

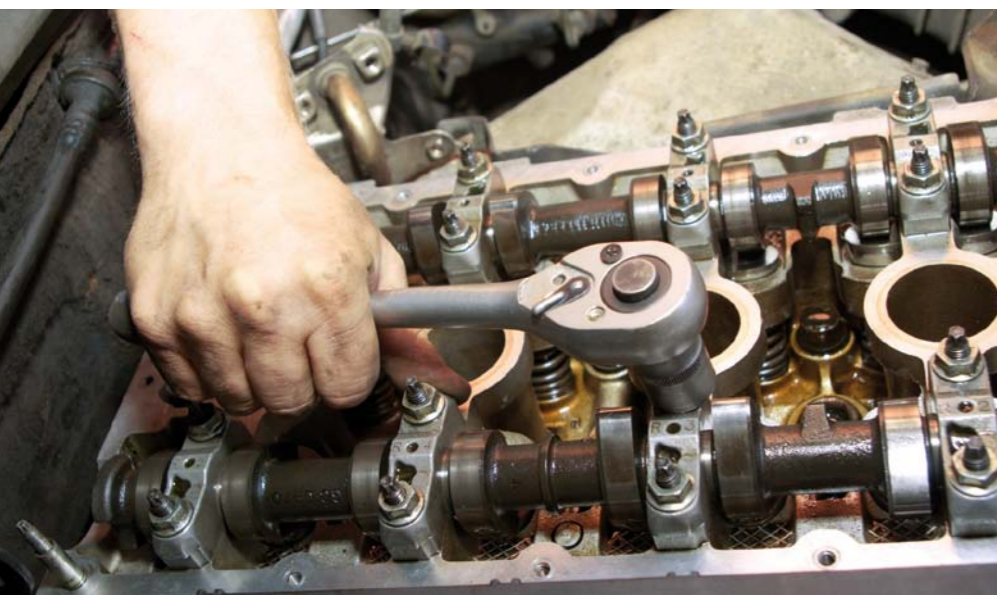
Oszczędności nie zawsze się opłacają



ADAM LEHNORT

EKSPERT PROFIAUTO SERWIS

– **CZY NIE DA SIĘ TANIEJ?** – TO JEDNO Z CZĘSTSZYCH PYTAŃ ZADAWANYCH W WARSZTATACH SAMOCHODOWYCH. MIMO IŻ WŁAŚCICIELE AUT ZAWSZE SZUKAJĄ OSZCZĘDNOŚCI, NIEKTÓRE NAPRAWY WYMAGAJĄ KOMPLEKSOWEGO PODEJŚCIA. WYBIERAJĄC OPCJĘ „PO KOSZTACH”, KIEROWCY WINĄ ZA KOLEJNĄ USTERKĘ CZY WCZEŚNIEJSZE ZUŻYCIĘ CZĘŚCI OBARCZĄ PÓŹNIEJ PRODUCENTÓW POJAZDÓW LUB MECHANIKÓW



Z pewnością można nieco zaoszczędzić, jeśli naprawa zostanie wykonana wyłącznie w zakresie usterki. Niektóre podzespoły wymagają jednak kompleksowego podejścia, by kolejną wizytę w warsztacie odroczyć na dłuższy czas. Kierowcy, którzy szukają oszczędności na każdym kroku, winą obarczają producentów aut twierdząc, że są one słabej jakości, albo producentów części, tłumacząc na przykład, że to „chińszczyzna”. Często zmuszają mechaników do ograniczenia naprawy do niezbędnego minimum i uwzględniają w rachunkach tylko cenę części oraz czas poświęco-

ny na jej wymianę. Tymczasem warto, a nawet trzeba wykonać szereg dodatkowych działań. Jeśli się je pominie, kolejna wizyta w serwisie nastąpi znacznie wcześniej, niż planowano, a klient zapłaci dwa razy.

Układ wtryskowy

Doskonałym przykładem nierozsądnych oszczędności są naprawy układu wtryskowego współczesnych silników Diesla, które stanowią system naczyń połączonych – wzajemnie współpracujących ze sobą podzespołów i mechanizmów. Niemal przez każdy z nich przepływa pa-

liwo, a jest ono doskonałym nośnikiem usterek.

Przyjmijmy, że awarii ulega wtryskiwacz. Najtańsza naprawa polega na jego wymianie, nierzadko na używaniu. Kto szuka przyczyny? Tylko profesjonalne serwisy, które podchodzą do naprawy poważnie. Przyczyną może być bowiem zużyta, wycierająca się pompa paliwa, z której opłtki zniszczyły wtryskiwacz. Patrząc na cały układ wiadomo, że opłtki trafiły do każdego elementu układu wtryskowego. Skoro utknęły we wtryskiwaczu – a zatem zalegają w zbiorniku – są też obecne w szynie *common rail*. Prędzej czy później pojawią się kolejne, podobne usterki, dlatego sama wymiana uszkodzonego wtryskiwacza to w tym przypadku za mało.

Mechanicy ProfiAuto mają ponad dwudziestoletnie doświadczenie z dieslami typu *common rail* i wiedzą, że tych układów wtryskowych nie sposób tanio naprawiać. Zwykle powtarzające się usterki, często nazywane nawet wadami, wynikają z tej samej przyczyny, której nie usunięto podczas pierwszej wizyty w warsztacie. Drogie naprawy diesla to właśnie pokłosie tanich napraw, kiedy klient zamiast zrobić to raz a dobrze, wolał zaoszczędzić.

Zgodnie ze sztuką przy naprawach układu wtryskowego zaleca się przynajmniej porządnie przepłukać cały układ,

a także wymienić niektóre elementy. Kilkunastoletni zbiornik paliwa warto profilaktycznie zastąpić nowym, ponieważ nagromadzone w nim zanieczyszczenia mogą zniszczyć wtryskiwacze lub pompę paliwa. To samo dotyczy szyny wtryskowej, którą powinno się wymienić wraz z przewodami gdy w układzie pojawią się np. opłtki ze zużytej pompy.

Turbodoładowanie

Podobnie jest z układem doładowania. Tu również bez znalezienia przyczyny naprawa turbosprężarki nie ma sensu. Wymienić powinno się nie tylko turbosprężarkę, ale także intercooler, którego w zasadzie nie da się wyczyścić. Nowy przewód intercoolera to już niewielki, ale istotny wydatek, jeśli porównać go z kosztem ponownej wymiany turbiny. W ramach naprawy dobrze jest też wymienić przewody olejowe do turbosprężarki.

Niektóre firmy zajmujące się sprzedażą nowych turbosprężarek czy regeneracją używanych nie uwzględniają gwarancji na części, jeśli nie udokumentuje się wymiany niektórych dodatkowych elementów. Tymczasem kompleksowa naprawa turbo wraz ze znalezieniem przyczyny, usunięciem jej i wymianą współpracujących części może okazać się nawet dwukrotnie droższa od samej tylko wymiany zużytej lub uszkodzonej turbiny. Jest to wprawdzie pole do znacznych oszczędności, ale na bardzo krótką metę.

Sprzęgła, paski osprzętu, zawieszenie i hamulce

Przykładem naprawy, którą można zrobić raz (choć niektórzy wybierają opcję podwójnych kosztów), jest wymiana sprzęgła. W wielu samochodach jest ono sterowane hydraulicznie centralnie umieszczonym wyprężnikiem. By się do niego dostać, trzeba wykonać niemal te same czynności, jak przy wymianie sprzęgła.

Argument ceny bywa dla wielu wystarczający. Przykładowo, sprzęgło kosztuje 500 zł, a wysprężnik 350. Można więc „zaoszczędzić” na częściach. Sama robocizna wynosi ok. 600-1000 zł. Problem polega na tym, że przy wymianie sprzęgła wymiana wysprężnika na nowy jest czynnością niejako „przy okazji”. Jeśli zaś pozostawi się stary wysprężnik,

który zepsuje się już po zamontowaniu sprzęgła, trzeba będzie po raz drugi wydać sporą kwotę na robociznę. To jednak nie wszystko. Skoro skrzynia biegów została już wyjęta, mechanik powinien zaproponować wymianę uszczelniaczy skrzyni, wału korbowego, kontrolę osłon i uszczelnienie przegubów.

Pozostaje jeszcze kwestia koła dwumasowego (jeśli występuje w samochodzie). Sprzęgło i dwumasowe koło zamachowe nie psują się z dnia na dzień, więc kierowca przez dłuższy czas otrzymuje pewne sygnały i ma możliwość mądrze zaplanować naprawę. Właściciel auta, w którym szwankuje sprzęgło, powinien wcześniej odwiedzić warsztat, by mechanik określił, jakie elementy należałoby w najbliższym czasie wymienić i z jakimi kosztami powinien się liczyć.

Podobnie jest z pracami przy silniku. Jeśli przykładowo do wymiany rozrządu potrzebny jest demontaż silnika, to wielkim zaniedbaniem byłoby niesprawdzenie wszystkich uszczelnień, których wymiana również wymaga jego wyjęcia z pojazdu. Na uszczelkach można zaoszczędzić kilkadziesiąt czy kilkaset złotych, ale po co płacić ponad 1000 za robociznę dwa razy?

Przykładem nietrafionych oszczędności jest również teoretycznie prosta wymiana klocków i tarcz hamulcowych. Jeśli chodzi o klocki, można je wymienić w godzinę lub krócej. Sprawdzenie zacisków (w starszych autach mogą wymagać naprawy) to dodatkowy czas

i pieniądze, jednak brak kontroli tych elementów stanowi oszczędność pozorną. Zapieczone zaciski sprawiają, że cały układ hamulcowy okaże się niesprawny, co w konsekwencji może blokować koła i wpływać na zużycie nie tylko części, ale i paliwa. Podobnie jest z naprawami zawieszania, które w większości przypadków powinny kończyć się kontrolą geometrii. Bez tego szybciej zużyją się opony, a każda z nich jest z reguły droższa od regulacji zawieszania.

Inną nietrafioną oszczędnością jest ignorowanie paska osprzętu silnika. Są jednostki, w których zerwanie paska może spowodować niemałe spustoszenie pod maską, a nawet destrukcję silnika. Sam pasek kosztuje kilkadziesiąt złotych, a ewentualne koszty naprawy policzy się w tysiącach. Dotyczy to również rolek paska rozrządu, w tym pompy wody, która często napędzana jest tym paskiem.

Napęd rozrządu należy wymieniać w całości. A więc wymienia się wszystkie elementy, które da się wymienić, ponieważ konsekwencje awarii którejkolwiek części są bardzo kosztowne. Nie ma znaczenia, czy mówimy o pasku czy też łańcuchu. Wielkim błędem byłoby też zaniedbanie wycieków oleju w widocznych przy wymianie miejscach.

Jeśli więc profesjonalny mechanik proponuje szerszą wymianę, niż wstępnie zakładał kierowca, nie warto traktować tego jako zbędny wydatek, lecz jako ochronę przed większymi kosztami, które trzeba będzie ponieść w przyszłości. ■

Kierowco – na sprawdzeniu i wymianie tych części lepiej nie oszczędzaj

PROFIAUTO

Układ wtryskowy Common Rail

Czasem przy awarii nie wystarczy wymienić tylko wtryskiwaczy. Należy sprawdzić przyczynę awarii i przepłukać cały układ, w tym:

- szynę wtryskową Common Rail
- bak paliwa

Hamulce

Aby zachować sprawność układu, podczas wymiany tarcz i klocków pamiętaj też o:

- czyszczeniu lub wymianie zacisków hamulcowych

Turbosprężarka

Nie wystarczy wymienić tylko turbiny. Aby nie narazić się na wyższe koszty w przyszłości, wymień także:

- intercooler wraz z przewodem
- przewód olejowy turbosprężarki

Sprzęgło

Wymieniając sprzęgło, należy również sprawdzić/wymienić:

- wysprężnik
- uszczelniacze skrzyni oraz wału korbowego
- osłony i uszczelnienie przegubów

Pasek osprzętu i rozrządu

Kosztują kilkadziesiąt złotych, a ich awaria może wygenerować koszty liczone w tysiącach. Nie oszczędzaj na regularnej wymianie!