

Niech samochody starzeją się szybciej od nas



ROZMOWA
z **MARKIEM WARMUSEM**
– DORADCĄ TECHNICZNYM ATE

DZIŚ WIELU MECHANIKÓW PYTA, CZY WARTO SIĘ DOKSZTAŁCAĆ, SKORO I DLA TYCH GŁUPSZYCH ROBOTY NIE BRAKUJE. ODPOWIADAM, ŻE WARTO, BO NIE MOŻEMY ZESTARZEĆ SIĘ Z RAZEM Z SERWISOWANYMI PRZEZ NAS SAMOCHODAMI

Jakie obszary wiedzy zawodowej wymagają, Pana zdaniem, stałej aktualizacji?

Koncerny samochodowe prześcigają się w nowatorskich rozwiązaniach, które, jak wiemy, są dostępne najpierw dla serwisów ASO, a potem dla serwisów niezależnych i to takich, które potrafią radzić sobie z dostępem do informacji technicznych. W ślad za tymi rozwiązaniami pojawiają się konkretne

problemy przy serwisowaniu współczesnych pojazdów. Można je mozolnie przewycięzać kosztowną metodą prób i błędów, lecz lepiej skorzystać w tym celu z wiedzy już usystematyzowanej, właśnie na szkoleniach, które są coraz bardziej popularne w naszym kraju. Ich organizatorami są różne firmy, lecz wszystkie i tak korzystają z materiałów dostarczanych przez producentów

pojazdów, a zwłaszcza dostawców ich komponentów, jak ATE, VDO, Siemens, Bosch itd.

Szkolenia tych dostawców dawniej stanowiły „wartość dodaną” produktów, a teraz trzeba za nie płacić...

Jest to uzasadnione nie tylko ekonomicznie, gdyż wartość wszelkich darmowych dóbr zwykle szybko dostosowuje się do ich ceny. Zanikają rynkowe mechanizmy kontrolne, jeśli nie pojawia się pytanie, czy przekazywana wiedza, poziom dydaktyczny zajęć oraz wykorzystywane na nich materiały są adekwatne do czasu i kwoty, którą płacimy za szkolenie. Najlepiej weryfikują szkolenia sami uczestnicy, dzieląc się tymi informacjami w swoim środowisku. Wielu z nich na podstawie własnych złych doświadczeń nieufnie podchodzi do szkoleń bezpłatnych, jako tzw. „produktowych”, czyli promujących produkty bez przekazywania mechanikom wiedzy potrzebnej w ich codziennej pracy.

Brzmi to, przyzna Pan, dziwnie w zestawieniu z faktem, iż firma ATE szkoli mechaników wyłącznie bezpłatnie.

Tak, działalnością szkoleniową zajmujemy się w Polsce już od 5 lat i zawsze są to szkolenia bezpłatne, ale różnią się one od tych „produktowych”. Obejmują bowiem wiedzę teoretyczną i praktyczną przekazywaną na podstawie dokumentacji fabrycznych i rozwiązań występujących w rzeczywistych samochodach. Realizowane przez nas procedury szkoleniowe są stopniowane, czyli zaczynamy od podstaw z budowy i działania układów hydrauliki, mechaniki hamulcowej, przez elektrotechnikę i elektronikę, do diagnostyki. Nie ograniczamy się do samej problematyki hamulców, bo we współczesnych pojazdach systemy elektroniki układu hamulcowego współpra-

cuja z wieloma innymi systemami w samochodzie, np. ESP-ECM. Taki model szkoleń stosowany jest przez firmę ATE nie tylko w skali ogólnopolskiej lub europejskiej, lecz także w globalnej, ponieważ taki też zasięg mają nasze kompleksowe rozwiązania techniczne w dziedzinie układów hamulcowych. Polscy i zagraniczni mechanicy zaliczają nasze szkolenia z zakresu układów hamulcowych do najlepszych w światowej konkurencji. Oceny te potwierdza stu procentowa frekwencja na sali wykładowej.

Czy jednak kwalifikacje zdobywane przez uczestników Waszych szkoleń nie są, mimo swej głębokości, nadmiernie wąskie?

Specjalizacja to, jak twierdzą niektórzy, najwyższy stopień wtajemniczenia w mechanice samochodowej. Jest w tym coraz więcej prawdy, gdyż producenci, jak wspominałem, prześcigają się w nowatorskich rozwiązaniach i, serwisując wybraną markę lub najwyżej 2-4 marki pojazdów, można śledzić ten postęp i za nim nadążać w sensie rozwiązywania problemów serwisowych i diagnostycznych w tych wybranych markach.

W których regionach Polski jest największe zapotrzebowanie na szkolenia ATE?

Rozumiem, że w tym pytaniu chodzi o podział kraju na strefy zaawansowane i zacofane. Nie można dziś stosować takich rozróżnień. Dwa lata temu prowadziliśmy szkolenia w województwach wschodnich. Przy tematach dotyczących samochodowych systemów ABS, ESP, EPB uczestnicy słuchali bardzo uważnie i skrzętnie wszystko notowali. W pewnym momencie ktoś spytał: *Kiedy do nas takie auta przyjadą?* W zeszłym, 2011 roku znów odwiedziliśmy te miejsca i okazało się, że ta technika nieokreślonej przyszłości już trafiła do tamtejszych serwisów. Mieliśmy pełną satysfakcję, spotykając tych samych ludzi ponownie. Tak więc „cywilizacyjne” różnice między regionami, w których prowadzimy szkolenia, zatarty się już całkowicie, także pod względem wyposażenia warsztatowego do profesjonalnego serwisowania samochodów.

Ile osób rocznie uczestniczy w Waszych szkoleniach?

Jak już wspominałem, w każdym roku prowadzimy szkolenia na różnych poziomach. Na ten podstawowy zapraszamy po 20-25 osób. W szkoleniach praktyczno-teoretycznych, często dwudniowych, uczestniczy maksymalnie 16 osób ze względu na możliwości techniczne. W zeszłym roku przeprowadziliśmy 32 szkolenia teoretyczno-praktyczne i 51 szkoleń podstawowych, co daje w sumie około 1800 uczestników. Jest to wielka rzesza mechaników, właścicieli warsztatów i młodych adeptów mechaniki pojazdowej, lecz wciąż mam poczucie, że to jeszcze za mało.

Czy częste są pytania rozszerzające program zajęć?

Zawsze jest ich dużo, bo zwykle każdy uczestnik spotkał się już z problemami omawianymi podczas prezentacji szkoleniowej w swojej pracy, ale każdy w nieco inny sposób. I dobrze, gdyż można powiedzieć, że kultura serwisowania współczesnych samochodów wymaga od mechanika nowego spojrzenia na tak samo wyglądające podzespoły.

Elementy układów hamulcowych, o których mówimy na szkoleniach, są wykonywane z wielką precyzją w nowoczesnych fabrykach, a związane z nimi za-



TEMATYKA ZAJĘĆ PRAKTYCZNYCH NIE OGRANICZA SIĘ DO SAMEJ MECHANIKI I HYDRAULIKI UKŁADÓW HAMULCOWYCH

dania serwisowe wymagają specjalnej wiedzy i narzędzi. Najczęstsze pytania dotyczą właśnie urządzeń warsztatowych, sposobu ich użytkowania oraz ich zastosowań przy serwisowaniu pojazdów. Z innymi pytaniami mechaników mam do czynienia, prowadząc *hot line*, gdzie wraz z kolegami z centrali ATE pomagamy rozwiązywać problemy wadliwie działających systemów hamulcowych. Często mówię przy takich okazjach *Zapraszamy na szkolenie, na którym ten problem poruszamy* i czasem słyszę w odpowiedzi: *Mamy tyle pracy, że nie ma kiedy.*

Terminarz szkoleń ATE

Szkolenie typu Show Car Inter Cars

Serwisowanie współczesnych układów hamulcowych

maj: 16.05. – Warszawa, 22.05. – Piekary Śląskie
czerwiec: 01.06. – Białą Podlaską, 06.06. – Ostrów Wlkp., 19.06. – Szczecin, 26.06. – Gorzów Wlkp.
lipiec: 04.07. – Racibórz, 10.07. – Wodzisław, 17.07. – Jastrzębie, 25.07. – Wrocław
sierpień: 02.08. – Wyszów, 22.08. – Płock
wrzesień: 07.09. – Włocławek, 11.09. – Bolesławiec, 18.09. – Mysłowice, 28.09. – Wotomin
październik: 09.10. – Kluczbork, 16.10. – Opole, 23.10. – Kędzierzyn
listopad: 06.11. – Wejherowo, 13.11. – Słupsk, 20.11. – Leszno/Gniezno, 28.11. – Komorniki
grudzień: 07.12. – Warszawa, 14.12. – Łódź

Szkolenia całonienne

Serwisowanie współczesnych układów hamulcowych

20.06.2012: klienci Oddziału Inter-Team Szczecin
19.09.2012: klienci Oddziału Inter-Team Zawiercie
21.11.2012: klienci Oddziału Inter-Team Inowrocław
22.11.2012: klienci Oddziału Inter-Team Bydgoszcz

Szkolenia dwudniowe dla Centrum Hamulcowego ATE

12-14.06.: Inter Cars Gdańsk i Grudziądz
26-27.06.: Inter Cars Kraków
28-29.06.: Fota Nowy Sącz



SZKOLENIA ATE DOTYCZĄ KONKRETNICH PROBLEMÓW I SPOSOBÓW ICH ROZWIĄZYWANIA. A NIE WYŁĄCZNIE OFEROWANYCH PRODUKTÓW

FOT. ATE

FOT. ATE