

Wiosenna wymiana opon



Czas wymiany kompletnych kół zależy głównie od szybkości podnośnika

Rosnąca popularność sezonowej zmiany ogumienia zwiększa popyt na usługi oponiarskich serwisów, lecz stwarza im także organizacyjno-techniczne problemy wymagające optymalnego rozwiązania.

Sezonowość w wolnorynkowym biznesie nie jest zjawiskiem wyjątkowym ani też niepożądanym. Przeciwnie: bywa nawet celowo wzmocniana przez reklamowe kampanie, by dostarczyć klientom pretekstów do dodatkowych zakupów, lecz sprzedawane w ten sposób sezonowe towary przygotowuje się zwykle na wiele miesięcy wcześniej, bez nadmiernego pośpiechu. W serwisach ogumienia wygląda to niestety inaczej, czyli podobnie jak ze smażeniem pączków na ostatki

lub z odśnieżaniem dróg, gdzie roboty na zapas sensownie wykonać nie można. Jesienią pierwszy śnieg lub przymrozek sprawia, że natychmiast ustawiają się kolejki klientów do wymiany opon. Analogiczny szczyt wiosenny przebiegał do tej pory łagodnie, lecz ostatnio wyraźnie się spiętrza, gdyż różni eksperci za pośrednictwem wszelkich dostępnych mediów zachęcają kierowców do pilnego śledzenia termometrów i obliczania średnich temperatur dobowych.

Jak wykorzystać to zjawisko z pożytkiem dla własnego warsztatu? Pomysły w tej kwestii pojawiają się różne. Najprostszy i najtańszy to wydłużenie czasu pracy personelu usługowej placówki, ale ma on swoje nieprzekraczalne granice przydatności. W serwisach prowadzących jakąś dodatkową działalność (np. myjnia, wymiana oleju itp.) można ją okresowo zawiesić na zasadzie hasła „cała załoga na pokład!”, lecz nie wszyscy klienci przyjmują to ze zrozumieniem.

Część pracodawców próbuje uporać się z problemem modną ostatnio metodą elastycznego zatrudnienia. W związku z tym już w styczniu zaczęły pojawiać się ogłoszenia poszukujące pracowników na czas wiosennego sezonu. Ma to jednak sens tylko wtedy, gdy wraz z liczebnością personelu daje się zwiększyć liczba lub stopień wykorzystania stanowisk obsługowych. Bardziej rentowny od takich przedsięwzięć okazuje się zwykle zakup nowocześniejszego, bardziej wydajnego sprzętu, ponieważ taka inwestycja przekłada się bezpośrednio na krótszy czas obsługi jednego klienta, czyli na większą liczbę pojazdów obsługiwanych podczas sezonowego szczytu. Dodatkowo daje to możliwość pewnej obniżki jednostkowych cen i stosowania atrakcyjnych działań reklamowych w rodzaju: jeden samochód w 20 minut!

Niestety wszystkie te rozwiązania mają jedną wspólną, skrzętnie zatajaną wadę: zwiększenie wydajności odbywa się w nich kosztem obniżenia jakości wykonywanych usług, a tym samym – spadku ogólnego zadowolenia klientów. Pracownik przemęczony, pracujący w pośpiechu, a tym bardziej doraźnie zatrudniany – rzadko odznacza się pełną profesjonalną sprawnością. Twierdzenie, że nowoczesne, zautomatyzowane urządzenia odpowiednią jakość wymuszają same, jest w tym wypadku tylko abstrakcyjnym sloganem. Byłoby prawdziwe, gdyby chodziło o montaż fabrycznie nowych opon na fabrycznie nowych felgach. Praktyka jest jednak rażąco odmienna. Przy powszechnie znanym stanie naszych dróg koło po zimowym sezonie wymaga nie tylko standardowego cyklu prac montażowych i ponownego wyważenia, lecz dodatkowo naprawy uszkodzonej felgi, kontroli i ewentualnej wymiany zaworu. Opony letnie, które kierowca przywozi ze sobą, też często nie nadają się do dalszej eksploatacji, więc trzeba szybko znaleźć jakiś alter-

natywny sposób wykonania usługi. Czy zdąży się z tym wszystkim w trakcie owych 20 minut, nawet przy bardzo „kompromisowym” potraktowaniu jakości?

Spróbujmy jednak bardziej krytycznie przyrzeć się wspomnianej na wstępie analogii między sezonową wymianą opon a odśnieżaniem dróg. To prawda, że w obu wypadkach termin wykonania pracy zależy od obiektywnych czynników klimatycznych. Nie ma co zabierać się do usuwania śniegu, zanim on spadnie, czy jednak do zmiany ogumienia można przystępować dopiero po wiosennym ociepleniu? Otóż niekoniecznie.

Coraz więcej użytkowników samochodów decyduje się na ich wyposażenie w dwa zestawy kompletnych kół: zimowy i letni. Główną tego przyczyną jest właśnie chęć uniknięcia sezonowych kolejek w serwisach i możliwość szybkiego reagowania na nagłe zmiany klimatyczne. Tak to wygląda przy rozważaniu zakupu drugiego kompletu felg. Później praktyka okazuje się jednak mniej korzystna. Problemem dla wielu właścicieli pojazdów jest już samo przechowywanie kół nieużywanych, a także mozolne operowanie ręcznym podnośnikiem i amatorskim kluczem. Ciśnienie w oponach leżakujących przez parę miesięcy też zwykle jest niewystarczające, a jego uzupełnienie wy-



Felgi po sezonie wymagają przeważnie prostowania...



... a estetyczny wygląd przywraca im dopiero naprawa lakiernicza

maga dojazdu do stacji benzynowej. Profesjonalne usunięcie poważniejszych usterek felg, opon, zaworów odkłada się w takich sytuacjach do czasu zakończenia szczytu w serwisach usługowych.

Opisane kłopoty serwisów ogumienia i ich klientów dałyby się wyeliminować lub znacznie złagodzić, gdyby

z dwóch sezonowych kompletów danego pojazdu jeden znajdował się w eksploatacji, a drugi w serwisowej przechowalni. Na ich zamianę starczałoby nawet 5 minut, ponieważ w tym zakładanym byłoby już spokojnie zrobione, co trzeba, łącznie z odnowionym wyglądem zewnętrznym. ■



Główny sprzęt może pracować bez sezonowych „szczytów”

Fot. Cartec, Tip Topol

Fot. Oponex, archiwum

Linia BIZNES

Linia ECONOMY

CARTEC
Niezawodna diagnostyka

40-657 Katowice
ul. Zbożowa 10b
Tel./Fax 032 / 203 03 13
Tel./Fax 032/ 252 01 72
biuro@cartec-polska.pl
www.cartec-polska.pl

Specjalna oferta przed sezonem!

WYWAŻARKI MONTAŻOWNICE