



Michał Szlęzak
Cartec

Wysoki poziom komplikacji

Problem jest bardzo szeroki i nie ma dla niego jednego prostego rozwiązania ani też jednej przyczyny takiego stanu rzeczy. W badaniach okresowych, z wyjątkiem pokolizyjnych, wykonywanych w SKP nie istnieje jednoznaczny obowiązek kontroli geometrii. Użycie przeznaczonych do tego celu urządzeń leży w gestii diagnosty, a ten zwykle nie ma czasu (i chęci) na wykonywanie żmudnej procedury pomiarowej.



Czas badania oraz poziom komplikacji najpopularniejszych systemów do kontroli geometrii jest, moim zdaniem, kolejnym czynnikiem wpływającym na niewielką popularność tego rodzaju prac. Wymóg zachowania odpowiednich parametrów podłoża na stanowisku pomiarowym, konieczność kompensacji bicia każdego z uchwytów, czy choćby tak banalna rzecz, jak brak zestawu komputerowego (czyli bazy danych pojazdów) i przymus wyszukiwania danych regulacyjnych w zewnętrznych źródłach – powodują, że i mechanikom, i klientom, badanie geometrii jawi się jako coś wyjątkowo uprzykrzającego życie.

Wszystko to prowadzi do kolejnego wniosku: jakość urządzeń do badania

geometrii jest przeważnie niska. Na stacjach kontroli dominują tzw. „półkowniki”, czyli najtańsze, najczęściej laserowe, systemy (jedynym kryterium ich przydatności jest posiadanie certyfikatu ITS/TDT), rzadko i niechętnie używane. Warsztaty z kolei, z racji rzeczywistego użytkownika tych urządzeń, stawiają w większości na technologię CCD, która również nie należy do zbyt przyjaznych, gdyż dotyczą jej niemal wszystkie podniesione przeze mnie wcześniej zarzuty. Koronnym argumentem przemawiającym za wyborem tej czy innej technologii jest, rzecz jasna, cena. I chociaż ceny nowoczesnych i szybkich urządzeń 3D spadły od momentu debiutu na naszym rynku o ponad połowę, to są one ciągle zbyt wysokie dla przeciętnego polskiego warsztatu. Muszę zaznaczyć, że jest to wg mnie jedyna wada maszyn pracujących w tym systemie i pozostaje mieć nadzieję na dalsze obniżki ich cen, co spowoduje popularyzację tego nowoczesnego rozwiązania w naszych serwisach.

Niestety w naszym kraju panuje przekonanie, że obowiązkowe równa się głupie. Dlatego nie przepadam za klasyfikowaniem czegokolwiek do tej kategorii. Z drugiej strony funkcjonuje również zasada: nieobowiązkowe równa się zbędne, co niestety wynika m.in. z niskiej kultury technicznej. Zbyt często podchodzimy do pojazdów w myśl reguły: skoro przeszedł przegląd, to jest sprawny, co, gdyby miało odpowiadać prawdzie, wymagałoby znacznego rozszerzenia zakresu kontroli na stacjach diagnostycznych. W praktyce nie mam przekonania, czy nasi kierowcy przywykliby do zachodniego systemu kontroli stanu technicznego oraz jak wielki odsetek pojazdów tak gruntownych przeglądów by nie przechodził. Dlatego stoję na stanowisku, iż nie należy rozszerzać zakresu badań ponad stan aktualny. Stawiałbym raczej na edukację kierowców i podkreślanie roli prawidłowej geometrii podwozia w bezpieczeństwie poruszania się samochodami. Wielką rolę do odegrania mają tutaj, w mojej ocenie, serwisy oponiarskie, w których naturalnym rozszerzeniem oferowanych usług powinna być geometria podwozia. Opony są jedną z pierwszych „ofiarnych” ustawień zawieszenia i to klienci

tych warsztatów powinni automatycznie otrzymywać ofertę sprawdzenia zbieżności i pozostałych kątów.

W tym kontekście obowiązkowa powinna być kontrola geometrii w pojazdach, w których wymieniane są opony, szczególnie na nowe. Przy czym obowiązek ten rozumiem jako konieczność złożenia takiej propozycji klientowi przez serwis, wraz z uświadomieniem mu potencjalnych konsekwencji zaniechania.

Minimalny zakres badań, jakie mają wykonywać urządzenia do geometrii, jest ściśle określony w Rozporządzeniu Ministra Transportu w Dzienniku Ustaw nr 40 z roku 2006 i aktualnie oferowane urządzenia do geometrii z nawiązką je spełniają. Jedyne, co ze swojej strony bym dodał, to rozszerzone możliwości sprawdzania powypadkowej historii pojazdów (plagi naszego kraju) – coś na kształt pomiaru punktów bazowych. Są to funkcjonalności już dostępne w lepszych modelach urządzeń 3D, chętnie bym je widział „pod strzechą” w prostszych wersjach.

W mojej ocenie, wiodącą rolę w uświadamianiu wagi prawidłowego ustawienia kół pojazdów powinni pełnić producenci opon oraz serwisy ogumienia – to oni, z powodów podanych wyżej, powinni zająć się upowszechnieniem świadomości o istotnej roli poprawnej geometrii podwozia samochodu. Sposób na upowszechnienie tej wiedzy widzę w uczciwym informowaniu klientów o konsekwencjach zaniedbań.

Warto w tym momencie również przywołać świetną akcję edukacyjną, jaką na przełomie wieków przeprowadzili producenci amortyzatorów, z Monroe na czele. W prosty i bezpośredni sposób przedstawiono Polakom konsekwencje złego stanu tych elementów. Być może zaangażowanie producentów urządzeń do geometrii, jak Snap-On Equipment (marki John Bean i Hofmann), Precyza lub Hunter – pozwoliłoby na uruchomienie podobnej kampanii społecznej. Nie należy zapominać również o co najmniej kilku organizacjach rządowych i parlamentarnych, które za cel stawiają sobie poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, wśród których wyróżniłbym Par-

lamentarny Zespół ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz grupę roboczą pracującą przy Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020. Z całą pewnością obie te instytucje są najbliższe tworzenia przepisów oraz mają na ich kształt największy wpływ.



Andrzej Kowalewski
Launch Polska

Większość nie widzi problemu

Kontrola geometrii podwozi to problem pod każdym względem dość złożony. Przede wszystkim zdecydowana większość użytkowników samochodów nie ma najmniejszego pojęcia o jego wpływie na bezpieczeństwo jazdy, zużywanie się podzespołów układu kierowniczego i za-

wieszenia pojazdu. W związku z tym nie widzą w ogóle tego problemu. W sytuacji, gdy pojazd z jakiegokolwiek powodu trafia do warsztatu, a jego personel proponuje wykonanie sprawdzenia parametrów geometrii ustawienia kół i osi, informując o dodatkowych kosztach z tym związanych, klient zdecydowanie odmawia zlecenia takiej usługi. Koszt jej wykonania obecnie kształtuje się na poziomie 30 zł za pomiar zbieżności kół i 60 zł za pełną kontrolę geometrii. Są to niewielkie kwoty, biorąc pod uwagę konieczność zainwestowania w sprzęt pomiarowy środków wynoszących co najmniej 25-30 tysięcy złotych.

Tymczasem nieprawidłowe wartości parametrów geometrycznych mogą wynikać z warunków eksploatacyjnych pojazdu, źle przeprowadzonych czynności naprawczych i regulacyjnych, znacznego okresu eksploatacji pojazdu i jego ogólnie złego stanu technicznego. Przede

wszystkim występują one w pojazdach powypadkowych, w których nastąpiło odkształcenie elementów odpowiedzialnych za utrzymanie prawidłowej pozycji elementów zawieszenia.

Minimalny zakres badań realizowanych przez nowoczesne urządzenia diagnostyczne do geometrii podwozi wynika bezpośrednio z konstrukcji i funkcji konkretnych samochodowych zespołów.

Tak więc zadaniem układu kierowniczego jest nadawanie pojazdowi kierunku jazdy zgodnego z wolą kierowcy. Układ ten musi zapewniać samoczynne utrzymywanie się kierunku jazdy przy ustawieniu kół do jazdy na wprost, toczenie się kół kierowanych bez poślizgu na łuku drogi oraz ich samoczynny powrót do jazdy na wprost po wykonanym skręcie. Warunki te są możliwe do spełnienia poprzez konstrukcyjne nadanie poszczególnym elementom układu kierowniczego odpowiednich parametrów geometrycznych. →

FOT. LAUNCH



CARTEC
Niezawodna diagnostyka

GEOMETRIE NA MIARĘ CZASÓW

CARTEC K. WIŚNIEWSKI B. NOWAK SP.J.
UL. ZBOŻOWA 10B
40-657 KATOWICE
32 203 03 13
info@cartec-polska.pl
www.cartec-polska.pl







NOWOCZESNOŚĆ W KAŻDYM CALU

WYWAŻARKI



MONTAŻOWNICE



LINIE DIAGNOSTYCZNE



TESTERY



PRZETACZARKI



FOT. CARTEC