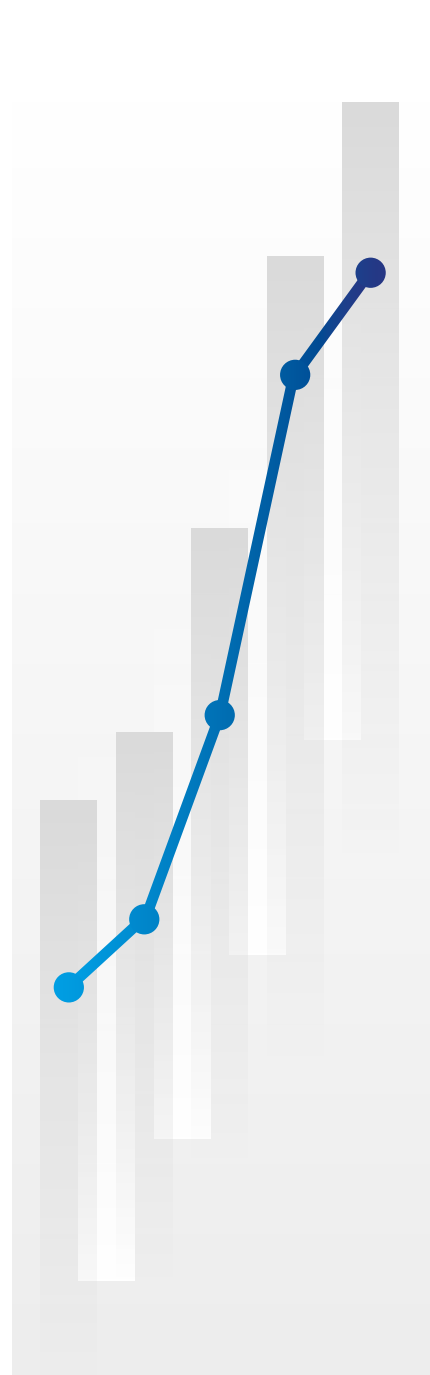


Inwestowanie



Minęły już czasy kiedy inwestycje w serwis napraw karoserii właściciele ASO traktowali jako złote konieczne, a wszelkie działania w tym kierunku czynili pod naciskiem lub pozbywali się problemu korzystając z podwykonawców. Sytuacja się zmienia, bo powstające dzisiaj zakłady to najczęściej świetnie wyposażone działy ASO. Inwestowanie i jego opłacalność nie dotyczy oczywiście wyłącznie ASO. To samo można zaobserwować na całym rynku napraw. Znaczną rolę odegrał szeroki dostęp do różnego rodzaju dotacji.

Lakiery wodne

Dobry przykładem inwestowania z konieczności było przejście na technologie lakierów wodnych. Dla niektórych warsztatów blacharsko-lakierniczych wprowadzenie konieczności stosowania nowoczesnych technologii lakierów na bazie wody to była prawdziwa rewolucja techniczna i organizacyjna. Wodne systemy bazowe stworzono jako alternatywa dla baz dotychczas stosowanych. Zgodnie z Dyrektywą UE dotyczącą ograniczenia zawartości organicznych związków lotnych w materiałach przeznaczonych dla samochodowego lakiernictwa renowacyjnego (LZO) coraz szerzej są stosowane lakiery produkowane na bazie wody. Problemy wynikały z konieczności zmiany narzędzi, systemów lakierów, szkolenia pracowników oraz strony

mentalnej wszystkich pracowników lakierni. Dodatkowo wprowadzono do stosowania nowoczesne kolory i lakiery o złożonej strukturze wymagające doszkalania się załogi oraz ciągłego rozwoju. Niebagatelny problem stanowi proces suszenia lakierów wodnych. Nie ciepło lecz bardzo intensywny przepływ powietrza to niezbędny warunek właściwego procesu suszenia wodnych powłok lakierowych.

Nowoczesne karoserie

Od pewnego czasu następują systematyczne zmiany technologii budowy współczesnego nadwozia samochodowego. Ogromny postęp w konstrukcji nadwozi nowoczesnych samochodów spowodowany jest głównie poprzez walkę konkurencyjną, w której bronią jest bezpieczeństwo użytkowników oraz coraz bogatsze wyposażenie pojazdów. Wymagania rozwijającego się rynku samochodowego spowodowały, że na przestrzeni ostatnich lat producenci samochodów dążąc do zmniejszenia masy karoserii i wzrostu bezpieczeństwa biernego wprowadzili nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne. Jedną z głównych zmian jakie dokonały się w tym okresie jest wprowadzenie różnorodnych materiałów konstrukcyjnych czego wynikiem jest powstanie nadwozia hybrydowego. Niczym zaskakującym jest zastosowanie we współczesnej karoserii tradycyjnych elementów stalowych, aluminiowych

oraz stopów stalowych z uszlachetniającymi domieszkami (np. magnez, bor). Głównym powodem zmiany podejścia do konstrukcji nadwozia jest konieczność znacznego zmniejszenia jej masy. Wynika to z tego iż współcześnie w samochodach montuje się coraz więcej urządzeń dodatkowych typu: ABS, EBD, ESP, ASR, układ wspomagające utrzymanie trakcji i toru jazdy elektryczne szyby, elektryczne zamki, wzmocnienia drzwiowe oraz wiele innych. Ewolucja oferowanych blach przeznaczonych do produkcji nowoczesnych nadwozi spowodowała niespotykany dotąd postęp technologiczny. Przy jednoczesnym zmniejszeniu grubości stosowanych blach stalowych zwiększono ich sprężystość oraz inne własności mechaniczne. Konkretnym i bardzo znaczącym przykładem zastosowania nowoczesnych blach do budowy nadwozi samochodowych jest zamiana dotychczas stosowanych gatunków stali St10 - 14 i St52 blachą wykonaną ze stali IF. Wszystkie te zmiany wymagają zastosowania nowoczesnych technologii: **lutowarek niskotemperaturowych pozwalających na łączenie blach stalowych w temperaturze poniżej 1000 stopni Celsjusza, zgrzewarek inwerterowych umożliwiających zgrzewanie przy prądach rzędu kilkunastu tysięcy Amperów, systemów naprawy panelowej wraz ze spoterem oraz urządzeń do na-**

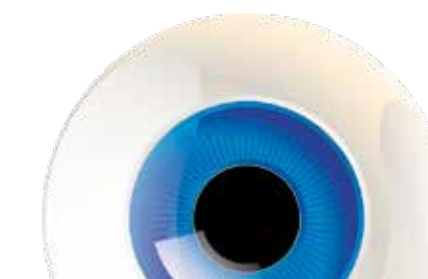
praw elementów aluminiowych. Konieczne jest również posiadanie urządzeń do napraw elementów z tworzyw sztucznych.

Trzeba zwiększać przerób

Nieaktualna jest zasada, że warsztat nieraz zarabia więcej na częściach do naprawianego samochodu niż na samej naprawie. Poza wyjątkami oczywiście. Dotyczy to zasady. Obecnie tylko zwiększając przerób zyskuje się dodatkowy zarobek. Powiedzmy, że firma ubezpieczeniowa przeznaczyła na naprawę danego elementu 5 godzin. To przy przykładowej stawce 100 zł/robocizogodzinę firma zainkasuje 500 zł. Co zaledwie wystarczy na pokrycie kosztów z ewentualnym małym zyskiem. A co w przypadku jak czas naprawy wydłużył się? To strata gwarantowana...

Wiedza to postawa

Z warsztatami blacharsko-lakierniczymi jest jak z dentystą. Gdzie tu analogia? Gdy klient powierza swoje uzębienie w ręce stomatologa, to chce mieć pewność, że korzysta on z wysokiej jakości nowoczesnych urządzeń. Nie bez znaczenia dla pacjenta pozostaje również fakt czy dentysta jest w swojej dziedzinie specjalistą. W związku z tym dobrze działają na niego wiszące w gabinecie dyplomy i certyfikaty poświadczające ukończenie szkoleń. Podobnie jest w przypadku wspomnianych warsztatów blachar-



ANALITYCZNYM OKIEM

Andrzej Ostry

sko-lakierniczych, od których klienci oczekują nie tylko najnowszych czy też najmniej inwazyjnych metod naprawy, ale też wiedzy na temat aktualnych rozwiązań konstrukcyjnych wprowadzanych przez producentów samochodów oraz metod naprawy. Taką wiedzę można nabywać przy pomocy fachowej literatury, pism branżowych bądź Internetu. Wymienione rozwiązania choć skuteczne, to wymagają samodzielności, determinacji oraz wytrwałości w selekcjonowaniu informacji. Zatem w jaki sposób najkorzystniej podnosić swoje kwalifikacje? Bez wątplenia najlepszym rozwiązaniem są szkolenia. Ta popularna w ostatnim czasie metoda propagowania wiedzy na temat najnowszych rozwiązań technologicznych zyskała już uznanie wielu właścicieli warsztatów blacharsko-lakierniczych, którzy nie tylko kierują na nie swoich pracowników, ale również niejednokrotnie sami w nich uczestniczą.

Wszystkie serwisy, które wykonały niezbędne zmiany w wyposażeniu oraz podniosły poziom wyszkolenia pracowników zapewne doskonale obecnie prosperują. Ilość uszkodzonych pojazdów każdego roku zwiększa się. Małej ilości napraw głównych ponieważ coraz częściej są one nieopłacalne lecz w to miejsce lawinowo przybywa tzw. napraw panelowych, w tym PDR. ■