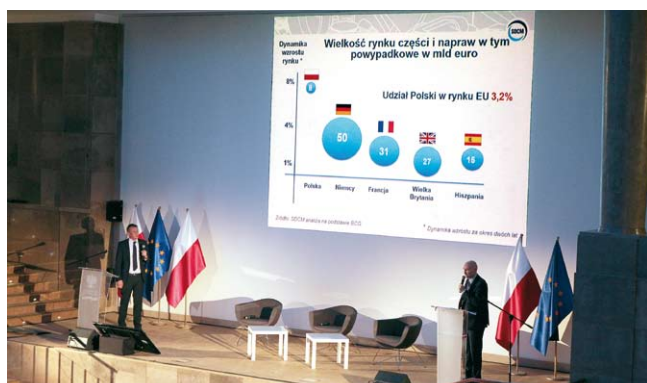


RAPORT ZOSTAŁ PRZYGOTOWANY PRZEZ REDAKCJĘ GAZETY **Nowoczesny Warsztat**

Za nami XI Kongres SDCM

Miejscem tegorocznego wydarzenia zorganizowanego przez Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych



W gmachu Ministerstwa Rozwoju zorganizowano Kongres Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego. Podczas XI Kongresu SDCM poruszone zostały tematy ważne z punktu widzenia przedsiębiorców działających na rynku motoryzacyjnym

nych (SDCM) kolejny raz z rządu był gmach Ministerstwa Rozwoju (8 grudnia, Warszawa). Prezentacje i debaty zdominowała troska o kondycję przemysłu motoryzacyjnego w kontekście wyzwań i zagrożeń dla rodzimego rynku.

Wśród ok. 300 uczestników spotkania nie zabrakło oczywiście przedstawicieli rodzimych przedsiębiorców – dystrybutorów i producentów części samochodowych, a także wyposażenia warsztatowego i stacji kontroli pojazdów, wreszcie organizacji branżowych, m.in.: CLEPA i FIGIEFA. Pośród gości zagranicznych byli przedstawiciele producentów i dystrybutorów części motoryzacyjnych, a także np. dyrektor targów Automechanika Dubai i Jeddah.

Relację z XI Kongresu SDCM publikujemy w styczniowym wydaniu „Nowoczesnego Warsztatu”.

Rośnie zainteresowanie samochodami zabytkowymi

Przybywa pasjonatów klasycznej motoryzacji. Liczba aut zabytkowych wzrosła w ciągu roku nawet o 25-55%. W najbliższych latach



Michał Wróbel, dyrektor Domu Aukcyjnego Ardor Auctions

ekspersi spodziewają się dynamicznego wzrostu. Zakup samochodu to nie tylko realizacja własnej pasji, lecz także możliwość długoterminnej inwestycji o wysokiej stopie zwrotu. Samochody kupowane na aukcjach mogą zyskać na wartości kilkadziesiąt procent.

– Tempo wzrostu rejestracji zabytkowych samochodów co prawda nieco spadło z poziomu powyżej 30% do 22-23%, ale to wciąż bardzo dużo. W ubiegłym roku to wzrost na poziomie 7-8 tys. samochodów zarejestrowanych na żółte tablice rejestracyjne. To wciąż nisza, ale już bardzo duża – ocenia Michał Wróbel, dyrektor Domu Aukcyjnego Ardor Auctions.

Coraz większa jest także grupa ludzi o ponadprzeciętnych dochodach, którzy decydują się na zakup albo luksusowego samochodu, albo zabytkowego auta o charakterze kolekcjonerskim.

Więcej w NW 1/2017

Rekordowe targi Automechanika Shanghai

Blisko 6 tysięcy wystawców branży warsztatowej w jednym miejscu. 120 tysięcy gości ze 140 krajów. Te trudne do wyobrażenia liczby dotyczą targów Automechanika Shanghai, których dwunasta edycja odbyła się na przełomie listopada i grudnia. Skąd tak duże zainteresowanie całego świata targami w dalekich Chinach?

– Targi w Szanghaju pełnią wyjątkową rolę w całej grupie wydarzeń z cyklu Automechanika. Wszystkie statystyki rosną tutaj z każdą kolejną edycją. Dziś to drugie po Frankfurcie największe wydarzenie, które organizujemy – mówił, otwierając targi, Michael Johannes, brand manager Automechanika.

W Państwie Środka zarejestrowanych jest 460 tysięcy warsztatów samochodowych. Blisko pół miliona serwisów to ogromny rynek zbytu dla dostawców części czy urządzeń serwisowych.

– Klasa średnia w Chinach rośnie w siłę. Kupno samochodu stało się o wiele bardziej realne niż jeszcze kilka lat temu. Rośnie liczba zamawianych i sprzedawanych samochodów, więc z całą pewnością przełoży się to również na rynek warsztatowy – mówiła nam jeszcze przed targami Fiona Chiew, zastępca dyrektora Messe Frankfurt w Szanghaju. To potwierdziło się na miejscu.



120 tysięcy gości ze 140 krajów to bilans Automechaniki Shanghai 2016

Na Automechanice Shanghai wystawcy spotykali się nie tylko z Chińczykami, ale też z gośćmi z całej Azji Wschodniej – z Japonii, Tajlandii, Indii, Korei itp. Przyjechali także odwiedzający z Afryki, Australii i obu Ameryk.

Natomiast z polskiego punktu widzenia ważna jest obustronna otwartość na współpracę, która była szczególnie widoczna po czerwcowej wizycie w Polsce prezydenta Chin Xi Jinpinga. Nasi rodzimi wystawcy wrócili z tej dalekiej wyprawy zadowoleni.

Relację z Automechaniki Shanghai publikujemy w NW 1/2017.

Miniony rok z perspektywy symptomów, wydarzeń i doniosłych komunikatów

Strategia branży automotive dopuszcza podział funkcjonalny produkcji oparty na wzajemnej kooperacji różnych podmiotów przy wytwarzaniu poszczególnych podzespołów i części. Współpraca ta polega na tym, że wyroby gotowe jednych podmiotów są jednocześnie materiałami produkcyjnymi dla innych.

Specjalnością rodzimych producentów sektora motoryzacyjnego są części silnikowe, składowe układów (np. kierowniczego, zawieszenia), ale też akcesoria (gumowe i plastikowe), wreszcie komponenty (np. wiązki elektryczne) i elementy wyposażenia, karoseryjne czy szyby samochodowe.

Jak wypada ocenić 2016 rok z perspekty-

wy tak producentów, jak i dostawców części samochodowych? O czym się mówiło w minionym roku? Które z symptomów czy spektakularnych wydarzeń roku 2016 zapamiętamy, by kolejny zapisał się w działalności uczestników rynku jeszcze lepiej? O tym w styczniowym wydaniu „Nowoczesnego Warsztatu”.

Nowości od Nexa Autocolor

Szybki i łatwy w aplikacji podkład oraz lakier bezbarwny o krótkim czasie schnięcia – to ostatnie nowości w ofercie marki Nexa Autocolor.



Nowy podkład dostępny jest w trzech odcieniach szarości widmowych (P565-5801/5/7). Dzięki jednorazowej aplikacji połączonej z szybkim schnięciem (godzina na powietrzu) technologia ta pozwoli lakierniom skrócić czas naprawy. Co więcej, brak konieczności

wygrzewania obniża wysokość rachunków za energię elektryczną.

W podkładzie szybkim wykorzystano ten sam utwardzacz, co w podkładach Self Levelling i Premium Surfacer, jak również w lakierach bezbarwnych premium i kolorach jednowarstwowych o połysku bezpośrednim UHS. Odpowiednia grubość filmu i łatwość szlifowania sprawiają, że produkt jest prosty w użyciu i zapewnia znakomity efekt końcowy.

Kolejną nowość, Express Plus Clearcoat P190-8000, to lakier bezbarwny, którego czas schnięcia wynosi zaledwie 5 minut przy temperaturze 60°C, niezależnie od rozmiaru naprawianej powierzchni. Jego zalety to wydajność, lustrzane wykończenie powłoki, ale również elastyczność zastosowań. Dzięki bardzo długiej żywotności mieszanki można go z powodzeniem stosować zarówno przy niewielkich, jak i dużych naprawach – bez żadnej szkody dla jakości i efektu końcowego.

Produkty marki Nexa Autocolor dostępne są w ofercie firmy Lak Tech (www.laktech.pl).

Oszczędność energii w warsztacie

Oplaty za energię elektryczną stale rosną, warto się wobec tego zastanowić, jak możemy obniżyć jej zużycie w warsztacie. Proponowane przez nas zmiany nie wymagają dużych inwestycji – czasami drobne modyfikacje mogą mieć ogromny wpływ na wysokość rachunku za prąd.



Premyślane inwestycje mogą pomóc warsztatom obniżyć roczny koszt energii elektrycznej średnio o 30%

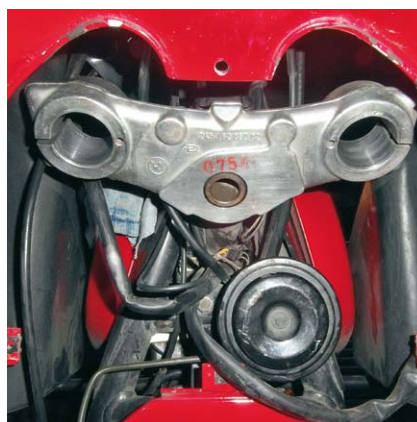
Kai vom Lehn, Standex energy consultant w Niemczech, ma kilka wskazówek. Jedną z nich jest wykorzystywanie ciepła generowanego przez sprężarkę. Sprężarki to urządzenia bardzo energochłonne i mało wydajne. Jedynie 10-15% pobieranej przez nie energii jest przekształcane w sprężone powietrze. Reszta marnuje się w postaci wytwarzanego ciepła. Wykorzystaj ten fakt, żeby ogrzać warsztat lub przestrzeń wspólną. Warto też regularnie kontrolować układ ciśnieniowy oraz wszystkie narzędzia pneumatyczne pod kątem szczelności lub uszkodzeń. Nawet najmniejszy otwór w przewodzie może okazać się bardzo kosztowny. Po zakończeniu pracy pamiętaj, by wyłączyć urządzenie.

Z pięcioma pozostałymi wskazówkami można zapoznać się na łamach styczniowego „Nowoczesnego Warsztatu”.

Serwis zawieszenia motocyklowego w okresie zimowym

Zima to doskonały moment na usunięcie usterek w motocyklu. Niesprzyjające warunki pogodowe są przyczyną, dla której większość motocykli nie wyjeżdża na drogi, można więc bez pośpiechu zweryfikować stan poszczególnych zespołów, rozmontować, wyczyścić, dokupić potrzebne części i naprawić uszkodzenia.

Przy okazji ogólnego przeglądu motocykla warto zwrócić uwagę na stan zawiesz. Większość współczesnych jednośladów wyposażono w zawieszenie teleskopowe przedniego koła i zawieszenie tylnego koła na wahaczu wleczonym. Weryfikacja ich



Półki przedniego zawieszenia teleskopowego z wymontowanymi lagami

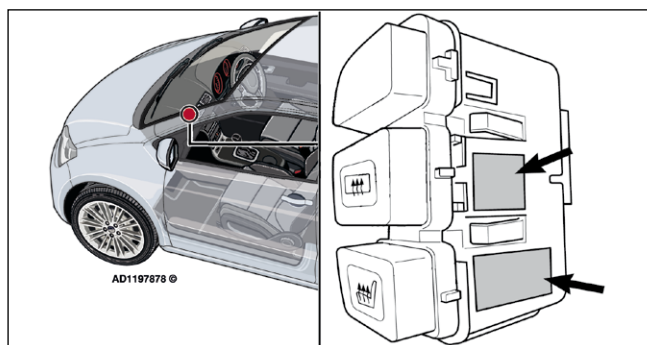
stanu była już opisywana na łamach „Nowoczesnego Warsztatu”.

Niezależnie od tego, czy na etapie weryfikacji wykryjemy jakieś uszkodzenia, warto nasmarować łożyska sterowe i skasować ich luz, wymienić płyn hydrauliczny w teleskopach przednich i nasmarować łożyska tylnego wahacza. Jeżeli zauważymy uszkodzenia w obrębie przedniego lub tylnego zawieszenia, bezwzględnie należy je usunąć, gdyż wpływają nie tylko na komfort jazdy, ale przede wszystkim na bezpieczeństwo.

Więcej w NW 1/2017

Poradnik specjalistów od instrukcji naprawczych

Autodata – zaufany światowy lider w zakresie informacji technicznych – udostępni czytelnikom „Nowoczesnego Warsztatu” rozwiązania kolejnych trzech powszechnych problemów występujących w nowoczesnych samochodach. Pierwszy przypadek dotyczy



Zacięty przełącznik ogrzewania siedzenia w Volkswagencie UP! to problem spowodowany niewystarczającym odstępem pomiędzy przełącznikiem ogrzewania siedzenia a otaczającą go tapicerką

Volkswagena UP!, w którym przełącznik ogrzewania siedzenia zacina się we wciśniętym położeniu.

Okazuje się, że usterka spowodowana jest niewystarczającym odstępem pomiędzy przełącznikiem ogrzewania siedzenia a otaczającą go tapicerką. Wymontuj jednostkę przełącznika wielofunkcyjnego z konsoli środkowej. Wiązka przewodów przełącznika ogrzewania siedzenia musi być prawidłowo ułożona. Sprawdź, czy przełącznik ogrzewania siedzenia działa poprawnie. Jeżeli nie zacina się we wciśniętym położeniu, przyklej taśmę filcową (dostępną w dziale części Volkswagen) do jednostki przełącznika w konsoli środkowej we wskazanym miejscu. Zamontuj jednostkę przełącznika wielofunkcyjnego w konsoli środkowej. Jeżeli przełącznik ogrzewania siedzenia zacina się we wciśniętym położeniu, należy zamontować nowy.

Rozwiązania pozostałych dwóch problemów publikujemy na łamach październikowego „Nowoczesnego Warsztatu”.

FORS i „Recykling 2017”

O pojazdach wycofanych z eksploatacji, problemach stacji demontażu i czekających je wyzwaniach – nie tyle w kontekście osiągnięcia wymaganego poziomu odzysku i recyklingu, co nowej perspektywy wykorzystania surowców samochodowych, na tle



Zwieńczeniem konferencji „Recykling 2017” była dyskusja uczestników spotkania w międzynarodowym gronie na temat najlepszych praktyk w branży recyklingu pojazdów

zmieniających się trendów w motoryzacji – rozmawiano podczas pierwszej w Polsce międzynarodowej konferencji „Recykling 2017” (1 grudnia 2016 r., Warszawa).

Organizatorem wydarzenia było Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów (FORS), a honorowy patronat sprawowały Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz Ministerstwo Rozwoju. Udział w konferencji wzięło wielu znamienitych gości – byli przedstawiciele rządu i parlamentu, Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Wśród uczestników nie zabrakło oczywiście przedstawicieli branży, a w gronie prelegentów znaleźli się też goście z różnych stron świata (m.in. ze Szwajcarii, Nigerii, Anglii, Estonii i Rosji), by dzielić się doświadczeniem i wymieniać poglądy na temat najlepszych praktyk. Można to uznać za niewątpliwą sukces wydarzenia.

Relację z konferencji publikujemy w NW 1/2017.

Oleje i środki smarne do youngtimera

Youngtimery, choć wyposażone w mniej elektronicznych dodatków i zdecydowanie mniej skomplikowane od współczesnych samochodów, pod względem konstrukcji nie odbiegają od nich tak mocno. Jednak mimo podobieństw nie należy stosować do nich tych samych środków smarnych, których używa się do smarowania silników samochodów współczesnych.

Pozostałe środki smarne, takie jak oleje przekładniowe i smary, nie różnią się zasadniczo w zależności od tego, czy przeznaczamy je do aut współczesnych, czy klasycznych, choć oczywiście istnieje cała gama środków przeznaczonych specjalnie do pojazdów zabytkowych i klasycznych.

O tym, że w pojazdach klasycznych powinniśmy stosować specjalny olej silnikowy, decyduje budowa układu smarowania, który w silnikach starszego typu jest fabrycznie przystosowany do pracy z gęstszymi olejami o nieco wyższej lepkości. Rzadkie oleje współczesne, charakteryzujące się nieco

mniejszą lepkością, nie zostaną odpowiednio przetłoczone przez pompy olejowe charakteryzujące się większymi luzami (na przykład pompy zębatkowe). Takie pompy nie wytworzą dostatecznego ciśnienia we współpracy z olejami nowego typu.

Więcej w NW 1/2017



Oleje silnikowe dedykowane old- i youngtimerom znajdziemy m.in. w ofercie Millers Oils

Usługa skanowania opon

SnapScan mierzy głębokość bieżnika w czasie podróży, a następnie udostępnia wyniki analizy kierowcy. Tę nową technologię wprowadza na rynek Nokian Tyres wraz z siecią serwisów samochodowych Vianor.

SnapScan stworzono w oparciu o najwyższej klasy technologię skanowania 3D. Zautomatyzowany najzdrowszy skaner sprawdza stan opon, podczas gdy kamera identyfikuje pojazd na podstawie numeru rejestracyjnego. Po zakończeniu skanowania kierowca może otrzymać bezpłatny raport ze stanu opon w wiadomości tekstowej lub za pośrednictwem poczty elektronicznej.

Raport przygotowywany jest bez względu na to, którego producenta opony zamontowano w samochodzie. Co ważne, aby dokonać pomiaru, nie trzeba instalować żadnych dodatkowych urządzeń w samochodzie.

Usługa skanowania SnapScan zostanie udostępniona w pobliżu najczęściej od-



wiedzanych przez kierowców miejsc, np. na parkingach. Oferowana będzie we współpracy z siecią serwisów oponiarskich i samochodowych Vianor, w których użytkownicy pojazdów będą mogli również zacerpnąć informacji o kosztach zakupu nowych, bezpiecznych opon. Technologia została opracowana we współpracy z fińskimi partnerami, firmami Futurice i Affecto. Kontrola głębokości bieżnika nie byłaby możliwa bez zastosowania unikalnej technologii skanowania 3D, opatentowanej przez firmę Sig-mavision z Wielkiej Brytanii.

Więcej w NW1/2017

Główna nagroda w loterii R-M dla klienta Grupy CSV



Auto trafiło do klienta Grupy CSV z Łodzi – firmy Marvel Sp. z o.o.

Dlaczego warto współpracować z Grupą CSV? Przede wszystkim ze względu na bogatą ofertę produktów lakierniczych, wiedzę i profesjonalne doradztwo techniczne. Zupełnie przy okazji klienci firmy mogą wygrać atrakcyjne nagrody.

W ubiegłym roku, kupując produkty marki R-M, klienci na całym świecie mieli szansę wziąć udział w loterii i wygrać samochód. Szczęśliwym trafem główna nagroda, Citroen DS3 w kolorze Brilliant Red, trafiła do klienta Grupy CSV!

W loterii mógł wziąć udział każdy, kto w okresie trwania oferty promocyjnej kupił minimum 5 litrów jednego z nowych lakierów bezbarwnych R-M (Glossclear, Rapidclear, Easyclear, Everclear lub Extremecclear) i wypełnił kupon uprawniający do wzięcia udziału w losowaniu (jeden kupon za każde zakupione 5 litrów lakieru).

Dwumiesięczna kampania marketingowa promowała najnowsze lakiery bezbarwne w Niemczech, Danii, Hiszpanii, Portugalii, Polsce, Norwegii, Szwecji i Finlandii. Losowanie odbyło się podczas finału konkursu na Najlepszego Lakiernika R-M przy udziale reprezentantów poszczególnych krajów oraz dziennikarzy. Szczęśliwym zwycięzcą został klient Grupy CSV z Łodzi – firma Marvel Sp. z o.o.

Więcej w NW 1/2017

Najpierw czyszcimy, potem naprawiamy

Jak pisze w swoim artykule Stanisław Mikołaj Słupski, słowo „zanieczyszczenie” ma bardzo duże znaczenie podczas naprawy samochodu. Dotyczy to zarówno prac mechanicznych, jak i elektrycznych. W kilkuletnim samochodzie nawet proste zadania mechaniczne wymagają wykonania prac polegających na oczyszczaniu z brudu elementów, które mają być naprawione.

Z racji nagromadzonych zanieczyszczeń nie można odkręcić śrub, zobaczyć pękniętych mechanizmów czy nieszczelnych przewodów gumowych. Przed oceną sta-



Zatkane kanały w zaworze EGR

nu sprawności danego elementu musimy oczyścić jego powierzchnię. To samo dotyczy układów elektrycznych.

Pomimo że prądu nie widać, każdy elektryk najpierw wyczyści zabrudzone błotem

wtyczki i kable, a potem będzie kontrolował stan pinów. Najpierw usunie rdzę z połączeń kabli do masy, sprawdzi, czy tak zwane oczko jest prawidłowo dokręcone, a dopiero potem przystąpi do sprawdzania oporu i napięcia. Ogólnie można powiedzieć, że najpierw czyszcimy, a potem naprawiamy. Z kolei po naprawie nie chcemy, aby efekty naszej pracy zostały zniweczone przez brud – chcielibyśmy, aby były możliwie długotrwałe, czyli aby nie dochodziło do kolejnych awarii...

Więcej w NW 1/2017

W warsztacie też musi być czysto

Kiedyś, aby umyć zabrudzone części samochodowe lub narzędzia, brało się wiadro, starą ropę lub benzynę i szmatę. I choć w wielu warsztatach to wciąż norma, coraz większą popularność zdobywają myjki warsztatowe. Siedzibę jednego z producentów takich urządzeń mieliśmy okazję odwiedzić.

Firma Ekosystem Chemia z Grudziądza zajmuje się produkcją zarówno myjek warsztatowych, jak i płynów myjąco-odtłuszczających do nich.

– Myjki można podzielić na ręczne i automatyczne. Choć mamy w ofercie zarówno jedne, jak i drugie, specjalizujemy się w modelach ręcznych – wyjaśnia Andrzej Markuszewski,

przedstawiciel firmy. – *To nasz produkt flagowy, dzięki któremu udało nam się „wybić”, a zainteresowanie nim jest coraz większe.*

Faktem jest, że warsztatom samocho-



Myjki, zarówno ręczne, jak i automatyczne, klient może dopasować do własnych potrzeb

dowym coraz bardziej zależy na wizerunku. Nic dziwnego, wszak klient chętniej wróci do serwisu, w którym panuje względny porządek i wszystko ma swoje miejsce, niż do takiego, w którym ubrudzi się smarem, chwytając za klamkę drzwi wejściowych.

– *Znam warsztaty, w których pracuje się w białych rękawiczkach, jak w laboratorium – zwraca uwagę A. Markuszewski. – Ostatnio byłem w warsztacie, w którym mają czystiej niż my w biurze, m.in. za sprawą urządzeń do mycia.*

Reportaż z firmy Ekosystem Chemia publikujemy w styczniowym wydaniu „Nowoczesnego Warsztatu”.