



WARSZTATOWA WYMIANA ELEMENTÓW BLACHARSKICH POWODUJE ODKSZTAŁCENIA WTORNE. USUWANE NASTĘPNIE POD WZGLĘDEM WIZUALNYM PRZEZ SZLIFOWANIE I SZPACHLOWANIE

wania oraz odpowiadają za jej efekt końcowy, czyli warsztaty, mają najmniejszy udział w zyskach.

Coraz częściej o pracownikach serwisów blacharsko-lakierniczych mówi się „wymieniacze” – dla pomniejszenia ich wkładu w naprawy. Wygląda na to, że polskie serwisy zabrnęły w ślepią uliczkę, ale raczej nie one są temu winne. Jak to często bywa, ulegliśmy hasłom, półprawdom i propagandzie powtarzanej i rozwijanej przez lata. Spowodowało to wypaczenie kierunku rozwoju procesu likwidacji szkód w Polsce.

Według innego z rozpowszechnianych mitów: „jakość naprawionego elementu jest zawsze gorsza niż wymienionego”.

Użytkownik, właściciel pojazdu, zwykle nie zna technologii napraw ani konstrukcji swego pojazdu. Dlatego zarówno profesjonalna diagnoza jego uszkodzeń, jak i dobór prawidłowej metody naprawy powinny należeć do pozostałych uczestników procesu likwidacji szkody. Po wieloletnim zakłamywaniu tych spraw zapewne trudno będzie dziś przekonać niektórych właścicieli pojazdów, że naprawa elementu (oczywiście nie zawsze) bywa bardziej korzystna od jego wymiany i zwykle pozwala na najmniejszą utratę wartości i trwałości pojazdu.

Konieczne są tu odpowiednie działania edukacyjne. Należy je zacząć od poszerzania wiedzy likwidatorów i pracowników serwisów blacharsko-lakierniczych, ponieważ tylko dobrze wyposażone i przeszkolone serwisy będą mogły

przekonywać klientów, że w niektórych przypadkach naprawa elementu jest rozwiązaniem lepszym. To ich wiedza, umiejętności i narzędzia gwarantują wysoką jakość naprawy – naprawy zgodnej z technologią producenta i zasadami sztuki.

Dodatkowym argumentem może być przedstawienie klientowi informacji na temat stopnia ingerencji w konstrukcję pojazdu podczas wymiany elementu. Dobrym przykładem jest tu często stosowana częściowa wymiana progu. Żaden klient przy zdrowych zmysłach nie zdecydowałby się na nią, gdyby mógł zobaczyć, jak ona się odbywa w praktyce warsztatowej. Jej podstawą jest przecięcie, spawanie i szlifowanie, zawsze bardziej szkodliwe dla wytrzymałości całej nośnej konstrukcji nadwozia, niż mało inwazyjne wyciągnięcie wgniecenia za pomocą systemu do napraw panelowych. Warunkiem jednak racjonalnych decyzji klienta jest posiadanie przez niego minimalnej choćby zdolności analizy i ogólnego pojęcia o technice. Tego, niestety, nie można obligatoryjnie zagwarantować.

Rozbieżne interesy

Rozpowszechnienie wyżej wspomnianych mitów sprawia, że firmy ubezpieczeniowe oraz ich klienci raczej nie chcą płacić za naprawy uszkodzonych elementów. Mieliby jednak nadzieję, że stopniowe uzdrawianie sytuacji w tym zakresie przyniesie z czasem zmiany na lepsze.

W przypadku firm ubezpieczeniowych sytuacja jest oczywista: są one zainteresowane wyłącznie wynikiem finansowym. Jeżeli naprawa jest tańsza od wymiany, ubezpieczyciel zawsze wybierze naprawę. Jest to szczególnie widoczne w przypadku tworzenia sieci naprawczych związanych z konkretnymi towarzystwami ubezpieczeniowymi. Serwisy z nimi współpracujące muszą spełniać odpowiednie warunki technologiczne, aby zapewnić możliwość wykonywania napraw w przypadkach, gdy jest to bardziej opłacalne niż wymiana. Dotyczy to głównie napraw panelowych.

Statystyczny Polak ponosi szkodę komunikacyjną związaną z naprawą jego pojazdu średnio co sześć lat. Jest to doświadczenie zbyt rzadkie, by czegoś z niego się nauczyć. W efekcie przeciętny użytkownik samochodu prawie nigdy nie będzie posiadał zdolności do właściwej, racjonalnej i zgodnej z aktualnym stanem techniki oceny zakresu szkody, ani tym bardziej wiedzy na temat optymalnego procesu jej likwidacji.

Wszystkie te sprawy powinny więc należeć do kompetencji firmy ubezpieczeniowej, likwidatora, rzeczoznawcy oraz serwisu naprawczego. Nie można tu również zapomnieć o właściwych, spójnych i klarownych przepisach. Niedopuszczalne jest, aby właściciel pojazdu jako likwidację szkody otrzymywał jej ekwiwalent pieniężny zamiast profesjonalnej usługi naprawy, jeśli po takiej transakcji uszkodzony samochód będzie mieć prawo bez specjalnego badania nadal poruszać się po drogach publicznych. Teraz, niestety, tak to właśnie wygląda...

Wydaje się, że stopniowo wszystkie czynności związane z procesem likwidacji powinny należeć do zakresu działalności ubezpieczyciela. Klient powinien, podobnie do tego, jak jest w krajach starszej Europy, przekazać po wypadku klucz od uszkodzonego pojazdu i podpisać stosowne dokumenty, a po kilku lub kilkunastu dniach odebrać samochód całkowicie i właściwie naprawiony.

Wszystko się zmienia, a zmiany w Polsce najczęściej podążają śladem rozwiązań wypracowanych na rynkach Europy Zachodniej. I całe szczęście. ■

FOT. HERKULES

FOT. SCHAEFFLER

GRUPA SCHAEFFLER JEST WIODĄCYM DOSTAWCĄ CZĘŚCI ZAMIENNYCH DO POJAZDÓW UŻYTKOWYCH I URZĄDZEŃ PRZEMYSŁOWYCH NA CAŁYM ŚWIECIE. JAKO DOSTAWCA PRECYZYJNYCH PRODUKTÓW I ROZWIĄZAŃ DLA SILNIKÓW, SKRZYŃ BIEGÓW ORAZ PODWOZIA, JAK RÓWNIEŻ ŁOŻYSK TOCZNYCH I ŚLIZGOWYCH DLA RÓŻNORODNYCH URZĄDZEŃ PRZEMYSŁOWYCH, SCHAEFFLER MA ZDECYDOWANY UDZIAŁ W KSZTAŁTOWANIU „MOBILNOŚCI JUTRA”



Podręcznik mechaniki pojazdowej

Zamienne dwumasowe koła zamachowe LuK

Obecnie już ponad 50 procent nowych samochodów osobowych i dostawczych wyposażonych jest w dwumasowe koła zamachowe redukujące oscylacje oraz wibracje w układzie napędowym, a ten odsetek wciąż rośnie.

Jest to bowiem rozwiązanie optymalne zwłaszcza w przypadku pojazdów z małymi silnikami o dużej mocy. Schaeffler Automotive Aftermarket, dzięki szerokiej ofercie tego rodzaju produktów DKZ oraz zestawów naprawczych, zapewnia pokrycie zapotrzebowania 97% rynku tak wyposażonych pojazdów w Europie.

Pod marką LuK wyprodukowano dotychczas ponad 100 milionów dwumasowych kół zamachowych, a ich wytwórca jest obecnie liderem zarówno na rynku, jak i w dziedzinie technologii. Istotny jest przy tym proces rozwoju produktu, jaki dokonał się na przestrzeni ostatnich trzydziestu lat. Obecnie tylko w Europie ponad 85 milionów pojazdów wyposażonych jest w DKZ. Są to samochody z manualnymi skrzyniami biegów, silnikami Diesla oraz wyposażone w sprzęgła dwutarczowe LuK.

Podczas wymiany dwumasowego koła zamachowego najważniejsze jest, aby pozostać przy oryginalnej technologii. Dlatego nasi specjaliści odradzają zamianę DKZ na sztywne koło zamachowe. Prowadzi to nie tylko do obniżenia komfortu jazdy, ale może mieć także negatywny wpływ na pozostałe elementy układu napędowego, a nawet powodować uszkodzenia wału korbowego, łożysk skrzyni biegów oraz wału napędowego. Przyczynia się też z reguły do większego zużycia paliwa.



Wraz z zestawem LuK RepSet DMF Schaeffler oferuje na rynku części zamiennych kompleksowe rozwiązanie naprawcze, zawierające tarczę sprzęgła, docisk, DKZ, tradycyjne łożysko oporowe lub centralny wysprzęglik (CSC), tuleję prowadzącą oraz śruby mocujące DKZ do wału korbowego. Zaletą tego zestawu jest uzyskanie idealnie dopasowanych elementów o jakości OE. Dodatkowo, dzięki przyrządowi pomiarowemu pomiaru kąta swobodnego obrotu oraz luzu krawędziowego. Dzięki zastosowaniu przyrządu pomiarowego warsztat może dokładniej, niż tylko optycznie, sprawdzić, czy należy wymienić DKZ wraz z wymienianym sprzęgłem.

Schaeffler oferuje także dla rynku części zamiennych cały pakiet usług oraz materiałów informacyjnych – od specjalistycznych szkoleń, poprzez broszury i informacje serwisowe, aż do

nowej aplikacji DMF CheckPoint, czyli wszystko, czego profesjonalny warsztat może potrzebować podczas wymiany sprzęgła.



Dzięki aplikacji DMF CheckPoint można w łatwy sposób sprawdzić momenty dokręcenia oraz wartości kąta swobodnego obrotu i luzu krawędziowego dla wszystkich DKZ marki LuK. ■