

DO SAMOCHODU PROSTO Z PUDEŁKA.

DZIĘKI ELSTOCK KAŻDE ZADANIE STAJE SIĘ PROSTE.

Aby podjąć naprawę, potrzebujesz właściwych narzędzi, umiejętności i dostawcy, który zna Twoje potrzeby. Dlatego każdy produkt Elstock jest gotowy do instalacji prosto po wyjęciu z pudełka. Przekładnie kierownicze, pompy wspomagania, rozruszniki, alternatory, zawory EGR, zaciski hamulcowe i sprężarki klimatyzacji — mamy je wszystkie! Dzięki Elstock zyskujesz jakość części oryginalnych wraz z pełną dwuletnią gwarancją na każdy produkt — dokładnie to, czego potrzebujesz, by dobrze wykonać naprawę. Możesz również powiedzieć swoim klientom, że przy okazji pomagają środowisku. Każda zregenerowana część marki Elstock to o nawet 80% mniejsza emisja gazu CO₂ zużytego w produkcji w porównaniu do nowego produktu. Skontaktuj się z lokalnym dystrybutorem marki Elstock, aby uzyskać szczegółowe informacje dotyczące naszej pełnej gamy produktów.



Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:

ul. Parkowa 25
51-616 Wrocław
tel. 71 715 77 95
faks 71 348 81 50
autonaprawa@technotransfer.pl
www.technotransfer.pl

Numer rachunku bankowego:
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

Redaktor naczelny:

Marian Kozłowski
m.kozlowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:

Bogusława Krzczanowicz
b.krzczanowicz@technotransfer.pl

Serwis e-autonaprawa.pl:

Adam Rudziński
a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Jacek Jabłoński, Andrzej Kowalewski,
KrzaQ, Hubert Kwarta, Zenon Majkut,
Bartek Muszyński, Ewa Rozpędowska,
Leszek A. Stricker, Tomasz Szulc

Marketing i reklama:

Małgorzata Salamaga-Borysenko
tel. 71 733 67 56
m.salamaga@technotransfer.pl
Przemysław Krzczanowicz
tel. 71 715 77 96
p.krzczanowicz@technotransfer.pl

Prenumerata:

tel. 71 715 77 95
prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:

Taurus CD
tel. 71 715 77 98

Wydawca:

Wydawnictwo Technotransfer

Druk i oprawa:

AMW Wrocław

Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.



Wtajemniczenie

Dawno temu, w pionierskich jeszcze czasach polskiej motoryzacji, popularna była taka anegdota. Otóż automobilście przemierzającemu prowincjonalne drogi lub bezdroża zgwałt nie spodzianie silnik i nie dawał się uruchomić ponownie, mimo upartego kręcenia rozruchową korbą. Pechowy kierowca oddalił się z miejsca awarii w poszukiwaniu technicznej pomocy i znalazł ją u wiejskiego kowala, gdyż innych możliwości w tamtej epoce nie było.

Fachowiec obejrzał krnąbrny pojazd, zaglądając pod oba skrzydła dwudzielnej maski, by w pewnym momencie stuknąć tam w coś młotkiem. Następnie zamknął klapy, skutecznie przekreślił korbę i obwieścił pomyślny koniec naprawy. Klient z początku był tym zachwycony, lecz mina mu zredła, gdy doszło do rozliczeń.

– Czemu tak drogo – zapytał – za jedno uderzenie młotka?!

– Narzędzia użyłem gratis, a cała należność jest za znajomość miejsca, w które trzeba było puknąć z odpowiednią siłą...

Od tamtych lat bardzo zmieniły się samochody, warsztatowe narzędzia i korzystający z nich specjaliści. Z większym też szacunkiem podchodzą klienci do ich zawodowej wiedzy... Nie zapobiega to jednak sytuacjom, w których nie kierowca-amator, lecz doświadczony i wykwalifikowany mechanik rumieni się, bezradnie rozkładając ręce wobec zaskakującego problemu.

Tego rodzaju przypadek opisany został w tym wydaniu „Autonaprawy”, w firmowym artykule Grupy Schaeffler. Relacja ta w przekładzie z języka technicznego na anegdotyczny przedstawia się następująco.

Do okazałego warsztatu mechaniki pojazdowej przyjeżdża właściciel jednego z nowszych modeli marki Volvo. Wstępna diagnoza jest szybka i jednoznaczna: trzeba wymienić DKZ. Oczywiście, w uszach współczesnego „konsumenta techniki motoryzacyjnej” brzmi to, jak magiczne zaklęcie, cena wydaje się słona, a termin odbioru dość odległy. Lecz godzi się na wszystko, byle tylko przykre usterki jego auta zostały usunięte.

Pracownik warsztatu zamawia potrzebne części i po ich otrzymaniu przystępuje do pracy. Idzie mu ona całkiem gładko, gdyż wszystko do siebie pasuje idealnie. Wkrótce wymiana DKZ zostaje wykonana, pozostaje jeszcze zmontować ponownie cały zespół napędowy, uruchomić silnik i przeprowadzić jazdę próbną. Niestety, kolejne włączenia rozrusznika okazują się bezowocne, choć nie brakuje przystoiwego paliwa w baku. Podłączony tester diagnostyczny wyświetla jakieś dyrdymały dotyczące części nie mających niczego wspólnego z przebiegiem naprawy. Czyżby przyczyna leżała w nowym DKZ?

Po konsultacji z przedstawicielem dostawcy wyjaśnia się, że tak jest faktycznie. Wprawdzie nowy podzespół nie miał żadnych wad, jeśli nie liczyć... błędnego doboru. Część prawidłowa i ta niewłaściwa różnią się na pozór tylko jednym znakiem w kodzie produktu, a w rzeczywistości – zupełnie innym kątowym ustawieniem w pojeździe. Trzeba było dokonać wymiany DKZ ponownie, tym razem montując element z dobrym oznaczeniem.

Kto poniósł kosztą zbędnej robocizny? Prawdopodobnie warsztat, gdyż teraz sytuacja jest dokładnie odwrotna, niż u przedwojennego kowala: płaci się za konkretne usługi, a nie za wiedzę konieczną do ich świadczenia.

Marian Kozłowski

Marian Kozłowski