

Co warto wiedzieć o kabinach



Paweł Szablewski
Prezes zarządu
Astherm sp. z o.o.

Można mi zarzucić, że moje oceny jakości kabin lakierniczych nie są obiektywne, ponieważ sam zajmuję się ich produkcją. Jednak absolutnie bezstronni mogą być tylko doradcy całkiem niekompetentni...

Gdy cztery lata temu wraz z dwoma współnikami zakładaliśmy firmę Astherm, każdy z nas miał już co najmniej dziesięcioletnie doświadczenie w branży. Decydując się na samodzielną produkcję, musieliśmy najpierw sami dokonać wyboru, jakie mają być konkretnie te nasze kabiny.

Kwestia pierwsza: tanie czy dobre? Tworzenie urządzeń, których jedyną zaletą jest niska cena, nie zaspokaja ani ambicji konstruktora, ani rzeczywistych oczekiwań klienta. Wcześniej zajmowaliśmy się sprzedażą i montażem kabin lakierniczych różnych producentów, głównie włoskich, lecz również belgij-

skich i niemieckich. Poznaliśmy więc bardzo dokładnie różne rozwiązania, ich zalety i wady. Postanowiliśmy wykorzystać te pierwsze i unikać drugich, choć często takie oceny okazują się względne.

Uznaliśmy więc na przykład, że w polskich realiach zaletą jest duża wysokość wewnętrzna kabiny, gdyż umożliwia to obsługę większości modeli samochodów, w tym również busów i dostawczych. Dlatego nasze kabiny w wersji standardowej mają wysokość 300 cm. Poza tym dobra kabina musi być bezpieczna. Ten cel osiągnęliśmy, dostosowując opracowywane przez nas konstrukcje do unijnej normy EN:13355,

zapewniającej spełnienie „minimalnych wymogów bezpieczeństwa dla kombinowanych kabin lakierniczo-suszących”. Podobnie jak każdy producent unijny oferujący swe wyroby na rynku UE (wszak Polska jest jego integralną częścią), jesteśmy zobligowani dostarczać urządzenia z „deklaracją zgodności WE”, czyli brać na siebie odpowiedzialność za bezpieczeństwo pracy urządzenia wykorzystywanego zgodnie z przeznaczeniem.

Kabiny nie podlegają obowiązkowi certyfikacji w jednostkach notyfikowanych, ale na przykład pozytywna opinia wydana przez placówkę naukowo-badawczą, a dotycząca zastosowanych rozwiązań innowacyjnych (Astherm ma taką uzyskać już wkrótce), powinna znacznie ułatwić użytkownikowi uzyskanie dofinansowania z unijnych programów.

Zwykło się sądzić, nie tylko w naszej branży, iż produkty pochodzące z pewnych krajów są dobre, a z innych natomiast – nie. Odradzam stosowanie takich kryteriów, choćby z tej przyczyny, że niezwykle trudno jest teraz ustalić „narodową” przynależność jakiegokolwiek bardziej skomplikowanego produktu.

W przypadku kabiny Astherm cała jej konstrukcja, panele, bramy, wymiennik ciepła i konstrukcja generatora – są wykonywane przez nas samodzielnie. Silniki kupujemy od znakomitych polskich producentów, tarnowskiego Tame-lu lub bielskiej Inducty. Palniki i wentylatory, jak również inne komponenty (w sumie zaledwie 10-15% wszystkich elementów) importujemy, ponieważ nie ma dla nich polskich odpowiedników albo są, lecz... kosztują zbyt drogo.

Jakość całej kabiny zależy w znacznej mierze od powtarzalności i dokładnego spasowania paneli poszycia. Ich krawędzie powinny tworzyć połączenia typu „pióro-wpuszcz”, co uniemożliwia dowolność montażu i zabezpiecza przed roz-

warstwianiem się powierzchni ścian. Ważna jest także szczelność drzwi w ich stalowych futrynach. Dlatego wycinanie potrzebnych detali z arkuszy blach wymaga użycia tzw. wykrawarki rewolwerowej, a ich gięcie odbywa się na precyzyjnej prasie hydraulicznej. Maszyny używane przez nas w produkcji pochodzą od renomowanych producentów maszyn sterowanych numerycznie z Belgii i Niemiec.

Wybierając model kabiny do usługowej lakierni, trzeba koniecznie zainteresować się materiałem izolacyjnym stanowiącym wypełnienie ścian. W kabinach Astherm jest nim zawsze skalna wełna mineralna o odpowiednio dużej gęstości i grubości. Tylko ona ma bowiem najwyższą klasę niepalności A1, a pożary w polskich lakierniach samochodowych zdarzają się stosunkowo często.

Z kolei dobra izolacyjność tego materiału przekłada się bezpośrednio na obniżenie zużycia energii, emisji spalin i kosztów eksploatacyjnych. Spotyka się

wprawdzie na polskim rynku rzekomo oszczędnościowe kabiny bez izolacji lub izolowane bardzo skromnie. Ta oszczędność ogranicza się do niskiej ceny, lecz przestaje się opłacać natychmiast po dokonaniu zakupu. Rzeczywista obniżka kosztów możliwa jest wyłącznie dzięki bardzo starannej izolacji termicznej nie tylko ścian i dachu kabiny, lecz także komory generatora. W trakcie suszenia powłok lakierniczych w kabynie utrzymywana jest najczęściej temperatura około 60°C, natomiast w otaczającej ją hali zimą rzadko przekracza 15 stopni. Na czyj koszt pracuje taka gigantyczna „chłodnica” o powierzchni około 100-120 m²?

Na pewno warto też zwrócić uwagę na emisję hałasu i natężenie oświetlenia. Obie decydują o komforcie i jakości pracy lakiernika, więc tu również oszczędności nie mają praktycznego sensu. Badania przeprowadzone pod koniec ubiegłego roku wykazały, że kabiny Astherm mają parametry akustyczne i natężenia

światła ponad trzykrotnie lepsze od wartości przewidzianych w normach. Np. norma dla stanowiska lakierniczego mówi o 1000 luksów w kabynie. Dobre rozwiązania zapewniają nawet 1200-1500 luksów.

Oprócz natężenia światła liczy się również ich rozmieszczenie. Powinno ono stwarzać możliwość doświetlenia dolnych partii malowanych pojazdów. Problem ten rozwiązuje zastosowanie dodatkowego dolnego rzędu lamp lub zastosowanie lamp pionowych o dużej długości, usytuowanych przemiennie na dolnej i górnej części ściany.

To prawda, że wszystkie kabiny wyglądają podobnie, lecz w szczegółach mogą tkwić bardzo istotne różnice. Inna sprawa, czy muszą wyglądać tak podobnie? Czy nie warto raczej przy tak poważnych inwestycjach zainteresować się ofertami rozwiązań dostosowywanych indywidualnie do specyficznych warunków i potrzeb każdego klienta? ■



Montaż kabin Astherm wykonanych dla konkretnego klienta

Sterowana numerycznie prasa krawędziowa TrumaBend 125/3.2-DA58 przeznaczona jest do gięcia blach pod różnymi kątami



10,7 miliona samochodów rocznie

SACHS – od pierwszego montażu, przez cały okres użytkowania pojazdu!



Ponad 10 milionów samochodów wyposażonych w amortyzatory SACHS opuszcza corocznie linie produkcyjne na całym świecie. Te same wymagania jakościowe SACHS dotyczą również amortyzatorów i sprężel przeznaczonych na rynek części zamiennych. Wybór oryginalnej jakości SACHS to najlepsza gwarancja bezpieczeństwa na drodze.

SACHS – marka ZF
www.zf-trading.com

SACHS



DYSTRYBUCJA-SERWIS Wojciech Natęcz
04-696 Warszawa, ul. Chorzowska 17
tel. 022 8120169, 0607777558, e-mail: pistoletylakiernicze@wp.pl

SATA