



DIAGNOSTYCZNY DŹWIGNIK NOŻYCOWY Z WYPOSAŻENIEM POMOCNICZYM



PRZEDNIE KOŁO DIAGNOZOWANEGO POJAZDU NA OBROTNICY



OBROTNICA KÓŁ PRZEDNICH DO KONTROLI GEOMETRII UKŁADU KIEROWNICZEGO



DŹWIGNIK CZTEROKOLUMNOWY Z PEŁNYM OSPRĘTEM DIAGNOSTYCZNYM



WERSJA DIAGNOSTYCZNA DŹWIGNIKA STEMPOWEGO



WYKORZYSTANIE DŹWIGNIKA NOŻYCOWEGO NA NOWOCZESNYM STANOWISKU KONTROLI GEOMETRII PODWOZI

zarówno kontroli geometrii ustawienia kół i osi pojazdów, jak również wszelkich napraw bądź regulacji możliwych tylko przy zawieszeniach pozostających w stanie odprężonym.

Jego konstrukcja jest z reguły nożycowa, a wysokość unoszenia nie przekracza kilkudziesięciu centymetrów. Specjalne rolki takiego podnośnika pomocniczego dają

możliwość wzdłużnego przemieszczania go po płytach najazdowych podnośnika głównego. Napęd mechanizmu podnoszącego jest przeważnie ręczny, rzadziej elektrohydrauliczny. Obecnie diagnostyczne podnośniki pomocnicze wykonuje się jako dwie bliźniacze konstrukcje nożycowe, przesuwane niezależnie, każda wzdłuż swojej płyty najazdowej podnośnika głównego.

Platformy podnośników diagnostycznych mają w swych płaskich powierzchniach wgłębienia przystosowane do osadzania dodatkowych elementów wyposażenia, do których należą obrotnice i płyty rozprężne, umożliwiające przemieszczanie się kół podczas rozluźniania sprężyn zawieszni, a także szarpaki do kontroli luzów połączeń przegubowych. ■

FOT. BMW, LAUNCH, ARCHIWUM

## Czy warto inwestować w R1234yf?



**BARBARA MASŁOWSKA**

DYREKTOR ODDZIAŁU  
TEXA POLAND SP. Z O.O.

**OBECNIE DO SERWISOWANIA SAMOCHODOWYCH KLIMATYZACJI SŁUŻĄ URZĄDZENIA PRZYSTOSOWANE DO PRACY Z CZYNNIKIEM R134A, KTÓRY MA BYĆ WKRÓTCE WYCOFANY Z UŻYTKU. CZY JEDNAK NOWY R1234YF ZDOŁA GO ZASTĄPIĆ?**

Od odpowiedzi na te pytania zależą inwestycyjne decyzje właścicieli firm usługowych. Można bowiem rozwijać działalność na dotychczasowych zasadach, nastawić się na system nowszy albo poczekać na jakiś trzeci. Rozterki te wynikają z faktu, iż dla niezależnych specjalistów z tej dziedziny jest kwestią wciąż dyskusyjną, jak długo jeszcze utrzyma się na rynku popyt na obsługę instalacji ze starym czynnikiem uznanym oficjalnie za przestarzały, skoro wprowadzany obecnie czynnik nowy nie jest pozbawiony istotnych wad, wymagających z pewnością dodatkowych rozwiązań technologicznych.

Niezależnie jednak od sprzecznych opinii należy wziąć pod uwagę, że już w tej chwili zjeżdżają z taśm montażowych pierwsze modele samochodów z układami klimatyzacyjnymi napełnionymi nowym czynnikiem R1234yf. Do końca tego roku może być ich kilka, lecz w przyszłym każdy nowo homologowany model będzie wyposażony w klimatyzację przystosowaną do tego czynnika.

W pierwszej więc kolejności ASO zobowiązane do obsługi nowych modeli samochodów macierzystej marki muszą się zaopatrzyć w odpowiednie do tego urządzenia, czyli w stacje obsługowe do układów klimatyzacyjnych najnowszej generacji. W ASO zakupy tych nowych urządzeń powinny nastąpić w końcu tego roku i w pierwszych kwartałach roku przyszłego.

Niektóre sieci dealerskie wręcz uzależniają możliwość sprzedaży przez dealera

nowych modeli samochodów od posiadania przez niego ściśle określonego rodzaju stacji do obsługi czynnika R1234yf. Dotyczy to na przykład urządzenia Texa K770, które posiada rekomendację stowarzyszenia producentów niemieckich wg TÜV Rheinland i zostało stworzone specjalnie dla spełnienia wymagań niemieckich producentów pojazdów drogowych.

W przypadku usługowych firm niezależnych podobna konieczność posiadania stacji obsługujących nowy czynnik może występować w warsztatach blacharskich dokonujących napraw powypadkowych w ramach współpracy z towarzystwami ubezpieczeniowymi lub specjalizujących się w remontach nowych, lecz uszkodzonych aut używanych z importu. W obu tych grupach samochodów mogą już występować układy klimatyzacyjne najnowszej generacji.

W tej chwili zakup urządzenia do starszych rodzajów klimatyzacji powinien być kalkulowany z uwzględnieniem jego rocznej lub najwyżej dwuletniej eksploatacji i konieczności nabycia po tym okresie stacji obsługowej dostosowanej już do nowego czynnika. Można jednak już teraz kupić stację „kombajn” obsługującą obydwa czynniki.

Taką propozycją dla niezależnych warsztatów jest model Texa K780Bigas, który świetnie radzi sobie z obsługą obydwu układów ze względu na zastosowane w nim opatentowane innowacyjne rozwiązania. Dla ASO zajmujących się pojazdami stosunkowo nowymi taka



konceptcja wydaje się mniej atrakcyjna, a jednak w tym roku wielu dealerów zakupiło właśnie to urządzenie. Chodzi o to, by nie dać się zaskoczyć klientom potrzebującym już obsługi klimatyzacji z nowym czynnikiem, choć dominują wciąż jeszcze zlecenia dotyczące starego czynnika, realizowane za pomocą tej samej, nowo zakupionej stacji. ■

**KONKURS**

**Nagrody ufundowane przez firmę Ceramizer**



FOT. TEXA