



DO WYGODNEJ
OBŚLUGI KORKA
SPUSTOWEGO
I FILTRU KO-
NIECZNY JEST
PODNOŚNIK



STANOWISKO
DO NAPEŁNIANIA
UKŁADÓW
ŚWIEŻYM OLEJEM



PROFESJONALNY
SPRZĘT DO USU-
WANIA OLEJU
Z SILNIKÓW

dystrybuowanych marek staje się atrakcyjność ich programów warsztatowych. Składają się na nią z jednej strony podstawowe warunki handlowe, takie jak wysokość marży i sprawność systemu dostaw, z drugiej zaś – różne korzyści dodatkowe, towarzyszące czysto handlowej współ-

pracy. Producenci i dystrybutorzy olejów doceniają ostatnio rolę motoryzacyjnych warsztatów i serwisów w kształtowaniu rynkowego popytu, więc ich konkurencyjna rywalizacja rozwija się także i w tym zakresie. Działania konkretnych firm różnią się pod tym względem w szczegółach,

lecz można w nich zauważyć także dwa alternatywne trendy ogólne. W „warsztatowych” ofertach poszczególnych firm olejowych występują one niekiedy równocześnie w różnych kombinacjach i proporcjach.

Pierwszy polega na stosowaniu specjalnych linii produktów dla warsztatów, niedostępnych w pozostałych kanałach dystrybucji. Tak zaznaczona „wyłączność”, wsparta odpowiednimi zabiegami marketingowo-reklamowymi, już sama przez się zapewnia uprzywilejowaną pozycję korzystającym z niej podmiotom i wpływa także na preferencje ich potencjalnych klientów, ceniących sobie wszelką ekskluzywność. W ramach tej koncepcji mieszczą się zarówno produkty definiowane na zasadzie „renomowana firma olejowa tylko dla profesjonalistów”, czyli adresowane do wszystkich warsztatów lub serwisów, jak i opracowywane wspólnie z konkretnymi producentami samochodów i przeznaczone dla autoryzowanych i niezależnych warsztatów o określonej specjalizacji.

Trend drugi oparty jest na doświadczeniach wielkich dystrybutorów części motoryzacyjnych, którzy też zajmują się obecnie dystrybucją olejów określonych marek, a polega na wspieraniu partnerów handlowych w różnych formach ich usługowej działalności. Stosownie do zawartej umowy i zwykle w wyraźnym powiązaniu z indywidualnymi wynikami sprzedaży producent oleju zapewnia sprzedającym go warszatom i serwisom preferencyjne warunki zakupu technicznego sprzętu. Dotyczy to nie tylko urządzeń do profesjonalnej wymiany oleju, lecz także do różnych innych rodzajów świadczonych usług, np.: obsługi hamulców, serwisu ogumienia, diagnostyki itp.

Prócz tego dla współpracujących placówek usługowych prowadzone jest doradztwo techniczne i szkolenia w zakresie nowoczesnej organizacji sprzedaży (środków smarnych oraz rozmaitych produktów uzupełniających tę ofertę), a także wspólne dla całej ich sieci akcje promocyjne i kampanie reklamowe. Ważnym elementem współpracy jest organizacja zbiórki zużytych olejów i filtrów olejowych. Niektórzy producenci olejów wprowadzają też programy jednolitej wizualizacji zaopatrzeniowych przez nich warsztatów. ■

FOT. BEST-BIZ, CLASSY CHASSIS, CLUBLEXUS, MITTYAC, SEDA

Napinanie paska rozrządu 5590XS



MARCIN PERZYNA

GATES PT EUROPE BVBA
SZEF SPRZEDAŻY W POLSCE
DYWIZJA CZĘŚCI ZAMIENNYCH DLA MOTORYZACJI

TEŃ RODZAJ PASKÓW STOSOWANY JEST W 8-ZAWOROWYCH SILNIKACH PSA 2.2 HDI UŻYWANYCH DO NAPĘDU MODELI JUMPER, RELAY ORAZ BOXER I PO MONTAŻU WYMAGA SPECJALNEJ PROCEDURY NAPINANIA

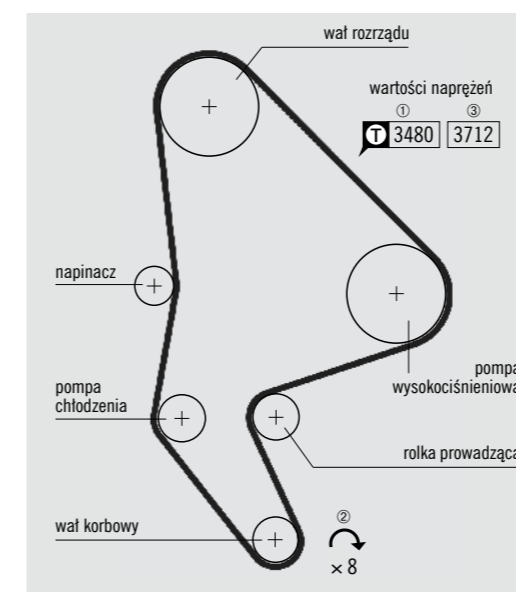
Producent samochodów wykorzystujących paski rozrządu 5590XS w silnikach PSA 2.2 HDI (kod DW12UTED) zaleca przeprowadzenie ich montażu według następującego schematu, umieszczonego również na opakowaniach odpowiedniego zestawu naprawczego i paska Power-Grip®.

parametry pracy rozrządu, i równocześnie ogranicza tendencję do samoczynnego luzowania się paska w trakcie dalszej eksploatacji pojazdu.

Zgodnie z zalecaną procedurą montażową pasek zakłada się na wszystkie współpracujące z nim koła przy pokazanym na schemacie ustawieniu wałów:

korbowego i rozrządu. Następnie napina się go poprzez obrót koła napinacza w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara przy użyciu narzędzia Gates nr GAT4567 lub GAT4568.

Obydwa te narzędzia wchodzi w skład zestawu GAT4820 (nr OE 0188-J1 lub 0188-J2).



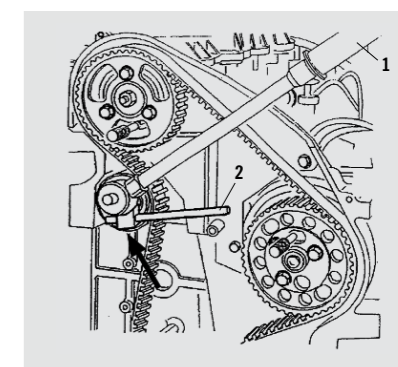
PROCEDURA PRAWIDŁOWEGO MONTAŻU

Na uwagę zasługują tutaj dwie wartości wstępnego naprężenia paska, mierzone pomiędzy kołami wału rozrządu i wysokociśnieniowej pompy paliwa. Dotyczą one dwóch kolejnych etapów ustawiania napięcia.

Ta specjalna procedura pozwala uniknąć ewentualnych niedokładności montażu, mających niekorzystny wpływ na

Śrubę zabezpieczającą napinacza należy dokręcić kluczem dynamometrycznym z zastosowaniem momentu obrotowego o wartości 25 Nm.

Napięcie jest mierzone za pomocą dźwiękowego testera Gates STT-1 po wprowadzeniu do urządzenia kodu 3480 aż do uzyskania poprawnego odczytu.



DOKRĘCANIE ŚRUBY NAPINACZA:
1. KLUCZ DYNAMOMETRYCZNY,
2. NARZĘDZIE DO OBRACANIA NAPINACZA

W ten sposób uzyskane zostało wstępne napięcie paska o wartości wyższej od nominalnej, czyli wymaganej podczas normalnej pracy rozrządu. Przy tak napiętym pasku wałem korbowym silnika należy wykonać osiem pełnych obrotów w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara.

Po tej operacji można już ustawić napięcie paska na właściwym, ostatecznym poziomie, którego wartość powinna być ponownie potwierdzona testerem STT-1 po wprowadzeniu kodu 3712.

Przy wyborze paska rozrządu lub kompletnego zestawu naprawczego nie wystarczy kierować się ogólnym symbolem silnika PSA 2.2 HDI, ponieważ dotyczy on wszystkich jego wersji, różniących się wzajemnie konstrukcją, w tym także rodzajem zastosowanego rozrządu. Jednoznacznej identyfikacji potrzebnego paska można dokonać albo na podstawie kodu silnika (w tym wypadku DW12UTED), albo według numeru katalogowego Gates (tu 5590XS). ■



NARZĘDZIE DO OBRACANIA NAPINACZA

FOT. GATES