

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

Zatrudnianie cudzoziemców – na co warto zwrócić uwagę?

Wiele warsztatów boryka się z niedoborem pracowników, co wynika z rozgrzanej do czerwoności sytuacji ekonomicznej i świetnej koniunktury. Wyniki ostatnich badań pokazują, że mamy do czynienia



Polska jest dla wielu cudzoziemców atrakcyjnym ekonomicznie kierunkiem

z rynkiem pracownika, a nie pracodawcy, powoduje to, że pozyskanie dobrego specjalisty stanowi nie lada wyzwanie. Potencjalnych pracowników z obywatelstwem innym niż polskie jest coraz więcej. Jednak pamiętać należy o innych zasadach i szczególnych regulacjach związanych z ich zatrudnieniem.

Jak wynika z ogólnodostępnych danych, z każdym dniem rośnie liczba cudzoziemców przebywających na terenie Polski gotowych podjąć pracę. Polska jest dla nich atrakcyjnym ekonomicznie kierunkiem. Wielu przedsiębiorców decyduje się na zatrudnienie cudzoziemców. Warto jednak pamiętać o dopełnieniu wszelkich formalności i mieć świadomość ciężących na pracodawcy obowiązków. Z zatrudnianiem cudzoziemców wiążą się dwie kwestie: legalność pobytu i zatrudnienia, co determinuje posiadanie przez niego uprawnienia do pobytu w Polsce i do wykonywania określonej pracy u danego pracodawcy.

Więcej w NW 2/2019

Nowsze pojazdy będą bezpieczniejsze

Zgodnie z powszechnie dostępnymi danymi w 2017 r. na europejskich drogach zginęło ponad 25 000 osób. Rok wcześniej liczba ta była podobna. Około 135 000 osób rocznie zostaje poważnie rannych.

Niesie to za sobą nie tylko cierpienie tysięcy ludzi, ale także ogromne koszty. Wypadki te kosztowały szacunkowo 100 miliardów euro. Jak temu zaradzić? Z pomocą mogą przyjść przepisy europejskie dotyczące obowiązkowego wyposażenia nowych pojazdów.

W Europie trwa dyskusja nad bezpieczeństwem ruchu drogowego. Przypomnij-

my, że Komisja Europejska zaproponowała, by w przyszłości każdy nowy samochód osobowy posiadał takie systemy jak: inteligentny asystent prędkości, systemy wykrywające zmęczenie i rozproszenie kierowcy, system monitorowania ciśnienia w oponach, zaawansowany układ awaryjnego hamowania, czarna skrzynkę (ang. event data recorder), która pomogłaby odtworzyć okoliczności wypadku. Wszystkie one mają zwiększyć bezpieczeństwo na drogach. Projekt komisji został zaakceptowany przez Radę Unii Europejskiej pod koniec listopada 2018 r.

– Cieszymy się, że rada nie tylko szybko zajęła stanowisko, ale także, że zasadniczo popiera wniosek komisji – powiedziała Sigrild de Vries, sekretarz generalna Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Części Motoryzacyjnych (CLEPA), komentując pozytywnie decyzję rady. – Producenci części motoryzacyjnych zdecydowanie opowiadają się za przyjęciem rozporządzenia bez opóźnień i ograniczenia jego zakresu. Wiemy, że przyczyni się ono znacząco do bezpieczeństwa drogowego i uratuje wiele tysięcy istnień ludzkich w nadchodzących latach.

nowoczesny warsztat
w internecie!



Odwiedź naszą stronę!
www.nowoczesnywarsztat.pl

Pełny dostęp do archiwum on-line

Kto nie chce kar za cofanie liczników?

„Co myśmy się Pana nie nachwalili w ostatnim roku. Że wreszcie ktoś ukróci oszustwa przy kręceniu liczników w używanych autach. Że wreszcie ktoś pogoni oszustów i da Polakom możliwości kupowania auta bez większej obawy, że cofnięto mu przebieg o 200 tysięcy kilometrów. Że wreszcie, od 1 stycznia tego roku, dzięki uchwaleniu ustawy skończymy z patologiami panoszącymi się na polskim rynku aut używanych. I co? I NIC.” – tak Marek Konieczny ze Związku Dealerów Samochodów zaczyna list otwarty do ministra sprawiedliwości Zbigniewa Ziobry.

– 5 grudnia 2018 r. na posiedzeniu Komisji Infrastruktury wiceminister Warchoł poprosił, żeby zawiesić procedowanie ustawy do czasu uchwalenia nowej ustawy o stacjach kontroli pojazdów. Już wtedy mieliśmy złe przeczucia. A potem ustawa o SKP utknęła w trzecim czytaniu. Na rynku już pojawiły się sugestie, że wspomniane problemy legislacyjne to tylko pretekst i tak naprawdę znalazły się siły, które chcą powstrzymać zmiany prawa. (...) Trzeba zrobić wszystko, by w bloku głosowań na lutowym posiedzeniu sejmu oczekiwane przez Polaków zmiany stały się prawem – podsumowuje Marek Konieczny.

Kwalifikacje zawodowe – ważna debata dla branży

Czy w dobie dynamicznego rozwoju wykonywane przez nas zawody są zgodne z potrzebami rynkowymi? Czy określenie „lakiernik” wystarczy do sprecyzowania jego kompetencji i umiejętności? Czy popularny „wulkanizator” zawsze rozumie tematykę TPMS?

Tak jak zmienia się motoryzacja, tak zmieniają się kwalifikacje zawodowe ludzi pracujących w tej branży. Mechanik samochodowy, lakiernik czy wulkanizator to bardzo szerokie pojęcia, które w gruncie rzeczy nic nie mówią o specjalizacji i umiejętnościach danego pracownika. Podczas Poznań Motor Show 2019 (28-30 marca, Międzynarodowe Targi Poznańskie) odbędzie się debata dotycząca kwalifikacji zawodowych. To pierwszy krok do wprowadzenia w Zintegrowanym Rejestrze Kwalifikacji

nowych zawodów w naszej branży.

Po co to wszystko? Od dwóch lat Instytut Badań Edukacyjnych tworzy tzw. ramy kwalifikacji zawodowych w Polsce. Zdaniem organizatorów debaty dzisiejszy chaos uniemożliwia pracodawcom zatrudnianie właściwych osób. Kiedy serwis ogumienia zatrudnia wykwalifikowanego wulkanizatora, nie ma żadnej gwarancji, że będzie on potrafił np. serwisować opony z systemem TPMS.

– W Zintegrowanym Systemie Kwalifikacji będą szczegółowo opisane kwalifikacje i umiejętności, które pracownik z daną specjalizacją posiada – mówi Adam Niedzwiedzki z Akademii Novol, która jest jednym ze współorganizatorów debaty.

Więcej w NW 2/2019



Od dwóch lat Instytut Badań Edukacyjnych tworzy tzw. ramy kwalifikacji zawodowych w Polsce

Certyfikat oponiarski PZPO i TÜV Rheinland

Branża oponiarska rozwija się niezwykle dynamicznie, ale jeśli chodzi o działalność serwisową, odnotować należy bardzo duży rozrzut jakości obsługi. Jest wiele doskonałych serwisów zajmujących się oponami, ale też sporo takich, które muszą wiele poprawić, by poziom ich usług zapewniał klientom bezpieczeństwo na drodze.

Przy prędkości autostradowej opona o najpopularniejszym rozmiarze obraca się ponad 1000 razy na minutę. Jest trzecim, po wałku silnika i turbinie, najszybciej obracającym się elementem pojazdu i jedyną jego częścią zapewniającą kontakt z drogą. To od jakości opon, ale też od jakości ich obsługi zależy bezpieczeństwo na drodze nas wszystkich.



Gdy nie ma określonego minimalnego bezpiecznego poziomu jakości usług i kompetencji mechaników, klientowi trudno znaleźć zaufany serwis. Najlepszym warsztatom natomiast trudno wyróżnić się na rynku. Między innymi z tych powodów powstał projekt certyfikatu oponiarskiego zainicjowany właśnie przez Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego we współpracy z TÜV Rheinland. Polega on na stworzeniu uniwersalnych i jasnych kryteriów obsługi technicznej i klienta na trzech poziomach zaawansowania w trzech głównych segmentach: opon osobowych, ciężarowych i rolniczych. Certyfikat oponiarski potwierdza renomę serwisu i spełnianie przez niego kryteriów, decydujących o prawidłowej wymianie opon i wysokich standardach obsługi.

Więcej w NW 2/2019

Corvette z duszą – renowacja kultowego modelu

Współczesny rynek napraw samochodów zdominowany został przez usługi powypadkowe, ale w ostatnich latach wzrasta także liczba pojazdów, które najlepsze lata mają za sobą i potrzebują rekonstrukcji. Również pasjonatów samochodów z duszą jest coraz więcej, bo te nowe nie mają już tego nieuchwytnego czegoś. Naszpikowane zostały wszechobecną elektroniką i systemami, które regulują każdy element jazdy. Kiedy spojrzymy na pojazdy sprzed kilku dziesięcioleci, dostrzeżemy całkiem inny styl, wyróżniający każdy z nich i charakterystyczny dla danej marki.

Wiele czasu poświęcamy nowym wyjątkowym kolorom, ale pamiętajmy, że samochód sprzed kilku lat też ma charakte-

rystyczne barwy, które możemy odtworzyć, stosując nowocześniejsze i bardziej ekologiczne technologie. Wiele osób zachwala lakiery wycofane z obiegu ze względu na zawartość metali ciężkich, obecnie możemy stworzyć równie trwałą powłokę, stosując nowoczesne technologie. Przeglądając czasopisma branżowe, możemy zapoznać się ze sposobami prawidłowego lakierowania karoserii. Jeżeli jednak chodzi o kwestię etapów rekonstrukcji samochodów, zwłaszcza tych wiekowych, informacji mamy mało.

Rekonstrukcję samochodu, którego historia rozpoczęła się w 1958 roku, na łamach lutowego wydania „Nowoczesnego Warsztatu” przedstawia Krzysztof Trawczyński z Multichem Sp. z o.o.



Po odrestaurowaniu ustawiła się kolejka chętnych do kupienia samochodu

Już wkrótce CAPAS 2019

Przed nami kolejna edycja CAPAS (23-25 maja). To międzynarodowe targi części samochodowych i usług w tej branży, które odbędą się w Chengdu, jednym z największych miast Chin, położonym w południowo-zachodniej części tego kraju.

W ostatnich latach region ten notuje duże wzrosty. Wyższe dochody mieszkańców przekładają się na wyższy standard życia – po drogach regionu jeżdżą już 24 miliony aut. Branże warsztatowa i aftermarketowa rozwijają się tu bardzo prędko. Dlatego targi są dobrą okazją do zaoferowania swoich rozwiązań w tej części świata. Odbędą się one 23-25 maja 2019 roku w Chengdu Century City New International Exhibition & Convention Center. Weźmie w nich udział ponad 600 wystawców. Ofertę przedstawią na ponad 45 000 m² powierzchni.

Rynek jest chłonny, ale też konkurencyjny. Przedsiębiorcy czują presję, dlatego chcą inwestować w nowe rozwiązania czy usługi. Już



W tegorocznych targach CAPAS weźmie udział ponad 600 wystawców

od czasu debiutu w 2014 roku CAPAS jest ważnym wydarzeniem motoryzacyjnym w kalendarzu kluczowych graczy branży automotive w regionie.

Więcej w NW 2/2019

Biel nadal najpopularniejsza

Axalta wydała 66. doroczny globalny raport na temat popularności kolorów samochodów (Global Automotive 2018 Color Popularity Report). Jak wynika z publikacji, w 2018 r. nadal (z wynikiem 38%) dominowała biel. Drugie miejsce, z ogromną stratą, zajęła czerń (18%), natomiast szary i srebrny, przy 12-procentowym udziale, uplasowały się wspólnie na miejscu trzecim.

W niektórych krajach czerń i szary odnotowały znaczący wzrost popularności. Pierwszy z kolorów zyskał w Chinach (5%),

Azji (3%), Korei Południowej i Afryce (oba po 2%), a drugi – w Afryce (3%) i w Europie (2%).

– Coraz częściej pojawiają się cieplejsze barwy i kolory połączone z czernią, które stają się zagrożeniem dla dominującej pozycji białego – mówi Nancy Lockhart, Axalta's global colour marketing manager. – Choć wciąż dominują barwy neutralne, do łask wracają kolory nieco bardziej śmiałe. Poza gamą neutralną najpopularniejszy jest niebieski, który odpowiada za 7% rynku. Wzrasta też popularność pomarań-



Raport Axalty wydawany jest od 1953 roku

czowego i brązowego.

Najważniejsze informacje dotyczące poszczególnych regionów zawarte w raporcie dotyczącym popularności kolorów publikujemy na łamach lutowego wydania „Nowoczesnego Warsztatu”.

W Tychach ruszyła produkcja Turbo PureTech

Zakład w Tychach został doinwestowany kwotą 250 mln euro, która umożliwiła zwiększenie wydajności i uruchomienie produkcji 3-cylindrowego silnika benzynowego Turbo PureTech.



Silniki EB (wolnossące i turbodoładowane) są obecnie produkowane we Francji (Douvrin, Trémery) i Chinach (Xiangyang), od 2019 r. będą produkowane na Węgrzech (Szentgotthárd) i w Maroku (Al-Kunajtira), zaś od 2020 r. – w Indiach (Hosur). Dotychczas wyprodukowano 3,8 mln silników EB, a dodatkowe moce produkcyjne są odpowiedzią na rosnący popyt rynkowy, w tym w szczególności na nowe modele Opla i Vauxhalla, wykorzystujące platformy i technologie Grupy PSA. Ten wysoce wydajny silnik przyczynia się do redukcji emisji CO₂ przy średnim zużyciu paliwa zmniejszonym o 4% w porównaniu z poprzednią generacją.

Zakład produkcji zespołów napędowych w Tychach zmodernizowano w celu zwiększenia wydajności zgodnie ze standardami Grupy PSA. Nowe technologie i wyposażenie, wspierane przez nowe systemy informatyczne, zapewniają wysoką jakość produkcji realizowanej przez wyszkolone zespoły. Lokalizacja fabryk podzespołów w pobliżu zakładów produkujących pojazdy sprzyja poprawie wydajności.

Elit PL oficjalnie częścią Elit Polska

Dobiegł końca ostatni etap zmian właścicielskich w Elit Polska. Nowy rok w historii firmy rozpoczyna się od poszerzenia sieci i zwiększenia liczby przedstawicieli handlowych.

W wyniku zmian właścielskich firma AD Polska została przekształcona w Elit Polska Sp. z o.o. Ostatnim etapem tego procesu było połączenie struktur z działającą do tej pory spółką Elit PL. Zgodnie z ustaleniami spółka Elit Polska przejęła cały jej majątek i została jedynym następcą prawnym.

– W ramach zmian właścielskich nabywcą AD Polska została Grupa Rhiag, do której należy między innymi europejska sieć Elit. Jej przedstawicielstwo w naszym kraju funkcjonowało pod szyldem Elit PL, ale to nowy podmiot Elit Polska otrzymał status przejmującego – mówi Dawid Cieśla, dyrektor marketingu i sprzedaży. – Fakt ten został potwierdzony uchwałą zarządu i stosownymi zmianami w Krajowym Rejestrze Sądowym. Formalnie weszły one w życie 28 grudnia 2018 roku.

Jak dodaje, większa sieć filii zapewnią gęstsze pokrycie poszczególnych regionów naszego kraju: – Co prawda wciąż zaopatrują je



nasze cztery magazyny, ale mechanicy zyskali dostęp do szerszego asortymentu i szybciej realizowanych zamówień. Systematycznie rosnąca lista klientów wymaga też efektywniejszej współpracy z naszej strony. Dlatego wzmocniliśmy struktury spółki poprzez zwiększenie liczby przedstawicieli handlowych.

Więcej w NW 2/2019

Autobusy przyszłości

Zdaniem federacji Clean Air, zrzeszającej dziesięć europejskich organizacji ekologicznych, autobusy miejskie wytwarzają nawet 30% szkodliwych substancji. Włodarze miast są zdeterminowani, by pojazdy te miały napęd elektryczny.

Napęd elektryczny w autobusach miejskich ma niemal same zalety, jednak w XXI wieku ludzkość nadal nie umie zmagazynować prądu. Akumulatory, nawet te najnowocześniejsze litowo-jonowe, są zbyt

ciężkie i w dodatku nieodporne na niskie temperatury. Etapem przejściowym jest napęd hybrydowy. Epoka tego typu napędów w autobusach rozpoczęła się w 2006 r., gdy Solaris jako pierwszy europejski producent autobusów pokazał takie rozwiązanie. Założyciel firmy Krzysztof Olszewski wypowiedział wówczas prorocze słowa: „diesel umarł, niech żyje elektryczność”. I miał rację.



Zasadnicze ładowanie odbywa się nocą w zajezdni z podłączeniem do gniazdka elektrycznego, a dodatkowe – na przystankach końcowych podczas przerwy za pomocą pantografu

Więcej w NW 2/2019

Ruszyła rejestracja na OTWS

Pula nagród ubiegłorocznej edycji Ogólnopolskiego Turnieju Wiedzy Samochodowej wyniosła 150 tysięcy złotych. Jak będzie w tym roku – jeszcze nie wiadomo, bo na liście sponsorów wciąż pojawiają się kolejne firmy. Otwarta jest już także rejestracja uczestników na stronie www.otws.pl. Finał 25. edycji turnieju odbędzie



W ubiegłym roku pula nagród wyniosła ponad 150 tys. zł

się 29 marca, drugiego dnia targów Poznań Motor Show. W OTWS mogą wziąć udział uczniowie szkół zawodowych i techników o profilu samochodowym.

Wspomniane nagrody to jeden z wyróżników tego turnieju. Nie każdy konkurs skierowany wyłącznie do uczniów szkół (a nie zawodowych mechaników) może pochwalić się tak bogatą pulą. Przyznawane są zarówno nagrody dla najlepszych uczniów, jak i szkół. W tej drugiej grupie dominują elementy wyposażenia warsztatowego.

– Podstawą dobrych szkół samochodowych są oczywiście nauczyciele, ale niezbędny jest też sprzęt, który umożliwi praktyczną naukę – mówi Rafał Sosnowski, prezes Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej, które jest jednym z organizatorów OTWS. Hojność sponsorów motywowana jest też m.in. tym, że dzisiejsi uczniowie to ich przyszli klienci. Przy OTWS-ie krzyżują się dziesiątki celów, potrzeb i rozwiązań. Zapewne stąd wynika długa, 25-letnia już historia tego szkolnego, przed laty niewielkiego konkursu.

Więcej na: www.otws.pl

Ofensywa Ogólnopolskiej Motoryzacyjnej Rady Technicznej

Każda osoba choć trochę związana z likwidacją szkód komunikacyjnych doskonale zna często cytowany przez towarzystwa ubezpieczeniowe twór zwany niegdyś Ogólnopolską Radą Techniczną (ORT). Ówczesna rada składająca się m.in. z przedstawicieli zakładów ubezpieczeń, firm Eurotax i Audatex czy PZM-u już dawno się zdezaktualizowała.

Choć zgodnie z twierdzeniem chociażby UOKiK-u, że działa w „innych realiach rynkowych”, to część podmiotów występujących na rynku likwidacji szkód nadal uparcie podpira się jej zapisami lub je oficjalnie publikuje. Nakładająca się rzeczywistość zmian w technologii napraw i kosztów z tym związanych oraz presja również moja osobista, by powstała nowa rada, przyniosły w końcu skutek.

We wrześniu 2017 roku została powołana Ogólnopolska Motoryzacyjna Rada Techniczna (www.omrt.org.pl). Jej inicjatorami zostały Polska Izba Motoryzacji, Polski Związek Przemysłu Samochodowego, Związek Dilerów Samochodów, Związek Rzemiosła Polskiego i niezależni rzeczoznawcy. Za główny cel nowa rada obrała sobie „wypracowanie zasad i merytoryczną kontrolę nad systemami i wskaźnikami do wyceny szkód komunikacyjnych, tak aby polski rynek likwidacji szkód był w stanie zachować standardy techniczne napraw blacharskich i lakierniczych zgodne ze standardami i zaleceniami producentów pojazdów”. Organizacja składa się z grup ekspertów technicznych, którzy pracują nad poszczególnymi tematami



Prawidłowy opis szkody to fundament udanego procesu jej likwidacji

i aktywnie analizują różne aspekty proponowanych rekomendacji. Całość zawsze podlega ocenie i jest przesyłana w celu zaopiniowania do stowarzyszeń, rzeczoznawców, biegłych, instytutów czy płatników na rynku odszkodowań. Warto zaznaczyć, że Polska Izba Ubezpieczeń, kilkakrotnie zapraszana do OMRT, nie podjęła współpracy w tym zakresie. Niemniej jednak na styczniowym spotkaniu pojawili się oficjalnie przedstawiciele jednej z czołowych firm ubezpieczeniowych w Polsce, co jedynie potwierdza rosnące znaczenie rekomendacji OMRT.

Więcej w NW 2/2019

Zapraszamy
na portal

ŚWIATOPON.info
PORTAL BRANŻY OPONIARSKIEJ

Drogi i bezdroża sieci cyfrowych

Współczesny samochód opleciony jest kilkoma sieciami cyfrowymi, ułatwiającymi przesyłanie informacji między sterownikami. Można nawet powiedzieć – między elementami mechatronicznymi, które mają w sobie układy mikroprocesorowe.

Sterowniki są instalowane prawie we wszystkich układach funk-



Dostanie się do uszkodzonego przewodu CAN wymaga często rozprucia okablowania

cyjnych. Jest to korzystne z punktu widzenia ich pracy. Dobrze zaprojektowane pod względem sprzętowym i programowym ułatwiają obsługę samochodu przez kierowcę, wpływają na bezpieczeństwo i zapewniają niską emisję trujących substancji. Problem pojawia się w momencie awarii sieci lub sterowników. Błędy krążą w danej sieci, systemy samodiagnozy zawodzą, a diagnoście trudno wskazać bezpośredniego winowajcę. Sieć cyfrowa często, zamiast pomagać, utrudnia identyfikację uszkodzenia. Na pewno projektanci, czytając te słowa, są oburzeni, przecież tyle wysiłku wkładają w to, aby diagnosta miał ułatwione zadanie. I tak rzeczywiście jest, ale pomimo to w wielu przypadkach trzeba naprawdę natrudzić się, aby wskazać palcem, co jest uszkodzone. Zwłaszcza w sytuacjach usterek pojawiających się sporadycznie i przy braku wyników samodiagnozy. Może w przyszłości systemy samodiagnozy będą skuteczniejsze i diagnosta nie będzie musiał wkładać tyle wysiłku, aby znaleźć uszkodzenie.

**Więcej w artykule
Stanisława Mikołaja Słupskiego,
który publikujemy na łamach
lutowego „Nowoczesnego Warsztatu”.**

Odwiedzamy laboratorium Castrol pod Londynem

Nagar oglądają przez mikroskop. Nie wyłączają silnika przez 5 dni, spalają w tym czasie 3 tysiące litrów paliwa, a potem przyglądają się głowicy, tłokom, cylindrom. I powtarzają test, tylko z innym środkiem smarowym w silniku. Podgrzewają i schładzają olej, a potem badają jego lepkość. Pasjonaci motoryzacji? Pewnie też, ale przede wszyst-

kim to ich praca. Mielśmy okazję zwiedzić Centrum Badań i Rozwoju Castrol w Pangbourne i porozmawiać z pracującymi w nim inżynierami.

Tutaj testuje się oleje, wytwarza nowe (krótkie serie próbne), ale przede wszystkim stawia czoła wyzwaniom współczesnej motoryzacji.

– Tak rozumiemy rolę lidera rynku i pioniera technologii, którymi się czujemy. Współpracujemy z producentami samochodów, bo bez tego nie uda się stworzyć dobrych olejów silnikowych. Przy czym współpraca ta nie polega na tym, że koncerny samochodowe coś nam narzucają. Wspólnie opracowujemy technologie – opowiada Paul Beasley, ekspert z centrum w Pangbourne.

Rozwiązania te muszą sprawdzić się w silnikach, które z kolei spełniają szereg teoretycznie wykluczających się wymogów. Są wytyczne środowiskowe, są restrykcje prawne, ale są też oczekiwania kierowców. Efekt to mniejsze silniki (ochrona środowiska), ale z turbodoładowaniem, bo kierowcy nie godzą się na utratę mocy. Dlatego w wielu miejscach współczesnych silników, na przykład na wałku rozrządu, olej musi wytrzymać ciśnienie rzędu nawet 10 ton na centymetr kwadratowy.



Wiekowe budynki kryją w sobie najnowocześniejsze na świecie technologie. Oto Centrum Badań i Rozwoju Castrol w Pangbourne (Wielka Brytania)

Więcej w NW 2/2019

Polscy producenci zjednoczeni – Polska Grupa Motoryzacyjna po 2 latach działalności

Trzydziestu największych polskich producentów branży motoryzacyjnej odpowiada za... 6% całości produkcji tego sektora w naszym kraju. To mniej niż mają osobno najwięksi producenci w Polsce, należący do zagranicznych właścicieli. Czy w związku z tym głos polskich producentów w branży jest słyszalny? Czy firmy z rodzimym kapitałem mogą sobie wzajemnie pomagać? I dlaczego miałyby to robić?

Przytoczone statystyki, podane przez Bank Zachodni WBK, były inspiracją – jak opowiada nam Bartosz Mielecki, dyrektor zarządzający PGM – do powołania Polskiej Grupy Motoryzacyjnej. To stosunkowo młoda organizacja. Powstała 2 lata temu na Podkarpaciu (jednym z jej inicjatorów jest Adam Sikorski – prezes PZL Sędziszów), a dziś zrzesza 25 firm z całego kraju.

– *Uważam, że w Polsce mamy problem z wykorzystaniem kapitału społecznego. Mamy pewną trudność w nawiązywaniu współpracy. A jest przecież wiele tematów, które nas łączą. Chcemy wykorzystać nasz wspólny potencjał* – mówi Bartosz Mielecki. Przypnie, że w kraju działają organizacje branżowe zrzeszające producentów działających w sektorze automotive, ale żadna z nich nie skupia wyłącznie



Spotkanie członków Polskiej Grupy Motoryzacyjnej w firmie Magnetix (Łódź)

producentów, którzy mają polskich właścicieli. Dlaczego taka jest potrzebna? O tym na łamach lutowego wydania „Nowoczesnego Warsztatu”.

AP EXPERT 2019 po raz szósty

Ruszyły zmagania w kolejnej edycji AP EXPERT, akcji organizowanej przez Auto Partner SA przy współudziale zaufanych partnerów. Promocja cieszy się coraz większą popularnością wśród klientów dystrybutora.

Tegoroczna edycja jest wyjątkowa z kilku względów. Po pierwsze: termin – dłuższy niż zwykle, bo od 1 lutego do 17 sierpnia br. Po drugie: liczba uczestników Wielkiego Finału wyniesie aż 150 finalistów z największą liczbą punktów zgromadzonych przez cały czas trwania promocji. Aż 6 comiesięcznych testów teoretycznych na platformie sprawdzi nie tylko wiedzę i refleks uczestników, ale także przyniesie im olbrzymią liczbę punktów, bo aż 27 tys. (dodatkowo przewidziano cenne nagrody za poprawne rozwiązania –

skutery i narzędzia warsztatowe).

Wielki Finał AP EXPERT 2019 odbędzie się 6-8 września w przepięknym, położonym w sercu Polski Hotelu Warszawianka oraz na Torze Modlin, który będzie miejscem finału praktycznego, atrakcji rajdowych i niezapomnianych wrażeń.

AP EXPERT to długoterminowa akcja promocyjna, której celem jest wyłonienie i nagrodzenie najlepszych mechaników w Polsce. Jak co roku przedsięwzięcie będzie składało się z dwóch etapów. W pierwszym klienci zdobywają punkty za zakup specjalnie premiowanych towarów partnerów akcji, a także rozwiązują comiesięczne testy wiedzy online z zakresu mechaniki. 150 uczestników z największą liczbą punktów zaproszonych zostanie do dalszych zmagania



– Wielkiego Finału, w którym rozwiązywać będą test z wiedzy teoretycznej, a najlepsza dziesiątka awansuje do części praktycznej finału. Ta będzie składała się z dużego i małego finału, gdzie nagrodami będą bony na zakup wyposażenia warsztatowego z oferty Auto Partner, a zwycięzca otrzyma nowy samochód osobowy marki Seat i prestiżowy tytuł „Wybitny Wśród Ekspertów”. Łącznie pula nagród tegorocznej edycji to prawie pół miliona złotych.

Szczegóły promocji: www.apexpert.pl



Szukaj w dużych salonach prasowych
prenumerata tel. 604 407 079