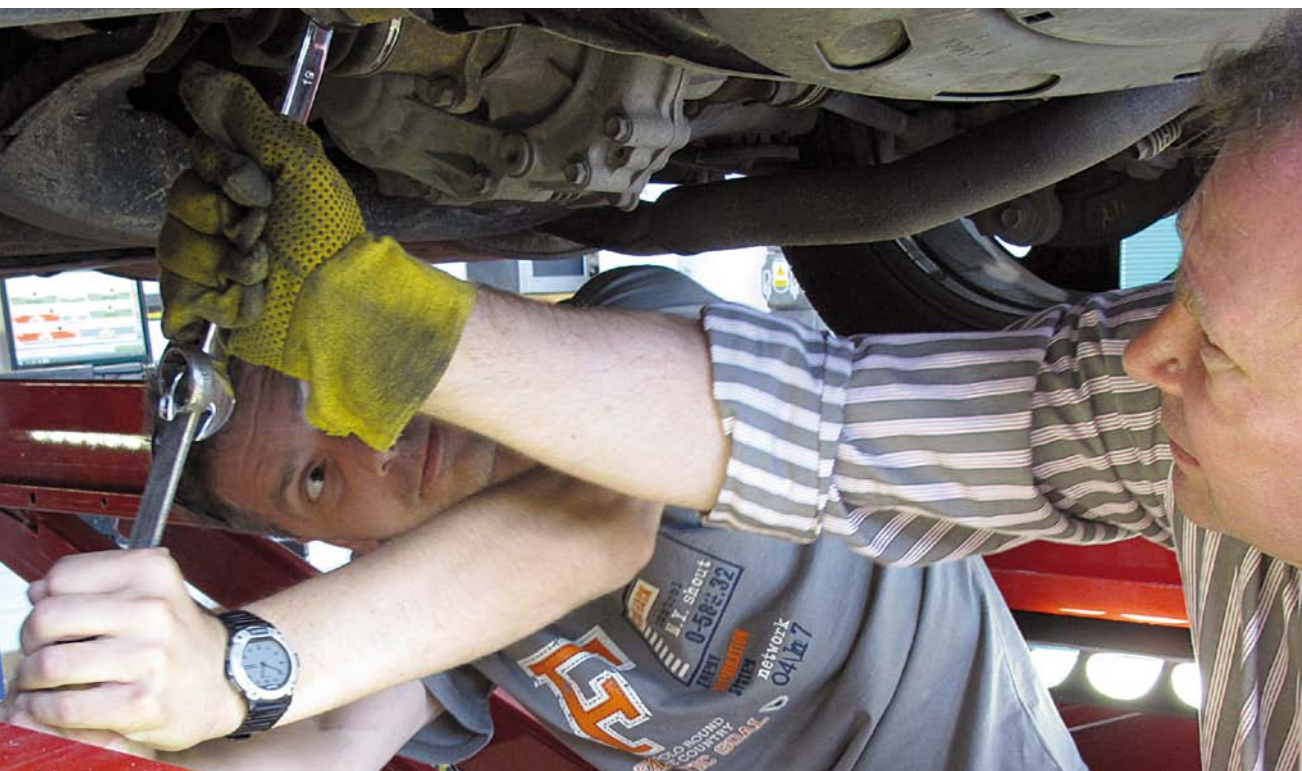


150 złotych na minutę?



POTENCJALNI KLIENCI JUŻ W WARSZTACIE SĄ, CHOĆ NIE ZAPEWNIĄ LĘKKIEGO CHLEBA



ZENON MAJKUT

WIMAD

NIE PRZESADZAJMY. TAK DOBRZE JESZCZE NIE MA. JEST ZAŚ, JAK JEST, CO NIE ZNACZY, ŻE NIE DA SIĘ POPRAWIĆ – NAWET W CZASACH, GDY KLIENCI MNIEJ CHĘTNIE ZOSTAWIAJĄ SWOJE PIENIĄDZE W SAMOCHODOWYCH WARSZTACACH

Minutę, i to nie całą, trwa kompleksowy pomiar geometrii kół z wydrukiem wyników, jeśli wykorzystuje się do tego celu system diagnostyczny Hunter Quick Check. Mierzy się zaś dokładnie: zbieżność całkowitą kół przednich i tylnych oraz kąty ich pochylenia. Dodatkowo uzyskuje się diagnozę pokazującą przebieg zużywania się wszystkich opon przy zmierzonych parametrach. Ponieważ identyfikacja samochodu odbywa się po-

przez skanowanie jego indywidualnego numeru VIN, automatycznie rozpoznawane są modele i wersje pojazdów wymagających resetowania czujnika kąta skrętu (SAS), więc i ta niezbędna operacja nie zostanie przeoczona.

Taki pakiet usług według obecnych cen rynkowych wart jest średnio 150 złotych, niezależnie od tego, jak wiele czasu i pracy poświęci mu warsztatowy personel. Przy proponowanej metodzie trudno

jest raczej zmęczyć się robotą, gdyż diagnosta musi tylko wykonać:

- ▶ dwa okrążenia wokół całego pojazdu (2!),
- ▶ jedno podejście do konsoli z komputerem i drukarką (1!),
- ▶ średnio siedemdziesiąt dziewięć kroków podczas trwania pomiaru (79!).

Czy to możliwe?

Jak najbardziej. Wystarczy popatrzeć na ten zestaw fotografii wykonanych w rzeczywistych warunkach warsztatowych:



1. Start! Pojazd klienta zostaje wprowadzony na stanowisko pomiarowe

FOT. WIMAD



2. Na wszystkich kołach montuje się głowice 3D z uchwytami QuickGrip, co przy pewnej wprawie diagnosty można zrobić płynnie w trakcie jednego, niespiesznego okrążenia pojazdu



3. Podczas przetoczenia pojazdu do przodu na dystansie około 20 cm zostają wykonane automatycznie wszystkie potrzebne pomiary, dla równie automatycznej oceny uzyskanych wyników trzeba zeskanować numer VIN na nadwoziu samochodu lub wprowadzić do komputera jego indywidualne dane za pomocą klawiatury



4. Auto trzeba obejść dokoła jeszcze raz, by zdemontować głowice pomiarowe z kół, co jest równie proste, jak ich uprzednie zamontowanie



5. Pomiar kończy wydrukowanie jego wyników. Jeśli są prawidłowe, zostaje po-

FOT. WIMAD

gratulować klientowi sprawnego auta i... pobrać opłatę za tę dodatkową usługę



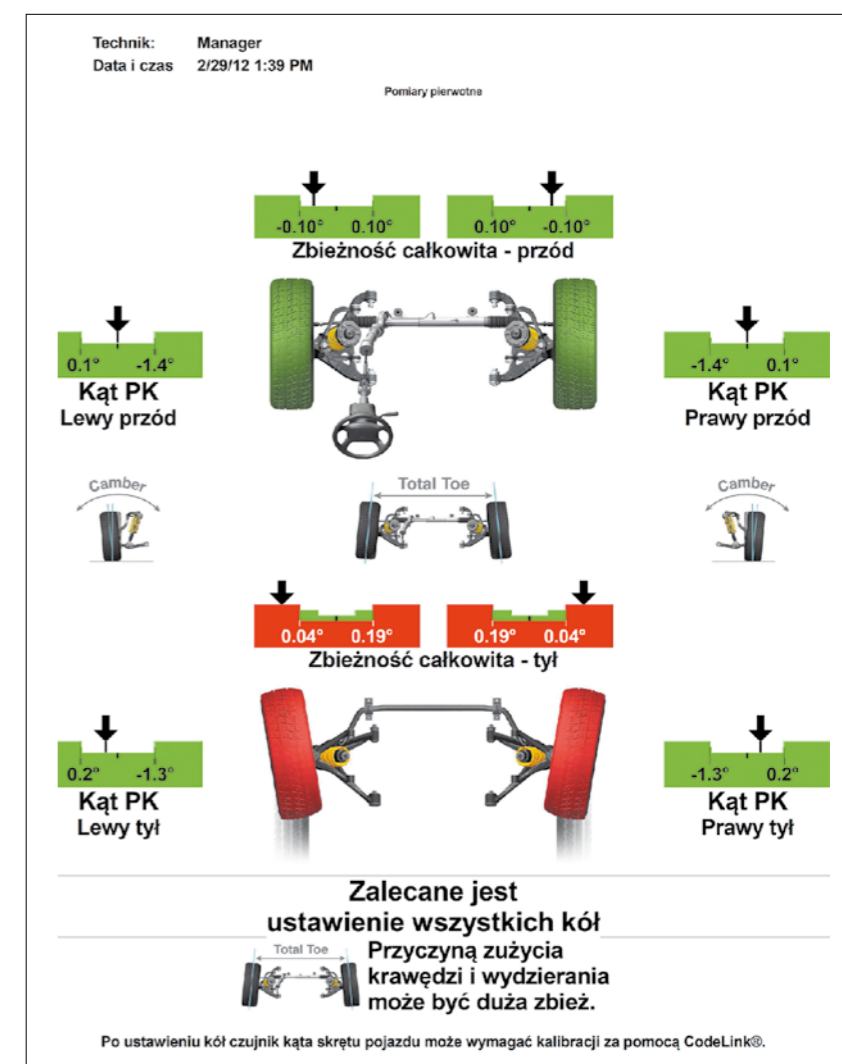
6. Jeśli ujawnione zostały jakieś nieprawidłowości, których usunięcie wymaga regulacji geometrii lub naprawy (wymiany) uszkodzonych elementów podwozia, można liczyć na dodatkowe zlecenie i pieniądze za pracę oraz ewentualne części zamienne

Jak i kiedy inwestycja się zwraca?

Wszystko zależy, jak zwykle, od znalezienia klienta. Informacja o tym, że nasz warsztat ma w swojej ofercie pomiary

geometrii, większej sensacji na rynku nie wzbudzi. Nasi konkurenci też świadczą podobne usługi, lecz ludzie rzadko o nie pytają, a jeszcze rzadziej są skłonni je zlecać, chyba że zachowanie samochodu na drodze jest rzeczywiście niepokojące. Można zachęcać klientów konkurencyjną, niższą od średniej ceną, zwłaszcza gdy tak wyraźnie oszczędza się na kosztach robocizny, lecz jest to broń zazwyczaj obosieczna. Każdy produkt tańszy kojarzy się zaraz z niższą jakością lub słabą kondycją firmy, choć w tym wypadku absolutnie niesłusznie.

Rzeczywistych kosztów uzyskania przychodu też lepiej nie ujawniać, bo bywają bezinteresownie zawistni. Zaraz się doliczą, że nawet 100 złotych na minutę, to 6 tysięcy na godzinę, 48 tysięcy na dniówkę, czyli 1 248 000 (milion dwieście czterdzieści osiem tysięcy!) miesięcznie i gotowi śmiertelnie się obrazić. →



PRZYKŁADOWY WYDRUK WYNIKÓW POMIARU I DIAGNOZY