

RAPORT ZOSTAŁ PRZYGOTOWANY PRZEZ REDAKCJĘ GAZETY **nowoczesny warsztat**

Wybitny Wśród Ekspertów AP EXPERT 2018

Jacek Bagiński, właściciel warsztatu Auto-Max z miejscowości Zieleniewa k. Kołobrzegu, zwyciężył w tegorocznej, 5. już edycji zmagających finałowych AP EXPERT 2018. Finał zmagających w tym roku był wyjątkowy z wielu względów.

O wyjątkowości świadczy kilka faktów. Po pierwsze, z okazji jubileuszu 25-lecia istnienia firmy Auto Partner SA podczas eliminacji wyłoniono nie 100 klientów jak do tej pory, ale aż 125. Wszyscy 7-9

września spotkali się w Bieszczadach, w jedynym w swego rodzaju miejscu. Przez cały weekend gościli w Hotelu Arłamów, położonym w otoczeniu natury i pięknych widoków. O słynnym ośrodku wypoczynkowym wiele by pisać, a też organizator 5. edycji zmagających finałowych AP EXPERT 2018 zagwarantował prawdziwą ucztę dla uczestników wydarzenia. Pomijając ofertę ośrodka hotelowego, można było uczestniczyć w kilku atrakcjach dodatkowych. Były wśród nich np. loty śmigłowcem, strzelnica, golf, ścianka wspinaczkowa, trial quadami czy przeprawa off-road. Pogoda dopisała, więc wspomniane jazdy terenowe przebiegały w rasowej, bardzo błotnej scenerii, co oczywiście gwarantowało moc wrażeń. Ale zacznijmy od początku.

8 września, zaraz po teście teoretycznym i wyłonieniu finalistów Wielkiego i Małego Finału, przed wejściem głównym do Hotelu Arłamów rozpoczęły się swoiste targi motoryzacyjne dostawców będących partnerami wydarzenia, przy wsparciu trzech partnerów tytularnych: Bosch, Castrol i ZF (Sachs + Lemförder + TRW) i partnerów głównych: Meyle, Febi, Blue Print, Quaro, ContiTech, Valeo, NK, Schaeffler (LuK, INA, FAG, Ruville), NRF, MaXgear, Rymec, Philips, SKF, Bilstein, Mann-Filter.



Sobotni poranek i test z wiedzy teoretycznej. Ze 125 uczestników wyłoniono 10, na których czekały Wielki i Mały Finał – zadania praktyczne na tyłu też stanowiskach

Więcej w NW 10/2018

Przyjęli ustawę

Rada Ministrów przyjęła zmiany w prawie, które pozwolą ukrócić – jak to nazwano w komunikacie Ministerstwa Sprawiedliwości – „oszukańczy proceder przekręcania liczników”.

W myśl przyjętego projektu nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym i ustawy – Kodeks karny za każde „przekręcenie” licznika będzie grozić kara więzienia od 3 miesięcy do 5 lat zarówno dla zlecającego

go oszustwo, jak i wykonawcy, np. mechanika w warsztacie. – *Dziś można to robić, nie narażając się na karę, co więcej – niektóre warsztaty wręcz oferują taką „usługę”* – podkreślają przedstawiciele resortu sprawiedliwości. Kara grzywny do 3000 zł będzie grozić także wtedy, gdy właściciel samochodu nie zgłosi na stacji kontroli pojazdów faktu wymiany całego licznika na nowy (np. z powodu awarii).

Stacje kontroli pojazdów już teraz muszą przekazywać do Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców stan licznika odczytany podczas obowiązkowych przeglądów technicznych pojazdów. Projekt przewiduje, że przy każdej kontroli policja, straż graniczna, ITD, żandarmeria wojskowa i służby celne będą miały obowiązek spisywania stanu licznika kontrolowanego samochodu.

Rafał Sosnowski po raz trzeci prezesem STM

– Dziś skupiamy się przede wszystkim na pracy przy implementacji dyrektywy 2014/45/UE, dotyczącej przeprowadzania badań technicznych w Europie – mówi Rafał Sosnowski, nowy-stary prezes Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej.

Na niedawnym walnym zebraniu STM odbyły się wybory władz. Rafał Sosnowski po-



Rafał Sosnowski, prezes Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej

zostanie prezesem stowarzyszenia, to jego trzecia kadencja.

Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej to inicjatywa zrzeszająca firmy działające w branży wyposażenia warsztatowego. Dodajmy, że członkiem STM jest Sebastian Klauz, dyrektor „Nowoczesnego Warsztatu”, a w gronie firm wspierających stowarzyszenie jest wydawnictwo Goldman.

Z Rafałem Sosnowskim rozmawiamy na łamach październikowego wydania „Nowoczesnego Warsztatu”.

XIII Kongres Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego

Na początku listopada w Warszawie spotkają się przedstawiciele najważniejszych organizacji i firm związanych z branżą motoryzacyjną, a także branżowi eksperci, politycy oraz środowiska naukowe i akademickie. Kolejna, trzynasta już edycja Kongresu Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego, organizowanego z inicjatywy SDCM, zapowiada się jeszcze ciekawiej i z pewnością zaskoczy różnorodnością poruszanych zagadnień.

Organizatorzy wydarzenia pozostali przy formule dwudniowej, która sprawdziła się w ubiegłym roku. 7-8 listopada w hotelu Sound Garden w Warszawie odbędą się prezentacje, podsumowania oraz dyskusje dotyczące tematów najważniejszych dla przemysłu i rynku motoryzacyjnego.

Tradycyjnie przedstawione zostaną dane na temat aktualnej sytuacji przemysłu, handlu i usług w motoryzacji. Odbędą się także interaktywne sondaże, zostaną poczynione prognozy co do rozwoju całej branży w najbliższym czasie. Nie zabraknie tematów dotyczących tzw. megatrendów, czyli kwestii, które będą miały istotny wpływ na producentów, dystrybutorów i warsztaty motoryzacyjne.

Do przygotowania oraz udziału w kongresie włączyły się instytucje i organizacje związane z branżą. Poza głównym organizatorem, czyli SDCM, będą to m.in. międzynarodowe organizacje branżowe, tj. CLEPA reprezentująca interesy producentów części, FIGIEFA zajmująca się obroną interesów dystrybutorów czy też APRA, która działa w tematach gospodarki o obiegu zamkniętym.

Swoją wkład wniosą również organizacje, takie jak PAIH, PZPM, STM, Fundacja Integracja, a nawet strefy ekonomiczne i firmy badawcze, np. Frost & Sullivan. Nie zabraknie oczywiście przedstawicieli władz państwowych. Ministerstwo Przedsiębiorczości i Technologii przygotowuje sesję, która będzie poświęcona sprawom najważniejszym dla przemysłu motoryzacyjnego. Drugiego dnia kongresu zaplanowano specjalną debatę interaktywną prowadzoną przez ambasadorów polskich producentów części motoryzacyjnych.

Supermechanik Elit 2018

Tegoroczna edycja rywalizacji o zaszczytny tytuł i kluczyki do Opla Astry miała wyjątkowo emocjonujący przebieg. Do upływu regulaminowego czasu w cuglach wygrywał Piotr Kalinowski. Finał był taki, że faworytowi w ostatnich sekundach zwycięstwo sprzątnął sprzed nosa finalista, który jako... drugi odpalił samochód.

W pierwszy weekend września w Zakopanem, a konkretnie w Nosalowym Dworze Resort & Spa rozegrano finał rywalizacji, do której przystąpiła setka wyłonionych w ogólnopolskich eliminacjach. Od 1 września tytuł Supermechanika Elit dzierży Andrzej

Cichoń, właściciel warsztatu Mechanika Pojazdowa Service AC z Zawady koło Dębicy. Drugie, jakże zaszczytne miejsce zajął Piotr Kalinowski z Firmy Handlowo-Usługowej Piotr Kalinowski z miejscowości Stary Karolew k. Kalisza.

Obaj finaliści dostarczyli publiczności niesamowitych wrażeń, ale tylko jeden po mistrzowsku wcielił w życie filmowy chwyt polegający na wstrzymaniu biegu akcji celem wzmożenia napięcia w oczekiwaniu na niespodziewany zwrot akcji.

Więcej NW 10/2018



W nagrodę Supermechanik Elit 2018 otrzymał kluczyki do Opla Astry, a laureat II miejsca Piotr Kalinowski voucher na 5 tys. złotych

Więcej w NW 10/2018

25. edycja targów Automechanika Frankfurt

Czy na targach aftermarketowych, a więc z założenia dedykowanych temu, co na rynku już funkcjonuje, jest miejsce na innowacje? Targi Automechanika Frankfurt pokazują, że tak. Serwis samochodów może być szybszy, wygodniejszy, użyte części zamienne trwalsze, bezpieczniejsze, wydajniejsze. Producenci prześcigają się w dostarczaniu nowych technologii. Większość z nich można było zobaczyć we Frankfurcie.

Na jubileuszowej, bo 25. edycji targów, które odbyły się pod hasłem „Usługi i mobilność przyszłości”, wystawiło się ponad 5 tysięcy firm z całego świata. To rekordowa liczba, podobnie jak rekordowa była liczba firm z Polski – 180. Dodajmy do tego 136 tysięcy gości ze 181 krajów. Tym, którzy w tym roku nie mieli możliwości wziąć udziału w targach, w „Nowoczesnym Warsztacie” przedstawiamy najciekawsze rozwiązania prezentowane we Frankfurcie. Część pierwsza relacji w numerze październikowym.



Na jubileuszowej, bo 25. edycji targów, które odbyły się pod hasłem „Usługi i mobilność przyszłości”, wystawiło się ponad 5 tysięcy firm z całego świata

Amortyzatory i ich regeneracja w samochodach oraz motocyklach klasycznych



Amortyzatory motocyklowe pozbawione szklanek, sprężyn i wstępnie umyte, oczekujące na regenerację

Sprawne amortyzatory w każdym pojeździe odpowiadają za komfort i bezpieczeństwo jazdy. Uszkodzone wpływają na pogorszenie przyczepności koła i osłabienie skuteczności hamowania. Dodatkowym zagrożeniem może być wyciek płynu hydraulicznego. Jeżeli płyn przedostanie się na klocki, tarczę hamulcową lub do wnętrza bębna hamulcowego, skuteczność hamowania tego koła spadnie niemal do zera.

Amortyzatory samochodów i motocykli zabytkowych to najczęściej dość proste konstrukcje cienne lub bezwładnościowe, nieco bardziej zaawansowane amortyzatory wykorzystujące tłumiące układy hydrauliczne spotykamy w samochodach i motocyklach klasycznych produkowanych przed pół wiekiem. Najistotniejszą różnicą pomiędzy pionowym hydraulicznym amortyzatorem samochodowym i tylnym amortyzatorem motocyklowym jest to, że w motocyklu element tłumiący połączony jest z elementem amortyzującym, najczęściej wykonanym w postaci sprężyny śrubowej zwykłej lub progresywnej. Tłumiący element hydrauliczny jest bardzo podobny w obu konstrukcjach. Bardzo ważne jest, aby amortyzatory regenerować parami. Oznacza to, że należy jej poddać oba amortyzatory z jednej osi samochodu i oba amortyzatory z przedniego lub tylnego zawieszenia motocykla (wyjątek stanowią motocyklowe zawieszenia jednoamortyzatorowe, występujące zwykle w nowszych konstrukcjach).

Regenerację tych części omawiamy na łamach październikowego „Nowoczesnego Warsztatu” na przykładzie popularnych amortyzatorów motocyklowych stosowanych w zawieszeniach polskich motocykli SHL M11. Najtrudniejszą i najbrudniejszą operacją jest ich oczyszczenie i rozmontowanie. Rozmontowanie amortyzatorów motocyklowych utrudnia dodatkowo sprężyna resorująca, którą należy zdemontować.

SCHAEFFLER
REP>XPERT

PRAKTYKA. WIEDZA. INFORMACJE.
Portal dla wykwalifikowanych mechaników



Otwórz się na serwisowanie samochodów dostawczych

Rynek samochodów dostawczych rozwija się niezwykle szybko. Według Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Pojazdów (ACEA) sprzedaż nowych aut dostawczych w większości krajów UE konsekwentnie rośnie. W czerwcu ich sprzedaż w Polsce wzrosła o 18,3% (r/r), a przez pierwsze półrocze na nasze drogi wyjechało



Szansa zwiększenia zysków na fali rosnącej popularności VAN-ów dotyczy również warsztatów niezależnych

blisko 3000 nowych vanów więcej niż w takim samym okresie 2017 roku. Zgodnie z prognozami ACEA w latach 2016-2020 liczba pojazdów dostawczych w Unii Europejskiej wzrośnie o 38%.

Nie trzeba być ekspertem, żeby w podanych liczbach dostrzec duży potencjał w serwisowaniu tej części parku samochodowego. Wraz z coraz większą liczbą aut dostawczych rośnie także ich udział w przychodach warsztatów. W przypadku nowych pojazdów najwięcej korzyści osiągają serwisy autoryzowane. Jednak potencjał rozwoju biznesu dotyczy również warsztatów niezależnych, które przejmują klientów od ASO lub oferują serwis i naprawę aut importowanych z Europy Zachodniej. Według danych Instytutu SAMAR średni wiek sprowadzanych aut osobowych i dostawczych po I półroczu br. wynosi 11 lat i 6 miesięcy. To niejednokrotnie pojazdy o dużym przebiegu, których awaryjność jest wyższa.

Więcej w NW 10/2018

Blue.on – przyszłość filtracji oleju z patentem od Hengst Filter

Zanieczyszczenie środowiska ma coraz większy wpływ nie tylko na nasze codzienne życie, ale też na rynek producentów części. Zmniejszenie liczby pojazdów na drogach wydaje się być utopią, ale można sprawić, że ich użytkowanie i eksploatacja będą mniej szkodliwe dla środowiska. Naprzeciw tym wyzwaniom wychodzi firma Hengst Filter, która w tym roku przedstawiła i opatentowała innowacyjną koncepcję filtra Blue.on, który ma szansę w przyszłości zastąpić tradycyjne filtry typu spin-on.

Na świecie w ciągu jednego roku wymienia się ok. 2 bilionów filtrów puszkowych. W pojazdach z takimi filtrami podczas wy-

miany oleju usuwany jest cały filtr wraz z metalową puszką, co wiąże się z koniecznością utylizacji oleju jako odpadu niebezpiecznego oraz przetworzenia elementów stalowych, metalowych i elastomerów (średnio ok. 415 g/filtr). Taka wymiana znacznie obciąża środowisko, a suma odpadów równa jest 500 tys. ton stali (z których można by zbudować 50 wież Eiffla) i 142 tys. ton zużytego oleju (równowartość pojemności tankowca Suezmax). Energia potrzebna do przetworzenia tych odpadów równa jest rocznemu zapotrzebowaniu na prąd dla 2-milionowego miasta (!).

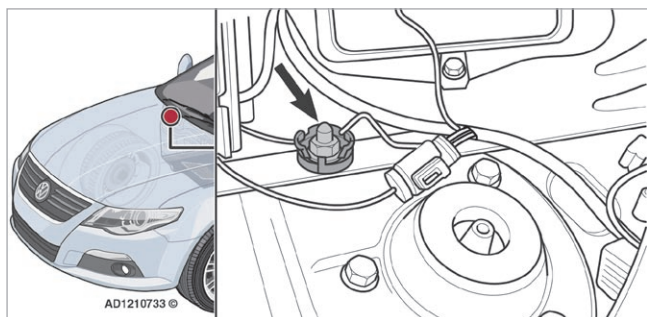


Więcej w NW 10/2018

Filtr Blue.on

Poradnik specjalistów od instrukcji naprawczych

Autodata – zaufany światowy lider w zakresie informacji technicznych – udostępnia czytelnikom „Nowoczesnego Warsztatu” rozwiązania powszechnych problemów występujących we współczesnych



samochodach. Na łamach październikowego wydania przyglądamy się m.in. Volkswagenowi Passatowi CC, który ma sporadyczne awarie wycieraczek przedniej szyby. Okazuje się, że przyczyną jest słabe połączenie z masą silnika wycieraczek przedniej szyby. Ponadto możliwe jest uszkodzenie przewodu magistrali danych CAN w wiązce przewodów silnika wycieraczki przedniej szyby, co powoduje przerwanie obwodu prądowego. W takiej sytuacji należy zidentyfikować i sprawdzić stan punktu masy w komorze zbiorczej, oczyścić/dokręcić punkt masy, sprawdzić złącze wielostykowe wiązki przewodów silnika wycieraczki przedniej szyby pod kątem uszkodzeń i w razie potrzeby naprawić.

Pozostałe przypadki opisujemy w październikowym „Nowoczesnym Warsztacie”.

Awaria pompy cieczy chłodzącej – przyczyny i diagnostyka

Pompa cieczy chłodzącej, zwana popularnie „pompą wody”, to istotny element osprzętu silnika. Jej awaria może spowodować przegrzanie silnika, co jest zjawiskiem bardzo niebezpiecznym. Zwykle jednak jest ona następstwem zaniedbań serwisowych np. w postaci braku terminowej wymiany napędu paskowego. Jak rozpoznać objawy awarii i postępować, by przedłużyć jej żywotność?

Podstawowym zadaniem pompy wody jest zapewnienie obiegu płynu po silniku, a tym samym odpowiednia regulacja tego procesu. Urządzenie to jest dość proste w budowie i przy zachowaniu zasad serwisowania praktycznie bezobsługowe. Pompa może być napędzana paskiem lub łańcuchem rozrządu, przez co staje się elementem składowym układu rozrządu. Może być również zamontowana jako odrębny podzespół. W pierwszym przypadku, niezależnie od oceny jej pracy, należy wymienić ją wraz z pozostałymi elementami układu rozrządu. W drugiej sytuacji należy postępować zgodnie z instrukcjami producenta. Warunkiem

bezwaryjnej pracy pompy cieczy chłodzącej jest terminowa wymiana wszystkich elementów z nią współpracujących i płynu chłodzącego, który ma niebagatelny wpływ na jej kondycję.

Do typowych objawów awarii pompy wody należą:

- wyciek płynu chłodzącego,
- wahania temperatury płynu chłodzącego,
- hałas dochodzący z jej okolic.

Więcej w NW 10/2018



Warto zauważyć, że awarie pompy wody wynikają zazwyczaj z zaniedbań serwisowych, a nie z usterek samego urządzenia

Akademia Renowacji w Poznaniu

W Polsce rośnie liczba warsztatów samochodowych zajmujących się renowacją pojazdów zabytkowych. Odrestaurowane w naszym kraju modele cieszą się dużym zainteresowaniem za granicą, ale trafiają też do sprzedaży na rodzimym rynku. Część miłośników starszych samochodów we własnych garażach odświeża polonezy czy fiaty. Ta branża rośnie w Polsce konsekwentnie od kilku lat.

Pod koniec października br. (26-28.10) w Poznaniu spotkają się miłośnicy pojazdów zabytkowych i profesjonaliści zajmujący się renowacją. Będzie to kolejna edycja targów Retro Motor Show. Zobaczymy na niej samochody osobowe, motocykle, ale też pojazdy specjalistyczne, takie jak traktory rolnicze czy wozy strażackie z lat minionych, legendy światowej i rodzimej produkcji. W Strefie Warsztatowej targów już po raz drugi działać będzie Akademia Renowacji, którą współtworzy „Nowoczesny Warsztat”.

Więcej w NW 10/2018

Poprawa niezawodności i parametrów motocykla

Sprawnie działający układ hamulcowy motocykla odpowiada nie tylko za kontrolowane, bezpieczne zmniejszenie szybkości i za-

trzymanie, pozwala także na wykonanie tych manewrów bez ryzyka przewrócenia pojazdu. Tym właśnie różni się od samochodowego układu hamulcowego.

Kolejną ważną różnicą jest to, że w samochodzie hamowane są przynajmniej 4 koła (niektóre samochody, na przykład ciężarowe, mają ich więcej), a motocykl bez wózka bocznego ma jedynie dwa koła i tylko te dwa są hamowane. Awaria zacisku hamulcowego w jednym z nich ogranicza liczbę hamowanych kół o 50%, ale jeśli awaria dotyczy koła przedniego, to rzeczywisty spadek skuteczności układu jest dużo większy z uwagi na specyfikę jazdy motocyklem. Rozkład sił podczas hamowania motocyklem powoduje, że w miarę zwiększania siły hamowania rośnie nacisk na przednie koło. W sytuacjach ekstremalnych może to doprowadzić do oderwania się tylnego koła od powierzchni drogi, a wówczas to przednie odpowiada za hamowanie.

Więcej w NW 10/2018



Motocykl Romet przebudowany fabrycznie w stylu cafe racer

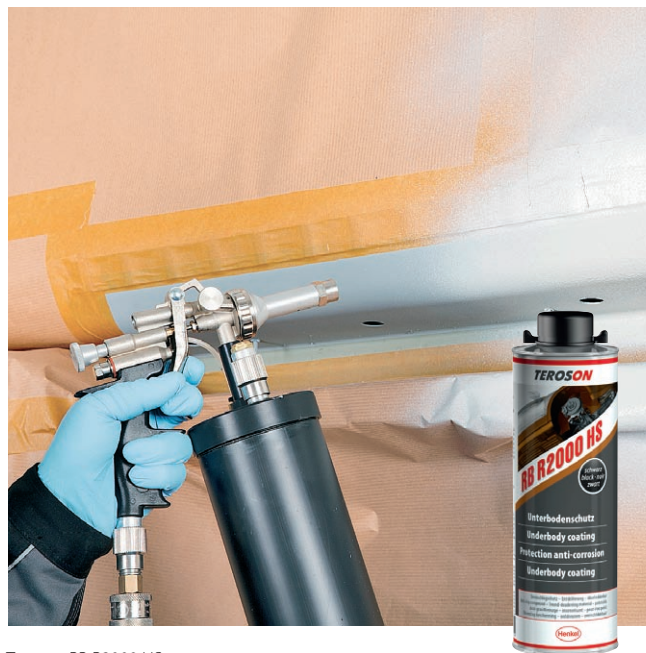


Nowa generacja
NIGHT BREAKER®

OSRAM

Zabezpieczenie antykorozyjne – właściwa ochrona podwozia

Samochód to poważna inwestycja zarówno dla klienta indywidualnego, jak i flotowego, dlatego tak istotne jest, aby dbać o nie-



Teroson RB R2000 HS

go w najdrobniejszych szczegółach. Pojawiająca się na elementach stalowych pojazdu rdza może zmniejszyć jego wartość, obniżyć komfort i bezpieczeństwo podróżujących, a długoterminowo generować dodatkowe koszty związane z naprawami. W tym artykule omówimy, w jaki sposób właściwie chronić podwozie samochodu przed korozją.

Podwozia naszych aut najczęściej oglądamy w trakcie przeglądów i wymian opon. Choć się nad tym nie zastanawiamy, jest to część wystawiona na najtrudniejsze warunki. Kontakt z wodą, błotem, uderzenia kamieni czy stosowana w okresie zimowym sól drogowa to główne czynniki powodujące uszkodzenia elementów podwozi i ich korozję. Producenci pojazdów do zabezpieczenia elementów z galwanizowanej stali stosują wielowarstwową ochronę składającą się z kilku powłok: antykorozyjnej warstwy fosforanowej, powłoki malarskiej nakładanej w procesie elektroforezy (tzw. katarforeza), powłoki zewnętrznej z tworzywa sztucznego, np. PVC. Te ostatnie do utwardzenia wymagają wygrzewania w temperaturze ok. 140-160°C, dlatego ich odtworzenie w warsztacie naprawczym jest bardzo trudne. Co możemy zrobić, aby chronić podwozia przed korozją? O tym na łamach październikowego wydania „Nowoczesnego Warsztatu”, w artykule Marcina Koska, Technical Customer Service, Henkel Polska Sp. z o.o.

Bariery infrastruktury dla „elektryków” (cz. 1)

Wydarzeń promujących paradygmat elektromobilności jest bez liku. Targi, konferencje, eventy z udziałem przedstawicieli najwyższego szczebla władz... – wszyscy prelegenci każą się przygotować na wyzwania „jutra”, ale gdy zapytać: czy i na jakich zasadach miałyby funkcjonować punkty z definicji stworzone do obsługi serwisowej samochodów elektrycznych, to słychać ze- wsząd: poczekajmy na rozporządzenia do ustawy.

Znawcy tematu potwierdzą. Próżno dziś mówić o jakiegokolwiek normie dotyczącej ładowarek, a co dopiero szukać definicji punktu serwisującego pojazdy z napędami elektrycznymi. Czy taki stan prawny to zamrożenie inicjatyw związanych z budową stacji ładowania dla samochodów

elektrycznych przez potencjalnych zainteresowanych? Mamy tu na myśli oczywiście przedsiębiorców, którzy prowadzą sprzedaż i serwis pojazdów konwencjonalnych i chcieliby już dziś być pionierami „elektromobilności” na konkurencyjnym rynku branży automotive. Wszak dywersyfikacja kompetencji to bodaj najpewniejszy biznes, gdy chce się być prekursorem „nowego” na lokalnym rynku usług dla zmotoryzowanych! Te i inne wątpliwości próbujemy rozwiązać, przepytując na łamach październikowego NW przedstawiciela instytucji, którą z mocy ustawy namaszczone, by realizować założenia elektromobilności.

Więcej w NW 10/2018



Wolnostojąca stacja ładowania pojazdów elektrycznych i hybrydowych marki SCAME

Zapraszamy
na portal

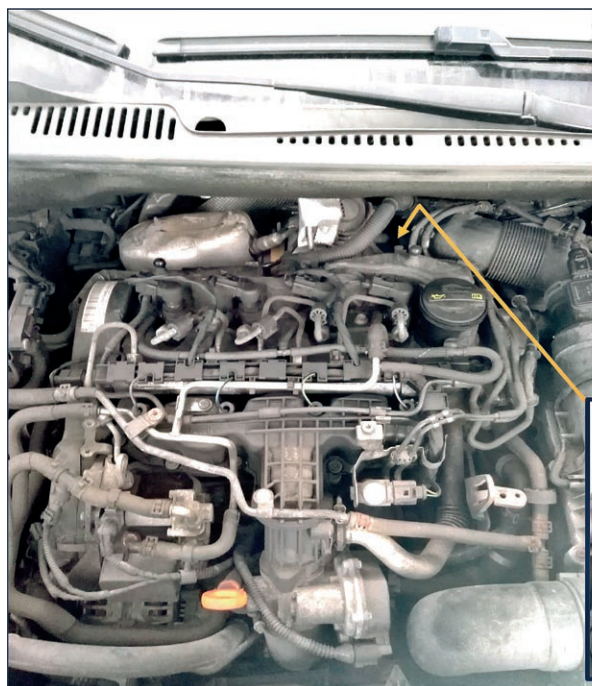
ŚWIATOPON.info
PORTAL BRANŻY OPONIARSKIEJ

Diagnostyka z fachowcem

Firma Texa, specjalista od diagnostyki samochodowej, na łamach październikowego NW rozwiązuje usterkę powstałą w pojeździe VW Caddy z silnikiem CAYD (załączony check engine, ograniczone osiągi silnika, zarejestrowany aktywny błąd P246e czujnik temperatury spalin, obwód 1, czujnik 4).

Objawy usterki: podczas jazdy autostradowej początkowo zaczęła pulsować kontrolka świece żarowych, ze względu na brak możliwości weryfikacji usterki jazda była kontynuowana, w następstwie czego po pewnym czasie wyświetlona została kontrolka check engine, a następnie filtra cząstek stałych, zaś osiągi silnika zostały ograniczone.

Diagnostyka silnika wykazała zarejestrowany aktywny błąd P246e (czujnik temperatury spalin, obwód 1, czujnik 4) i błąd dotyczący przekroczenia nagromadzenia sadzy w filtrze cząstek stałych. Z oczywistych względów skasowanie błędów było niemożliwe. Kontrola parametru temperatury spalin – czujnik 4 – wykazała stałą temperaturę o wartości 1273,13°C – co jest wartością błędną, przyjmowaną przez sterownik w przypadku przerwy w obwodzie (przerwa



Widok komory silnika – przybliżona lokalizacja czujnika temperatury spalin i jego wtyczki

w instalacji lub całkowite uszkodzenie czujnika temperatury). Kontrola parametru odczytywanego przez czujnik różnicowy filtra cząstek podczas pracy na obrotach biegu jałowego wykazała wysokie ciśnienie różni-

cowe, przekraczające wartość 60 mbarów – dodanie gazu powodowało znaczny wzrost tej wartości, co świadczy o zapchaniu filtra.

Więcej w NW 10/2018

Spacerem po hali lakierniczej – co nowego we Frankfurcie?

Automechanika we Frankfurcie odbywa się co 2 lata, to największe targi warsztatowe w Europie. Swoje produkty wystawiają tu prawie wszyscy producenci związani z branżą. Zawsze można na nich zobaczyć coś nowego i porozmawiać o szczegółach różnych rozwiązań. W tym roku nie było nowości, nie było czegoś, co mogłoby zrewolucjonizować branżę blacharsko-lakierniczą. Dlatego zainteresowałem się wszystkim tym, co było ciekawe, przynajmniej z mojego punktu widzenia.

Zabrakło w tym roku rozwiązań innowacyjnych, które są wymagane przy pozy-

skiwaniu środków unijnych. Ale przecież innowacyjność nie polega tylko na tym, żeby zastosować coś nowego, czego nie mają inni. Innowacyjność to coś nowego dla danego warsztatu, co pozwoli mu na podniesienie standardów pracy, bezpieczeństwa, ochrony środowiska i obniżenie kosztów oraz wzrost jakości napraw.

O swoich wrażeniach z tegorocznej Automechaniki Frankfurt pisze na łamach październikowego „Nowoczesnego Warsztatu” Wiesław Wielgołaski.



Firma Times Vision, poza standardową kabiną TIMBO oraz rozwiązaniem ściany wyciągowej, przedstawiła mobilną ścianę wyciągową

NOWOCZESNY warsztat
w internecie!



Odwiedź naszą stronę!
www.nowoczesnywarsztat.pl

Pełny dostęp do archiwum on-line