

RAPORT ZOSTAŁ PRZYGOTOWANY PRZEZ REDAKCJĘ GAZETY **WARSZTAT**

Retroprojekty czekają

Terminy przyjęcia na warsztat pojazdu do gruntownej renowacji są coraz odleglejsze. To nie chwilowa moda, skoro eventy dedykowane pasjonatom motoryzacji w klasycznym wydaniu zdają się coraz



Najbardziej dynamicznym rynkiem nie są oldtimery a youngtimery. Przybywa kolekcjonerów, a co za tym idzie ilość zleceń renowacyjnych. Tu Ferrari 275 GTB/C

wyraźniej odciskać w pamięci przywykłych dotąd do premierowych odsłon najnowszych produktów przemysłu motoryzacyjnego.

Nie trzeba specjalnie szukać dowodów, że rynek klasycznej motoryzacji w Polsce można pod wieloma względami uznać za dojrzały już dziś, a na pewno za wybitnie obiecujący... jutro. Dojrzały, acz wyraźnie odmłodzony, gdy pomyśleć o zmianie warty pośród pasjonatów. O czym mowa?

– Na dzień dzisiejszy największym zainteresowaniem cieszą się samochody z lat 60.-70., mercedesy czy porsche – dowodzi Marcin Obara, product manager linii Novol for Classic Car. – Oczywiście silnie rośnie rynek tzw. youngtimerów, a jednocześnie największe straty od 12 miesięcy ponieśli handlarze i kolekcjonerzy samochodów przedwojennych. Można powiedzieć, że rynek aut sprzed 45. roku stoi od kilku miesięcy i nic się nie zmienia. Jedną z przyczyn jest zmiana profilu przeciętnego kolekcjonera: z dojrzałego i wiekowego na młodszego i szukającego samochodów do jazdy, a nie oglądania w garażu.

Więcej w NW 10/2017

CEPIK 2.0 startuje już w listopadzie

4 lata pracy, wiele problemów po drodze, ale wreszcie jest. Senat ostatecznie przegłosował nowelizację ustawy Prawo o ruchu drogowym, która wejdzie w życie już 13 listopada br. Jest jednak pewne „ale”: nie wszystkie nowe funkcjonalności będą dostępne od razu, część z nich zostanie uruchomiona dopiero w czerwcu 2018 r.

Najważniejsza zmiana dotyczy okresowych badań technicznych. Od listopada osoba przyjeżdżająca autem „na przegląd” będzie musiała uiścić opłatę PRZED przystąpieniem do badania. Następnie diagnosta będzie zobowiązany do wprowadzenia wszystkich danych do systemu i przesłania ich do bazy CEP. Wpis do dowodu rejestracyjnego dodany zostanie dopiero, gdy baza potwierdzi otrzymanie danych.

Najbardziej kontrowersyjna decyzja? Jeżeli przegląd zakończy się wynikiem negatywnym, to ta informacja trafi do bazy wraz z opisem, co było przyczyną. Jeżeli badanie przerwie właściciel samochodu, to ten fakt również zostanie odnotowany. Do systemu trafią również informacje o zabezpieczeniach ustanowionych na pojeździe (np. zajęcia komornicze), co jest bardzo ważne z punktu widzenia kupującego.

Kongres szyty na miarę

Z udziałem największych graczy rynku części motoryzacyjnych odbędzie się w Warszawie (8-9 listopada) XII Kongres Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego. Wydarzenie jest okazją zarówno do podsumowania aktualnej sytuacji przemysłu i rynku części, jak i do poczynienia prognoz co do kierunku ich rozwoju w przyszłości. W programie znalazły się przede wszystkim sesje tematyczne, którym towarzyszyć będą liczne panele dyskusyjne. Organizatorzy zapowiadają również debaty eksperckie i spotkania B2B. „Siła kobiet w męskiej branży” to specjalna sesja poświęcona kobietom, na której dyskusję poprowadzą profesjonalne mentorki, a wśród uczestniczek znajdą się kobiety sukcesu, znane i uznane w branży. Cel: zachęcić panie do podjęcia pracy właśnie w branży motoryzacyjnej.

Dodajmy, że sesje odbywać się będą w osobnych salach, dzięki czemu każdy uczestnik będzie mógł zdecydować, w której z nich chce wziąć udział.

Wśród 800 uczestników wydarzenia znajdą się m.in. przedstawiciele zarządów największych firm przemysłu motoryzacyjnego oraz najważniejszych instytucji mających wpływ na funkcjonowanie i rozwój branży.

Więcej w NW 10/2017

Oleje silnikowe

Jednym z tematów przewodnich październikowego wydania „Nowoczesnego Warsztatu” są oleje silnikowe. Na kilkunastu stronach branżowi eksperci odpowiadają na takie pytania, jak: czym powinien charakteryzować się profesjonalny serwis olejowy, jak przekonać kierowcę do wyboru tego, a nie innego oleju, jak powinien wyglądać profesjonalny serwis automatycznych skrzyń biegów oraz dlaczego należy zmieniać olej przed zimą. Piszemy ponadto o filtrach oleju, o olejach silnikowych w motorsporcie, o doborze oleju oraz o olejach motocyklowych. Dział uzupełnia liczne nowości, na które warto zwrócić uwagę.



Naprawy punktowe powłok lakierniczych



W strefie pomarańczowej napraw punktowych nie wykonuje się. W strefie żółtej naprawy takie są możliwe, gdy uszkodzenie znajduje się na obrzeżach elementu oraz gdy kolor nie zawiera dużej ilości ziarna metalicznego lub nie jest ono grube. Strefa zielona to praktycznie brak ograniczeń dla napraw punktowych

Naprawy punktowe, zwane również Spot Repair lub Smart Repair, są w Polsce wciąż niedocenianą metodą wykonywania napraw powłok lakierniczych, chociaż sama idea jest na rynku znana od kilku dobrych lat.

Najczęściej brak wiary w tę metodę wynika ze stereotypów związanych z naprawami punktowymi. Właścicielom serwisów lakierniczych wydaje się, że oferowanie tego rodzaju usług wymaga dużych inwe-

stycji w wyposażenie warsztatu. Pracownicy biura obsługi klienta nie wiedzą, jak i którym klientom można efektywnie taką usługę zaproponować i sprzedać. Z kolei lakiernik obawia się skomplikowanego procesu naprawy i nie jest pewny wyniku. W październikowym NW próbujemy „odczarować” naprawy punktowe, pokazać, że można je wykonywać szybko, prawidłowo i z zyskiem dla firmy, lakiernika oraz dla samego klienta.

Zaciski do elektrycznych hamulców postojowych



Podczas regeneracji produkty poddawane są kilku-krotnym inspekcjom

Regeneracja hamulców EPB nie jest powszechną praktyką, ale taką powoli się staje. O kolejnych sześć par zregenerowanych zacisków rozrosła się oferta firmy Elstock. Nowe EPB stosowane są m.in. w samochodach Range Rover i Audi A6.

Realizację szeroko zakrojonego programu związanego z zaciskami hamulcowymi duńska firma Elstock rozpoczęła w 2006 r. Od tamtej pory rozszerzyła zakres działań na cały europejski motoryzacyjny rynek wtórny. Początkowo program obejmował ok. 1200 urządzeń, aktualnie jest trzy razy większy. Tak szeroka oferta oznacza, że firma jest w stanie dostarczyć zaciski hamulcowe do 97% europejskiego parku samochodowego oraz może zagwarantować zakładom mechanicznym dostawę trudno dostępnych części.

Wszystkie części regenerowane są w zakładzie zlokalizowanym w Zduńskiej Woli, gdzie wdrożono wysokiej jakości standardy opracowywane przez ostatnie 40 lat w Danii. Wysoką jakość gwarantują wdrożone normy ISO 9001:2008 i 14001:2004, dzięki czemu każdy zacisk hamulcowy regenerowany w firmie Elstock ma taką samą jakość co części OE. Rezultat – minimalna liczba roszczeń reklamacyjnych.

Dlaczego warto wybrać zaciski regenerowane? Jak wygląda proces ich regeneracji? O tym piszemy w październikowym wydaniu „Nowoczesnego Warsztatu”.

Świat motoryzacji w jednym miejscu

Pod koniec listopada rusza jedno z największych wydarzeń branży warsztatowej na świecie – targi Automechanika Shanghai. W tym roku organizatorzy spodziewają się 130 tys. gości, co będzie wynikiem rekordowym.

Wszystkie statystyki (wystawcy, goście, powierzchnia wystawiennicza) z roku na rok rosną. W targach weźmie udział 6 tysięcy (o 4% więcej niż rok temu) wystawców z 42 krajów całego świata. Przestrzeń wystawiennicza w tym roku to 330 tys. m² – o 7% więcej niż rok temu.

Chiny to potężny, a co chyba jeszcze

ważniejszy – wciąż dynamicznie rozwijający się rynek. Nie tylko dostarcza produkty dla całego świata, ale ma też coraz bardziej chłonny rynek wewnętrzny. W latach 2011-2015 produkcja części zamiennych w tym kraju wzrastała o 12% rocznie. Jako ciekawostkę obrazującą skalę dodajmy, że w Chinach zarejestrowanych jest niemal pół miliona warsztatów samochodowych.

Na targach w Szanghaju dużo miejsca poświęca się najnowocześniejszym technologiom, nowym trendom w zakresie komunikacji samochodów, automatyzacji jazdy, usług mobilnych czy alternatywnych źró-

deł zasilania pojazdów. W tym roku o cały dodatkowy pawilon powiększony zostanie dział części zamiennych. Osobną halę będzie też miała powiększona w stosunku do roku ubiegłego sekcja opon, felg i usług z tym związanych.

Czterodniowe targi Automechanika Shanghai rozpoczną się 29 listopada. Wystawie towarzyszyć będą seminaria, szkolenia i warsztaty. Jak co roku możemy również liczyć na udział grupy polskich wystawców – polskie przedstawicielstwo organizatora (Targi Frankfurt) zaprasza na zorganizowane wyjazdy do Szanghaju.

Rozwiązania dla systemów start-stop

Aspekty środowiskowe i niepotrzebne spalanie cennego paliwa były kluczowymi czynnikami w rozwoju technologii eco-friendly w przemyśle motoryzacyjnym. Jednym z przykładów zastosowania tej technologii są automatyczne systemy start-stop, które ograniczają zużycie paliwa o 5-7% i znacząco redukują emisję CO₂. Już dziś większość nowoczesnych silników Diesla i benzynowych z turbosprężarkami wyposażona jest w system startstop. W 2020 roku wszystkie nowo sprzedane pojazdy będą miały limit emisji CO₂ wynoszący maks. 95 g/km.

W nawiązaniu do raportu Navigant Research Projects, do roku 2022 roczna łączna sprzedaż samochodów z systemem start-stop na świecie przekroczy 55 milionów, stanowiąc 54,3% całkowitej sprzedaży samochodów. Do tego czasu 82,8% pojazdów sprzedawanych w Europie Zachodniej będzie miało systemy start-stop.



System start-stop znajduje zastosowanie zwłaszcza w miastach, przede wszystkim w korkach

Więcej w NW 10/2017

Rozszerzony katalog wycieraczek Denso

O 64 pozycje rozrósł się katalog wycieraczek Denso. Wśród nowości znalazło się 45 kompletów przednich wycieraczek płaskich, 18 tylnych wycieraczek płaskich oraz tylna wycieraczka szkieletowa. Uaktualnienia doczekały się ponadto instrukcje montażu wszystkich rodzajów wycieraczek.

Zaktualizowany program pokrywa 92,5% europejskiego parku pojazdów. Nowe numery części mają zastosowanie w starszych modelach samochodów oraz w pojazdach nowych, np. Volkswagen Golf (03-09), Peugeot 306 (93-02), Mercedes-Benz A-Class (rocznik 2012 i późniejszy) i BMW serii 3 (rocznik 2011 i późniejszy).



EKSPERT OD SILNIKA.

Kompletne i sprawdzone rozwiązania naprawcze.

Napęd paska i łańcucha rozrządu, napęd osprzętu, sterowanie zaworami, pompy wody oraz inteligentne systemy chłodzenia.



Motocyklowe filtry powietrza

Zasadniczą rolę motocyklowego filtra powietrza jest eliminacja zanieczyszczeń, które mogły dostać się wraz z zasysanym powietrzem do cylindrów silnika. We współczesnych motocyklach najczęściej stosuje się filtry z wkładami papierowymi suchymi lub gąbkowymi mokrymi (nasączanymi olejem). Filtry te charakteryzują się dużymi oporami przepływu.

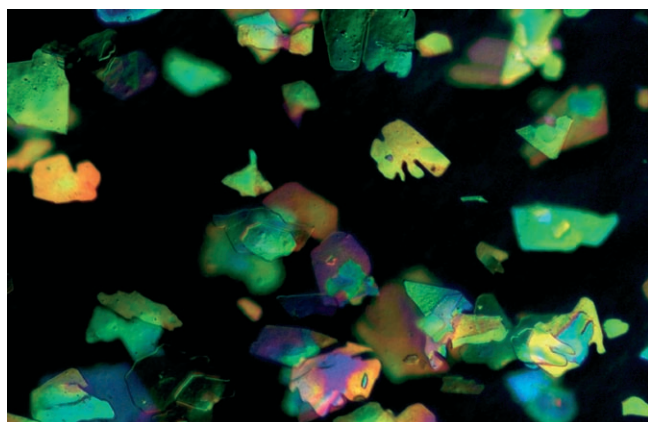
Motocykle sportowe i tuningowane często wyposażane są w filtry stożkowe wykonane z formowanej drobnej siateczki lub prasowanej włókniny stalowej. Nie mają one zbyt dużych oporów przepływu, ale skuteczność wyłapywania zanieczyszczeń jest w ich przypadku dużo niższa. W starszych konstrukcjach spotykało się labiryntowe filtry olejowe, ale obecnie nie stosuje się już filtrów tego typu z powodu ich dużej masy, małej precyzji działania i niebezpieczeństwa zassania oleju do cylindra.



Więcej w NW 10/2017

Gaźnikowy motocyklowy układ zasilania z widoczną komorą zasobnikową powietrza

Zawartość koloru w pigmentcie



Pigment to rozdrobniona, barwna substancja stała, nierozpuszczalna w wodzie i rozpuszczalnikach organicznych

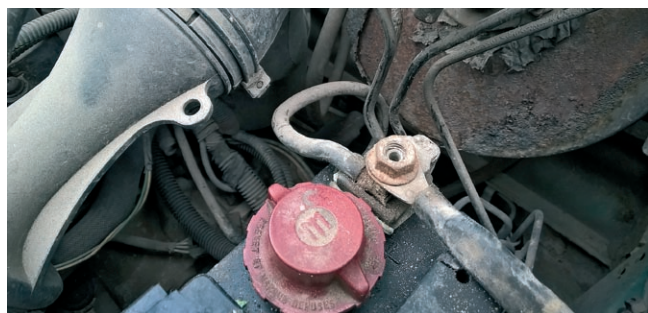
Przechodząc między półkami sklepowymi lub przeglądając witryny internetowe z produktami lakierniczymi, widzimy „efekt końcowy”, czyli wyrób gotowy do aplikowania. Zadajemy sobie wówczas pytanie: co powoduje, że lakier w danej puszcze ma akurat taką barwę?

Mówiąc obrazowo – to barwnik rozpuszczony w danej substancji odpowiada za jej kolor. Na myśl może przychodzić syrop owocowy, którego większa ilość dodana do wody powoduje jej mocniejsze zabarwienie. W branży lakierów samochodowych największe zastosowanie mają pigmenty. Są one używane do przygotowania past pigmentowych, z których następnie produkowane są lakiery.

Co to jest pigment? Jakiego ma zastosowanie w lakierach samochodowych? O tym (i nie tylko) w październikowym wydaniu „Nowoczesny Warsztat”.

Serwis akumulatora w youngtimerze

Użytkownicy współczesnych pojazdów przyzwyczajeni są do tego, że do akumulatora dotykają się dopiero wtedy, gdy potrzebna jest jego wymiana. Nowy instaluje się w samochodzie i działa on bezobsługowo, aż do całkowitego zużycia. Niestety, takiego podej-



Skorodowane złącze plusowe akumulatora. Dookoła widoczny korozyjny wpływ pracy odpowietrzenia. Opary kwasu akumulatorowego najbardziej szkodzą obudowie serwa hamulcowego

ścia nie można zastosować w przypadku akumulatora eksploatowanego w youngtimerach i samochodach zabytkowych.

Nie chodzi tu jedynie o to, że w pojazdach tego typu występują najczęściej akumulatory obsługowe. Główną przyczyną, dla której użytkownicy starszych pojazdów zmuszeni są do większego zainteresowania akumulatorami swoich maszyn, jest inaczej liczony bilans zużycia prądu w samochodzie i inaczej zaprojektowana wydajność układu ładowania. Bilans mocy instalacji elektrycznej współczesnego samochodu przewiduje dużą nadwyżkę mocy generatora prądu, nawet przy włączonych jednocześnie wszystkich odbiornikach mogących pracować na stałe. Dlatego akumulator eksploatowany we współczesnym pojeździe jest w zasadzie zawsze naładowany i przy normalnej eksploatacji nie wymaga doładowywania ze źródła zewnętrznego (ładowarki).

Więcej w NW 10/2017

Samochody autonomiczne? Producenci są gotowi



Rządowe deklaracje dotyczące powołania Polskiego Centrum Kompetencji padły podczas konferencji „Autonomiczna przyszłość transportu drogowego”, zorganizowanej przez Instytut Transportu Samochodowego.

W najbliższych latach powstanie Polskie Centrum Kompetencji w zakresie automatyzacji transportu. Czym będzie się zajmować? Może na razie nie będzie to produkcja samochodów, w których kierowcę zastąpi komputer, ale skoro takie auta mają pojawić się na polskich drogach, należy się do tego przygotować. A jest o czym rozmawiać. Rządowe deklaracje dotyczące powołania takiej instytucji padły podczas konferencji „Autonomiczna przyszłość transportu drogowego”, zorganizowanej przez Instytut Transportu Samochodowego.

W spotkaniu poza ekspertami, naukowcami i przedstawicielami firm udział wzięli przedstawiciele rządu – minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk oraz minister energii Krzysztof Tchórzewski. Relację z tego wydarzenia publikujemy w październikowym wydaniu „Nowoczesnego Warsztatu”.

Wielki Finał AP EXPERT 2017

Stu klientów Auto Partner SA – uczestników promocji AP EXPERT 2017 – wzięło udział w Wielkim Finale, który upłynął pod znakiem zaciętej rywalizacji i niezapomnianych wrażeń na torze Autodrom Słomczyn. Była i wystawna, wieczorna gala. To właśnie podczas niej nastąpił najważniejszy moment całego weekendu – ogłoszenie, kto w 2017 roku wywalczył tytuł „Wybitny Wśród Ekspertów” i otrzymał nagrodę główną – samochód osobowy Audi A4 Limousine. Zaświatny tytuł oraz prestiżową nagrodę w tym roku zdobyła firma P.U.H. Auto-Naprawa-Ostrowski, w której imieniu do rywalizacji stanął Mariusz Ostrowski.

Szczegółową relację z Wielkiego Finału publikujemy w październikowym wydaniu „Nowoczesnego Warsztatu”.



Humory dopisywały – zwłaszcza nagrodzony

Texa Axone 5

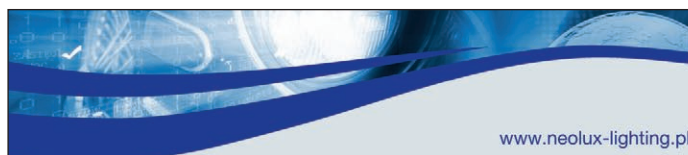
O najnowszym tablecie warsztatowym Texa Axone 5 pisaliśmy już niejednokrotnie. Jego światowa premiera podczas Targów Inter Cars to kolejny pretekst, aby przypomnieć o urządzeniu.

Wysoka wydajność, duży ekran dotykowy, ergonomiczna, wytrzymała i lekka obudowa, a także parametry techniczne – to cechy, za sprawą których najnowsza propozycja Texy jawi się tak atrakcyjnie. Axone 5 to intuicyjne urządzenie diagnostyczne, obsłu-



gujące środowiska Car, Bike i Marine. Dzięki oprogramowaniu IDC5a Plus oraz zastosowanym podzespołom tablet jest szybki i niezawodny. 8-godzinna praca zapewniają wydajne akumulatory, a moduły Bluetooth i Wi-Fi – doskonałą jakość łączności.

Urządzenie współpracuje z interfejsami: Navigator Nano S, TXTs, TXBe i z TPS Key oraz z urządzeniami pomiarowymi Twinprobe i Uniprobe.



NEOLUX - Sprawdzona technologia



NEOLUX®
GERMAN TECHNOLOGY

www.neolux-lighting.pl

Nowe rynki, nowy sektor, utrzymanie sprzedaży

Targi Inter Cars zawsze rozpoczynają się od konferencji, na której zarząd firmy przedstawia nowości, wyniki finansowe i informuje o planach na przyszłość. W tym roku postanowiono ożywić całą formułę i zdecydowano się na większą interakcję z gośćmi. Po krótkim wprowadzeniu cały zarząd był do dyspozycji dziennikarzy, którzy chętnie zadawali pytania. Taki ruch zaowocował tym, że w przeciągu jednej godziny poznaliśmy kilka interesujących faktów, planów i zapoznaliśmy się z problemami, które dotyczą właściwie całej branży.

Relację z konferencji publikujemy w październikowym wydaniu „Nowoczesnego Warsztatu”.



Prelegenci mówili nie tylko o swoich planach na przyszłość. Poruszone zostały również problemy, które dotyczą właściwie całej branży

Układy hamulcowe – zerowypadkowa wizja motoryzacji ograniczy czynności mechaników?

Elektryczny „ręczny”, hamowanie rekuperacyjne w hybrydach, serwomotory... – czy warsztaty są przygotowane na serwisowanie



Obsługa samochodów HV (hybrydowych i elektrycznych) może być przeprowadzana jedynie przez osoby posiadające odpowiednie przeszkolenie i uprawnienia (SEP 1 kV)

takich układów hamulcowych? Technologia z najwyższej półki zdaje się zawężać krąg fachowców, a w przypadku komponentów kalibrowanych fabrycznie oddalać perspektywę napraw czy regenerowania co bardziej zaawansowanych.

Sprawdźmy, w jakim kierunku idzie przemysł motoryzacyjny, gdy mowa o komponentach składowych układu hamulcowego. Mowa będzie przede wszystkim o tych elementach, które stworzone zostały w oparciu o wizję bezwypadkowej jazdy, a skoro tak, to są lub mogą być zsynchronizowane z nowoczesnymi, automatycznymi systemami bezpieczeństwa. A jest o czym mówić. Na rynku europejskim debiutuje rocznie średnio ćwierć tysiąca samochodów osobowych i dostawczych. W ślad za tym idą dokumentacje, które opisują składowe układu hamulcowego. Określają też dopuszczalne metody napraw, a coraz częściej tylko wymiany „starego na nowy”.

Więcej w NW 10/2017

Co zrobić ze zużytym akumulatorem i baterią?

Akumulator i bateria to szczególnie produkty. W przypadku tego pierwszego zarówno sprzedaż, jak i unieszkodliwianie podlegają dodatkowym uregulowaniom. Nie można go po prostu wyrzucić. Rodzi się pytanie, co zrobić, kiedy się zużyje, i na co zwrócić uwagę, aby uniknąć przykrych konsekwencji jego niepoprawnej utylizacji?

Mimo że samochody oraz ich silniki stają

się coraz bardziej zaawansowane, to nadal w dużej mierze polegają na pracy akumulatora. Z kolei ten – niezależnie od tego, czy



mówimy o akumulatorze obsługowym, czy nowszym, bezobsługowym – w wyniku powtarzających się cykli ładowania i rozładowywania po pewnym czasie będzie wymagał wymiany. To samo dotyczy baterii, które używamy w pilocie do telewizora, myszy do komputera itd.

Więcej w NW 10/2017

**Zapraszamy
na portal**

ŚWIATOPON.info
PORTAL BRANŻY OPONIARSKIEJ