

CZY MOŻNA TO URZĄDZENIE NAZWAĆ  
CWIERCIAUTOMATEM?

ma sensu analizować tego z osobna dla wszystkich alternatywnych wariantów. Wystarczy uznać fakt oczywisty, iż sprzęt do montażu kół o większych średnicach i specjalnych konstrukcjach rzadko bywa przydatny w warsztatach dysponujących wyważarkami, myjkami, podnośnikami, instalacjami pneumatycznymi itp., przystosowanymi do obsługi samochodów osobowych ze stalowymi felgami i standardowym ogumieniem. Podobnie jest z przydatnością modeli zaliczonych do niższych kategorii dla serwisu oponiarskiego zainteresowanego obsługą pojazdów o wyższych technicznych standardach.

Wszystko to widać w tabeli wyraźnie. Czy można więc o niej powiedzieć, iż *zdecydowanie promuje maszyny z tzw. najwyższej półki*? Nie sądzę, gdyż nie chodzi w niej w ogóle o promowanie jakichkolwiek konkretnych produktów ani nawet zajmowanych przez nie rynkowych „półek”. Zastosowany podział na kategorie nie opiera się na osobistych „sympatiach” autora, lecz na obiektywnych kryteriach technicznych. Nie ukrywam swych związków z firmą Wima, lecz przecież nawet ilustracyjne przykłady modeli typowych dla poszczególnych grup nie preferują jej oferty, skoro pokazałem tam produkty aż 6 konkurujących producentów. Tymczasem wszystkie ilustracje polemicznego artykułu „Przemysłany wybór montażownicy” przedstawiają dziwnym trafem wyłącznie urządzenia jedynie słusznej marki na „L”. Nie czynię z tego zarzutu, ale stawiane innym wymogi wypadałyby najpierw spełnić samemu.

#### Marketingowe uzurpacje

W publikacjach reklamowych nie obowiązuje umiar w zachwalaniu własnych ofert, a przesadne pochwały najwyżej ośmieszają się same. Przy poważnej wymianie

poglądów w sprawach techniczno-biznesowych trzeba jednak rzeczy nazywać po imieniu, by wypowiedzi miały jakiś sens. W tym wypadku dotyczy to sporu o nazywanie niektórych konstrukcji automatami.

Otóż, zgodnie z „Leksykonem naukowo-technicznym”, automat to *urządzenie techniczne, którego istotną cechą jest zdolność samoczynnego wykonywania ciągu czynności zgodnie ze z góry przyjętym algorytmem działania*. Można więc nazwać automatycznymi, choć też z pewnym uproszczeniem, maszyny wykorzystujące rozwiązania automatyki w zakresie jakichś ich funkcji. Ten wymóg spełniają wyłącznie modele przypisane do najwyższych kategorii tabeli. Produkt zaprezentowany przez mojego adwersarza jako: *montażownica z przystawką do opon niskoprofilowych, nazywana automatyczną dla odróżnienia od mniej zaawansowanych konstrukcji żadnych funkcji nie realizuje samoczynnie, czyli może być wyżej automatem honoris causa*.

Na podobnej zasadzie utworzone zostało pojęcie półautomatu w odniesieniu do jeszcze prostszych mechanicznych koncepcji. Konsekwentnie należałoby tym najprostszym (tzw. karuzelom) przyznać za historyczne zasługi zaszczytny tytuł „cwierciautomatów”. Jak jednak w tej hierarchii nazwać urządzenia o funkcjach rzeczywicie samoczynnych? I co to wszystko w ogóle ma wspólnego z rzetelną handlową informacją?

#### Nie chodzi o geopolitykę

Wbrew sugestiom Andrzeja Kowalewskiego nikogo w moim artykule towarzyszącym tabeli nie próbowałem straszyć *dalekowschodnim pochodzeniem maszyn*. Zwróciłem tylko uwagę na pewne problemy istotne i dla współczesnego globalnego rynku, i dla konkretnych nabywców oferowanych na nim produktów. Pierwszy to fakt, iż pod żadną szerokością lub długością geograficzną nie daje się pogodzić szokująco niskich cen z zadowalającą jakością, zwłaszcza przy wysokich kosztach transportu, dystrybucji i serwisowania związanego z utrzymywaniem magazynów części zamiennych.

Reklamacje są w takich wypadkach załatwiane metodą wymiany uszkodzonej maszyny na nową, co trwa czasem

do dwóch tygodni. Klientowi wiedzącemu o tym z góry opłaca się więc niekiedy jednoczesny zakup dwóch identycznych urządzeń, by zawsze mieć jedno w rezerwie. Pozostaje jednak kwestia przechowywania i uruchamiania takiego zapasu.

Inną koncepcję serwisowania przyjął wielki sprzedawca maszyn dla serwisów opon, zatrudniając jednego tylko serwisanta na ponad tysiąc dalekowschodnich urządzeń sprzedawanych rocznie i deklarując 24-godzinny termin naprawy. Po zgłoszeniu awarii maszyna jest zabierana tego samego dnia do magazynu centralnego, gdzie nazajutrz ten serwisant ją naprawia, by wrócić po południu do klienta. Wszystko to jakoś działa przy odpowiednim zapasie części zamiennych i pod warunkiem, że nie ma kilku reklamacji w tym samym dniu... Oba te przykładowe systemy dalekie są od doskonałości, lecz ich wady nie wynikają z dalekowschodniego pochodzenia urządzeń, tylko z ich drastycznie zaniżonej ceny. Przy tak ryzykownym serwisowaniu podobne kłopoty groziłyby nabywcom najbardziej nawet renomowanych marek. Nie ma natomiast obiektywnych przeszkód, by sprzęt solidny (mało awaryjny), nowoczesny i zaawansowany technicznie produkować w dowolnym zakątku świata.

#### Szczypta optymizmu

Moja obecna wypowiedź nawiązuje wyłącznie do zarzutów oponenta, lecz nie jest moją intencją „niszczenie przeciwnika”. Zachęcam raczej, byśmy wspólnie starali się, również z udziałem innych osób zainteresowanych tymi sprawami, poprawić zaproponowaną przeze mnie tabelę. Może trzeba w niej dodać jakieś inne kryteria albo usunąć te nieaktualne? Może modyfikacji wymaga zastosowany podział na kategorie? Mam nadzieję, że wypracowany przeze mnie „kręgosłup” okaże się tego wart. To byłby już ważny powód do satysfakcji i optymizmu.

Świadomie nie odniosłem się tutaj do kontrowersji terminologicznych (*montażownice czy montówki, czy jeszcze coś innego*), gdyż odbyliśmy w tych sprawach interesującą i pożyteczną rozmowę z wybitnym językoznawcą, Profesorem Janem Miodkiem. Została ona zrelacjonowana w innej publikacji.

Zenon Majkut

FOT. FREAKPHOTO

## Denso TT zamiast świec niklowych



PRODUKOWANE PRZEZ FIRMĘ DENSO ŚWIECE ZAPŁONOWE TWIN TIP (TT) MIAŁY SWĄ PREMIERĘ NA POLSKIM RYNKU WTÓRNYM W LUTYM ZESZŁEGO ROKU. OBECNIE POWINNY ONE CAŁKOWICIE ZASTĄPIĆ STANDARDOWE ŚWIECE NIKLOWE

Zamiana ta jest możliwa dzięki innowacyjnej konstrukcji świec TT. Mają one znacznie wyższą wydajność niż standardowe świece niklowe, są też zdecydowanie tańsze od produktów o podobnych właściwościach, lecz wykonanych z użyciem metali szlachetnych. Oznacza to, iż polscy użytkownicy pojazdów wyposażonych w silniki z zapłonem iskrowym korzystać będą ze świec lepszych, niż tradycyjne niklowe, pod względem ekonomiki zużycia paliwa oraz emisji szkodliwych substancji. Nie będzie to jednak wiązać się z tak wysokimi kosztami, jak w przypadku świec platynowych lub irydowych.

W historii świec zapłonowych zawsze poprawa ich właściwości użytkowych uzależniona była od stosowania metali szlachetnych, takich jak platyna i iryd, oraz

stopów tych pierwiastków. Teraz osiągnięcie podobnych efektów umożliwia wykonanie elektrody środkowej ze specjalnego stopu na bazie niklu.

Konstrukcja TT jest efektem kilku lat pracy japońskich inżynierów skupionych wokół centrum badawczo-rozwojowego Denso. Wykorzystano w niej sprawdzoną technologię SIP (*super ignition plug*), tworząc pierwsze na świecie świece zapłonowe ze zmniejszonymi elektrodami niezawierającymi metali szlachetnych. Obie elektrody mają średnicę przekroju 1,5 mm i wykonane są ze stopu niklu. Uzyskane dzięki nim lepsze spalanie mieszanek paliwowo-powietrznej przynosi zmniejszenie zużycia paliwa nawet o 5% przy równoczesnym zwiększeniu mocy silnika.

Świece zapłonowe TT nadają się również do pojazdów wyposażonych w silniki zasilane LPG, ponieważ pracują przy wyższym (25-30 kV) napięciu elektrycznym pomiędzy ich elektrodami, podczas gdy do zapłonu benzyny wystarcza zwykle 10-15 kV.

Dziś w Polsce 90% sprzedaży świec na rynku wtórnym przypada na ich wersje standardowe, co oznacza korzystne perspektywy dla ich lepszych odpowiedników o porównywalnych cenach, ponieważ świece TT obejmują większość zastosowań świec standardowych. Są też wygodniejsze w planowaniu zamówień (dzięki krótkim numerom katalogowym) i magazynowaniu. Ich pełna oferta obejmuje zaledwie 13 numerów katalogowych i odpowiada potrzebom 85% parku pojazdów sprzedawanych w UE, w tym także azjatyckich i amerykańskich, czyli obejmuje takie marki, jak: Audi, BMW, Volkswagen Golf i Polo, Fiat Panda i Punto, Nissan Micra, Toyota Yaris, Opel Corsa i Astra, Chevrolet (Daewoo) Lanos i Nubira, Renault i Dacia Logan.

Pozwala to w dużym stopniu zmniejszyć zapasy magazynowe przy zachowaniu ciągłości w zaspokajaniu potrzeb warsztatów naprawczych.

Obecnie już 15% całej sprzedaży świec zapłonowych Denso w Polsce stanowi sprzedaż odmiany TT. Firma zapewnia swym polskim dystrybutorom (Group Auto Union Polska, Inter Cars SA, Inter Team, Moto Profil i Saga) atrakcyjne pakiety zamówieniowe na ten rodzaj produktów, prowadzi też na ich temat profesjonalne szkolenia w całym kraju.

Więcej informacji na temat linii TT można znaleźć w katalogu świec zapłonowych i żarowych Denso na lata 2011/2012 (Denso Spark Plugs & Glow Plugs Catalogue 2011/2012 DESG11-001), który dostępny jest również w TecDoc oraz online na stronie [www.denso-am.pl](http://www.denso-am.pl).



FOT. DENSO