

Szybki powrót na trasę!

KTS 800 Truck: łatwa naprawa!



Proste diagnozowanie. Mobilne zastosowanie. Szybkie naprawy pojazdów użytkowych. KTS 800 Truck.

Ciężarówki i autobusy nie powinny długo pozostawać w warsztacie w naprawie. Bowiernie czas to pieniądz. W tym pomoże nowy tester KTS 800 Truck firmy Bosch. Korzystając z solidnego tabletu DCU 130 oraz oprogramowania Diagnostyka Sterowników KTS Truck, szybko przywrócimy sprawność pojazdów ciężarowych, przyczep, samochodów dostawczych i autobusów. Program ES[tronic] Truck poprowadzi niezawodnie przez diagnostykę pojazdu. Można w nim skorzystać z nieodzownych informacji technicznych, zawierających plany obsługi okresowej, schematy elektryczne oraz parametry regulacyjne. Bluetooth oraz dwa mocne akumulatory zapewniają możliwość mobilnego użycia w całym warsztacie – także podczas jazdy próbnej. Chcesz zaoszczędzić czas? Teraz KTS 800 Truck jest dostępny u lokalnego dystrybutora.

Diagnostyka i części: to oferuje tylko Bosch.



Użytki

Mały sklepik, gdzieś w prowincjonalnym dolnośląskim miasteczku zdobi okazały szyld: „Odzież zagraniczna i nowa”. Dziwne, ale niestety prawdziwe. Na podobnej zasadzie, choć nie tak ostentacyjnie ogłaszanej, działa też obecnie nasz rynek motoryzacyjny. W ofercie większości autoryzowanych dealerów samochodowych marek są już, obok nowych, pojazdy używane, zarówno „kupione w salonie”, jak i te „zagraniczne”. Drobni przedsiębiorcy zamieniają swe przydrożne ogródki i podwórka w komisje aut „zagranicznych”. Kto się nie leni, wystawia przed dom choćby jeden pojazd z umieszczonym za szybą anonsem: „sprzedam”, co częściej wyraża żłudną nadzieję niż realną propozycję.

Ze statystyk wynika, że pod względem liczby samochodów osobowych przypadających na tysiąc mieszkańców nie dogoniliśmy jeszcze europejskiej czołówki. Tak jest rzeczywiście, ale z drugiej strony nasze przydrożne pejzaże dowodzą, że mamy już tego dobra o wiele za dużo w stosunku do potrzeb i możliwości jego utrzymania. Analitycy samochodowego rynku widzą w tym pomyślną perspektywę dla niezależnych warsztatów, gdyż większość krajowego taboru stanowią owe auta „zagraniczne”, które – by mogły jeździć – potrzebują częstej naprawy.

Praktyka zdaje się te prognozy potwierdzać, bo ludzie korzystając z własnych samochodów nie tylko chcą, lecz coraz bardziej muszą. Wybierają „zagraniczne”, bo nie stać ich na nowe. Naprawiają je (jeśli już absolutnie muszą) w niezależnych warsztatach, bo to wychodzi taniej, zwłaszcza gdy się korzysta z używanych części. Nic nie wskazuje na to, by stan ten miał ulec zmianie w dającej się przewidzieć przyszłości. Czy można więc przyjąć, iż „w naszym fachu nie ma strachu”? Wielu tak sądzi i działa sobie beztrudnie ku rosnącemu niezadowoleniu klientów, którzy jednak nie odchodzą, myśląc, że nie mają dokąd.

Tymczasem wszystko to nie jest wcale pewne. Proszę zwrócić uwagę, że w branży odzieżowej podobna dominacja towarów „zagranicznych” nie doprowadziła, bynajmniej, do rozkwitu drobnych usług krawieckich. Czasem coś się przerabia lub naprawia, ale przeważnie lepiej optacza się ciuch nieodpowiedni wymienić na inny. Fakt, że człowiek, zwłaszcza niezamożny, łatwiej rozstaje się ze starą szmatą niż starym samochodem, ale i w motoryzacji coraz mniej się liczą infantylne rojenia o kilkunastoletnich autach z dawnych młodzińskich marzeń i cudownych rynkowych okazjach.

Jeśli kalkulować chłodno, bilansując rzetelnie korzyści i koszty, zakup taniego nowego samochodu w dogodnym kredycie nie musi już być mniej opłacalny od ustawicznych, byle jakich napraw wraka w aroganckich fachowców. Poza tym raty płaci się regularnie i jeździ w tym czasie niezawodnie, a w opcji „zagranicznej” niczego nie można być pewnym. Konkurencja niezależnego warsztatowego sektora nie śpi. Producenci pojazdów i zainteresowane tą branżą banki przygotowują coraz atrakcyjniejsze oferty. Niechętnie wszelkim motoryzacyjnym „użytkom” są media, a pod ich wpływem – także opinia publiczna.

W tych warunkach dalsze wzorowanie oferty warsztatowej na publicznej służbie zdrowia (podobno statystyczny Polak częściej bywa w warsztacie niż u lekarza) wydaje się pomysłem wręcz samobójczym.

Marian Kozłowski

Marian Kozłowski

FOT. ARCHIWUM

Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:
 pl. Nowy Targ 28/16, 50-141 Wrocław
 faks 71 343 35 41
 autonaprawa@technotransfer.pl
 www.technotransfer.pl

Redaktor naczelny:
 Marian Kozłowski
 m.kozlowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:
 Bogusława Krzczanowicz
 tel. 71 712 57 95
 b.krzczanowicz@technotransfer.pl

Redakcja:
 Stanisław Bortkiewicz
 tel. 71 722 02 26
 s.bortkiewicz@technotransfer.pl
 Adam Rudziński
 tel. 71 712 57 96
 a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:
 Andrzej Kowalewski, Zenon Majkut,
 Leszek A. Stricker, Toni Seidel,
 Tomasz Szulc, KrzaQ

Marketing i reklama:
 Marta Napiórkowska-Trzeciak
 tel. 71 712 57 97
 m.trzeciak@technotransfer.pl
 Aneta Sadłowska
 tel. 71 733 67 56
 a.sadlowska@technotransfer.pl

Prenumerata:
 tel. 71 712 57 95
 prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:
 Taurus CD
 tel. 71 712 57 98

Wydawca:
 Wydawnictwo Technotransfer



Druk i oprawa:
 Delta 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.

Zdjęcia na okładce:
 S.Dutkiewicz, Delphi