

Części używane to ryzyko dla warsztatu

Na najpopularniejszym polskim portalu aukcyjnym wystawionych na sprzedaż jest ponad dziesięć milionów używanych części motoryzacyjnych. Liczba ta dobitnie świadczy o dużym popycie na takie podzespoły. Są jednak sytuacje, kiedy nie warto decydować się na wykonywanie napraw w autach klientów, stosując części używane.

Nie bądź jak „handlarz”, nie ulegaj namowom „oszczędnych” klientów

Znienawidzeni przez kupujących, nieuczciwi handlarze samochodów, chcąc do-

prowadzić sprzedawane auto do stanu używalności, starają się ciąć koszty napraw, jak tylko się da. Doskonałym rozwiązaniem jest dla nich kupowanie części używanych. Skala zainteresowania takimi częściami samochodowymi wskazuje jednak, że nie tyl-

ko handlarze naprawiają auta z ich pomocą. Pozornych oszczędności szukają także właściciele aut. Niska cena „używek” skłania ich do podjęcia ryzyka kupna części nieobjętych jakąkolwiek ochroną gwarancyjną.

Na montażu używanych części bardzo dużo stracić może także warsztat. Jak coś się przedwcześnie zepsuje, to klienci mają skłonność do szybkiego zapomnienia o ostrzeżeniach ze strony mechanika, żeby nie montować wątpliwej jakości podzespołów, i lubią zrzucić całą winę na zakład, który podjął się naprawy.

Zasada jest zatem prosta – jeśli jako mechanikowi lub właścicielowi warsztatu zależy ci na wysokiej jakości świadczonych usług i dobrej reputacji, wystrzegaj się eksploatacyjnych części używanych, których stanu nie jesteś pewien.

Klimatyzacja i części używane? Duże ryzyko...

Dobrym przykładem układu, w którym nie warto stosować używanych części, jest klimatyzacja. W sieci dostępne są tysiące ogłoszeń sprzedaży używanych komponentów tego układu. Wiele z nich zostało zdemontowanych z pojazdu w nieprawidłowy sposób lub niezabezpieczonych na okres przechowywania. Decydując się na wykorzystanie takich części, ryzykujemy bardzo wiele, gdyż z pewnością zawierają one zanieczyszczenia, które po montażu części

w pojeździe przedostaną się do układu klimatyzacji. Najbardziej wrażliwym na zabrudzenie elementem klimatyzacji jest kompresor. Nawet bardzo drobne cząstki stałe odkładające się na jego iglicy są w stanie doprowadzić do awarii.

Montaż używanego kompresora, już zawierającego brud zgromadzony w czasie dotychczasowej eksploatacji, jest działaniem na krótką metę.

– *Awaria kompresora oznacza poważną i złożoną naprawę. Oprócz niego mechanik powinien wymienić także skraplacz, filtr-osuszacz i zawór rozprężny, a następnie wykonać płukanie układu, by mieć pewność, że nie zalega w nim już brud. Konieczność ewentualnego powtórzenia takiej naprawy oznacza stratę czasu i pieniędzy. Dlatego naprawiając układ klimatyzacji, zdecydowanie nie warto bazować na częściach niskiej jakości – tłumaczy Dawid Kowalewicz, dyrektor produkcji w firmie Lauber, która zajmuje się profesjonalną regeneracją części samochodowych.*

Ekonomicznie i bezpiecznie

Kompromisem, który zapewni rozsądną cenę i wysoką jakość, są części fabrycznie regenerowane. Na rynku działają fir-



Fabrycznie regenerowane części to bezpieczne rozwiązanie, które nie naraża na szwank reputacji warsztatu

my regenerujące części z zastosowaniem pierwszomontażowych podzespołów. Są one w stanie udzielić długiej gwarancji na produkty, a przy tym sprzedawać je w atrakcyjnej cenie. Przykładem takich produktów są kompresory klimatyzacji regenerowane w firmie Lauber. Są one objęte dwuletnią ochroną gwarancyjną. Części te można znaleźć w sieci sprzedaży Inter Cars pod marką Ditermann.



Zamiast do firm, które zajmują się profesjonalną regeneracją, podzespoły po demontażu trafiają często na portale aukcyjne, skąd wracają na rynek jako części używane

Diesli do napraw jeszcze długo nie zabraknie

Ważą się dalsze losy silnika Diesla. Po polskich drogach wciąż jeździ bardzo dużo samochodów zasilanych ropą, więc warsztaty specjalizujące się w diagnostyce i naprawie tych układów jeszcze długo nie powinny narzekać na brak pracy.

Diesel? Raczej używany z importu niż z salonu

W mediach już od pewnego czasu bardzo głośno jest o proekologicznych technologiach w samochodach. Tak zwana diesel gate mocno nadszarpaneł wizerunek samochodów z silnikami wysokoprężnymi. Aktualnie ważą się losy, jak będzie wyglądała przyszłość samochodów zasilanych ropą, a nawet paliwem konwencjonalnym.

Można powiedzieć, że w Europie nastąpił sprzyjający klimat dla samochodów hy-

brydowych i elektrycznych. W statystykach sprzedaży nowych samochodów w Polsce także widać trend odchodzenia od silników Diesla. Od początku roku do końca czerwca 24,2% zarejestrowanych nowych samochodów wyposażonych była w silnik Diesla. Rok wcześniej w tym samym okresie współczynnik ten wynosił 27,8%.

Zupełnie inaczej wygląda sytuacja w przypadku importu samochodów używanych do Polski. Co prawda i w tym segmencie rynku od pewnego czasu widoczny był trend od-

chodzenia od diesli na rzecz silników benzynowych, jednak ostatnie wyniki pokazują, że diesel z importu wraca do łask. Można się domyślać, że wpływ na to miały między innymi zmiany przepisów w Niemczech dotyczące możliwości wprowadzenia zakazu wjazdu starych diesli do miast. Firma Samar informuje, że w maju 2018 roku udział samochodów z silnikiem Diesla w indywidualnym imporcie do Polski wyniósł aż 43,8%.

Naprawiasz diesle? Spokojnie, nie musisz zamykać interesu

Właściciele warsztatów specjalizujących się w naprawach silników Diesla z niepokojem śledzą informacje na temat dalszych lo-

sów tej technologii. Biorąc pod uwagę duże inwestycje w urządzenia i szkolenia do obsługi tych układów, nagle zniknięcie z dróg „ropniaków” postawiłoby takie warsztaty w bardzo ciężkiej sytuacji.

Biorąc pod uwagę liczby dotyczące parku samochodowego w Polsce – nawet przy skrajnym scenariuszu całkowitego zrezygnowania ze sprzedaży nowych samochodów z silnikiem Diesla – dużo wody w Wiśle musi upłynąć, zanim z polskich dróg znikną popularne auta zasilane ropą.

Jednocześnie podejmowane są kolejne próby usprawnienia systemu kontroli technicznej pojazdów. Można się zatem spodziewać, że trudno będzie pozbyć się wszystkich diesli, które szeroko napływają

z importu. Natomiast należy mieć nadzieję, że te samochody, które już jeżdżą po polskich drogach, wreszcie będą lepiej kontrolowane, tak aby właściciele musieli bardziej dbać o ich stan techniczny.

Kierowcy w naszym kraju dużą wagę przywiązują do kosztów napraw swoich samochodów, dlatego mechanicy, aby móc zaoferować atrakcyjne ceny, szukają dobrej jakości części w atrakcyjnych cenach. W przypadku napraw aut wysokoprężnych dobry stosunek jakości do ceny oferują części dostępne pod marką Daxtone. Asortyment produktów obejmuje fabrycznie regenerowane wtryskiwacze CR i pompy wtryskowe.



Lauber Sp. z o. o. - Inter Cars Group
ul. Poznańska 64, 76-200 Słupsk
tel. + 48 (59) 848 11 36
e-mail: lauber@lauber.pl



- Fabryczna regeneracja sprężarek klimatyzacji
- Kompresory zalane olejem, gotowe do montażu
- 2 lata gwarancji
- Dostępne w sieci sprzedaży Inter Cars S.A.

Popularne referencje Indeks Diterman

- 01780001 Kompresor klimatyzacji AUDI A1, A2, TT (25 BEAT) BDA 1, BDC0A FAKA, OCTAVIA, SKODA OCTAVIA, SKODA YETI, VW BEETLE (2000CM3) 2008-10, VW GOLF (2000CM3) 2008-10, VW SKODA OCTAVIA
- 01780002 Kompresor klimatyzacji AUDI A3, TT (25T) ALHABIA, CAYENNE, COUSSA, BDA 1B, BDC0A FAKA, OCTAVIA, VW BEETLE (2000CM3) 2008-10, VW GOLF (2000CM3) 2008-10
- 01780003 Kompresor klimatyzacji MERCEDES C (W203), CLK (W209), E (W211), R (W186), S (W222), SL (R107), SLS (R108), SLK (R107), CLK (W201), CLK (W202), CLK (W203), CLK (W204)
- 01780004 Kompresor klimatyzacji FIAT ALFA Romeo, D, JALPA A 1 A3.0 11 98 12 98
- 01780005 Kompresor klimatyzacji AUDI A2, B3.0 109008A, BDA 1, BDC0A FAKA, OCTAVIA, SKODA OCTAVIA, VW BEETLE (2000CM3) 2008-10, VW GOLF (2000CM3) 2008-10
- 01780006 Kompresor klimatyzacji MERCEDES A (W168), B (W169), C (W163), E (W161), S (W164), SL (R109), SLS (R107), SLK (R108)

