

RAPORT ZOSTAŁ PRZYGOTOWANY PRZEZ REDAKCJĘ GAZETY **Nowoczesny Warsztat**

23. Ogólnopolski Turniej Wiedzy Samochodowej

Za nami finał 23. edycji Ogólnopolskiego Turnieju Wiedzy Samochodowej. Drugiego dnia poznańskich targów Motor Show (7 kwietnia br.) zmierzyło się w nim 255 uczniów z 63 szkół z całej Polski. Miejsce pierwsze w kategorii szkół technicznych zajął Kamil Wiśniewski z Zespołu Szkół Samochodowych w Bydgoszczy. Uczniem Zespołu Szkół nr 1 w Ostrowi Mazowieckiej jest z kolei Sebastian Wierzbicki, który okazał się najlepszy wśród podopiecznych szkół zawodowych.

Pogratulować można jednak nie tylko zwycięzcom, bowiem od najlepszej strony zaprezentowała się większość biorących udział w turnieju. Różnice w punktach były niewielkie, co świadczy o wyrównanym, wysokim poziomie, jaki reprezentowali tegoroczni uczestnicy.

– Poziom turniej z roku na rok wzrasta. Wiedza tych młodych ludzi jest imponująca – komentuje Sławomir Bochniak, nauczyciel z Zespołu Szkół Samochodowych w Gdańsku, placówki, która jest jednym z organizatorów turnieju. – Zakres materiału obejmuje całą motoryzację, ale był też szereg pytań bardzo szczegółowych, skierowanych do – jak ja to mówię – zapaleńców.

Okazało się, że takich „zapaleńców” wśród uczestników nie brakowało – z pytaniami uznanymi przez organizatorów za najtrudniejsze poradzili sobie najlepiej.

– Należy podkreślić, że były to pytania, przy których trzeba było wykaazać się konkretną wiedzą – zwraca uwagę S. Bochniak, dodając, że większość biorącej udział w turnieju młodzieży jest zdeterminowa-



Jak twierdzą organizatorzy, tak trudnego testu jeszcze nie było

na, aby po zakończeniu nauki rozpocząć działalność w szeroko rozumianym przemyśle samochodowym. – To młodzież, która interesuje się motoryzacją i wszystkimi zagadnieniami z nią związanymi. Dla takich ludzi miejsc pracy nie zabraknie.

Na co zwraca uwagę Jan Kuldanek, nauczyciel z Zespołu Szkół Samochodowych w Gdańsku i jeden z autorów pytań, zainteresowanie turniejem systematycznie wzrasta.

– W tym roku liczba uczestników wyniosła aż 255. Liczymy, że z roku na rok będzie ich coraz więcej – mówi.

Obszerną fotorelację z OTWS publikujemy w majowym wydaniu „Nowoczesnego Warsztatu”.

12 pytań do specjalistów – testery diagnostyczne

Naprawa auta za pomocą komputera? Obecnie bardziej egzotycznym widokiem jest umorusany smarem mechanik z młotkiem w dłoni niż serwisant diagnozujący pojazd za pomocą testera. Tego nie wy-

starczy jednak tylko kupić – należy również zadbać o zawsze aktualne oprogramowanie, a także systematycznie doszkalać się, o czym przekonują eksperci: Piotr Podrażka (Delphi Product & Service Solutions), Marcin

Kijowski (Italcum), Michał Lesisz (Magnet Marelli) oraz Tomasz Urbaniak (Snap-On Diagnostics).

Więcej w NW 5/2017





SUNRICH
BRAKE PADS

BEZPIECZEŃSTWO ZACZYNA SIĘ OD SUNRICH®



WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR NA EUROPE

HAMULCE@SUNRICH.PL
WWW.SUNRICH.PL
+48 730 746 730

Finał Akademii Renowacji

Poznańskie targi Motor Show 2017. 135 tysięcy zwiedzających, wszystkie hale wypełnione po brzegi cudami motoryzacji i chętnymi, by je zobaczyć. Są też one – niepozorne, skromne i... śliczne. Lakier na nich błyszczy, szprychy odbijają światło, siedziska wyglądają tak, jakby wczoraj wyjechały z fabryk. Przyciągają wzrok tych starszych, budzą w nich dawno zapomniane emocje i wspomnienia. Młodzi natomiast nie wierzą. Nie wierzą w to, że ich rówieśnicy ze szkół zawodowych mogli przeprowadzić tak doskonałą renowację zabytkowych, polskich motorowerów.

Akademia Renowacji to inicjatywa, która została zapoczątkowana również w Poznaniu, również na targach Motor Show, ale tych z dopiskiem „Retro”. To właśnie tam pomysł, który zalegał się w głowach Adama Niedzwiedzkiego i Zbyszka Koprasy, stał się faktem.

W pierwszej kolejności organizatorzy konkursu rozpoczęli poszukiwania szkół zawodowych, które kształcą młodych ludzi w kierunkach związanych z motoryzacją i przy okazji angażują swoje siły w różne projekty – nie tylko te związane z lekcjami. Poszukiwania zakończyły się owocnie – na



Wszyscy uczestnicy zostali nagrodzeni i otrzymali certyfikaty potwierdzające ich kompetencje w dziedzinie renowacji zabytków

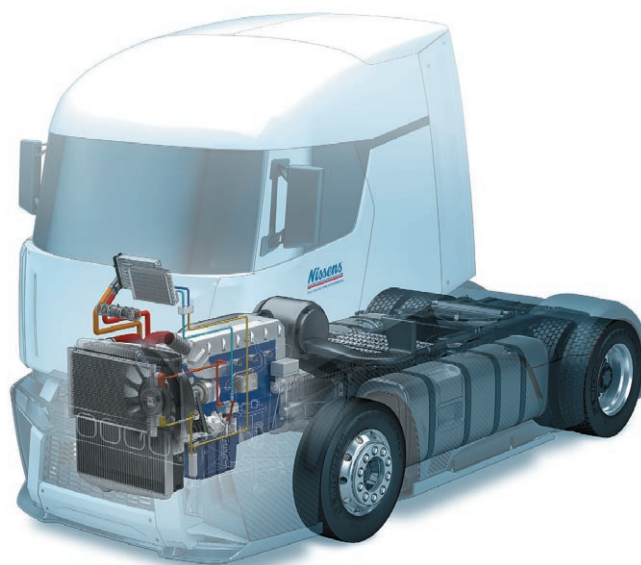
scenie podczas listopadowych targów zaprezentowało się łącznie 8 szkół z Polski i jedna, tu zaskoczenie, z Ukrainy. Co zaprezentowały? Przeróżne projekty: w jednej ze szkół uczniowie wraz z opiekunami przeprowadzili renowację zabytkowej skody, w innej zbudowano rower z silnikiem (tuningowanym) od skutera. Wiadomo było jedno:

każda z tych szkół, obok solidnej nauki, lubi „bawić się w motoryzację” ze swoimi uczniami. Organizatorzy już wtedy zgodnie stwierdzili, że uczniowie bez problemu poradzą sobie z zadaniem finałowym. Czy sobie poradzili? O tym w relacji z finału Akademii w majowym „Nowoczesnym Warsztacie”.

Zatarcie sprężarki a wymiana chłodnicy klimatyzacji

Z taką kwestią spotykają się klienci i mechanicy serwisujący układy klimatyzacji. Odpowiedź nie jest jednoznaczna, gdyż konieczność wymiany chłodnicy klimatyzacji (skraplacza) w tym przypadku uzależniona jest od zastosowanego rozwiązania konstrukcyjnego w danym aucie.

Można przyjąć zasadniczy podział chłodziń klimatyzacji ze względu na przepływ czynnika na skraplacze o konstrukcji „szeregowej” oraz „równoległej”. Skraplacze o budowie szeregowej mają jedną, uformowaną w kształcie serpentyny rurkę, która bezpośrednio łączy króciec wejściowy z wyjściem ze skraplacza. Skraplacze o konstrukcji równoległej mają strukturę wielorurkową oraz rurki z kanałkami o bardzo małych przekrojach. Poszczególne, równoległe ułożone rurki wpadają do komór pośrednich, tworząc strukturę segmentową skraplacza, w której czynnik przepływa raz w jedną a potem w przeciwną stronę. Skraplacze równoległe są lekkie, a zarazem bardzo wydajne. Można przyjąć, że obecnie skraplacze równoległe występują powszechnie w popularnych autach jeżdżących na naszych drogach.



Więcej w artykule przygotowanym przez firmę Nissens w majowym NW.

Przy serwisowaniu klimatyzacji należy zawsze przeprowadzić wizualną ocenę stanu technicznego całego układu

Motoryzacyjny Poznań

Wystawcy udostępniili swe propozycje najszerszemu gronu odbiorców – wszak mowa o salonie motoryzacyjnym dla miłośników motoryzacji w każdym niemal wydaniu i z każdej grupy wiekowej.



6-9 kwietnia Poznań był najważniejszym miejscem w kraju dla miłośników dwóch i czterech kółek

Wielu postawiło sobie za cel promocję marki, know-how, ale też poznanie nowych kontrahentów.

Organizatorzy przewidywali, że w ciągu czterodniowej imprezy odwiedzi ją 133 tys. zwiedzających. 135 023 miłośników motoryzacji – skrupulatnie odnotowana frekwencja dowodzi, jak bardzo stolica Wielkopolski aspiruje do grona imprez o najwyższej randze. Dowodzi tego też fakt, że na przybyłych czekały prezentacje modeli, które miesiąc temu, na początku marca, miały swoje światowe premiery na salonie w Genewie.

Imprezę tradycyjnie urządzono na terenach Międzynarodowych Targów Poznańskich. Ponad 150 wystawców wzięło we władanie 14 pawilonów i tereny otwarte. Jeśli nie „cztery kółka”, to ścigacze, potężne cruisery, stylowe cafe racery czy ubłocone quady... – doprawdy każdy znalazł na poznańskich targach coś dla siebie.

Naszą relację z Motor Show 2017 publikujemy w majowym wydaniu „Nowoczesnego Warsztatu”.

10 najczęstszych błędów podczas obsługi układu klimatyzacji

Układ klimatyzacji samochodowej może pracować niezawodnie przez długie lata. Warunkiem są odpowiednia eksploatacja oraz właściwy serwis. Obsługa klimatyzacji wymaga od mechanika dokładności i precy-

zji. Co zrobić, aby pomóc, a nie zaszkodzić? W majowym „Nowoczesnym Warsztacie” eksperci z firmy Lauber radzą, jakich błędów należy unikać.



Aby układ klimatyzacji pracował niezawodnie, jego obsługa wymaga od mechaników dokładności i precyzji

Targowy weekend w Warszawie



GasShow&Autoservice Expo 2017 odbyły się w drugi weekend kwietnia w Warszawskim Centrum Wystawienniczym Expo XXI

To doskonała okazja do bezpośredniego spotkania z właścicielami warsztatów – podkreślają wystawcy targów GasShow & Autoservice Expo 2017, które w drugi weekend kwietnia odbyły się w Warszawskim Centrum Wystawienniczym Expo XXI. Było to największe w Europie wydarzenie poświęcone branży LPG, CNG i LNG. Z ofertą 120 firm z całego świata zapoznało się kilka tysięcy zwiedzających.

– Jest to tak duża i ważna impreza, że jesteśmy wręcz zobowiązani, by tutaj być. Spotykamy nie tylko obecnych i potencjalnych klientów, ale też firmy konkurencyjne, przez co wzajemnie motywujemy się do tego, by przygotowywać klientom jak najlepsze rozwiązania – mówi Katarzyna Rutkowska, prezes zarządu firmy AC S.A., producenta instalacji gazowych marki STAG.

Relację z targów GasShow publikujemy w majowym wydaniu „Nowoczesnego Warsztatu”.

**Zapraszamy
na portal**

ŚWIATOPON.info
PORTAL BRANŻY OPONIARSKIEJ

Poznaliśmy najlepszych młodych lakierników

„Świetna inicjatywa, połączenie nauki z zabawą”. Wysoki poziom. Co prawda konkurencje nie były profesjonalne, ale też nie były łatwe”. „Profesjonalna kadra trenerska pomagała nam nie tylko w sprawnym pokonaniu konkurencji, ale też służyła radą, można było się od nich dużo nauczyć”. „Nagrody? To najwyższa półka”. To zaledwie kilka opinii uczestników Turnieju Młodych Lakierników. Jego pierwsza edycja okazała się strzałem w dziesiątkę – dopisali zarówno uczestnicy, jak i zaprzyjaźnione firmy, które połączyły siły w jednym celu, by zorganizować najlepszy turniej podczas najlepszych targów motoryzacyjnych w Polsce. Udało się!

Turniej Młodych Lakierników to inicjatywa, która została zapoczątkowana przez firmę Novol, głównego partnera projektu.

– Stworzyliśmy ten turniej razem z wydawnictwem Goldman oraz Akademią Rozwoju Motoryzacji. Po raz kolejny sprowadzamy najlepszych uczniów szkół zawodowych z całej Polski po to, aby: po pierwsze – pokazać, że jest zawód, który może być dla młodych ludzi drogą z perspektywą, a po drugie – wspomóc szkoły w działaniach promocyjnych tego typu zawodów – tłumaczył Krzysztof Olejniczak, dyrektor pionu promocji w firmie Novol, dodając, że to ostatnie nie jest proste. Większość szkół zawodowych ma chęć, aby zawód lakiernika do swoich ofert włączyć, ale niestety nie posiadają środków na odpowiednie wyposażenie sal do praktycznych nauk zawodu. – Nie każda szkoła może sobie



Oto najlepsi młodzi lakiernicy w naszym kraju. Gratulujemy!

pozwolić na postawienie kabiny lakierniczej. Staramy się zapraszać uczniów i nauczycieli do naszego centrum szkoleniowego w Komornikach. Tam pokazujemy technologię, zdradzamy arkana zawodu, pokazujemy, jak wygląda jego praktyczna strona.

A chętnych do tego, aby pracować w trudnym zawodzie lakiernika, jest sporo. Taki wniosek można wysnuć, obserwując liczbę osób, które przystąpiły do pierwszego etapu turnieju – testu internetowego. Tych było ponad dwieście, co ostatecznie zmusiło organizatorów do podjęcia decyzji o przedłużeniu terminu rejestracji. Wieść o turnieju rozniosła się błyskawicznie po

szkołach, głównie dzięki sprawnej promocji w mediach społecznościowych – obecnie jest to najszybsza i najpewniejsza droga do dotarcia do młodych ludzi.

Finał odbył się 7 kwietnia w Poznaniu podczas największych targów motoryzacyjnych w Polsce – Motor Show. Czternaście dwuosobowych ekip z całej Polski stawiało się na terenie Międzynarodowych Targów Poznańskich, aby sprawdzić się podczas etapów teoretycznego i praktycznego.

Relację z tego wydarzenia publikujemy w majowym wydaniu „Nowoczesnego Warsztatu”.

ProfiAuto Show po raz czternasty



Niecały miesiąc został do jednego z największych wydarzeń motoryzacyjnych

w Polsce. ProfiAuto Show 2017 odbędzie się 3-4 czerwca w Międzynarodowym Centrum Kongresowym w Katowicach. 140 wystawców – przedstawicieli najważniejszych światowych marek z branży automotive i rynku części zamiennych – zaprezentuje topowe produkty i rozwiązania, nie zabraknie też licznych prezentacji, pokazów oraz konkursów z nagrodami.

– Ubiegłoroczną edycję ProfiAuto Show odwiedziło ponad 30 tys. osób. Ogromne zainteresowanie targami pokazuje, że istnieje

zapotrzebowanie na tworzenie przestrzeni spotkań, w której pasjonaci motoryzacji i partnerzy rynku automotive mogą nawiązać lub umocnić kontakty biznesowe – mówi Michał Tochowicz, dyrektor ds. rozwoju i strategii ProfiAuto. – Liczymy, że również w tym roku tłumnie odwiedzą nas profesjonaliści oraz fani czterech kółek. Z myślą o nich przygotowaliśmy wiele tematycznych szkoleń i niezapomnianych atrakcji.

Więcej w NW 5/2017

Kategorie dobrego rzemiosła

Poważne podejście do klienta, przejrzystość procedur oraz jawność i rzetelność to elementy, które charakteryzują profesjonalnie zarządzany punkt serwisowy. Na reputację firmy, rozwijanej pod skrzydłami najlepiej rozpoznawalnej na rynku aftermarket marki, od kilkunastu laty pracuje zgrana załoga.

Onegdaj pierwszy warsztat mechaniki pojazdowej w Knurowie. Dziś wnuk prekursora rzemiosła motoryzacyjnego w swoim mieście śmiało konkuruje o względy zmotoryzowanych na całym Górnym Śląsku. Poczynione inwestycje robią wrażenie a poziom satysfakcji klientów stawia firmę w rzędzie wzorcowych punktów korzystających z autoryzacji firmy Bosch.

Geneza wysokich kompetencji to nie jedyny powód, dla którego nazwisko Szymecki cieszy się ogromnym zaufaniem klientów. Magnesem dla goszczących w Auto Serwis Szymecki jest niebywale wy-

soki standard obsługi zmotoryzowanych. Tu każdy pojazd, zanim trafi w ręce mechaników czy elektryków, bada się na ścieżce diagnostycznej. Gratisowa usługa dotyczy też mycia pojazdu.

– Wyszliśmy z założenia, że bez względu na zakres czy koszt usługi, pożądane jest podnoszenie kultury zmotoryzowanych, więc nasza stacja kontroli pojazdów zweryfikuje stan pojazdu – wyjaśnia Tomasz Szymecki, właściciel firmy. – Przelotowa SKP gwarantuje nam szybką weryfikację układów kierowniczego, hamulcowego, stanu zawieszenia, ogumienia, oświetlenia, płynów... – całą operację realizujemy w przeciągu kwadransa. Po wykonaniu usługi doradca serwisowy, któremu powierzono samochód, oddaje klientowi raport ze szczegółowymi informacjami na temat zakresu koniecznych prac i nader transparentny kosztorys, bo stanowiący kalkulację czynności ryczałtowych według stawki 100 zł/



Knurów, ul. Sienkiewicza 30 – między powojennymi kamienicami a nowym budownictwem z wielkiej płyty znajdziemy wzorcowy punkt Bosch Service

rbg i wynikający z czasów operacji przewidzianych przez producentów w programie Integra Car 7. U nas nie ma mowy o wyciąganiu cen z kapelusza.

Nasze wrażenia z wizyty w Bosch Service Auto Serwis Szymecki w Knurowie spisałyśmy w majowym wydaniu „Nowoczesnego Warsztatu”.

Ekologia w warsztacie



Podstawą w zakresie właściwego postępowania z pracowanymi płynami eksploatacyjnymi jest właściwe ich magazynowanie

Prowadzenie warsztatu samochodowego o dowolnej specjalizacji usług powoduje powstawanie zagrożeń dla środowiska

naturalnego i jest źródłem zanieczyszczeń. Niezależnie od skali i rodzaju prowadzonej działalności, każdy warsztat i serwis świadczący usługi w branży motoryzacyjnej wytwarza różnego rodzaju odpady (stałe, ciekłe i gazowe), które ze względu na zagrożenia ekologiczne wymagają odpowiedniego zagospodarowania, zgodnego z przepisami prawa w tym zakresie.

Powstające jako produkty uboczne w trakcie prowadzenia działalności gospodarczej, związanej z obsługą serwisową i naprawą pojazdów samochodowych, różnego rodzaju odpady przemysłowe bez odpowiedniego postępowania mogą spowodować bardzo poważne i długotrwałe

zagrożenia dla środowiska naturalnego w bezpośrednim ich sąsiedztwie. Dotyczy to substancji gazowych (emisji spalin, środków chemicznych używanych w procesie obsługowo-naprawczym, płynów będących efektem końcowym prowadzonych zabiegów technologicznych i naprawczych), ciekłych (ścieków powstających w procesach naprawczych oraz przy myciu pojazdów i ich podzespołów) oraz odpadów (zarówno stałych, jak i ciekłych), które są największym zagrożeniem dla środowiska naturalnego.

Więcej w artykule Andrzeja Kowalewskiego w majowym „Nowoczesnym Warsztacie”.

Płukanie układu olejowego

Dymienie z rury wydechowej i spadek osiągów silnika nie zawsze muszą być oznaką poważnej awarii. Przypadłości te bardzo często spowodowane są niewłaściwym doborem oleju silnikowego, jego słabą jakością lub nieterminową wymianą.

Zaniedbanie układu smarowania może przyczynić się do powstania zanieczyszczeń, które blokują prace pierścieni, zatyka-

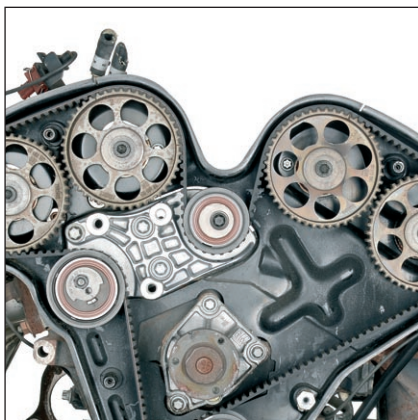


Po płukaniu warto zastosować olej syntetyczny

ją kanały olejowe, a nawet zakłócają pracę mechanizmu zmiennych faz rozrządu i skracają żywotność hydraulicznych popychaczy. Warto poznać kilka sprawdzonych rozwiązań, dzięki którym silnik ma szansę przeżyć drugą młodość.

Więcej w artykule Liqui Moly w majowym wydaniu „Nowoczesnego Warsztatu”.

Wymiana komponentów rozrządu

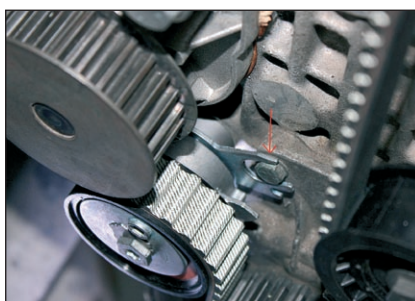


Napęd układu rozrządu w samochodzie marki Opel Omega B 2,5 I V6 realizowany jest za pomocą paska rozrządu. W trakcie jego wymiany mogą zaistnieć istotne błędy wynikające z nieprawidłowego montażu. Aby operacja wymiany przebiegała bezproblemowo, ContiTech Power Transmission Group oferuje montażystom szczegółową instrukcję instalacji. W majowym NW eksperci ContiTech krok po kroku wyjaśniają procedurę prawidłowej wymiany paska przy użyciu zestawu CT 884K1.

VW Polo z silnikiem BBZ – wymiana rozrządu

Silnik BBZ to 16-zaworowy silnik benzynowy o pojemności 1,4 litra, stosowany w wielu modelach produkowanych przez koncern VW. Niezależnie od wersji instrukcja wymiany paska rozrządu jest zbliżona – różnice, jakie mogą występować, to demontaż i montaż dodatkowych elementów znajdujących się w komorze silnika. Zalecenie producenta odnośnie do wymiany paska rozrządu to pierwsza kontrola po 90 tys. kilometrów, niezależnie od upływu czasu, a później co 30 tys. kilometrów. Oznacza to, że trzeba bardzo uważnie weryfikować sprawność układu rozrządu.

W przypadku elementów układu osprzętu producenci samochodów nie rekomendują żadnych konkretnych terminów. Firma Schaeffler zaleca jednak, aby skontrolować



wszystkie i w przypadku zużycia wymienić na nowe podczas wymiany całego układu rozrządu.

Wymianę rozrządu w VW Polo z silnikiem BBZ (1400 cm³, 16 V) z 2004 r. opisujemy na łamach majowego „Nowoczesnego Warsztatu”.

Marka premium branży wyposażenia warsztatów i SKP

Swego czasu na naszych łamach rozmawialiśmy o szczegółach „nowego otwarcia”



Peter Surray, prezes zarządu i dyrektor sprzedaży Maha Polska z siedzibą w Tarnowskich Górach

firmy kojarzonej nie bez powodu z klasą premium w dziedzinie wyposażenia warsztatowego. W maju mijają cztery lata, odkąd w polskiej spółce koncernu MAHA Maschinenbau GmbH & Co stery rządów przejął Peter Surray. Jest to zatem okazja, by podsumować wdrożony program naprawczy. Z Peterem Surrayem, prezesem zarządu i dyrektorem sprzedaży MAHA Polska z siedzibą w Tarnowskich Górach, rozmawia na łamach majowego „Nowoczesnego Warsztatu” red. Rafał Dobrowolski.

Naprawy żurawi



Technicy naprawiający żurawie to bardzo wykwalifikowani pracownicy, o których trudno na rynku pracy

Żurawie samochodowe na pierwszy rzut oka wyglądają jak „ciężarówki inaczej”. Posiadają silniki, podwozie i różnego rodzaju układy jak w typowym samochodzie, ale z uwagi na główną funkcję jest to zupełnie inny pojazd, a właściwie maszyna.

Prawdą jest, że część żurawi wykorzystuje popularne podwozia różnych marek, takich jak Scania czy Mercedes, ale już od udźwigu 40-45 ton wzwyż bardziej efektywnym podwoziem jest specjalnie skonstruowane – najlepiej przez samego producenta urządzenia podnoszącego. Przyczyną tego jest konieczność umiejętnego rozłożenia obciążeń i napędu na odpowiednią liczbę osi. Konstruktorzy starają się ponadto zmieścić w możliwie jak najmniejszych rozmiarach, aby maszyna była zdolna do poruszania się po drogach publicznych. Zasada wprost proporcjonalności jest obowiązująca – im większy ciężar ma być podnoszony, tym większy musi być żuraw. Największe modele osiągają masę własną liczoną w dziesiątkach ton i coraz bliżej im „setki”. Dlatego część z tych pojazdów na plac budowy przyjeżdża w elementach. Popularną cechą jest również wyposażanie żurawi w dwa silniki: do jazdy i roboczy. Maszyny te coraz częściej samodzielnie (automatycznie) dokonują swojego rozstawienia, więc hydraulika i elektronika są tu na porządku dziennym, a to może powodować problemy w przypadku awarii.

Jak naprawiać żurawia?

To pytanie, na które odpowiadamy w majowym NW.

Ćwierć wieku na rynku farb i lakierów

Kluczem do sukcesu jest zgrany zespół profesjonalistów. – Mamy pracowników, na których możemy polegać, ale co najważniejsze, polegać na nich mogą nasi klienci – mówi Dariusz Okoński, prezes zarządu Alma-Color. Dziś zatrudniająca ponad 70 osób firma przed laty była niewielkim, rodzinnym przedsiębiorstwem. Jak zmieniała się przez 25 lat? Jak zmieniała się branża? Co dziś znajdziemy w ofercie tego cenionego przez wielu dystrybutorów i użytkowników producenta? To pytania, na które odpowiadamy w majowym NW, w naszej relacji z wizyty w siedzibie firmy w Gniewie.



Produkcja lakierów wymaga bardzo zaawansowanej wiedzy chemicznej, wyszkolonych pracowników oraz odpowiedniego aplecza sprzętowego

Biały waży za dużo...

Paleta kolorów dostępnych na rynku samochodowym jest liczona w dziesiątkach tysięcy. Co roku pojawiają się nowe, którymi producenci próbują zachęcić do kupna, ku-



Srebrny 744 dobrze znany wśród miłośników Mercedes

sząc unikalną, dopasowaną do modelu kolorystyką. Czy zastanawialiście się, dlaczego dana marka lub nawet model samochodu kojarzy nam się z konkretnym kolorem?

Na przestrzeni lat wiele marek samochodów próbowało i próbuje utrzymać swój unikatowy styl. Z kolorem lakieru jest oczywiście tak samo. Czy myśląc o samochodach marki Mercedes, widzimy oczyma wyobraźni kolor zielony, czerwony, a może srebrny? Nie da się ukryć, że w pewnym stopniu luksusowa marka samochodów najlepiej czuje się w kolorze srebrnym, szczególnie kod OEM 744 może być wielu osobom znany. Jest to najbardziej popularny kolor Mercedes, a o mało co nie stałby się on w pewien sposób kultowy. W1934 roku Mercedes W25

miał stanąć do wyścigu, ale zanim do tego doszło, stanął na wadze. Okazało się, że waży 751 kg, czyli o kilogram więcej niż pozwalały przepisy. Ważni i zdolni do podjęcia decyzji ludzie z Mercedesu uznali więc, że zdrapią z auta biały lakier, odchudzając go. Jak wymyślili, tak zrobili, odślanając aluminiowe nadwozie pojazdu, który następnego dnia miał odpowiednią masę i stanął do wyścigu. Gdy widzimy taki samochód, niewątpliwie kojarzy nam się z luksusem i sportowym charakterem.

Więcej w artykule
Jakuba Tomaszewskiego, specjalisty
ds. receptur i kolorysty w firmie
Multichem Sp. z o.o. (NW 5/2017).

Stoją przed nim duże wyzwania

W ostatnich kilku latach rynek lakierniczy został wręcz zalany nowymi systemami mieszalnikowymi. Wszystkie z nich należą do średniej lub niskiej półki cenowej, kierowanej do sklepów oraz warsztatów klasy B i C. Niektóre koncerny zaczęły nawet z nimi konkurować w segmencie A, często wymieniając swoje systemy premium na tańsze rozwiązania.

Niestety, większość tych systemów to

„nowości” polegające na odświeżeniu produktów znanych na rynku od bardzo wielu lat. Wystarczy emalię bazową nieco rozcieńczyć, zmodyfikować proporcje mieszania, stworzyć nowe logo i etykietę – i już mamy czym powalczyć na rynku. Szczególnie, że większość zmian idzie w kierunku potanień bazy, zazwyczaj kosztem spadku siły krycia (pigmenty to zdecydowanie najdroższe elementy każdego systemu). A jak wiadomo,

na polskim rynku niska cena to obecnie jeden z najważniejszych argumentów marketingowych, pozwalający na sprzedaż nawet mimo wyraźnych problemów jakościowych.

Novol wybrał inną drogę. Obecnie wprowadzane na rynek mieszalniki nowej generacji (Spectral Base 2.0 oraz Wave 2.0) całkowicie zrywają ze starymi rozwiązaniami...

Więcej w NW 5/2017

Podciśnieniowe i klasyczne kraniki w układzie paliwowym motocykla



Ręczny kranik podciśnieniowy. Widoczny układ sterowania podciśnieniem wraz z króćcem łączącym kranik z kolektorem dolotowym

Współczesne motocykle wyposażone są w instalacje wtryskowe, ale po naszych dro-

gach porusza się jeszcze wiele motocykli i skuterów z gaźnikowymi układami zasilania. Do prawidłowego funkcjonowania takiego układu niezbędny jest kranik zamontowany w układzie paliwowym.

Podstawowe funkcje kranika paliwa to niedopuszczenie do niekontrolowanego wypływu paliwa ze zbiornika podczas postoju pojazdu i zapewnienie jego dopływu do gaźnika, gdy silnik pracuje. Wyróżniamy trzy podstawowe typy kraników paliwa:

- ręczny (występuje najczęściej w motocyklach wyprodukowanych przed 1990 rokiem i w skuterach wyprodukowanych

przed 1980 rokiem),

- ręczny podciśnieniowy (występuje najczęściej w motocyklach wyprodukowanych po 1990 roku),
- automatyczny podciśnieniowy (występujący najczęściej w skuterach i w motocyklach, w których zbiornik paliwa jest całkowicie ukryty pod elementami nadwozia).

**Więcej w artykule
Rafała Dmowskiego
w majowym wydaniu
„Nowoczesnego Warsztatu”.**

Tester diagnostyczny w warsztacie

W dzisiejszych czasach, kiedy samochody „naszpikowane” są elektroniką i przypominają jeżdżące komputery, jednym z najważniejszych narzędzi warsztatu samochodowego jest wysokiej klasy tester diagnostyczny. Badania specjalistycznych firm wykazują, że ponad 60% wszystkich unieruchomień pojazdu spowodowana jest awarią podzespołów elektronicznych i elektrycznych.

Jeszcze niedawno wymiana akumulatora, klocków hamulcowych czy koła mogła się obyć bez udziału testera. Dziś w wielu



Według szacunkowych danych w Polsce aktualizowanych jest ok. 20% testerów diagnostycznych, podczas gdy w krajach Europy Zachodniej ten odsetek wynosi ok. 80%

przypadkach jest to niemożliwe. Gros warsztatów, chcąc diagnozować i naprawiać wszystkie marki i modele pojazdów, które do nich przyjadą, posiada tester lub testery wielomarkowe. Zgodnie z zapewnieniami producentów są one w stanie zaoferować do ok. 95% zdolności diagnostycznej testera fabrycznego – oczywiście jeśli mówimy o urządzeniu z aktualnym oprogramowaniem. Jak to wygląda w praktyce? O tym i nie tylko pisze w majowym NW Jacek Panicz, specjalista ds. wyposażenia warsztatów Inter Cars.

Jeszcze mechanik czy już informatyk?

Nowoczesne pojazdy to nie tylko zaawansowane rozwiązania mechaniczne, ale przede wszystkim ogromna ilość elektroniki i elektryki wspomagającej optymalną pracę układów mechanicznych. Widok mechanika naprawiającego pojazd przy wsparciu komputera nie jest już niczym nadzwyczajnym.

Przez wiele lat przyzwyczajaliśmy się do tego, że duża część usterek występujących w pojeździe wiąże się z koniecznością wykorzystania testera diagnostycznego. Przysłowiowy „komputer” niezbędny jest również w przypadku np. prostej wymiany

oleju, klocków hamulcowych czy choćby wymiany kół.

Powiązanie umiejętności mechanicznych z zastosowaniem diagnostyki komputerowej to niejednokrotnie klucz do sukcesu – osiągnięcia celu, który byłby nieuchwytny bez pomocy testera.

Ale czy tylko warsztaty powinny udoskonalać swoje umiejętności i sprzęt? Otóż nie. Duża odpowiedzialność pod tym względem spoczywa także na producentach testerów, o czym przekonuje na łamach majowego NW firma Texa.



Texa nie tylko nadąża za światowymi trendami w rozwoju motoryzacji, ale również stara się je przewidywać