

Nowe oblicze serwisowego biznesu (cz.II)



ROBERT RÓŻALSKI
DYREKTOR HANDLOWY
LE-GUM

W POPRZEDNIM ODCINKU TEJ PUBLIKACJI ZAPREZENTOWANY ZOSTAŁ SPECJALNY MODEL BIZNESOWY W POSTACI MOBILNEGO SERWISU OPON. TERAZ PRZEDSTAWIĘ KROK PO KROKU PROCES ADAPTACJI SERWISOWEGO POJAZDU

Najlepszą bazą do przyszłej obsługi motocykli, samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych, autobusów oraz niewielkich maszyn rolniczych jest samochód dostawczy (tzw. blaszak lub posiadający zabudowę kontenerową).

W przypadku tych pierwszych, zaleca się wybór wersji z podwyższoną i przedłużoną przestrzenią ładunkową, gdyż zapewnia to większy komfort pracy oraz ergonomiczną instalację urządzeń i elementów wyposażenia. Od pojazdów tego typu nie pobiera się podatku drogowego ani opłat drogowych *viaTOLL*, chyba że inwestor planuje w pracy wykorzystywać również przy-

czepe, która sprawi, iż dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów przekroczy 3,5 tony.

Planując obsługę kół ciężkich pojazdów użytkowych, najlepiej jest wybrać samochód ciężarowy o dopuszczalnej masie całkowitej do 7,5 tony z zabudową kontenerową o długości komory ładunkowej co najmniej 6 metrów. Przy odpowiedniej konfiguracji dodatkowym atutem jest możliwość równoczesnego zainstalowania urządzeń do obsługi motocykli, samochodów osobowych i dostawczych.

W fazie projektowania zabudowy zespół techniczny PP Le-Gum zaprasza

inwestora do siedziby firmy na ustalenia konstrukcyjne. Prezentowane są wówczas przykłady najlepszych rozwiązań w tym zakresie, uwzględnia się także wszystkie sugestie przyszłych użytkowników. Dotyczy to zwłaszcza izolacji termicznej i akustycznej, materiałów do wykończenia wnętrza, rozplanowania instalacji elektrycznej i pneumatycznej, mebli warsztatowych oraz narzędzi ręcznych. Ustalany jest także zakres modyfikacji nadwozia, np. poprzez montaż dodatkowych drzwi lub wózków do wysuwania na zewnątrz agregatu prądotwórczego.

W kolejnym etapie uzgadniane są wymagania stawiane poszczególnym urządzeniom bazowym. Jest to szczególnie istotne, gdyż niewłaściwy dobór np. agregatu prądotwórczego może skutkować wadliwym funkcjonowaniem współpracujących z nim urządzeń. Również istotny jest optymalny wybór modeli pozostałych maszyn pod względem ich funkcjonalności, zajmowanej powierzchni oraz zapotrzebowania na energię. Trzeba też przewidzieć perspektywę ich rozbudowy lub wymiany na inne. Przyjęcie takiego marginesu eliminuje dodatkowe koszty na przyszłość, także przy ewentualnej zmianie profilu działalności.

W końcowej fazie projektu oceniane są też elementy wizualne umieszczone na nadwoziu pojazdu. Inwestor ma tu do wyboru projekty proponowane przez PP Le-Gum, różne ich warianty i modyfikację lub wyrażone graficznie własne propozycje.



DO ZABUDOWY MOBILNEGO SERWISU OGUMIENIA WYKORZYSTUJE SIĘ SAMOCHODY DOSTAWCZE I MAŁE CIĘŻAROWE

Po realizacji ustalonego projektu następuje odbiór techniczny pojazdu i szkolenie stanowiskowe jego obsługi. Różni się ono znacznie od standardów dotyczących serwisów stacjonarnych, gdyż obejmuje rozwiązywanie szczególnych problemów, z którymi serwisowa ekipa może się spotkać w terenie, takich jak: kwestie bezpieczeństwa na drodze, specjalne zasady korzystania z urządzeń (np. poziomowanie wyważarki) czy specyfika obsługi kół wielkogabarytowych wewnątrz zabudowy.

Z wszystkimi opisanymi tu etapami pracy wiążą się oczywiście rozmaite koszty, lecz do rzadkości należą inwestycje finansowane gotówką. Najczęściej wykorzystywany jest leasing, w mniejszym stopniu kredyt inwestycyjny. Dzięki dość elastycznym obecnie procedurom leasingowym mobilne serwisy ogumienia stały się finansowo dostępne również osoby rozpoczynające działalność gospodarczą. ■

FOT. LE-GUM



PRZYKŁADOWE ELEMENTY WYPOSAŻENIA – INSTALACJA ELEKTRYCZNA, INSTALACJA PNEUMATYCZNA, KOMPRESOR, AGREGAT PRĄDOTWÓRCZY I WYWAŻARKA

ENCYKLOPEDIA TECHNIKI

ILUSTROWANA



MOTORYZACYJNEJ

WWW.E-AUTONAPRAWA.PL

FOT. LE-GUM