

Ahol a dízelek nyelvén beszélnek

Kecelen, a Bosch-műhelyben dízelnyelven, mondhatnánk dízelül perfekten beszélnek. A Benedeczki Bosch dízelműhely híre széles e hazában már jól ismert, reméljük, hogy hírneve határainkon túl is egyre erősödik. Egy óriási investíciós igényű specialista műhely csak akkor él meg, ha haladni tud a korrallal, és nagy földrajzi területről (például az EU-ból...) tud magáénak ügyfeleket, akik közül sokkal – az üzleti biztonság érdekében – szerződéses kapcsolatban is áll.

Az igazi specializáció letisztulási folyamat végeredménye, melyhez szakmai előrelátás, kitartás, következetesség, és szakmai, valamint magánéleti egzisztenciális háttér és bizony vállalkozói bátorság is kell. Ki kell tudni mondani, hogy az erő koncentrálása érdekében, ezt meg ezt már nem, mert szétforgácsolja az erőket és csak felületes ezermesterré tesz. Azt az időszakot át kell tudni vészelnéni, amíg az üzlet stabilan be nem áll.

A specializációnak a mai technikai világban van még egy komoly terhe, ez pedig az örökös beruházási kényszer. A specialista nem mondhatja, hogy büszkén vállalt szakterületén erre vagy arra nem képes, mert megelőzte a technika. A gyorsan fejlődő műszaki, ide illő kifejezéssel élve mechatronikai rendszerek folyamatosan új mérési vizsgálati eljárásokat – drága eszközöket és szoftvereket – igényelnek. A rivális nagyok, esetünkben a Bosch, a Siemens, a Delphi és a Denso azonos alapelveket más-más műszaki megoldással oldanak meg, és ennek a javítóiparra nézve terhes következménye, hogy ehhez más-más vizsgálati eszközrendszer szükséges. A keceli Bosch dízelműhelyben minderről, de természetesen hangsúlyozottan a dízel adagolórendszerek javításának jelenéről, jövőjéről beszélgetünk a tulajdonossal, Benedeczki Lajossal.

– Sokszor jártam már nálatok, mindig valami olyat láttam, ami az élvonalba emelt, vagy javítószolgáltatásodat kizárólagossá tette. Amit most látok – új és számban is szépen megnőtt adagolóvizsgáló padok és az egyéb adagolós célműszerek arzenálja – az Európában is a legfejlettebb technikájú, és komoly kapacitású adagolós műhelyek közé sorol. Profilváltáson, profiltisztuláson mentetek át?

– Az elmúlt néhány év azt hozta, hogy szinte teljes egészében dízelesek



lettünk. A korábbi – hírnevünket is megalapozó – általános diagnosztikai, autóvillamossági, injektoros és klímaszervizmunkákból szinte semmit sem vállalunk. Ugyan ezek vizsgálatára, javítására minden eszközünk megvan még, és el sem felejtettük ezt a „tudományt”, de már csak kivételes esetben használjuk.

Az EDC-re specializálódott dízeladagolós műhelyünkkel, a dízelautók diagnosztikájára, motorjuk adagolórendszerére és „vidékére” szolgáló javítóállásainkkal, én is úgy gondolom, hogy Magyarországon egyedülállóak vagyunk, Európában pedig remélem, hogy legalább dobogósak.

– A jó döntés alapja a piaci mozgás állandó figyelése. Ennek alapján a dízelvizsgálatoknak, véleményetek szerint, mi a jelene és a jövője?

– Ma még jelentős számban találunk a piacon, és még első beszereléshez gyártják az EDC forgóelosztós adagolót. Ez ma, és a közeljövőben ad munkát, így például a Bosch VP44-es sorozata, annak összes típusvariánsával, a személygépkocsitól a haszonjárműig. A klasszikus adagolókkal is foglalkozunk, kiemelten ennek egyik „oldalági rokonával”, a lökettolókás, soros adagolóval, hiszen ez is specialistát kíván.

Mi ezeknek a rendszereknek a vizsgálatára, diagnosztikájára és javítására álltunk rá.

– Milyen munkákat vállaltok?

– A dízeladagolás-technikában, az EDC-ben, az izzítórendszerben, mindezek diagnosztikájában – beleért-



TANÚSÍTVÁNY

A TÜV NORD CERT GmbH & Co. KG
mint a TÜV CERT tanúsító helye
a TÜV CERT eljárás alapján igazolja, hogy a



Benedeczki Műhely

Benedeczki Műhely Kft.
H-6237 Kecel, Thököly u. 23.

az

elektronikus és mechanikus dízel adagolók javítása,
egyéb gépjármű javítás

érvényességi területen minőségirányítási rendszert vezetett be és alkalmaz.

Az audit során, melynek jelentés száma: **F-6000/03**
bizonyítást nyert, hogy a rendszer megfelel az

EN ISO 9001 : 2000
szabvány követelményeinek.

A tanúsítvány érvényes: **2007-05-20**
A tanúsítvány jegyzékszámja: **78 100 5770**

Hannover, 2004-05-21






Az idén május elsejétől élő ISO-minősítésünk sok új dolgot hozott az ellenőrzési, ügyviteli rendszerünkben. Amire büszkék vagyunk: egy dolgot, a leglényegesebbet, szinte változatlanul vette át a korábbi gyakorlatunkból, ez a javítómunkák dokumentálása, tanúsítása. Mindez a sok papírmunka nem szükségtelen, de a lényeg az, hogy mi biztosak vagyunk benne, hogy amit kiadunk, az tökéletesen jó!

ve a teljesítménymérést is – szinte mindent vállalunk, de a motormechanikában, turbótöltőben, mint szerkezetben, semmit. A szívórendszert, az EGR-rendszert tisztítjuk (ma enélkül a dízeljavítás elképzelhetetlen), de egy hengerfejet például nem veszünk le, csak belenézünk.

Az EDC-adagolók közül a Bosch-gyártmányúakra vagyunk minden tekintetben felkészülve, de más, Bosch-közeli gyártók pl. ZEXEL, ZEXEL VRZ gyártmányai közül is vállalunk javítást. De ezzel nem záródik le a paletta. Az új Hartridge AVM2-PC típusú próbapadunkkal (lapzártakor telepítették) már a Siemens-, a Delphi- és a Denso-technika vizsgálata, beállítása is lehetővé válik. Így a Denso székesfehérvári üzemében gyártott „magyar” típusé is.

– Kik az ügyfelek?

– Ügyfélkörünk többnyire az EDC-s adagolóval szerelt autósok – személyes és haszongépjárművesek – közül kerül ki. Számos vállalattal, márkaszervizzel, importőrrel és természetesen független autójavítóval állunk szerződéses kapcsolatban. Fogadjuk a dízelautót, helyhiány miatt elsősorban személy- és kisteherautót, és számos esetben „kosárban” az adagolót.

– Milyen háttérfeltételekkel vállaltok munkát?

– Csak úgy vállalunk munkát, ha tudjuk, hogy annak javításánál a gyári előírásoknak maximálisan meg tudunk felelni, minőségbiztosítási rendszerben, tanúsítottan adunk át javított egységet, autót.

– És milyen határidővel?

– Az ügyfél pontosan tudja időben és minőségben, hogy mire számíthat.



Nálunk a vállalási idő szent, mert az ügyfelet nem hagyhatjuk bizonytalanságban, nem várakoztathatjuk meg. A próbapadi munkáknál kétnapos határidővel dolgozunk, azt hiszem, ez bárhol a világon a legjobbak között van, ha nem a legjobb.

– Magasra tették a „lécet” egy esetleg belépő konkurencia számára.

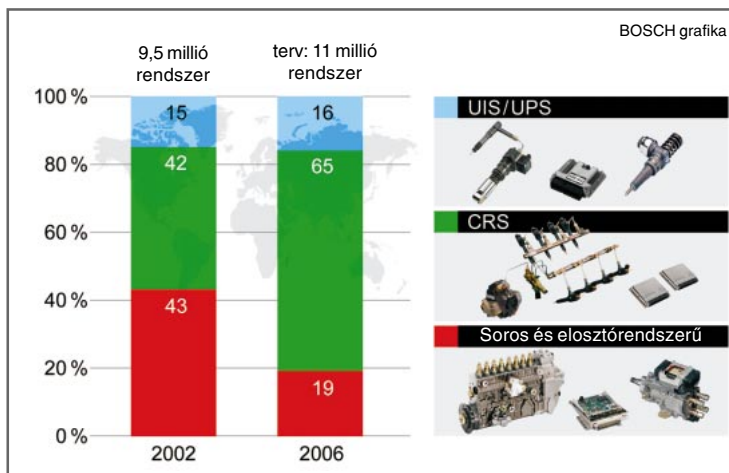
– Ma az ügyfelek megkövetelik, hogy autójuk, főleg a haszonjárművük, javítás miatt, a lehető

legrövidebb ideig álljon. Ezért van szükség erre a gyorsaságra, és ez üzletileg sem másodlagos. Amit felvettél, abban is van igazság...

– A dízeladagoló műhelyben lévő próbapad, a Bosch EPS 815 KMA 802, önmagában is hatalmas érték, nem szólva a vizsgálati szerelvények sokaságáról, és itt közel azonos tudásút, hármát is látok. Tudom, hogy ez a műhely büszkesége, mégis félve megkérdem, nem szükségtelen ennyi pad?

– Valóban nem kis investíció mindez együtt, de én úgy tartom, hogy nem felesleges, nem túlzott kapacitás. Nézzünk egy tipikus mai példát: egy VP44-es adagolót a pad órákig vizsgál, míg „csak” azt meg tudja állapítani, hogy lehet-e javítani. Addig a másik padon már egy másik adagoló szoftveres javítása folyik, ennek is több óra az időigénye. A harmadik padra is mindig jut munka. Egyébként mindenben törekszem a dupla biztonságra. Ezért van az, hogy szinte minden vizsgálóeszközből kettő van, mert a berendezés meghibásodása esetén sem lehet a vállalt munkában határidőcsúszás. Még a mérőporlasztókból is van több garnitúra, mert ha egy típusból csak egy garnitúra volna, azok átállítása (lapkázása) komoly idővesztést jelentene. És akkor nem szóltam az egyre nagyobb igényvel jelentkező CR-szivattyúk – a CR1 és a CR3 – vizsgálatáról, melyeket ugyanezekre a padokon mérünk.

– Egy új dízel keverékképző rendszer, vagy akárcsak egy új generáció megjelenésével egy időben a javításhoz minden eszköz és előírás rendelkezésre áll?



– Lehet, hogy régen így volt, ma sajnos nem. Az alkatrésze, kifestődarabra vonatkozó vizsgálati technológia, nem szólva az alkatrészcsere javításról, az új egységek megjelenése után sokáig várta magát. A gyártó nehezen éri utol önmagát. Ez igaz alkatrésze, technológiára, vizsgáloberendezésre egyaránt. A késés akár többéves is lehet.

– *Mi a hibamegállapítás és javítás módja ebben az esetben?*

– A gyakorlatban az autófédelti diagnosztika hibamegállapítására hagyatkozunk, ez rendjén is van, a soros diagnosztika többnyire mond valamit az egységről, ha rendellenesen működik. A javításnak sokáig csak egy módja van: a gyári új egységgel történő komplett csere. Később készülnek el a gyáriak a kiserelt egységek vizsgálati módszereivel, a vizsgáloberendezésekkel, az alkatrészcserehez szükséges pótalkatrész-kínálattal, illetve a gyári felújított cseredarabszolgáltatással. Az utángyártók, a nem gyári diagnosztikai műszerek és vizsgáloberendezések speciális gyártói néha előbb lépnek, mint az első beszállítók.

– *Mondanál ez utóbbira példát?*

– A kétrugós porlasztók bemérése, mely talán elsőre – de csak elsőre – nem tűnik komoly problémának, a kézi porlasztóvizsgálóval már nem vizsgálható. A második fokozat jellemzőinek

méréséhez bonyolult új vizsgáloberendezés szükséges. Ugyanez a készülék alkalmas a CR-porlasztók különböző gyártmányainak és típusainak működtetésére, sugárképeinek megfigyelésére is.

– *Teljes körű a dízelautók márkák szerinti vizsgálati, diagnosztikai lehetősége?*

– Nagyon nagy az a kör, melyet tudunk vizsgálni. A Bosch soros és párhuzamos (garmadával lógnak a falon az „Y”-kábelek) diagnosztikai és információs rendszere nagy lefedettséget ad, és ez folyamatosan bővül. Sokszor azonban szükség van a gyári rendszerteszterre is. Igyekszünk ezeket is beszerezni, európai és japán típusokra egyaránt. Az új európai autójavítási szabályozás, a GVO szerint ezek a diagnosztikai eszközök már nem a márkaszervizek kizárólagos privilégiumai, bárki megveheti azokat. A hasznongépjármű-technikában is ez a kommunikáció jelenti a diagnosztikát. Az egyik legelterjedtebb hazai hasznongépjármű-márka, az IVECO gépjárműveinek vizsgálatához beszereztük a gyári műszert, a MODUS-t. Vannak egy-egy rendszeren belül, viszonylag általánosan használható, márkafüggetlen diagnosztikai mérési eljárások és műszerek is. Ezek a nyomásmérők, résolaj- és visszaáramló tüzelőanyag-mennyiség mérők, porlasztóvizsgálók, előbefecskendezés- és adagoláskezdő-mérők stb.

– *Mennyire jár az élen egy önmagára sokat adó élenjáró dízelszakműhely?*

– A dízel ma olyan nagy „falat”, olyan gyorsan fejlődik, hogy alig győzzük tudással, eszközzel. Az előbb felsorolt nem kevés műszer, berendezés megléte ellenére sem mondhatjuk el, hogy abszolút mindent tudunk vizsgálni és javítani. Ezt talán soha, senki nem fogja elérni, és ha igazmondó, kijelenteni. Meg nem állhatunk, mert a technika diktál. Folyamatosan bővítünk, ahogy a piac igényli.



A mi rendkívül beruházásigényes területünkön néhány hazai szakmúhellyel, úgy gondolom, célszerű egy ésszerű munkamegosztást kialakítani, hogy problémamentes legyen a hazai javítási igények kielégítése.

– *Sokan tudjuk, hogy a szakmai megszállottak közé tartozol.*

– A szakmai tökéletességre való törekvés, a kihívásoknak való megfelelés, elsősorban azonban az ügyfelek tökéletes kiszolgálása vezérel. Az általam választott szakterületen – talán nem is lehetett ezt tökéletesen előre látni – nagyon nagy a beruházási igény. Eddig szinte minden pénzt visszaforgattunk, és most, a további fejlesztések érdekében, a pályázat sikerében is bízom. Szoktam mondani: az élethez, üzlethez pénz kell, de nem minden a pénz! Nekem ez a világom, divatosan hangzón, ez az önmegvalósításom. Hadd mondjam el itt is, hogy az elért eredményekért köszönettel tartozom a családomnak, és a munkájukat szerető és nagyon értő munkatársaimnak.

– *Szerencsére nagyon dízelesedik a világ.*

– Remélem, a számításaim is bejönnek.

– *Gratulálok a műhelyfejlesztés ezen újabb, nagyon komoly állomásához, és ahogy az udvaron letakarva látok egy új berendezést, már itt van a következő stáció.*

Dr. Nagyszokolyai Iván

