

# Groźna geometria



**ZENON MAJKUT**

WIMAD

**JADĄC SAMOCHODEM, ZWYKLE NIE ZDAJEMY SOBIE SPRAWY, ŻE SPOŚRÓD KAŻDYCH 10 MIJAJĄCYCH NAS SAMOCHODÓW PRAWIE 9 (91%) ZAGRAŻA NASZEMU BEZPIECZEŃSTWU Z POWODU ISTOTNYCH USTEREK UKŁADU JEZDNEGO**

Zaprzyjaźniony serwis First Stop w Pile, należący do Tadeusza Makulskiego, przeprowadził w dwa wczesnojesienne weekendy akcją „Bezpłatne sprawdzenie geometrii ustawienia kół” na parkingach miejscowych centrów handlowych IBI oraz Atrium Kasztanowa. Do badań tych wykorzystano mobilny system Hunter Quick Check (WA330/HE421Elite) z uchwytami Pro-Grip obejmującymi opony. Urządzenie to, przeznaczone do szybkiej kontroli geometrii ustawienia kół, pracuje w technologii 3D i uzyskało pozytywną opinię Instytutu Badań i Rozwoju Motoryzacji Bosmal.

W ramach akcji skontrolowano 483 samochody różnych marek i roczników. Wszystkie miały ważne badanie techniczne, co wiadomo stąd, że identyfikacji

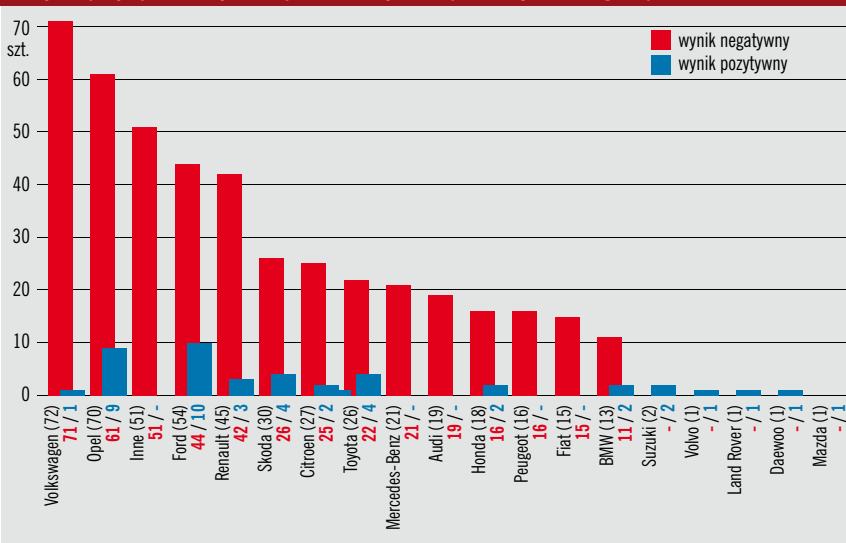
modeli dla wyboru fabrycznych danych regulacyjnych dokonywano na podstawie ich dowodów rejestracyjnych. Mierzo- no tylko: zbieżność całkowitą przednią oraz tylną i cztery kąty pochylenia kół – dwóch z przodu i dwóch z tyłu. Wyniki przedstawione na załączonym wykresie okazały się szokujące, ponieważ podstawowe parametry geometrii były niezgodne z fabrycznymi tolerancjami w aż 440 badanych samochodach. Gdyby kontrolą objęto również kąty wyprzedzenia lub pochylenia osi zwrotnicy, nierównoległość osi albo śladowość kół – odsetek pojazdów wadliwych byłby zapewne jeszcze większy. Jeśli tylko 9% samochodów dopuszczonych do ruchu miało prawidłową geometrię kół, to pozostałe 91% stanowi potencjalne zagrożenie na drogach. Nie

można tu bowiem zgodzić się z ocenami policji, według których niewłaściwe ustawienie geometrii nie jest przyczyną wypadków drogowych. Jasne, że funkcjonariuszom drogówki znacznie wygodniej jest stwierdzać standardowe „...niedostosowanie prędkości do warunków panujących na drodze”, choć to w istocie niczego nie wyjaśnia, pozwala za to w majestacie prawa ograniczać działania prewencyjne do radarowych „polowań” na szosach.

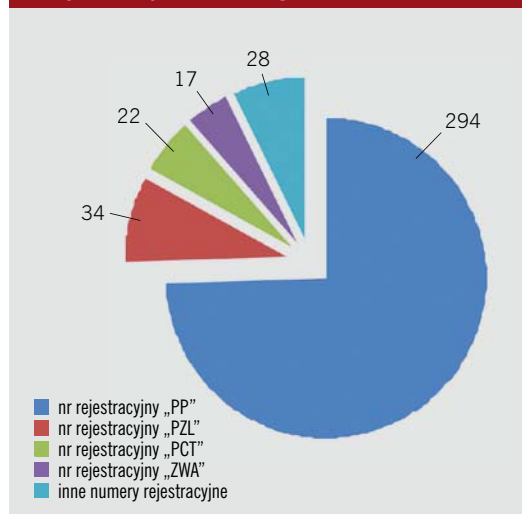
## Usankcjonowana beztroška

Proste jest natomiast wyjaśnienie faktu, że dopuszczone do ruchu samochody mają tak poważne usterki techniczne. Otóż na stacjach kontroli pojazdów nie mierzy się geometrii ustawienia kół. Zgodnie z prawem, obowiązek taki dotyczy tylko aut powypadkowych i sprawdzonych zza granicy, choć kilkadziesiąt lat temu należał do podstawowych procedur wszystkich okresowych przeglądów. Nasze prawo w tej dziedzinie wyraźnie się uwstecznia, a nawet w obecnej, szczątkowej postaci nie jest przez SKP rzetelnie stosowane. Trudno przecież uwierzyć, by w przebadanej podczas pińskiej akcji półtysięcznej próbie aut powypadkowych lub używanych zagranicznych było tylko niespełna 9%. Samochodów fabrycznie nowych też jest statystycznie więcej, lecz i one nie poprawiają niekorzystnej średniej, choć ich dealerzy mają obowiązek kontrolować geometrię w trakcie tzw. przeglądu zerowego. W praktyce wielu z nich tego, niestety, nie robi, nawet w odniesieniu do modeli klasy Premium. Sam sprawdzałem niedawno taki egzemplarz renomowanej marki po przebiegu zaledwie 300 km. Prawie wszystko było w nim w porządku, ale kąt pochylenia prawego tylnego koła był 41 minut poza tolerancją, a różnica kątów PK na tylnej osi wynosiła 52 minuty, choć w tym modelu nie są to parametry regulowane. Kolejną usterką była zła zbieżność prawego przedniego koła. Wszystko to razem powodowało niestabilność utrzymy-

### Proporcje pojazdów sprawnych i niesprawnych w poszczególnych markach



### Pochodzenie samochodów objętych akcją „Bezpłatne sprawdzenie geometrii”



wania kierunku jazdy na wprost, a także przyspieszone zużycie opon, czyli skutki potencjalnie bardzo niebezpieczne! Dokładne oględziny podwozia wykazały, że nie był to efekt niedbałego fabrycznego montażu, lecz trwałego odkształcenia zawieszonych, wywołanego niewłaściwym transportem, a konkretnie – zbyt mocnym dociągnięciem pasów blokujących przewożone pojazdy na ciężarówkach.

W obecnym systemie państwowej kontroli stanu technicznego pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym taki błąd „pierworodny” ma bardzo niskie szanse ujawnienia i naprawy. Nie wykazują go na ogół tzw. przeglądy rejestracyjne; zauważyć go może tylko doświadczony kierowca w trakcie jazdy. Nie pomoże tu pierwsza wizyta w SKP, bo następuje ona zgodnie z prawem dopiero po trzech latach eksploatacji i... nie obejmuje pomiarów geometrii. Kolejne też nie, chyba że wcześniej dojdzie do poważnego wypadku... Prawdopodobieństwo groźnej drogowej kolizji jest zaś stosunkowo duże w sytuacji, gdy 9 samochodów na 10 ma złą, niebezpieczną geometrię, czyli po prostu niedostatecznie trzyma się jezdni.

#### Działania pozorne

Dla końcowego efektu nie ma to żadnego znaczenia, ale zły stan 90% przebadanych w Pile pojazdów nie da się wiarygodnie wytłumaczyć brakiem jakiegokolwiek wcześniejszej kontroli geometrii

ich podwozi. Wiele z nich z pewnością kontrole takie odbywało, tyle że wykonywano je nieprawidłowo.

U importerów samochodów i w ich sieciach dealerskich typowym błędem w tym zakresie jest samowolne upraszczanie procedur zalecanych przez macierzystą samochodową markę. Nie korzysta się np. z systemu Romess, z uchwytów specjalnych m.in. dla marek Mercedes i BMW albo wymienia się na czas pomiaru geometrii oryginalne koła pojazdu na tzw. serwisowe.

W SKP często dochodzi do używania urządzeń pomiarowych bez ich uprzedniego skalibrowania przez autoryzowany serwis producenta. Operację tę zastępuje nierzadko pozorne „kalibrowanie” przez użytkownika, który nie posiada do tego żadnych przyrządów wzorcujących ani jakiegokolwiek wiedzy na temat ich stosowania. Nagminnie też lekceważy się zalecenia dotyczące warunków dokonywania pomiarów, np. określonego obciążania badanych pojazdów, czy kontroli ich prześwitów. Tutaj również nie znajdują zastosowania niezbędne przyrządy dodatkowe, bo ich w placówce po prostu brakuje, podobnie jak bazy danych regulacyjnych umożliwiającej ocenę uzyskanych wyników. Karygodnym nadużyciem jest też korzystanie z rzekomych zamienników prawdziwych urządzeń pomiarowych, np. z płyty do wykrywania poślizgu bocznego, uznawanej bezpodstawnie za „przyrząd do pomiaru zbieżności”.

W warsztatach niezależnych i sieciach serwisowych (np. franczyzowych) usługa regulacji geometrii świadczona jest niechętnie jako czasochłonna i trudna. Wielu bowiem właścicieli tych placówek zdaje sobie sprawę, że pomiary ustawienia kół mogą generować dodatkowe przychody ze sprzedaży i montażu części zamiennych niezbędnych do usunięcia usterek.

Potencjał ukryty w tym segmencie rynku najlepiej charakteryzują dane statystyczne. Według KPMG (międzynarodowej sieci firm audytorsko-doradczych) w Polsce było w 2010 r. zarejestrowanych 17 239 800 samochodów osobowych, a do tego dodać trzeba jeszcze liczbę pojazdów ciężarowych, autobusów itp. Przy ich wykazanej na wstępie 90-procentowej niesprawności na samych pomiarach i regulacji geometrii zarobić można łącznie w krajowej skali 2 353 232 000 złotych, czyli grubo ponad dwa miliardy! Dzieląc tę kwotę przez liczbę ok. 20 000 rynkowych podmiotów potencjalnie zdolnych do świadczenia tego rodzaju usług, otrzymujemy ich średni, indywidualny przychód w wysokości ponad 117 600 złotych (np. rocznie).

Jak skłonić klientów do zlecenia tych prac? To banalnie proste. Wystarczy przy każdej wizycie samochodu w warsztacie wykonać za darmo szybki pomiar jego geometrii (dokładnie taki, jak na parkingach w Pile) i wytłumaczyć, czym konkretnie grozi eksploatacja auta w jego dotychczasowym stanie. ■