

Podnośniki warsztatowe - ceny, rodzaje, wybór, montaż

data aktualizacji: 2022.09.26



Prócz klasyków gatunku na rynku znajdziemy podnośniki wyspecjalizowane, np. na stanowisko szybkiej recepcji, do pomiaru i regulacji geometrii czy jako sprzęt diagnostyczny do stacji kontroli pojazdów. Na zdjęciu urządzenie Stenhoj Maestro 2.35 Premium

Dziesiątki czy nawet setki przeróżnych podnośników samochodowych kokietują fachowców branży. Mamy podnośniki posadzkowe, swą pozycję ugruntowały kolumnowe, nożycowe, ale także te ukryte w posadzkach, zwane potocznie stemplowymi. Jak podnosimy pojazdy w warsztatach? O czym świadczą inwestycje w tego typu wyposażenie zrealizowane od czasów Covid? Co stanowi ciągle niedoceniane novum?

Zapraszamy też do obejrzenia galerii zdjęć poniżej

Mimo iż żyjemy w okresie gwałtownego rozwoju technologicznego, to wydaje się, że w zakresie podnoszenia pojazdów na razie nie ma co liczyć na rewolucję. Oczywiście nowe technologie wykorzystywane przy produkcji pojazdów będą wymuszały pewne adaptacje i nowe rozwiązania, ale konieczność dostępu do układów zawieszenia i podwozia pozostanie niezmienna. Pojazdy konwencjonalne czy w pełni elektryczne - nadal stoją na czterech kołach. Nadal podnieść je trzeba. Przedmiotem naszego zainteresowania jest oczywiście działalność usługowa aftermarketu, tj. warsztat, i przyjęta metodyka podnoszenia. Tytułem wstępu zacznijmy od najbardziej pożądanej funkcjonalności podnośników. Co wydaje się absolutnym „must have” takich?

Chcąc prowadzić warsztat samochodowy świadczący kompleksowe usługi w zakresie obsługi samochodów (zwłaszcza tych o dmc do 3,5 t), niezbędnym wyposażeniem jest dźwignik samochodowy.

- *Dzięki jego wykorzystaniu uzyskujemy dostęp do elementów zawieszenia i podwozia pojazdu, co*

jest niezbędne w celu wykonania nawet najprostszych czynności serwisowych związanych z bieżącą obsługą techniczną – podkreśla Tomasz Kopcik, product manager w firmie WSOP. – Wymiana klocków hamulcowych czy elementów zawieszenia lub układu wydechowego metodą chałupniczą za pomocą lewarka nie wchodzi w grę, jeżeli chcemy z naprawy samochodów zrobić źródło utrzymania. Najbardziej oczywistym wyborem w takim wypadku staje się podnośnik 2-kolumnowy.

Jego zdaniem bez względu na to, czy zdecydujemy się na technologię elektrohydrauliczną, czy elektromechaniczną, zyskujemy skuteczne i efektywne narzędzie pozwalające przeprowadzić większość operacji mechanicznych. Oczywiście wybór konkretnego rozwiązania czy produktu uwarunkowany będzie naszymi preferencjami, charakterem świadczonych najczęściej usług...

- No i oczywiście warunkami „lokalowymi” ... oraz zasobnością portfela. Tak czy inaczej wydaje się, że żaden współczesny warsztat nie obejdzie się bez podnośników dwukolumnowych (lub dwustemplowych) z ramionami podnoszącymi pojazd „za progi” – kontynuuje nasz rozmówca.

Obojętnie jaki pojazd, każdy wymaga zlokalizowania przewidzianych do tego celu punktów podparcia. W pojazdach elektrycznych bywają one oznaczone kolorem żółtym. Przed rozpoczęciem prac należy sprawdzić, czy pojazd jest wyposażony w zawieszenie pneumatyczne, które ulega automatycznemu samopoziomowaniu (nawet przy wyłączonym zasilaniu). Przed uniesieniem samochodu układ ten należy wyłączyć, uruchamiając tryb podnośnika (Jack Mode).

Słów więcej o unoszeniu „elektryków”

W związku ze wzrostem liczby tego typu pojazdów w warsztatach pojawiła się konieczność ich bezpiecznego podnoszenia. Podkreślmy – podnoszenia przy zachowaniu pełnego dostępu do baterii i możliwości jej demontażu.

- Dedykowane rozwiązania, takie jak specjalne uchwyty kół, dostępne są tylko u producentów dźwigników, takich jak np. Autop/Stenhoj, posiadających aprobaty koncernów samochodowych – zauważa Adam Widera, regional sales director Italcom Sp. z o.o. – Obciążenie maksymalne na jeden uchwyt to 875 kg, a średnica obsługiwanych kół zawiera się w zakresie 500-580 mm, rozmiar obręczy to 16-18”. Adaptory takie nie mogą być stosowane do każdego podnośnika. Pasują do wybranych dźwigników, w których ich zastosowanie jest przebadane i bezpieczne.

To dlatego jego zdaniem przy wyborze dźwignika warto zastanowić się, czy w przyszłości będzie można do niego dołożyć adaptory do obsługi pojazdów elektrycznych. Doskonale sprawdzają się one także w przypadku pojazdów sportowych.

Rozwiązań technicznych na rynku podnośników znajdziemy całą masę. Mamy takie, których celem jest „zwolnienie” kół, lub te, które podnoszą pojazd za koła, tak aby umożliwić dostęp do podwozia i wygodną pracę pod pojazdem. Istnieją również „hybrydy”, które mogą realizować obydwie funkcjonalności w ramach jednego stanowiska roboczego.

- Podnośniki dwukolumnowe, dwusłupowe czy podprogowe nożycowe to ciągle trzon infrastruktury warsztatowej – twierdzi Tomasz Kopcik, WSOP.

Gdyby sklasyfikować podnośniki...

O jakich rozwiązaniach mowa? Stosunkowo niska cena i duża liczba oferentów gwarantują, że każdy znajdzie coś dla siebie. Zdecydowanie najbardziej wyspecjalizowany i zawansowany technicznie jest segment podnośników do pojazdów ciężarowych. Ta grupa produktów koncentruje się na podnośnikach kolumnowych mobilnych oraz systemach dźwigników podposadzkowych. Tutaj nie tylko liczba oferentów jest istotnie mniejsza, również pula pieniędzy, którą trzeba będzie wydać, jest znacznie większa. Sytuację dodatkowo komplikują uwarunkowania rynkowe i dość mocno ograniczona dostępność produktów azjatyckich (oraz wzrost ich cen). Ale i tu ciekawostka.

- Sprzedaż w Polsce i w szerszej perspektywie rynku europejskiego od czasów Covid systematycznie wzrasta, a przynajmniej patrząc z perspektywy obrotów ATH-Heinl – zapewnia nas Marcin Stramowski z ATH-Heinl. – W roku poprzednim, mając na uwadze ewentualne perturbacje logistyczne w łańcuchu dostaw, zabezpieczyliśmy się zarówno w duże stany magazynowe podnośników, jak i części zamiennych, zatem nasi klienci w Polsce nie odczuli w istotnym stopniu

problemów związanych z dostępnością najbardziej popularnych modeli podnośników czy czasu serwisowania funkcjonujących już na rynku urządzeń. Był to również czas na wdrożenie nowych produktów, takich jak kompatybilne nożyce najazdowe 3,5 t lub podnośnik do baterii oraz akumulatorów pojazdów elektrycznych i hybrydowych.

Niestety wśród minusów obecnej sytuacji należy wskazać drastyczny wzrost cen stali, co wpłynęło na podwyżki u wszystkich producentów podnośników na rynku europejskim.

Co tak naprawdę się sprzedaje?

Przepytani przez nas dostawcy twierdzą, że trudno mówić o jakimś „hicie” sprzedażowym. Na pewno w pierwszej piątce znajdują się urządzenia 2-kolumnowe elektromechaniczne, takie jak np. Ravaglioli KPX337WK.

- To podnośnik o prostej i bezawaryjnej konstrukcji, wykorzystujący sprawdzony układ synchronizacji elektromechanicznej. W dobie coraz bardziej wyszukanych i skomplikowanych układów to sprawdzony w boju klasyk - dowodzi Tomasz Kopcik, WSOP.

I od razu dodaje, że dużą popularnością cieszą się również podnośniki elektrohydrauliczne, takie jak Taida STD-6140. Dźwignik wykorzystujący dolne połączenie między kolumnami z linami synchronizacyjnymi, idealny do warsztatów o niższym stropie. Duża część sprzedawanych przez WSOP podnośników to „nożycówki” z przeznaczeniem na stacje kontroli pojazdów. Podnośniki takie wyposażone są w zestawy do pomiaru i regulacji geometrii, szarpaki oraz dźwigniki trawersowe pozwalające na podniesienie pojedynczej osi pojazdu. W tej kategorii zdecydowanym liderem sprzedaży jest opracowany przez WSOP wspólnie z producentem podnośnik Taida STD-8240. Dźwignik ten został specjalnie przystosowany do polskich wymagań dotyczących stacji kontroli pojazdów, dzięki czemu jego konstrukcja umożliwia wielopunktowe poziomowanie, tak aby stworzyć ławę pomiarową do przeprowadzania okresowych badań technicznych. Inną ciekawą propozycją jest Ravaglioli RAV650N.5.55, który oferuje długie (5,5 m) najazdy oraz wielokierunkowy szarpak pozwalający na precyzyjne badanie wszelkich luzów w układach zawieszenia i kierowniczym.

- Po przesycie rynku tanimi podnośnikami absolutnym hitem sprzedaży jest u nas podnośnik dwukolumnowy Stenhoj Maestro 2.35 Premium. To konstrukcja całkowicie odmienna. Jako jedyny na rynku ma kolumnę ze wspawanymi czterema rurami, po których jeździ wózek nośny. Stabilizacja podwyższonego wózka jest prowadzona na 6 dużych kołach. Nie ma żadnych ślizgów, które podlegają zużyciu. Skutkuje to zdecydowanym wzrostem trwałości mechanizmu podnoszenia - mówi nam Adam Widera, Italcom Sp. z o.o.

Jego walorem są „zamknięte” zamki zabezpieczające ramiona. Nieczułe na kurz, brud czy wodę.

Same ramiona mają konstrukcję trapezową, obniżaną w kierunku punktu podparcia, co umożliwia „przejście ramienia przez próg” pojazdu przy autach szerokich czy nisko zawieszonych.

W klasycznym podnośniku ramiona prostopadłościennie zahaczają o próg pojazdu. Niespotykany jest także minimalny punkt podparcia - tylko 70 mm. Całość dopełnia system automatycznie wyłączający opuszczanie w przypadku natrafienia na przeszkodę, np. pozostawiony pod autem wózek narzędziowy.

Odwiesić na wieszak

Aftermarket inwestuje w nowe obiekty, gdzie stawia się podnośniki o udźwigu przynajmniej 4 t. Ale i tu widoczny jest kolejny trend. Współczesne wytwory motoryzacji to generalnie auta coraz większe i cięższe. Gdy przyjdzie przyjąć na warsztat takiego maxi-busa, okaże się, że bez 5-tonowego podnośnika ani rusz. Co wtedy?

- Alternatywą dla takiego zakupu jest inwestycja w podnośnik 4T oraz komplet dodatkowych, dłuższych „łap” - w ten sposób z asymetrycznego dźwignika robimy podnośnik symetryczny. Przede wszystkim to rozwiązanie tańsze, a nadal w pełni profesjonalne, z zachowaniem wszelkich norm bezpieczeństwa - zachwala rozwiązanie Sławomir Miłośz koordynujący pracę działu technicznego w firmie ATH-Heinl.

I od razu dodaje, że rozsądnym posunięciem jest zakup przynajmniej jednego podnośnika, który pełni rolę tzw. wieszaka. O czym mowa? Powszechnie kalkulacja, w której przyjmuje się, że dla trzech mechaników warto mieć jeden podnośnik więcej. Taka rezerwa sprzętowa pozwala optymalizować pracę w warsztacie specjalizującym się w bardziej zaawansowanych naprawach, przykładowo serwisowaniu skrzyń automatycznych. Kiedy pojawi się potrzeba rozłożenia bardziej skomplikowanego podzespołu na elementy pierwsze, rozsądniej jest po prostu pozostawić samochód na wspomnianym „wieszaku”, by skompletować części czy po prostu zapewnić klientowi czas do namysłu, w jakim budżecie zrealizować naprawę. W przeciwnym przypadku trzeba by pojazd złożyć i zdjąć z podnośnika, aby zrobić miejsce na kolejny, co oznacza czasochłonne operacje i okazuje się finalnie kosztowniejsze.

Koszty użytkowania

Podnośnik w warsztacie to zdecydowanie inwestycja, a więc jego eksploatacja nigdy nie będzie bezkosztowa. Pomijając nakłady konieczne do zakupu sprzętu oraz energię niezbędną do jego zasilania, pozostają jeszcze koszty odpowiedniej obsługi technicznej. W myśl obowiązujących przepisów każdy podnośnik powinien przede wszystkim zostać zarejestrowany w UDT oraz raz w roku przejść przegląd okresowy. Koszty przekazania podnośnika pod dozór określone są przez urząd i składają się z rocznej opłaty oraz aktualnej stawki za roboczogodzinę inspektorów.

- *Średni koszt zarejestrowania dźwignika to kwota od 300 do 650 zł zależnie od udźwigu maksymalnego urządzenia* - wyjaśnia Tomasz Kopicik, WSOP. - Z reguły jednak do kosztów utrzymania podnośnika, zwłaszcza w okresie obowiązywania gwarancji, należy dodać również przeglądy okresowe wykonywane przez autoryzowany serwis. Ich częstotliwość to najczęściej jeden na rok, jednak zdarzają się też takie przypadki, szczególnie jeśli dźwignik objęty jest przedłużoną gwarancją, kiedy sprzedający/producent wymaga kontroli w odstępach nie większych niż 6 miesięcy.

Koszty przeglądów wykonywanych przez serwis producenta są bardzo różne.

Wpływają na nie rodzaj podnośnika, wymagania producenta odnośnie do zakresu kontroli i konserwacji, koszty niezbędnych materiałów i części. Dodatkowym czynnikiem kształtującym ceny przeglądów jest sieć serwisowa sprzedającego. Można przyjąć, że im bardziej scentralizowany serwis, tym wyższe koszty dotarcia do klienta, a to ma wpływ na roboczogodzinę serwisanta i ostatecznie na cenę dla klienta/użytkownika dźwignika. Kolejnym czynnikiem wpływającym lub mogącym wpływać na koszt eksploatacji podnośnika jest tzw. resurs. Pojęcie, które w ostatnich miesiącach zrobiło sporo zamieszania, odnosi się do eksploatacyjnego zużycia sprzętu. Każdy dźwignik w ramach wymogów dyrektywy maszynowej posiada określoną żywotność, która przekłada się na liczbę cykli roboczych, jakie jest w stanie wykonać, zanim dojdzie do zużycia jego kluczowych elementów konstrukcyjnych. W myśl obowiązujących przepisów każdy użytkownik podnośnika zobowiązany jest do prowadzenia odpowiednich zapisów pozwalających na określenie stopnia wykorzystania ресурсu, czyli po prostu policzenia liczby wykonanych cykli roboczych. W sytuacji kiedy limit założony dla danego podnośnika zostanie osiągnięty, konieczne jest wykonanie przeglądu specjalnego, który pozwoli określić stan elementów nośnych/konstrukcyjnych urządzenia.

- *Niestety koszt takiego przeglądu jest znacznie wyższy niż standardowy przegląd roczny. Wynika to z konieczności zastosowania metod badań nieniszczących pozwalających na oszacowanie stanu spoin i konstrukcji pod kątem mikrouszkodzeń* - podsumowuje specjalista z firmy WSOP.

Dobra wiadomość jest taka, że żywotność podnośników jest długa i zanim wyczerpie się resurs, to sprzęt z reguły już na taki przegląd albo swojego następcę po prostu zarobi.

Rafał Dobrowolski

Fot. materiały ATH-Heinl, Italcom Sp. z o.o.