

Najtańsze okazuje się najlepsze

– pierwsze miesiące obsługi TPMS

Rozmawiamy z Bartoszem Szostowskim, specjalistą ds. kluczowych klientów FELGEO.PL

■ Czym się kierowaliście, wybierając produkty pod ofertę oprzyrządowania do obsługi TPMS?

Dość długo zastanawialiśmy się, co wprowadzić do sprzedaży. Wynikało to z tego, że TPMS to świeży temat i trudno było wyczuć, co się sprawdzi na naszym rynku. Zakładaliśmy także, że każdy serwis ma trochę inne potrzeby i możliwości finansowe, wydawało się więc logiczne oferowanie kilku produktów w różnych kategoriach cenowych. Jeżeli chodzi o urządzenia, mamy Ateq VT56, Tecnomotor, Alligator oraz CUB Sensor AID. W przypadku czujników są to czujniki uniwersalne EZ-Sensor Schradera, sens.it Alligatora, UNI-Sensor firmy CUB oraz T-Pro.

■ Czy te założenia się potwierdziły? Jakie wnioski możecie wyciągnąć po pierwszym sezonie z nowymi przepisami?

Przed wszystkim okazało się, że przysłowiowe 99% wykonywanych operacji na czujnikach w serwisach to ich diagnoza i klonowanie w sytuacji, kiedy klient potrzebuje zamiennego kompletu kół lub przyjeżdża z czujnikiem uszkodzonym. W prasie pojawiło się kilka artykułów, których wydźwięk był taki, że najważniejsze jest rozbudowane i bogate w funkcje menu urządzenia oraz obszerna baza procedur przyzucania auta do nowo stworzonych czujników. W praktyce okazało się, że jest całkowicie odwrotnie! Urządzenie ma być proste i łatwe w obsłudze, a główne prace skupiają się na tworzeniu tzw. klonów czujnika. Jest to szybka, łatwa i bezpieczna metoda rozwiązania zagadnienia TPMS. Podstawą okazała się też uniwersalność czujnika, który serwis może zaproponować klientowi. Urządzenie to tylko narzędzie do pracy, dzięki któremu szybko i sprawnie taki czujnik zdiagnozujemy przed rozpoczęciem wymiany oraz sklonujemy w przypadku potrzeby stworzenia nowego. Profity finansowe dla serwisów powinny skupiać się finalnie na sprzedaży zamiennego czujnika, a opłaty z tytułu diagnozy powinny być dodatkiem uzupełniającym.

Co do czujników, to najwygodniejsze i idealne do klonowania, a przede wszystkim bezpieczne dla serwisów to czujniki pu-

ste, czyli EZ Schradera, UNI-Sensor CUB oraz sens.it Alligatora. Wystarczy skopiować na niego wszystkie dane z oryginalnego czujnika, co trwa kilkadziesiąt sekund. Taki „klon” ma identyczne ID jak oryginalny, co nie wymaga ingerencji w komputer w aucie. Takie czujniki też są bezpieczne finansowo dla serwisów, ponieważ w sytuacji, gdy klient przyjedzie z reklamacją, nie odbierze zamówionych kół albo po zmontowaniu okaże się, że czujnik został błędnie zaprogramowany, mamy możliwość użycia go ponownie. Możemy je bez problemu przeprogramować. Inaczej jest, jeżeli chodzi o T-Pro. Niestety, czujniki te po kilku godzinach od zmontowania koła blokują się i nie ma możliwości ich przeprogramowania. Może to być duży problem dla serwisów, biorąc pod uwagę koszt zakupu takich czujników.

Ponadto czujniki T-Pro wychodzą z generacjami, czyli w przypadku aktualizacji, gdzie dojdą nowe auta na nowych protokołach, stare generacje czujników nie będą ich obsługiwać. Będzie to, niestety, powodowało stałe rosnącą liczbę tych czujników na rynku, z których każda generacja będzie obsługiwała inne modele aut. Skończy się to tym, że w serwisie po roku czy 2 latach będą pełne półki różnych czujników, trzeba będzie prowadzić spis modeli i niestety liczyć się ze spadkiem wartości starszych generacji. W przypadku czujników pustych marki CUB, Schrader i Alligator mamy zawsze jeden uniwersalny czujnik, który możemy użyć do każdego auta, możemy go zawsze dowolnie przeprogramować. Jednym słowem – idealne rozwiązanie.

Także dla salonów dealerskich takie rozwiązanie jest wygodniejsze niż stosowanie oryginalnych czujników o nowych numerach ID. Znacznie skraca się czas pracy – robimy klon i montujemy. Bez potrzeby przeprowadzania procedur przyzucania.

■ Sprzedajecie także w Niemczech...

Zgadza się. Niemiecki rynek jest jednak bardzo wymagający, ponadto przez systemy certyfikacji zamknięty dla firm zewnętrznych ze względu na duże koszty ich – certyfikatów – uzyskania i wysokie wymaganie, jakie należy spełnić. Tylko najlepsze rozwiązania mają tu szansę. Z racji tego, że prowadzimy też hurtową sprzedaż felg aluminiowych, mamy dostęp do publikowanych przez wszystkich większych producentów



Bartosz Szostowski, specjalista ds. kluczowych Klientów FELGEO.PL

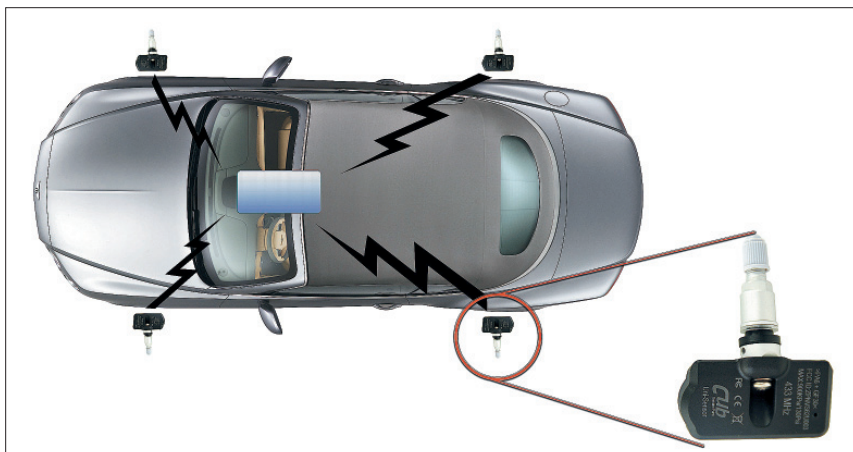
i dystrybutorów niemieckich list z dopasowaniem polecanych przez nich czujników do felg. Mowa tutaj np. o grupie Uniwheels (Alutec, Anzio, ATS, Rial), Brock (RC Design), Ronal itp. Praktycznie 100-procentowe dopasowanie to CUB, niewiele mniej ma Schrader i Alligator. CUB pasuje w zasadzie do prawie wszystkich felg ze względu na opatentowane mocowanie zaworu do czujnika, umożliwiające regulację kąta nachylenia w zakresie 0-30 stopni.

Mало popularnym czujnikiem na rynku niemieckim jest T-Pro. Powodem może być jego brak w niektórych porównaniach, np. grupa felg Uniwheels. Możliwe, że producenci doszli do wniosku, że rozwiązanie, jakie oferuje ten system, nie sprawdzi się dostatecznie na rynku.

■ Porozmawiamy o cenach...

Pod względem cenowym bezkonkurencyjne jest rozwiązanie marki CUB. Czujniki mają bardzo podobne zastosowanie i możliwości co pozostałe dwa czujniki puste, ale kosztują dużo mniej. Biorąc pod uwagę koszt zakupu urządzenia, fakt, że aktualizacje są w przypadku Sensor AID CUB zawsze darmowe, wychodzi, że jest to rozwiązanie idealne. Sami byliśmy zaskoczeni, że najtańsze okazało się też najlepsze pod względem użyteczności, jak i popytu na rynku.

■ Dziękuję za rozmowę.



Najwygodniejsze i idealne do klonowania, a przede wszystkim bezpieczne dla serwisów to czujniki puste, czyli EZ Schradera, UNI-Sensor CUB oraz sens.it Alligatora.