

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

Polska liderem transportu

Ponad 2050 mln ton ładunków przetransportowali w ubiegłym roku polscy przewoźnicy – wynika z najnowszych danych GUS.

W 2017 roku polski transport odnotował kilkunastoprocentowy wzrost liczby przewożonych towarów. W ciągu 12 miesięcy wszystkimi środkami transportu wykonano pracę przewozową w wysokości ponad 430 mld tonokilometrów (wzrost o 12,8% w porównaniu z rokiem poprzednim). O 9,5% zwiększyły się przychody ze sprzedaży

usług we wszystkich jednostkach transportu. Dodatkowo o ponad 2% wzrosła liczba samochodów ciężarowych – pod koniec 2017 roku wyniosła 3,2 mln sztuk.

Polski rynek transportowy z roku na rok odnotowuje wzrost, cały czas zwiększając swoją konkurencyjność na tle innych krajów europejskich. Potwierdzają to nie tylko dane Głównego Urzędu Statystycznego, ale również europejskie statystyki, przygotowywane przez Eurostat. Zgodnie z nimi Polska jest jednym z największych rynków logistycznych w Europie, a polski sektor transportu drogowego stanowi 15,7% całego rynku UE.

– Polski rynek od kilku lat dynamicznie się rozwija. Klienci są coraz bardziej świadomi zmian, ale też możliwości, które pozwalają im zaoszczędzić czas i pieniądze. Dzięki temu są w stanie inwestować w rozwój floty transportowej, zwiększać pracę przewozową, a jednocześnie optymalizować wydatki, pomnażać przychody finansowe ze sprzedaży usług i poprawiać wyniki finansowe swoich przedsiębiorstw. Takie podejście wynika z bardziej świadomego podejmowania decyzji przez kadrę zarządzającą takimi firmami – tłumaczy Paweł Włoczek, dyrektor zarządzający WebEye Polska.



Liczba samochodów ciężarowych wzrosła o ponad 2% i pod koniec 2017 roku wyniosła 3,2 mln sztuk

Więcej w NW 11/2018

Relacje z klientem kluczem do sukcesu

– Budowanie trwałych relacji z klientami to klucz do rozwoju i sukcesu firmy – mówi Katarzyna Banaszak-Zwierzycka, właścicielka warsztatu Bosch Car Service Banaszak w Nakle nad Notecią (województwo kujawsko-pomorskie). Okazuje się, że zasady networkingu doskonale sprawdzają się w prowadzeniu warsztatu samochodowego. Serwis w Nakle to „Warsztat przyjazny kobietom”, a co więcej – prowadzony przez

kobietę. Dużą wagę przykładają się tutaj do kultury pracy i obsługi klienta, dbając o wysoki poziom napraw. Efekt? Nawet w niewielkim mieście może z powodzeniem funkcjonować warsztat, którego możliwości rozwoju ogranicza jedynie... ciasna zabudowa w centrum.

Jedną z zasad tego serwisu jest szczególnie rozmowa na temat naprawy. Pracownicy biura obsługi klienta informują, co

należało wymienić w samochodzie, ile kosztowały części, a ile usługa, pokazując zużyte elementy.

– Kiedyś, jeszcze jako klientce innych serwisów, bardzo mi tego brakowało podczas serwisowania auta. Dlatego w moim warsztacie to oczywistość – podkreśla właścicielka.

Więcej w NW 11/2018

SCHAEFFLER
REP>XPERT

PRAKTYKA. WIEDZA. INFORMACJE.
Portal dla wykwalifikowanych mechaników



Zdobycze IT dla warsztatów

Programy wspierające prowadzenie warsztatów powinny sprzyjać efektywności pracy placówki, kojarzyć się z wygodą, oszczędnością czasu i z precyzyjnie wykonaną usługą warsztatową.

Decydując się na zakup programu, warto przeszedźć oferowane na rynku produkty, zapoznając się z wersjami demonstracyjnymi, sprawdzić warunki zakupu czy częstotliwość aktualizacji. Dla jednych istotniejszy będzie dostęp do dokumentacji serwisowo-naprawczej. Dla drugich aplikacje planowania terminów naprawy – terminarze online służące do umawiania klientów przez strony internetowe. Znajdziemy też zaawansowane rozwiązania IT ułatwiające prowadzenie biznesu, włącznie z raportami pozwalającymi nie tyle zweryfikować sytuację finansową, co podnieść dochodowość firmy. Te bardziej zaawansowane generują alerty i „uczą się” przyzwyczajając obsługujących.

Na pewno rośnie zainteresowanie aplikacjami do błyskawicznego przyjmowania zleceń, wygodnego i dokładnego określenia ich zakresu oraz wprowadzenia usterek za pomocą graficznego interfejsu.



Funkcjonalność, szybkość i pewność informacji pozwala zwiększyć efektywność prac warsztatowych

su. Takimi, które umożliwiają przygotowanie wyceny z możliwością jej akceptacji przez klienta w trybie online. Coraz większym zainteresowaniem cieszą się aplikacje na urządzenia mobilne i funkcjonalność w postaci dokumentacji filmowej czy zdjęć.

Więcej w NW 11/2018

III Międzynarodowa Konferencja FORS



Wypychani do szarej strefy... – prelekcja dr. Artura Bartoszewicza spotkała z dużym zainteresowaniem

Program tegorocznego spotkania poświęconego recyklingowi pojazdów w kraju i na świecie zdominowały wydarzenia ostatnich kilku miesięcy – sposoby radzenia sobie z nielegalną konkurencją.

Z początkiem wakacji nasz sejm przyjął tzw. pakiet odpadowy, którego skutkiem ma być uszczelnienie przepisów oraz walka z patologiami w gospodarce śmieciowej. Szybka ścieżka legislacyjna ma ukrócić aktywność tzw. mafii śmieciowej. Czy tak się stanie?

Ministerstwo Środowiska w ekspresowym tempie przeforsowało zmiany aż dwóch aktów prawnych – ustawy o odpadach i Inspekcji Ochrony Środowiska (obie z 20 lipca br. – przyp. red.), by skutecznie walczyć z patologiami w gospodarce odpadami. Mowa oczywiście o zjawisku pożarów, jakie nasiliły się w okresie wakacyjnym, i wojnie wydanej „mafii śmieciowej”. Niedźwiedzia przysługa? Nie brakuje głosów, że przynosi ona szkodę podmiotom działającym uczciwie na rynku recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji. Nie inaczej wdrażane w pośpiechu akty legislacyjne oceniło środowisko skupione wokół Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów (FORS).

Więcej w NW 11/2018

Bariery infrastruktury dla „elektryków” (cz. 2)

Szacunki mówią o nieco ponad dwóch tysiącach pojazdów elektrycznych poruszających się w Polsce. Dla porównania w Chinach w ubiegłym roku sprzedano takich milion. U nas ciągle nie ma uregulowań prawnych i certyfikacji dotyczących ładowania takich samochodów. I nie tylko takich, bo także np. zasilanych paliwem wodorowym.

Misję rozwijania elektromobilności w Polsce realizują trzy agendy rządowe: Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Narodowe Centrum Ba-

dań i Rozwoju oraz Polski Fundusz Rozwoju. NFOŚiGW jest głównym dysponentem 10 mld zł, które w ciągu kolejnych lat będą trafiać do polskich miast i gmin w ramach tzw. Funduszu Niskoemisyjnego Transportu. Pieniądze zostaną przeznaczone zarówno na zakup niskoemisyjnych pojazdów dla transportu publicznego w miastach i gminach, jak i na budowę niezbędnej infrastruktury, w tym m.in. stacji ładowania.



Szacuje się, że w przyszłym roku koszt energii elektrycznej wzrośnie o kilkanaście procent, a już dziś poważnym problemem jest słabość infrastruktury niezbędnej dla szybkich ładowarek

Więcej w NW 11/2018

Auto Land Expo 2018

Auto Land Expo to jednodniowe, ale imponujące liczbą atrakcji wydarzenie. W Ostródzie było miejsce na pokazy motocyklowe, drift i monster trucki, ale też szkolenia techniczne dla mechaników i właścicieli warsztatów. Uwagę przykuwała wystawa części zamiennych i wyposażenia warsztatowego w jednym z pawilonów nowoczesnego centrum ekspozycyjnego Expo Mazury.

– *Spełniamy pewnego rodzaju misję społeczną, bo przybliżamy ludziom świat motoryzacji, dajemy też mechanikom samochodowym możliwość bezpośredniego spotkania z producentami części i urządzeń do warsztatu* – mówił nam w Ostródzie Janusz Andrzejewski, prezes zarządu firmy Auto Land, która zorganizowała targi. Relację z tego wydarzenia publikujemy na łamach listopadowego wydania „Nowoczesnego Warsztatu”.



Pokazy motocyklowe, drift, monster trucki. Imponująca jak na jednodniową imprezę liczba atrakcji

Nagrody odebrane

Chociaż od zakończenia konkursu Young Car Mechanic i jego międzynarodowego finału minęło już kilka miesięcy, to nadal dostarcza on ogromnych emocji. Konkurs to inicjatywa realizowana przez Inter Cars, skierowana do młodzieży. Od kilku lat spółka współpracuje ze szkołami z całej Polski w ramach projektu Młode Kadry. Wyposaża je w nowoczesny sprzęt do naprawy i diagnostyki usterek w samochodach oraz dostarcza wiedzę, niezbędną do kształcenia przyszłych mechaników.

12 października br. przedstawiciele szkół, których uczniowie zwyciężyli w konkursie Young Car Mechanic, spotkali się w centrum szkoleniowym Inter Cars w Częstochowie.

wie Polskim, aby oficjalnie odebrać nagrody ufundowane przez organizatorów inicjatywy. Była to znakomita okazja do wymiany spostrzeżeń na temat tegorocznej edycji i zebrania podpowiedzi na kolejne lata. Przedstawiciele placówek z Białegostoku i Radomia zgodnie podkreślali, jak ważny jest dla nich sprzęt, który przyjechali odebrać.

– *Maszyny, które wybraliśmy, są niezbędnym elementem potrzebnym do kształcenia nowych pokoleń mechaników. Prawdopodobnie gdyby nie zwycięstwo w konkursie, nigdy nie moglibyśmy pozwolić sobie na jego zakup. Skupiliśmy się na sprzęcie do naprawy motocykli i uzupełnieniu już posiadanych na-*

rzędzi. Każdy, kto ma chociaż odrobinę styczności z branżą, wie, że bez ciągłego udoskonalania urządzeń nie da się rozwijać biznesu. Podobnie jest w przypadku nauki zawodu mechanika – mówił Krzysztof Czerech, reprezentujący Zespół Szkół Mechanicznych w Białymstoku.

– *Jestem przekonany, że urządzenia, które wybraliśmy, doskonale się sprawdzą, pomogą naszym uczniom w nauce. Inicjatywy takie jak Young Car Mechanic są dla nich dodatkowym motorem napędowym, których ich motywuje i mobilizuje do ciągłego pozyskiwania wiedzy* – dodaje nauczyciel Dariusz Stępniewski z Zespołu Szkół Samochodowych z Radomia.

25. edycja targów Automechanika Frankfurt (cz. 2)



Helmut Ernst, dyrektor działu ZF Aftermarket, przedstawiał założenia projektu „Vision Zero”, czyli motoryzacji bez emisji i wypadków

Narzędzia do diagnostyki, urządzenia wspierające codzienną pracę w warsztacie, innowacje w częściach zamiennych – na tym skupiamy się w drugiej części relacji z targów Automechanika Frankfurt (11-15 września). Organizator podał w międzyczasie oficjalne statystyki, które potwierdziły nieoficjalne przypuszczenia wystawców. Targi były rekordowe! Wydarzenie zgromadziło 136 000 odwiedzających ze 181 krajów. Swoją ofertę zaprezentowało ponad 5000 wystawców (w 2016 roku: 4843). Automechanikę odwiedziło 3427 osób z Polski. Wystawiło się natomiast 185 naszych firm. Co pokazali wystawcy? O tym na łamach listopadowego wydania „Nowoczesnego Warsztatu”.



Polski Caravaning

Wszystko o caravaningu!



www.polskicaravaning.pl

Szukaj w dużych salonach prasowych
prenumerata tel. 604 407 079

Motoryzacyjne stereotypy

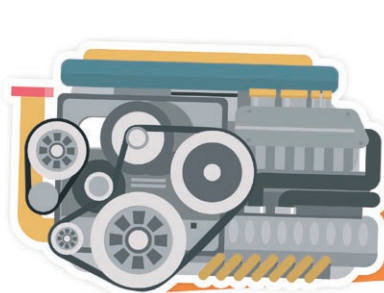
„Chcesz jeździć szybko i niedrogo, tankuj benzynę wysokooktanową”, „Samochody amerykańskie to kanapy na kółkach. Bardzo wygodne, ale nieskutecznie hamujące”, „Stary automat będzie wymagał kosztownych napraw” – to jedne z powszechnie funkcjonujących przekonań, które postanowiła zweryfikować marka ProfiAuto.

W ramach „Rankingu awaryjności samochodów według polskich mechaników”, badania przeprowadzonego wśród 1300 mechaników pracujących w polskich serwisach samochodowych, nie tylko ułożono klasyfikację najmniej awaryjnych modeli, zapytano także o popularne, obiegowe opi-

nie, pojawiające się m.in. na forach internetowych.

– *Motoryzacja to jedna z tych dziedzin, o której niemal każdy ma coś do powiedzenia. Nierzadko są to jednak opinie zbudowane na podstawie pojedynczych doświadczeń albo bezrefleksyjnie powtarzane oceny, zasłyszane od innych. Pokazaliśmy, jak odnoszą się do nich fachowcy, odsialiśmy prawdę od postprawdy, proponując polskim kierowcom sprawdzone źródło informacji – mówi Michał Tochowicz, dyrektor ds. strategii i rozwoju ProfiAuto.*

Więcej w NW 11/2018



Auto detailing coraz popularniejszy



Würth Polska oferuje interesujące produkty do auto detailingu

Kilkuletni samochód naprawdę może wyglądać jak nowy. Zachęcamy, by zainteresować się usługą auto detailingu i być może dołączyć ją do swojej oferty. Mycie

samochodu po serwisowaniu jest już standardem. A może dołożyć do tego usługę pielęgnacji? To nie musi być czasochłonne. Przy użyciu odpowiedniej chemii pielęgnacja samochodu może być szybkim, wygodnym zabiegiem, dającym niespodziewanie dobre efekty.

Szeroką ofertę produktów w tym zakresie ma Würth Polska. Przyjrzelśmy się kilku z nich. Potwierdziło się, że przy stosunkowo niewielkim nakładzie pracy można osiągnąć bardzo zadowalające efekty. To na co od razu zwróciliśmy uwagę, to skład wszystkich preparatów. Są bezpieczne, nie zawierają rozpuszczalników czy związków AOX.

Więcej w NW 11/2018

Pracochłonność operacji manualnych



Laser Tools pod śrubę wymyśloną przez producentów pojazdów – bez takiego klucza nie odkręcimy mocowania zacisków hamulców w Audi A8, S6, Porsche Cayenne

Inżynierowie, którym koncerny samochodowe powierzyły opracowanie nowych komponentów, bazują na specyfikacji, gdzie „widzą” najczęściej tylko punkty graniczne gabarytów danego układu. Swobodny dostęp w komorze silnika? Schodzi na dalszy plan, skoro z debiutem nowego modelu auta można anonować specjalistyczne narzędzia dla mechaników.

Tak jak współczesne samochody są efektem pracy zespołowej, tak rośnie znaczenie globalnych dostawców bezpośrednich (Tier One supplier), na potrzeby których pracują firmy Tier 2 i Tier 3. Od założeń wstępnych – samochód ma mieć 4 m długości i możliwie dużą kubaturę przedziału pasażerskiego – zaczyna się modelowanie jego architektury i projektowanie części składowych. Inżynierowie bazują na specyfikacji, w której koncern określa tylko maksymalne wymiary, by taki układ kierowniczy zmieścił się w komorze silnikowej. Dostawcy bezpośredni nie znają założonych punktów mocowania licznych części w komorze silnikowej. Skądinąd, w dobie globalizacji trudno, by jeden układ – kierowniczy czy zawieszenia – nie trafił do typoszeregu pojazdów różniących się finalnie detalami karoserii.

Więcej w NW 11/2018

Piszczenie spod maski podczas rozruchu silnika



Piszczenie spod maski zgłaszane jest zazwyczaj podczas rozruchu. Jego przyczyną jest bardzo często pasek wielorokowy osprzętu

Rozruch to jeden z najbardziej obciążających momentów w życiu każdego silnika. Może się zdarzyć, że podczas tego procesu – szczególnie zimą – spod maski będą dochodzić odgłosy przypominające piszczenie. Mogą one ustąpić po rozgrzaniu się jednostki do temperatury roboczej, ale niekoniecznie. Gdzie szukać przyczyn takich pisków podczas uruchamiania silnika i o czym pamiętać w trakcie naprawy? O tym na łamach listopadowego wydania „Nowoczesnego Warsztatu”.

26-procentowy wzrost sprzedaży

Auto Partner S.A., jeden z największych na rynku polskim importerów i dystrybutorów części samochodowych, kolejny miesiąc odnotowuje dwucyfrowe wzrosty sprzedaży. We wrześniu br. przychody grupy rok do roku wzrosły o 26% – do 95,5 mln zł.

Narastająco od stycznia do września br. grupa Auto Partner odnotowała 28-proc.

wzrost sprzedaży r/r, zwiększając przychody do 861,3 mln zł z 674,8 mln zł rok wcześniej. W III kwartale 2018 r. grupa odnotowała sprzedaż na poziomie 303,9 mln zł, co oznacza wzrost o 29% r/r.

– Trzy kwartały tego roku pokazują dynamiczny wzrost skali działalności grupy Auto Partner. Kolejny kwartał i kolejny rok notujemy

dwucyfrowe wzrosty sprzedaży. Rozwijamy się w tak szybkim tempie dzięki realizowanej strategii rozwoju w Polsce i za granicą. Dodatkowo sprzyja nam rynek części samochodowych w Polsce, napędzany przez import, a także przez wzrost sprzedaży nowych aut – mówi Aleksander Górecki, prezes zarządu Auto Partner S.A.

Ewolucja układu zawieszenia

Najnowsze propozycje komponentów składowych układu zawieszenia zdają się dowodzić oddalenia w czasie wizyt w warsztacie. A że mowa o częściach podlegających badaniu technicznemu pojazdów, to bardzo istotną kwestią pozostaje: czy i jak kierowca angażuje się w utrzymanie i serwisowanie swojego samochodu.

Według danych GiPA Polska w ostatnich latach ok. 8% kierowców co roku wymieniało amortyzatory (tzn. 8% wymieniło przynajmniej 1 albo parę, niekoniecznie wszystkie), co daje średnio ok. 2,5 amortyzatora na wymianę. Trend dotyczący samodzielnej wymiany jest w tym przypadku taki sam jak dla ogółu europejskich rynków, czyli malejący. Obecnie ok. 18% wymian zostało wykonanych przez kierowców samodzielnie, a w pozostałych przypadkach dokonał jej profesjonalista (choćby produkt mógł być kupiony przez kierowcę), jeszcze 4 lata temu było to 25%. Rynek zakupu i wymiany amortyzatorów jest zdominowany przez warsztaty niezależne (ponad 50% tego ryn-



Technologia wykorzystująca wewnętrzną sprężynę ruchu odbicia stosowana była już pod koniec lat 90. Ostatnie lata to niemająca precedensu ewolucja piasty zintegrowanej

ku), ASO mają mniej niż 10% rynku. Reszta to głównie kanały sprzedażowe (sklepy, hurtownie itp.).

Dowodzi to jednego – wielu zmotoryzowanych polega na fachowości naszych warsztatów. A skoro tak, to poznajmy propozycje, które przyjdzie nam „wziąć na warsztat”. Producenci i konstruktorzy amortyzatorów, korzystając z posiadanej wiedzy, ciągle udoskonalają swoje produkty. Wprowadzają optymalne rozwiązania po-

prawiające komfort i bezpieczeństwo jazdy oraz zapewniające konstrukcji trwałość szczególnie w ekstremalnych warunkach eksploatacji. W pierwszym rzędzie omówmy amortyzatory z wewnętrzną sprężyną ruchu, oferujące klientom najlepsze możliwości eksploatacyjne niezależnie od warunków drogowych.

Czy Europa zahamuje swój przemysł motoryzacyjny?

Kiedy Komisja Europejska opublikowała plany dotyczące redukcji emisji CO₂, przedstawiciele przemysłu motoryzacyjnego w zasadzie jednym głosem twierdzili, iż obniżka o 15% do 2025 r. i 30% do 2030 r. to plany zbyt ambitne, a nawet nierealne. Obecnie debata w Europie toczy się jednak nie wokół tego, by obniżyć dopuszczalną emisję CO₂, dyskutuje się już o tym, o ile wyższe cele finalnie wejdą w życie. Pozostaje więc pytanie nie czy, tylko jak? I co dalej m.in. z polskim przemysłem motoryzacyjnym?

Jeżeli propozycja Komisji Europejskiej zelektryzowała przedstawicieli przemysłu motoryzacyjnego, to postulaty niektórych państw członkowskich, a także decyzja komisji Ochrony Środowiska Naturalnego,

Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności (ENVI) Parlamentu Europejskiego dosłownie poraziły. 20% w 2020 r. i 45% w 2030 r. proponowane przez Komisję ENVI oraz propozycje niektórych państw członkowskich dochodzące do 60% zmieniły ciężar debaty. Nikt już nie marzy o złagodzeniu i tak ambitnej propozycji Komisji Europejskiej. Na stole pozostały tylko mocniejsze karty.

Dodatkowe procenty to w zasadzie sztuczne odchodzenie od technologii silników konwencjonalnych, które także oferują swój udział w redukcji emisji CO₂, wyłącznie w stronę pojazdów elektrycznych, na które obecnie pomimo dużego szumu medialnego nie ma wielkiego popytu. W więk-



Alfred Franke,
prezes SDCM

szości państw europejskich, w tym w Polsce, wciąż nie ma także odpowiedniej infrastruktury do ładowania tych pojazdów. Są za to wysokie ceny, jakie trzeba za nie zapłacić. Pomimo to ko-

misja ENVI wprost określiła obowiązkowy pułap pojazdów o niskiej (poniżej 50 g CO₂/km) i zerowej emisji, tak by stanowiły 20% udziału sprzedaży producentów pojazdów w 2025 r. i 40% w 2030 r.

Więcej w NW 11/2018

Wybór i montaż haków holowniczych

Haki holownicze to jedne z najbardziej przydanych akcesoriów motoryzacyjnych. Na przestrzeni lat, ze względu na mnogość ich zastosowań, zdobyły uznanie wielu użytkowników samochodów. Nie każdy jednak wie, z czego się składają i o czym warto pamiętać, decydując się na ich montaż. Konstrukcja haka i wybór odpowiedniej wiązki elektrycznej są kluczowe z punktu widzenia bezpieczeństwa i niezawodności.

Na rynku dostępnych jest kilka rodzajów haków holowniczych: haki z kulą odkręcaną, wypinane automatycznie, półautomatycznie i haki chowane. Pierwsze z nich to popularne rozwiązanie, gdzie kula haka mocowana jest do korpusu za pomocą śrub



Wszelkie uszkodzenia mechaniczne zaczepu kulowego wykluczają jego dalszą eksploatację

montażowych. Kulę można zdemontować, odkręcając śruby za pomocą klucza.

– Standardowy hak holowniczy zbudowany jest z kilku połączonych elementów – tłumaczy Mariusz Fornal, kierownik działu kon-

strukcyjnego w firmie Steinhof. – Ze względu na zmiany w budowie samochodów, w tym podwozia i systemu mocowań, musi być dopasowany do konkretnego modelu auta. Podstawowym elementem konstrukcyjnym haka jest korpus, w skład którego wchodzi: belka główna, wsporniki mocujące i uchwyty kuli. Korpus haka zazwyczaj schowany jest za zderzakiem, w którym często należy wykonać wycięcie na elementy mocujące kulę. Belki nie muszą być proste – mogą być wygięte, szczególnie na dwóch skrajnych końcach. Ich długość waha się od kilkudziesięciu centymetrów do prawie dwóch metrów.

Więcej w NW 11/2018

Schaeffler otwiera Centrum Biznesu i Usług IT

Firma Schaeffler rozszerza swoją aktywność na polskim rynku i otwiera we Wrocławiu Centrum Biznesu i Usług IT dla Europy Do-



Wspólna konferencja prasowa z okazji otwarcia nowego oddziału Schaeffler we Wrocławiu. Od lewej: dr Lars Najda – head of shared services Schaeffler, Rafał Dutkiewicz – prezydent Wrocławia, Anna Berczyńska – dyrektor zarządzająca Schaeffler Wrocław, Dietmar Heinrich – CFO Schaeffler AG

celowo ma w nim pracować nawet 800 osób.

– Wrocław oferuje firmie Schaeffler znakomite warunki – mówi Dietmar Heinrich, dyrektor finansowy Schaeffler AG. – Można tu znaleźć zmotywowanych i wysoko wykwalifikowanych pracowników władających różnymi językami oraz dobrą infrastrukturę. W Centrum Biznesu i Usług IT chcemy udoskonalać nasze usługi wewnętrzne dla koncernu i w ten sposób zwiększyć konkurencyjność firmy.

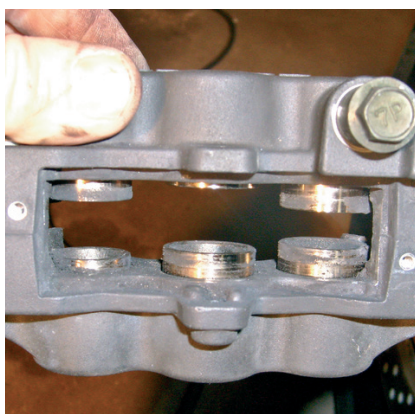
We wrocławskim centrum zlokalizowane zostaną centra usług Grupy Schaeffler w obszarach finansów, zarządzania zasobami ludzkimi, zakupów, logistyki i IT. W kolejnych pięciu latach koncern planuje stworzyć w mieście nawet 800 nowych miejsc pracy.

Więcej w NW 11/2018

Zimowy serwis zacisków hamulcowych w motocyklu

Kontynuując temat „hamulcowy” zainicjowany w artykule w zeszłym miesiącu, dotyczącym poprawy niezawodności i parametrów motocykli, chcę poruszyć kwestie związane z serwisowaniem zacisków hamulcowych i poprawą skuteczności hamowania. Jak wiadomo, układ hamulcowy odpowiada za bezpieczeństwo jazdy i dlatego wszystkie działania zwiększające jego skuteczność i niezawodność są pożądane.

Zimowy postój motocykla następujący po sezonie intensywnej eksploatacji to doskonały moment na dokładny przegląd układu i skrupulatny serwis zacisków hamulcowych. Nawet jeśli w trakcie sezonu letniego wykonywana była wymiana klocków hamulcowych, to warto wykorzystać okres przestoju na pieczołowity przegląd, czyszczenie i smarowanie zacisków. Taki przegląd nie zaszkodzi motocyklom z niewielkim



Nierównomiernie wysunięte tłoczki w symetrycznym sześciotłoczkowym zacisku hamulcowym. Dwa nie poruszyły się nawet o milimetr. Prawdopodobnie nie obejdzie się bez wymiany uszczelnień i osłonek tłoczków

przebiegiem i tym eksploatowanym wyłącznie w słoneczne dni, a na pewno bardzo przyda się motocyklom eksploatowanym intensywnie i niezależnie od pogody. Jak

wiadomo, wilgoć i sól drogowa wpływają zgubnie na materiały, z których wykonane są zaciski hamulcowe, a obecność tam dwóch lub więcej różnych metali powoduje korozję elektrochemiczną.

Niewielu użytkowników zdaje sobie sprawę z tego, jak szybko brudzi się zacisk hamulcowy. Intensywność hamowania, a więc także odkładania się pyłu i brudu, zależy od techniki jazdy i masy motocykla. Motocykl ciężki i szybki będzie potrzebował częstszej wymiany klocków i częstszego serwisu zacisków (niekiedy nawet co 3-4 tys. km), a motocyklowi lekkiemu i legitymującemu się przeciętnymi osiąganiami, przy tym eksploatowanemu delikatnie, w zupełności wystarczy serwis raz w roku lub nawet raz na 2 lata.

Więcej w NW 11/2018

Dochodzenie roszczeń od ubezpieczycieli

Od czego zacząć dochodzenie roszczeń od ubezpieczycieli przy rozliczaniu szkód komunikacyjnych? Co zmienia reaktywacja Ogólnopolskiej Motoryzacyjnej Rady Technicznej?



Problemy z rozliczaniem szkód mają w zasadzie wszystkie warsztaty, zarówno autoryzowane, jak i niezależne

Od września 2016 roku trwa spór o zmianę wartości tzw. koszyka materiałów lakierniczych obliczanego przez firmę AZT Automotive GmbH z Niemiec i używanego w kalkulacjach szkód komunikacyjnych. Poprzez bezzasadne, w ocenie naszej branży, wprowadzenie do koszyka nieautoryzowanych przez producentów samochodów materiałów lakierniczych wartość koszyka została obniżona o kilkanaście procent, co spowodowało nieuzasadniony spadek wysokości kosztów materiałów lakierniczych w kalkulacjach likwidacji szkód. Straty warsztatów blacharsko-lakierniczych są ogromne.

Analizy prawne dokonane przy okazji tego sporu pokazały, że brakuje podstaw prawnych do opierania wyceny szkód komunikacyjnych na polskim rynku tylko na subiektywnych, niejasnych wskaźnikach i wyliczeniach AZT Automotive GmbH, które nie podlegają żadnej kontroli i weryfikacji. Wydaje się niepojęte, że przy istniejącym na rynku zróżnicowaniu w klasach warsztatów, w stosowanych technologiach czy wreszcie w samych naprawianych pojazdach, cała branża od lat stosuje jeden „koszyk”, w dodatku ustalany przez nie wiadomo kogo, nie wiadomo gdzie i nie wiadomo na jakiej podstawie prawnej. A przecież takich „osobliwości” na polskim rynku można znaleźć więcej.

Więcej w NW 11/2018

**Zapraszamy
na portal**

ŚWIATOPON.info
PORTAL BRANŻY OPONIARSKIEJ

Z wizytą w ośrodku technicznym Denso

Wszystkie części Denso produkowane na rynek wtórny charakteryzują się jakością OE. Co to właściwie znaczy? Udaliśmy się do jednego z ośrodków technicznych Denso, by się o tym przekonać.

Brytyjski ośrodek techniczny Denso w Coventry funkcjonuje od



Wszystkie podzespoły oferowane przez Denso – zarówno OE, jak i na rynek wtórny – poddawane są kompleksowym testom

25 lat. Jego pracownicy zajmują się opracowywaniem i testowaniem części samochodowych Denso. Obecnie zespół liczy ponad 60 inżynierów i techników, którzy realizują wiele różnych zadań, w tym wewnętrzne i zewnętrzne projekty badawczo-rozwojowe, testy jakości, opracowują oprogramowanie i testują części silników benzynowych, wysokoprężnych i komponenty ceramiczne.

Wszystkie prace, które toczą się w ośrodku, mają pozwolić firmie upewnić się, że części OE spełniają najwyższe standardy jakości określone przez producentów pojazdów, międzynarodowe ustawodawstwo i wewnętrzne specyfikacje Denso. Te same części trafiają potem na rynek wtórny, dlatego możesz mieć pewność, że części Denso, które montujesz w swoim warsztacie, zostały poddane rygorystycznym testom podczas opracowywania ich dla rynku OE. Mamy na myśli naprawdę wymagające testy.

Więcej w NW 11/2018

Wymiana układu hamulcowego

Jakość wybieranych części układu hamulcowego wpływa na sprawność jego działania, poziom eksploatacji i tym samym na bezpieczeństwo kierowcy i pasażera. W ramach testów przeprowadzonych na zlecenie Auto Partner SA niezależna grupa ekspertów oceniła stan zestawów hamulcowych Quaro na dystansie 15 tys. km,



Decydując się na wymianę elementów układu hamulcowego, warto wziąć pod uwagę częstotliwość i sposób, w jaki użytkowany jest pojazd mechaniczny

na którym w wyniku intensywnej eksploatacji większość zestawów hamulcowych renomowanych producentów osiąga zużycie na poziomie ponad 50% lub nadaje się do wymiany.

– Po przejechaniu ok. 30-40 tys. km warto sprawdzić w warsztacie stan klocków i tarcz – mówi Leszek Zegrodnik, dyrektor działu współpracy z warsztatami Auto Partner SA. – Zwykle przy takim przebiegu większość zestawów hamulcowych wymaga kontroli i często wymiany. Nie ma konkretnej wartości przebiegu, przy której należy bezwzględnie wymienić tarcze i klocki hamulcowe. Warto jednak odwiedzać warsztat na cykliczne kontrole, bo nie wszystkie zmiany czy uszkodzenia są wykrywalne dla kierowców. Specjaliści odpowiedzą, czy dana część jest do wymiany, czy jedynie drobnej naprawy.

Wbrew wielu opiniom tarcze i klocki hamulcowe należy wymieniać razem. Dlaczego? M.in. o tym na łamach listopadowego wydania „Nowoczesnego Warsztatu”.

Kolor podnosi wartość samochodu

Tokyo Motor Show, SEMA, Paris Show, Frankfurt Motor Show czy Auto China to tylko kilka z wielkich imprez motoryzacyjnych, których uczestnicy mają niepowtarzalną okazję podejrzeć najnowsze auta koncepcyjne, nowe technologie i rozwiązania oraz – oczywiście – nowe kolory samochodów. Ostateczny wygląd pojazdu jest bowiem rezultatem nie tylko wielu lat szkiców, omawiania koncepcji i kolejnych etapów produkcji, ale również efektem odpowiedniego dobrania koloru (często nowego), którego przygotowanie jest dużym wyzwaniem.

Producentom bardzo zależy na efekcie

pierwszego wrażenia. Blisko 60% klientów kupujących samochód bierze pod uwagę kolor, z kolei 75% sprzedawanych samo-



Branża motoryzacyjna prze do przodu, a lakiernik musi za nią nadążyć

chodów ma kolor biały, czarny, szary lub srebrny. Jest to jeden z powodów dużej gamy wzorów wymalowań w tych barwach funkcjonujących w ramach dokumentacji kolorystycznej, np. ColorTool marki Profix. Co ciekawe, kolory z tej grupy nie dominują podczas wspomnianych imprez wystawieni- niczych – przeważają raczej barwy nowatorskie, które nie pojawiają się zbyt często na drogach. Zamiar jest oczywisty – rozpalenie wyobraźni. Kupujemy oczami, a producenci doskonale o tym wiedzą.

Więcej w NW 11/2018

Jaka strategia oceny pass/fail jest odpowiednia dla ciebie?

Ludzki narząd wzroku posiada doskonałą umiejętność oceny jakościowej, umożliwiającą określenie, czy dwie próbki barw są do



Przenośny spektrofotometr/polyskomierz Konica Minolta CM-25cG

siebie podobne, czy nie. Niestety, nasze oczy nie potrafią określić stopnia różnicy pomiędzy barwami ani stwierdzić, czy dana barwa mieści się w granicach tolerancji.

Za każdym razem gdy wytwórca produktu, w którym kolor odgrywa istotną rolę, i jego klient muszą odwołać się tylko do wizualnej oceny barw, może łatwo dojść do pomieszania dwóch rodzajów percepcji – minimalnej zauważalnej różnicy i maksymalnej akceptowalnej różnicy pomiędzy standardem i próbką. Prowadzi to często do niespójnych decyzji, nieporozumień i konfliktów. Dzięki przyrządom pomiarowym różnice barw można wyrazić za pomocą wartości liczbowych. Oznacza to, że można precyzyjnie określić granice akceptowalności barw, a następnie powielić je w sposób zdecydowanie przewyższający ludzką wrażliwość.

Więcej w NW 11/2018

Premium pod napięciem

Ofertę samochodów elektrycznych w Polsce uzupełnił Jaguar I-Pace. To nie niespodzianka, natomiast prezentacja modelu zbiega się w czasie z niespodziewaną informacją o tym, że producent wypowiedział umowę dotychczasowemu importerowi. Od 2020 roku to hinduski koncern nad Wisłą będzie kontrolował sprzedaż aut o brytyjskim rodowodzie.

Jak przystało na jaguara, elektrycznej odmianie drapieżności odmówić nie można. Jest to w pewnym sensie „skutek uboczny” elektryfikacji samochodów i wynika wprost z charakterystyki silników elektrycznych. Za dynamikę pojazdu odpowiada moment obrotowy. W silnikach spalinowych zmienia się on wraz ze zmianą obrotów, a w elektrycznych dostępny jest zawsze – w całym zakresie ich pracy. Bez względu na to, czy prędkość jest duża, czy niewielka, w każdym momencie samochód przyspiesza bez dławienia się, duszenia czy turbodziury. Co więcej, w Jaguarze I-Pace kierowca ma do dyspozycji podwójny układ silnikowy. To dwa silniki elektryczne napędzające dwie osie pojazdu – moment obrotowy przenoszony jest na wszystkie koła. Baterie umieszczone



O znakomitych właściwościach jezdnych I-Pace mieliśmy okazję przekonać się na torze Jastrzęb pod Radomiem

centralnie pod podłogą zapewniają równy rozkład masy pomiędzy osiami i obniżają środek ciężkości. Jeśli do tego dodać, że I-Pace posiada najbardziej sztywne nadwozie w palecie dostępnych jaguarów, to okazuje się, że auto wyglądające jak SUV, oferujące komfort limuzyny klasy wyższej i zupełnie ciche, daje kierowcy poczucie pewności i wręcz perfekcyjne prowadzenie w każdych

warunkach. Warto dodać, że zgodnie z danymi producenta I-Pace przyspiesza do setki w 4,8 sekundy, a łączna moc zestawu napędowego to 700 Nm momentu obrotowego dostępnego dosłownie zawsze. A przecież jest to samochód luksusowy, nieprojekowany do sportowych wyczynów.

Więcej w NW 11/2018

NOWOCZESNY
warsztat
w internecie!



Odwiedź naszą stronę!
www.nowoczesnywarsztat.pl

**Pełny
dostęp do
archiwum
on-line**