



HALE WARSZTATOWE O KONSTRUKCJI MODUŁOWEJ SĄ ZNACZNIE TAŃSZE OD BUDOWANYCH TRADYCYJNIE I POWSTAJĄ W CZASIE WIELOKROTNIE KRÓTSZYM

Bardzo często, przy nadmiernej wierze we własną wiedzę i możliwości, a w związku z tym przy braku konsultacji i współpracy kompetentnego projektanta, inwestor sam sobie szkodzi w obliczu wielu dodatkowych problemów formalnych i finansowych, a także naraża się na nie w dalszej przyszłości, czyli już w trakcie funkcjonowania warsztatu.

Błędy powstające na etapie projektowania można podzielić na dwie grupy. Pierwszą stanowią te, których usunięcie jest konieczne przed uzyskaniem zgody na użytkowanie obiektu, drugą zaś takie, które nie wpływają bezpośrednio na uzyskanie odpowiednich zezwoleń, lecz mają wpływ na właściwą praktykę funkcjonowania i organiza-

cji pracy warsztatu przez wiele lat jego eksploatacji.

Prawidłowa kolejność prac projektowych powinna być następująca:

- ▶ w pierwszym etapie: projekt technologiczny, zawierający typowe założenia branżowe;
- ▶ w dalszej kolejności: projekt architektoniczny, czyli budowlany i konstrukcyjny.

Planując i projektując budowę obiektu warsztatowego, trzeba przewidzieć, czy obiekt będzie spełniał tylko swoje podstawowe zadania, czyli zajmował się ogólną obsługą pojazdów, czy też program podstawowych usług zostanie rozszerzony o usługi dodatkowe i specjalistyczne.

Już na etapie projektowania tego typu obiektu należy podjąć decyzję, jaki ma być rodzaj i wzajemne usytuowanie względem siebie stanowisk naprawczych. Najczęściej stosuje się w warsztatach równoległe usytuowanie stanowisk. Takie rozwiązanie zapewnia bowiem większą uniwersalność i wygodę prowadzonych w warsztacie prac.

Dotychczas najczęściej stosowaną metodą budowy obiektu warsztatowego było stawianie go z systemów ceramicznych (cegł, pustaków i bloczków betonowych). W przeszłości jednak nie było możliwości alternatywnych dla tego systemu. Dziś użycie tradycyjnych

materiałów budowlanych nie należy do najtańszych rozwiązań, wymaga też stosunkowo długiego czasu realizacji inwestycji. Dlatego coraz popularniejsze stają się tzw. konstrukcje modułowe, oparte na stalowym szkieletie nośnym i elastycznych płytach warstwowych z rdzeniem poliuretanowym lub wełną mineralną. Tego typu budowle są znacznie tańsze od tradycyjnych, a czas postawienia obiektu przy tej technologii nie przekracza trzech tygodni.

Przy koncepcji modułowej przyjmuje się wymiary stanowiska 4,5 m szerokości i 10 m długości. Całość obiektu warsztatowego stanowi wielokrotność stanowisk łączonych dłuższymi bokami. Konstrukcja tego typu daje również możliwość szybkiego zdemontowania obiektu i przeniesienia go w inne miejsce. Może to mieć istotne znaczenie w przypadku tworzenia warsztatu na gruncie dzierżawionym.

Wybór wyposażenia

Kolejną kwestią jest decyzja, czy wybrać kanał rewizyjny, czy raczej podnośnik na stanowiskach obsługowych. Obecnie zdecydowanie częściej wybór pada na podnośniki. Wybór konkretnego rozwiązania konstrukcyjnego podnośnika uzależniony jest przede wszystkim od zakresu prac, jakie mają być na tym stanowisku wykonywane. Związane jest to z odpowiednią wysokością podnoszenia i dostępem do zespołów podwozia samochodu oraz do kół.

Zdecydowanie bardziej popularne są wersje konstrukcyjne z punktowym podparciem, wśród których rozróżnić można dodatkowo podnośniki kolumnowe (najczęściej posiadające dwie kolumny) z regulowanymi czterema ramionami obrotowymi, zakończonymi specjalnymi łapami podtrzymującymi unoszony pojazd, oraz podnośniki podprogowe (platformowe), unoszące pojazd dzięki zastosowaniu

odpowiednich, krótkich płyt (pomiędzy osiami pojazdu) i specjalnych gumowych podkładek dystansowych, na których opiera się płyta podłogowa unoszonego pojazdu.

Podnośniki z punktowym podparciem zapewniają swobodny dostęp do zawieszenia i kół. Podnośniki dwukolumnowe (łapowe) są obecnie najtańszym rozwiązaniem konstrukcyjnym, w związku z tym są najpowszechniej stosowane w warsztatach samochodowych.

Zdecydowanie wygodniejszym, lecz droższym rozwiązaniem podnośnika w tej sytuacji jest zakup podnośnika podprogowego nożycowego. Przy odpowiednim wcześniejszym przygotowaniu posadzki istnieje możliwość zagłębienia całej jego konstrukcji w podłożu, dzięki czemu po opuszczeniu najazdów do pozycji spoczynkowej uzyskuje się równą i płaską posadzkę na całej powierzchni stanowiska obsługowego. ■

KONKURS