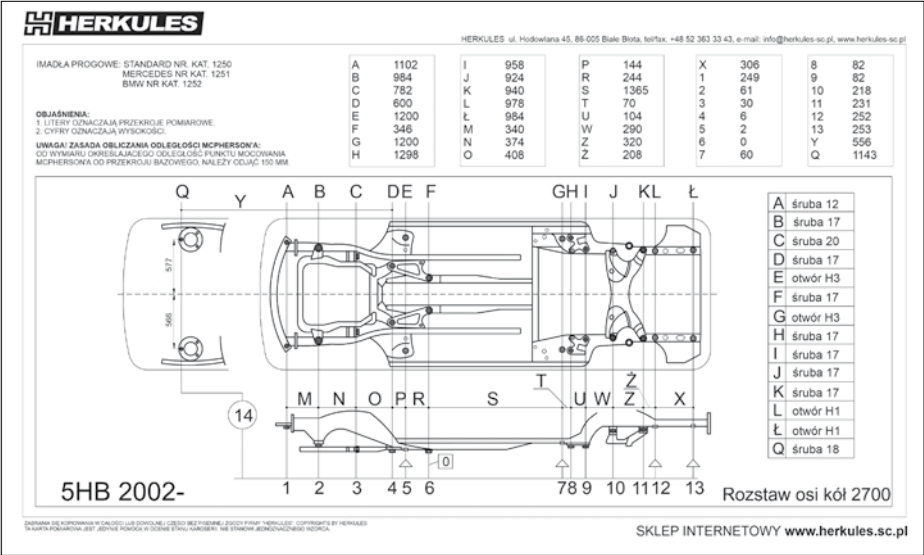


POMIAR KSZTAŁTU RAMY POJAZDU

Diagnostyka też generuje zyski

W jaki sposób mierzenie pojazdu przed i w trakcie naprawy może przynieść dodatkowy zysk dla serwisu? Łatwo to udowodnić. Ci, którzy z głębokim przekonaniem o własnych racjach wygłaszają tezę, że mierzenie to niepotrzebne zawracanie głowy, tak naprawdę cały czas mierzą, tylko nazywają, to np. pasowaniem elementu. Prawdą jest, że pewne czynności można wykonać, stosując wyłącznie

FOT. HERKULES



KARTA POMIAROWA NAJWAŻNIEJSZYCH PUNKTÓW PŁYTY PODŁOGOWEJ. POJAZD: OPEL VECTRA 5HB (2002-2009)

tę metodę, ale przy bardziej złożonych uszkodzeniach niezbędne jest oparcie się na zaawansowanych metodach kontrolnych.

A w jaki sposób chodzenie z miarą wokół samochodu ma przynieść pieniądze? Odpowiedź jest, wbrew pozorom,

serwisu, niezbędny jest odpowiedni poziom przeszkolenia pracowników uczestniczących bezpośrednio w procesie likwidacji szkody.

Wystarczą przekątne – czy na pewno?

Często można spotykać się ze stwierdzeniami typu: po co mierzyć według wymiarów fabrycznych? Wystarczą przecież równe przekątne... (czyli i tak pomiary). Bywa jednak znacznie gorzej: skoro potrzebujesz wymiarów, to znaczy, że nie jesteś blacharzem! Nie czas na dokładny wykład na ten temat, a zresztą, jak mawiały klasyki – wiedza kosztuje. Czasami trzeba się przekonać na własnej skórze, w jakim błędzie tkwiło się przez lata, ale to zwykle boli. Kto chce, niech słucha, a kto nie chce, niech robi po swojemu. Analizę oprzemy na konkretnym przykładzie. Od razu dodam, że to nie jest przypadek wyjątkowy i takich niespodzianek jest naprawdę dużo.

Zacznijmy od tego, że zmierzenie z odpowiednią dokładnością przekątnych pomiędzy górnym mocowaniem kolumn McPhersona i punktami w dolnej części płyty podłogowej bez zastosowania odpowiedniego urządzenia umożliwiającego jednoczesny pomiar położenia punktów w przestrzeni graniczy z cudem. Dla osoby ze znajomością podstaw geometrii oczywiste jest, że oddzielne pomiary rozstawu McPhersona, a potem rozstawu pomiędzy dolnymi punktami – niewiele →

niezbyt skomplikowana. Jak wcześniej wspomniano, zawsze konieczne jest pasowanie i mierzenie w taki czy inny sposób. Nie trzeba wielkiego umysłu analitycznego, aby dojść do wniosku, że zastosowanie do tego celu specjalistycznego, dobrze funkcjonującego urządzenia i bazy danych wymiarów przyspieszy pracę, a co za tym idzie – przyniesie dodatkowy zysk dla warsztatu. Aby jednak ten warunek przełożył się na korzyść dla