

Opony i geometria podwozi

KIEDYŚ MECHANIKÓW SAMOCHODOWYCH UCZONO DIAGNOSTYKI ZAWIESZEŃ, UKŁADÓW KIEROWNICZYCH I HAMULCOWYCH NA PODSTAWIE WYGLĄDU ZUŻYTYCH OPON. BYŁA TO JEDNAK METODA KOSZTOWNA I NIEDOKŁADNA

Rzeczywiście usterki pozornie z oponami niezwiązane mają wyraźny wpływ na intensywność i charakterystyczny sposób zużywania się ich bieżników. Dotyczy to zwłaszcza nieprawidłowej geometrii kół i osi pojazdu, ale informacje w ten sposób zdobyte są typową „mądrością po szkodziu”. Szkody zaś mogą być znaczne lub wręcz niepowetowane. Przyspieszone zużycie drogich opon w pojazdach ciężarowych i autobusach eksploatowanych na długich dystansach nie tylko zwiększa

koszty przewozów, lecz także zakłóca ich cenioną przez klientów sprawność. W przypadku szybkich samochodów osobowych każda nieregularność rzeźby zużytego bieżnika może prowadzić do groźnego wypadku, po którym przyczyną nieprawidłowości interesują się już tylko biegli.

Coraz pilniejsza staje się więc potrzeba dokładnego odwrotnego potraktowania wspomnianych zależności, czyli regularnego kontrolowania geometrii podwozi dla zapewnienia optymalnej trwałości

i przyczepności opon. Zadaniem tym powinny się zająć przede wszystkim serwisy ogumienia. Takim rozszerzeniem zakresu świadczonych usług próbuje je obecnie zainteresować łódzka firma Lewor, specjalizująca się dotychczas w dostawach sprzętu do wymiany opon. Dzięki jej współpracy z polskim przedstawicielstwem niemieckiej firmy Haweka, będącej wiodącym producentem urządzeń do diagnostyki podwozi, nastąpiło odpowiednie rozszerzenie oferty oraz uruchomienie cieszących się sporą frekwencją teoretyczno-praktycznych szkoleń w tym zakresie.

Pod względem technicznego wyposażenia serwisów i zapewnienia dodatkowych kwalifikacji ich personelu rozwiązanie to wydaje się optymalne. Pozostaje tylko znaleźć równie trafną (w ocenie użytkowników obsługiwanych pojazdów) odpowiedź na pytanie: kto za to wszystko miałby w ostatecznym rozrachunku płacić? Zwykle robi to ten, kto na wprowadzonej innowacji korzysta, lecz w tym wypadku korzyści okazują się co najmniej dwustronne i niejednoznaczne.

Serwis zdobywa konkurencyjną przewagę na skutek niewątpliwie wyższej jakości świadczonych usług, lecz musi ponieść koszty inwestycji i diagnostycznej robocizny, a jeszcze do tego sam zmniejsza częstotliwość powtarzających się zleceń. Klient, oprócz nowej, prawidłowo zamontowanej opony, ma wiarygodną prognozę, czy rzeczywiście posłuży mu ona maksymalnie długo i pod jakim ewentualnie warunkiem. Za niepomysłne jednak diagnozy klientom na ogół płacić nie lubią, bo oznaczają one dla nich konieczność szukania dodatkowych usługodawców i ponoszenia kosztów kolejnych usług. Wolą więc realne, potwierdzające się w praktyce gwarancje.

Serwisy są w stanie ich udzielać jedynie wtedy, gdy oprócz diagnozy mogą zaoferować regulację geometrii podwozia, a w potrzebie też naprawę odpowiedzialnych za nią podzespołów. To znów oznacza dodatkowe inwestycje i koszty bieżące, czyli dalszą rozbudowę placówki. Innej drogi jednak nie ma.



ZBIGNIEW MIELNIK Z FIRMY HAWEKA WYJAŚNIA TEORETYCZNE ZASADY PRAWIDŁOWEJ GEOMETRII PODWOZIA



DAMIAN GUSTOWSKI Z FIRMY LEWOR DEMONSTRUJE MONTAŻ NOWOCZESNEJ GŁOWICY POMIAROWEJ DO TARCZY KOŁA



SYSTEM DO KONTROLI GEOMETRII W SERWISIE OGUMIENIA POWINIEN BYĆ DOKŁADNY, SZYBKI I ŁATWY W OBSŁUDZE

FOT. HAWEKA

V jak VARTA



VARTA TO ZAAWANSOWANA TECHNOLOGIA.

Niezależnie od tego, jaki akumulator VARTA wybierze do swojego pojazdu, my w każdym przypadku gwarantujemy Wam ekstremalną moc rozruchu, niezawodne zaopatrzenie w energię, 100% najwyższej jakości i zaawansowaną technologię. VARTA DynamicTrio – dzięki unikatowej w skali światowej technologii produkcji kratki PowerFrame® – to akumulatory, na które możesz liczyć w każdej sytuacji



TERAZ TO JESZCZE WIĘCEJ UKRYTEJ MOCY.



VARTA

BY JOHNSON CONTROLS