



Systemy kontroli ustawienia kół. Z lewej – stacjonarny dla placówek diagnostycznych, z prawej mobilny – do uniwersalnych zastosowań

elementów wymaga użycia osobnych testerów. Mają natomiast swą „pamięć błędów”, wykorzystywaną do celów diagnostycznych na długo przed pojawieniem się motoryzacyjnej elektroniki. Nośnikami tej pamięci są bieżniki opon, ulegające w trakcie użytkowania deformacjom charakterystycznym dla określonych nieprawidłowości działania mechanizmów podwozi. „Kody” do odczytania tych specyficznych zapisów publiko-

wane są w motoryzacyjnych podręcznikach od wielu dziesięcioleci. Doświadczony mechanik lub diagnosta może z nich dowiedzieć się wiele, ale tradycyjny podział warsztatowych specjalizacji nie daje mu przeważnie po temu okazji.

Niechciane informacje

We współczesnych stacjach kontroli pojazdów takie „czytanie z opon” nie jest właściwie potrzebne. Wszystkie mecha-

nizmy podwozia podlegają tam osobnemu, dokładnemu sprawdzeniu, więc nie szuka się pośrednich oznak ich niesprawności na bieżnikach kół, w których kontrolowana jest tylko minimalna głębokość rzeźby. Nieregularność jej zużycia może jeszcze ewentualnie zaważyć na wynikach badania hamulców. Jeśli mieszczą się one w normie, cały samochód uzyskuje dopuszczenie do ruchu drogowego na co najmniej rok.

Sumienny diagnosta czuje się moralnie zobowiązany poinformować właściciela pojazdu, że dokonana korekta geometrii kół, wymiana amortyzatorów, czy naprawa hamulców – nie kasuje zapisów w „gumowej pamięci”, choć usunęła skutecznie ich powody. Powie też o tym, że bieżnik nierównomiernie zużyty do czasu wyrównania jego roboczej powierzchni nie jest w pełni sprawny. Nie ma też gwarancji, że sprawność tę odzyska, ponieważ np. wszystkie spłaszczenia obwodu koła mają tendencję do samoczynnego zwiększania swej powierzchni, czyli najbezpieczniej byłoby takie opony wymienić.

Klient z uzyskaną informacją robi już, co uzna za stosowne. Przeważnie ją lekceważy, zwłaszcza w sytuacji, gdy chodzi o opony stosunkowo nowe. Czy podczas ich montażu pracownik serwisu ogumienia zwracał mu uwagę na ko-

nieczność wymiany lub regulacji innych podzespołów? Może tak, może nie. W końcu nie miał takiego obowiązku ani interesu. W efekcie „pamięć” została wtedy wykasowana bez eliminacji zapisanych w niej usterek.

Kierunek pożądanych zmian

Adresatami akcji propagujących bezpieczeństwo ruchu drogowego są z reguły kierowcy. Ma to sens wówczas, gdy chodzi o ograniczanie prędkości jazdy, zwiększanie ostrożności lub poszanowanie konkretnych przepisów. Mija się natomiast z celem w większości spraw technicznych. Umiarkowanym zainteresowaniem cieszą się nawet rozmaite bezpłatne przeglądy specjalistyczne. Przeciętny użytkownik samochodu ma przeważnie trudności ze zrozumieniem treści kierowanych do niego apeli, a jeśli je rozumie, to i tak zwykle żywi przekonanie, że nie dotyczą one jego auta, w którym wszystko jest w porządku, co potwierdza wciąż aktualna pieczętka w dowodzie rejestracyjnym.

Opinie mechaników i diagnostów odnoszące się do konkretnego pojazdu traktowane są o wiele poważniej. Formulowane są one jednak chętniej i bardziej przekonująco, gdy ogólny interes społeczny, bezpieczeństwo klienta i korzyść warsztatu okazują się maksymal-



Nowoczesne wyważarki diagnozują koła nie tylko w zakresie wynikającym z ich nazwy

nie zbieżne. Warunek ten spełniałyby na pewno rzemieślnicze firmy, zajmujące się kompleksową diagnostyką, obsługą i naprawami samochodowych podwozi. Placówki takie powinny więc łączyć kompetencje i wyposażenie serwisów ogumienia ze stanowiskami do kontroli geometrii ustawienia kół oraz testerami hamulców i amortyzatorów.

W kierunku takiej kompleksowej oferty ewoluować mogą zarówno obecne serwisy ogumienia, jak i ogólne serwisy pojazdów, a także większe zakłady mechaniki pojazdowej. Spośród wymienionych najbardziej, wbrew pozo-

rom, nadają się do takiej rozbudowy serwisy ogumienia, ponieważ mają technologicznie najbliższy kontakt ze wspomnianą tu „gumową pamięcią”, a popyt na ich tradycyjne usługi jest wyraźnie sezonowy. Przeszkodą wydaje się stosunkowo wysoka wartość niezbędnych inwestycji, lecz klienci są w stanie ją szybko zrefundować, gdyż potrzebują coraz wyraźniej takiej właśnie oferty. Chcą bowiem zamiast skierowań do następnych samochodowych specjalistów uzyskiwać krótkie zapewnienie: teraz ten samochód jest całkowicie bezpieczny. ■



Usterki samego koła i jego ustawienia w pojeździe podobnie się objawiają, mogą się też wzajemnie wzmacniać

WERTHER
International POLSKA

WERTHER to 40 lat doświadczenia i przewodnictwa w systemach bezpieczeństwa podnośników

Rozwiązania do wygodnego uniesienia każdego samochodu

Punkty Konsultacyjne i Serwisowe:
 Szczecin 501 468 851/ Białystok 510 127 050/ Bydgoszcz 502 551 693
 Wrocław 509 428 374/ Katowice 502 551 845/ Kraków 609 606 378/
 Rzeszów 508 235 400

www.werther.pl