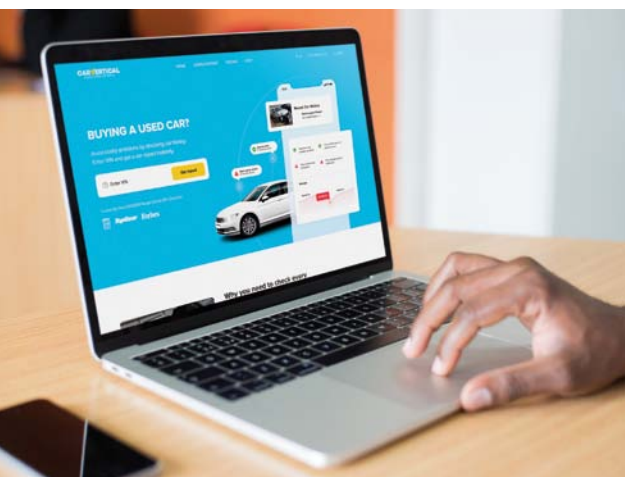


Dylemat dealerów samochodów używanych

Czy warto sprawdzać historię pojazdów?

KUPUJĄCY SAMOCHODY W POLSCE NIE UFAJĄ DEALEROM UŻYWANYCH AUT. MA TO PEWNE UZASADNIENIE, PONIEWAŻ NAJNOWSZE BADANIA CARVERTICAL DOWODZĄ, ŻE AŻ 66% UŻYWANYCH SAMOCHODÓW W POLSCE JEST USZKODZONYCH, A PRAWIE 10% MA „PRZEKRĘCONY” LICZNIK. NA DODATEK, ŚREDNI WIEK TYCH AUT NALEŻY U NAS DO NAJWYŻSZYCH W EUROPIE, WIĘC MOŻNA ZAŁOŻYĆ, ŻE SĄ MOCNO WYEKSPLOATOWANE



w ogłoszeniach, wysłaliśmy naszego pracownika na oględzinę. Odkąd współpracujemy z carVertical, zaczynamy od zdalnego sprawdzenia numeru VIN. Jeśli raport wykazuje znaczne uszkodzenia lub cofanie licznika, to rezygnujemy z oględzin i nie tracimy cennego czasu na dany egzemplarz.

Współpraca z carVertical pozwala zatem nie tylko oferować klientom sprawdzone samochody, ale także oszczędzać czas i pieniądze na etapie ich pozyskiwania.

– Na każdy sprzedawany przez nas pojazd udzielamy rocznej gwarancji, ponieważ mamy pewność, że to naprawdę dobry egzemplarz. To przekonanie jest kolejną zaletą wynikającą ze współpracy z carVertical. Oczywiście – jeśli mimo wszystko coś się wydarzy z używanym autem, klient może nam to zgłosić, a my rozwiązujemy problem – wyjaśnia Jessusek.

Wiele samochodów rozpoczyna swoje życie w jednym kraju, a kontynuuje je w innym. W Europie migrują z zachodu do Europy Centralnej, a później na wschód. Kiedy auta używane są sprzedawane między poszczególnymi krajami, trudno jest prześledzić ich historię. Większość krajów nie wymienia między sobą takich danych. Oznacza to, że jakiś pojazd może ulec poważnym uszkodzeniom w Niemczech lub we Włoszech, a do Polski trafi już jako bezwypadkowy. Trudno się zatem dziwić, że kupujący auta używane w Polsce znajdują się w trud-

nym położeniu. Mogą jednak skorzystać z pomocy takich firm, jak carVertical, i sprawdzić historię pojazdu zawierającą międzynarodowe dane.

Transparentność nie jest jednak ani łatwa, ani tania. Niektórzy dealerzy aut używanych nadal nie interesują się przeszłością oferowanych egzemplarzy i robią to celowo. Chodzi oczywiście o pozyskiwanie z rynku najtańszych ofert i – pomimo dodania odpowiedniej marży – oferowania klientom samochodów w okazynych cenach. Kupujący bardzo często nie zdają sobie sprawy, że w końcowym rozrachunku koszty serwisowania tańszego egzemplarza w gorszym stanie przewyższą oszczędności poczynione w chwili zakupu. Tak naprawdę wybór droższego pojazdu z pełną historią serwisową na ogół ostatecznie wychodzi taniej. Do uzdrowienia polskiego rynku aut używanych potrzeba zmian w mentalności nie tylko osób handlujących autami, ale także samych kupujących. Wzrost popytu na pewne, sprawdzone samochody i spadek zainteresowania autami bez transparentnej przeszłości stanowią klucz do ogólnej poprawy jakości aut używanych na polskich drogach.

Niestety, ten punkt widzenia nie jest podzielany przez wszystkich dealerów. Co więcej – dla tych mniej uczciwych możliwość sprawdzenia historii samochodu stanowi problem. Im więcej kupujących weryfikuje historię pojazdu na podstawie numeru VIN, tym trudniej handluje się wadliwymi pojazdami, co oczywiście przekłada się na spadek zysków.

– Mamy nadzieję, że wzrost zainteresowania pojazdami z transparentną przeszłością i spadek popytu na samochody bez jawnej historii wymusią pewne rynkowe zmiany i dealerzy aut używanych sami przejdą na „jasną stronę” – podsumowuje Matas Buzelis, szef działu komunikacji carVertical.

FOT. CARVERTICAL

Mniejsze tarcie ogranicza zużycie paliwa

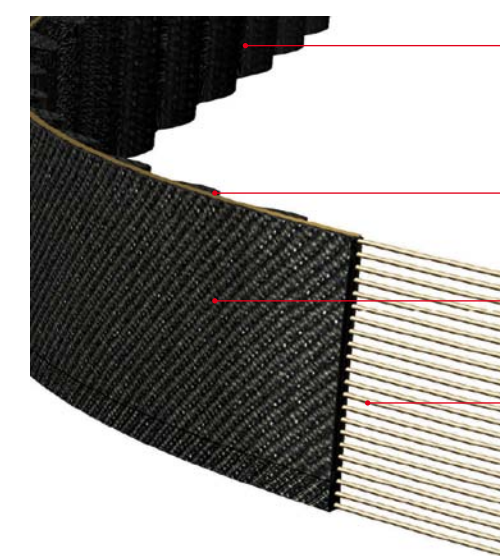
Pasek rozrządu pracujący w oleju

JEDNYM Z PODSTAWOWYCH KIERUNKÓW W ROZWOJU PODZESPOŁÓW SAMOCHODOWYCH STAŁO SIĘ OGRANICZENIE TARCIA I WAGI TRADYCYJNEJ JEDNOSTKI NAPĘDOWEJ. POJEMNOŚĆ SKOKOWA SILNIKÓW SPALINOWYCH ZOSTAŁA ZNACZĄCO ZMNIJSZONA, A ZASTOSOWANIE INNOWACYJNYCH TECHNOLOGII STEROWANIA ROZRZĄDU ORAZ ZASILANIA PALIWE M POZWOLIŁY NA ZWIĘKSZENIE SPRAWNOŚCI I MOCY. ZMIANY TE ZOSTAŁY WYMUSZONE GŁÓWNIEM PRZEZ CORAZ BARDZIEJ RYGORYSTYCZNE WYMAGANIA W ZAKRESIE EMISJI NIEBEZPIECZNYCH SUBSTANCJI

Istotnym elementem silnika spalinowego jest układ rozrządu. Zadaniem paska rozrządu jest precyzyjna synchronizacja ruchu obrotowego wału korbowego, wałka(ów) rozrządu, wałków wyrównowazających oraz innych elementów silnika. Odpowiednia synchronizacja pozwala sterować otwieraniem i zamykaniem zaworów dolotowych i wylotowych, a także precyzyjnym zasilaniem silnika w paliwo, co ma kluczowe znaczenie dla zachowania dokładnych faz rozrządu, sprawności pracy i trwałości silnika.

Tradycyjny układ rozrządu montowany był „na zewnątrz” silnika i pracował w suchym oraz otwartym otoczeniu. Zmieniło się to w roku 2008, kiedy Ford w silniku Diesla 1,8 zamienił napędzający pompę wtryskową paliwa i pracujący w oleju łańcuch na pasek również zanurzony w oleju. Celem było uzyskanie większej sprawności układu oraz obniżenie tarcia, co z kolei przełożyło się na ograniczenie emisji.

Żeby było to możliwe, pasek rozrządu musiał zostać wyprodukowany ze specjalnych rodzajów kauczuku i materiałów, które zapewniły lepszą wytrzymałość oraz odporność na działanie oleju. Ten typ pasków rozrządu wytwarzany jest z odpornego na działanie wysokiej temperatury elastomeru ACN-HNBR, w który zatopiony jest zapewniający wysoką wytrzymałość kord z włókna szklanego. Do tego dochodzi poliamidowa



- Powlekena tkanina aramidowa**
 - tkanina aramidowa odporna na działanie różnych mediów
 - wysoka odporność na działanie temperatury
 - wielowarstwowy system ochrony przed zużyciem
- Odporny na wysoką temperaturę elastomer ACN-HNBR**
 - elastomer odporny na starzenie oraz działanie oleju i różnych mediów
- Poliamidowa tkanina nośna**
 - wyjątkowa stabilność kształtu
- Wysoko wytrzymały kord z włókna szklanego**
 - duża odporność na zmęczenie przy ciągłych zmianach kierunku wygięcia
 - duża odporność na rozciąganie
 - powłoka odporna na działanie oleju

tkanina nośna z wielowarstwową ochroną przed zużyciem oraz zęby wzmocnione tkaniną aramidową, odporną na działanie temperatury i substancji chemicznych.

Ford wykorzystuje to rozwiązanie w silnikach EcoBoost i EcoBlue, natomiast grupa PSA zastosowała taki układ w silniku 1,2 Puretech, który zdobył wiele nagród. Grupa Volkswagena również używa paska pracującego w oleju do napędu pompy olejowej w silnikach 1,6 i 2,0 TDI. Także inni producenci podążają za tym trendem i, konstruując nowe silniki, wykorzystują pasek rozrządu wykonany z kauczuku lub tworzywa sztucznego. Niemniej większość tych silników nadal wymaga wymiany

„mokrego” paska w ramach rutynowej obsługi.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom klientów, firma febi wprowadziła ten rodzaj pasków do swojej oferty. Ich główną zaletą jest bardziej zwarta budowa, wymagająca mniejszej przestrzeni w kompaktowych silnikach.

W porównaniu z konwencjonalnymi paskami pracującymi na sucho rozwiązanie to charakteryzuje się cichszą pracą i mniejszym tarcie, co pozwala obniżyć zużycie paliwa, a tym samym – emisję. Olej tłumi wszelkie wibracje powstające w silniku, dzięki czemu ten pracuje bardziej płynnie i równomiernie.

Opracowanie na podstawie materiałów febi bilstein

FOT. BILSTEIN GROUP