

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

Spersonalizowana kierownica

Wrażenie inteligentnej jazdy nie polega na oddaniu pojazdowi kontroli nad kierownicą, ale na bezpiecznym i intuicyjnym przecho-



Rynek autonomicznej jazdy będzie w większym stopniu napędzany przez nowych dostawców usług w zakresie mobilności niż przez uznanych producentów pojazdów

dzeniu przez kierowcę między trybem ręcznym a jazdą autonomiczną. Serwisowanie przyszłościowych układów kierowniczych? O tym mówi się najmniej w komunikatach integrujących najnowsze systemy.

Steer-by-wire pozwala na stosowanie mniejszej liczby mechanicznych połączeń pomiędzy poszczególnymi częściami samochodu (w tym przypadku układu kierowniczego). Prowadząc pojazd w technologii steer-by-wire, można nie tylko cieszyć się bezpieczną i bezstreską jazdą autonomiczną, ale też korzystać z automatycznej korekty prowadzenia w trybie ręcznym. Nawet osoba bez doświadczenia może uwolnić ręce i cieszyć się czystą przyjemnością z jazdy.

Więcej w NW 6/2019

Oleje w NW 6/2019

Czerwcowe wydanie „Nowoczesnego Warsztatu” wypełnia tematyka olejowa. Jako wprowadzenie zamieszczamy artykuł na temat pozimowej wymiany oleju. Już niedługo będziemy wyjeżdżać na wakacje. Robiąc wiele kilometrów, często przekraczamy termin wymiany oleju. Czas tuż przed urlopem to dobry moment, by udać się do np. ulubionego serwisu i wykonać tę czynność. Zwracamy Państwu uwagę na to, jak wymienić olej, co ważnego dzieje się na rynku olejów silnikowych, piszemy o olejach do motocykli i pojazdów ciężarowych itp. Zdarza się, że tematy, które poruszamy, to wiedza podstawowa, przypomnienie „olejowego abecadła”. Ale przede wszystkim skupiamy się na najnowszych trendach. Informacje te są adresowane zarówno do tych, którzy stawiają pierwsze kroki w olejowym świecie, jak i tych, którzy chcą poszerzać swoje horyzonty. Wiedzy na rynku jest obecnie tak dużo, że warto się skupić na tym, co Państwa najbardziej interesuje. Trzeba o tym pamiętać, bo czas mamy ograniczony.

Auta elektryczne w Polsce

W pierwszym kwartale tego roku zarejestrowano w Polsce 620 samochodów elektrycznych (w pełni i hybryd plug-in), o 79,7% więcej niż rok temu – wynika z najnowszych danych ACEA. Taki wynik to trochę ponad 4 promile całkowitej sprzedaży nowych aut osobowych w Polsce i dopiero 14. miejsce w Unii Europejskiej. Eksperti Exact Systems zwracają uwagę na barierę finansową, która sprawia, że obywatele krajów z niższym PKB nie stać na kupowanie drogich aut elektrycznych. Sytuacja może ulec zmianie już w 2022 roku, kiedy ceny pojazdów elektrycznych prawdopodobnie zrównają się z cenami ich spalinowych odpowiedników.

– Obywateli biedniejszych państw nie stać na masowe kupowanie elektryków, dlatego w Polsce niezbędny jest system dopłat i zachęt podatkowych, które pomogą rozwijać ten rynek w okresie przejściowym, czyli zanim ceny napędów alternatywnych zrównają się ze spalinowymi – komentuje Jacek Opala, członek zarządu Exact Systems. – Istnieje obawa, że jeśli dynamika spadku cen ekologicznych aut będzie niezadowalająca, wówczas regulator, w naszym przypadku UE, wprowadzi dodatkowe obciążenia na auta tradycyjne.

**PREMIERA: FAG teraz także
jako ekspert od podwozia**



FAG

Inwestują miliardy w ochronę klimatu i poprawę jakości powietrza



Bosch wchodzi na rynek seryjnej produkcji ogniw paliwowych dla pojazdów.
Fot. Bosch

Rok 2018 był dla Grupy Bosch pomyślny. Spółka zwiększyła obroty do rekordowego poziomu 78,5 mld euro. EBIT z działalności operacyjnej, stanowiący zysk przed odliczeniem podatków i odsetek, osiągnął wartość 5,5 mld euro.

Pomimo dużych nakładów, m.in. na elektryfikację i automatyzację transportu, w 2018 roku w całkowitym obrocie koncernu zwiększył się udział EBIT z działalności operacyjnej, osiągając poziom 7% (w porównaniu do 6,8% w roku 2017). Bosch zwiększył również nakłady na badania i rozwój do 7,3 mld euro, czyli przeznaczył na ten cel 9,3% obrotu. Nakłady inwestycyjne wzrosły o 14%, do kwoty 4,9 mld euro, co stanowiło 6,3% obrotu. W 2018 roku firma utworzyła prawie 8000 nowych miejsc pracy na całym świecie, z czego ponad połowę w działach badawczo-rozwojowych.

Więcej w NW 6/2019

„Split payment” to kula u nogi?

Resort finansów szykuje rewolucję w stosowanych obecnie przez ponad pół miliona firm metodach rozliczania VAT. Chodzi oczywiście o tzw. split payment. Zdaniem ekspertów Tax Care to kolejna próba przerzucenia dodatkowych kosztów „uszczelniania” systemu VAT na przedsiębiorców.

Split payment funkcjonuje w polskim prawie podatkowym od 1 lipca 2018 roku. Polega na tym, że całość lub część kwoty podatku

od towarów i usług trafia na oddzielny rachunek bankowy z ograniczonym dostępem przedsiębiorcy. Ma to utrudniać oszustom wyłudzenie podatku. Na razie przedsiębiorcy korzystają ze split payment dobrowolnie – zdecydowana większość małych i średnich firm w ogóle nie jest nim zainteresowana.

Ważną kwestią jest ograniczony dostęp do środków. Można z niego bowiem płacić wyłącznie VAT do fiskusa lub do kontra-

henta. Przekazanie zgromadzonych na nim środków na rachunek „bieżący” podatnika odbywa się za zgodą naczelnika urzędu skarbowego. Na jej wydanie ma on 60 dni.

Przywileje, jakie daje stosowanie podzielonej płatności, zdaniem ekspertów Tax Care, nie rekompensują przedsiębiorcom trudności. Przykładowo, przy zapłacie 3 tys. zł VAT 10. dnia miesiąca przedsiębiorca zaoszczędzi 2 zł.

Pracownicy z Dalekiego Wschodu

Drastycznie rosnące zapotrzebowanie na pracę i emigracja pracowników z Ukrainy do innych krajów Europy Zachodniej powodują, iż polscy pracodawcy coraz częściej decydują się na zatrudnianie kadry pracowniczej z Dalekiego Wschodu. Czy tego typu praktyki są dobrym kierunkiem dla polskiej gospodarki? Na to pytanie odpowiada prezes firmy Smart Work Mariusz Hoszowski.

Rosnąca niechęć Polaków do podejmowania określonych prac i niski poziom bezrobocia sprawiły, iż aktualnie na rynku odnotowuje się deficyt pracowniczy w wielu gałęziach gospodarki. W konsekwencji pol-

scy pracodawcy zaczęli inwestować w pracowników zagranicznych – głównie z Ukrainy, choć coraz częściej również z Dalekiego Wschodu, czyli z Nepalu, Indii i Bangladeszu. Jak mówi Mariusz Hoszowski, prezes firmy Smart Work, tego typu kadra pracownicza trafia do Polski już od dłuższego czasu, jednak dopiero od 2-3 lat zauważalny jest znaczący wzrost liczby wydawanych zezwoleń na pracę: – Pracownicy z Dalekiego Wschodu przyjeżdżają do nas głównie z Nepalu, Indii i Bangladeszu oraz w mniejszym stopniu z Indonezji lub Filipin. Przyczynę ich zwiększającej się liczby upatruje się nie tylko

w trudnej sytuacji ekonomicznej zaistniałej w ich rodzimych krajach, ale w samym spadku liczby pracowników z Europy Wschodniej skłonnych do przyjazdu do Polski. Co więcej, branże takie jak przetwórstwo mięsa i ryb w tej chwili oparte są głównie na pracownikach z Dalekiego Wschodu, gdyż ani Polacy, ani Ukraińcy nie chcą już podejmować pracy na stanowiskach produkcyjnych w tych sektorach, a bez dalekowschodnich pracowników branże te nie miałyby aktualnie możliwości funkcjonowania w Polsce.

Więcej w NW 6/2019

Przyszłość silników spalinowych – nauczka płynie z Opolą

Ciśnienie rzędu 350 barów w silnikach GDi to dziś najlepsze rozwiązanie dla rosnących regulacji środowiskowych, a jeśli i to mało, to już pracujemy nad systemami działającymi pod ciśnieniem 500 barów! Ewolucja silników benzynowych nie odbywa się bez przeszkód. Czyżby giganci rynku automotive nie chcieli odrobić lekcji?

Silniki z bezpośrednim wtryskiem benzyny (GDi) z pewnością zajęły należne im miejsce na mapie drogowej napędów konwencjonalnych. Technologie stojące za tymi systemami zapewniają szansę zwiększenia wydajności, poprawy oszczędności paliwa i redukcji emisji dwutlenku węgla (CO₂) poprzez bardziej precyzyjne, oszczędne, ale czy aby na pewno – kompletne spalanie?

Jest o czym mówić, skoro co rusz komunikowane są kolejne rozwiązania ograniczające zużycie paliwa dzięki technologii bezpośredniego wtrysku benzyny. Przewiduje się, że do 2026 r. rynek nowych pojazdów wyposażonych w GDi ma rosnąć – uważa! – średnio o ok. 10% rocznie. A jeśli tak, to i wyposażenie warsztatów w części, narzędzia i profesjonalną wiedzę niezbędne do wejścia na ten przynoszący wysokie zyski rynek, będący w fazie szybkiego wzrostu.



Po wdrożeniu pakietu usprawnień 241-konny silnik w Subaru Forester 2.0 XT Turbo generuje hałas na biegu jałowym o 6 dB niższy! A „przy okazji” deklaruje się wiele niższym zużyciem paliwa

Dowodem ma być propozycja Delphi – pierwszy w branży układ wtryskowy Multec 14 (M14) z ciśnieniem sięgającym 350 barów.

Więcej w NW 6/2019

Coraz więcej „zielonych” autobusów

Sprzedaż ekologicznych autobusów miejskich dynamicznie rośnie. W ubiegłym roku na drogi polskich aglomeracji wyjechało 317 ekoautobusów, w tym 63 elektryki i 200 hybryd.

– W połączeniach między miastami udział tych pojazdów jest niewielki, bo trudno je

wykorzystywać na dalekich trasach – mówi Bogdan Kurys, wiceprezes firmy Sindbad. Jednak flota autokarów także staje się coraz bardziej ekologiczna. – Potrzeba wymiany sprzętu jest wymuszona, inaczej nie moglibyśmy realizować połączeń międzynarodowych. Euro 6 to obecnie jedyna norma, któ-

ra pozwala wjechać do dużych aglomeracji miejskich na Zachodzie.

Najwięcej autobusów elektrycznych jest zarejestrowanych w Zielonej Górze (45), Warszawie (31), Krakowie (26) i Jaworznie (24). Ich liczba będzie stopniowo rosnąć.

Widzieć las, nie tylko drzewa

– Zmiany w regulacjach prawnych dotyczących motoryzacji są potrzebne. Tyle tylko, że muszą być sensowne i kompleksowe, a do tego niezbędne są namysł i całościowe spojrzenie na ten sektor gospodarki – zauważa Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).

Wylewanie dziecka z kąpielą – niektóre projekty zmian dotyczących motoryzacji mogą stanowić słownikowe przykłady tego związku frazeologicznego.

Przykład pierwszy: wedle danych CEPIK polski park samochodowy jest jednym z najstarszych w Europie. Argument ten wciąż słychać w kontekście zgłaszanego nieustannie przez niektóre środowiska postulatu podwyższenia akcyzy na importowane używane samochody. O tym, że CEPIK zawiera nieaktualne wpisy dotyczące milionów samochodów mających często status motoryzacyjnych zabytków, a istniejących wyłącznie w ewidencji i zawiązujących śred-

ni wiek samochodów o dobrych kilka lat, już się jednak nie wspomina.

Przykład drugi: słychać wciąż utrzymywane w alarmistycznym tonie informacje, że Polska „zalewana” jest częściami niesprawdzonej jakości. Przy okazji podsuwany jest pomysł, jak zaradzić temu problemowi...

Więcej w NW 6/2019

NOWOCZESNY
warsztat
w internecie!



Odwiedź naszą stronę!
www.nowoczesnywarsztat.pl

**Pełny
dostęp do
archiwum
on-line**

Resurs podnośnika warsztatowego

Koniec 2018 roku przyniósł nowe rozporządzenie ministra przedsiębiorczości i technologii w sprawie eksploatacji, modernizacji i napraw urządzeń transportu bliskiego (w skrócie: UTB). Do tych urządzeń zalicza się także podnośniki samochodowe wykorzystywane w serwisach, warsztatach i stacjach diagnostycznych. Wprowadzone zostały między innymi zmiany w zakresie kwalifikacji osób obsługujących UTB oraz zasad prowadzenia tzw. książek konserwacji.

– *Zmienione przepisy wymagają np. odnotowania przeprowadzenia pomiarów elektrycznych urządzenia. Istnieje również*

możliwość prowadzenia dziennika konserwacji w wersji elektronicznej, do czego gorąco wszystkich zachęcam – powiedział dyspozytor serwisu WSOP Wojciech Piechaczek.

Nowe rozporządzenie wprowadza również pojęcie resursu. Chcąc zahamować napływ do Polski używanych i wyeksploatowanych podnośników z zagranicy, niejednokrotnie wycofanych z użytkowania ze względu na bardzo zły stan techniczny, ustawodawca wprowadził pojęcie resursu. Jest to bezpieczny okres eksploatacji podnośnika określony liczbą cykli pracy (jeden cykl: podniesienie i opuszczenie pojazdu),

uwzględniający rzeczywiste warunki użytkowania.

Co zrobić w sytuacji, kiedy nie wiadomo, ile cykli przepracował dany podnośnik lub gdy historia urządzenia nie jest znana? Zgodnie z europejską normą EN1493 przewidywana trwałość podnośnika ustalona jest na 22 tysiące cykli, co – przyjmując średnio 3 cykle dziennie – daje około 10 lat. Znak datę produkcji, możemy określić resurs podnośnika. Po tym okresie urządzenie może być nadal eksploatowane, jednak wymagany jest jego generalny przegląd z badaniem elementów konstrukcyjnych włącznie.

Zwiedzamy fabrykę Exide Technologies w Poznaniu

To już sto lat. Dokładnie w 1919 roku Andrzej Kaczmarek, berliński przemysłowiec pochodzący z Polski, przeniósł do Poznania swoją



Podczas produkcji akumulatorów Exide wykorzystywane są opatentowane przez koncern rozwiązania, dlatego w wielu miejscach zakładu obowiązuje zakaz wykonywania zdjęć. Tu jeden z końcowych etapów – składowanie akumulatorów na paletach

niewielką fabrykę baterii. Sześć lat później po raz pierwszy pojawiły się wyroby pod marką Centra. Były lata lepsze i gorsze, firma była spółką Skarbu Państwa, później ponownie trafiła w prywatne ręce. W 1995 roku zakład stał się własnością Exide Technologies. Ogromne inwestycje przyniosły efekty. Rośnie produkcja, rośnie sprzedaż, rośnie też znaczenie poznańskiej fabryki już nie tylko w europejskiej, ale też światowej branży produkcji akumulatorów.

Mieliśmy okazję przyrzeć się dokładnie produkcji akumulatorów w poznańskiej fabryce. To największy w Polsce wytwórca akumulatorów, ze średnią roczną produkcją na poziomie kilku milionów sztuk. Inwestycje z ostatnich lat zwiększyły potencjał fabryki. W ubiegłych latach poznańska spółka uzyskiwała przychody ze sprzedaży akumulatorów na poziomie 1,5 miliarda złotych rocznie. W zakładzie jest zatrudnionych ponad 700 pracowników. Exide w Poznaniu to 136 tysięcy metrów kwadratowych powierzchni.

Więcej w NW 6/2019

Brak ważnego badania pojazdu – to może się zdarzyć każdemu...

W Polsce każdy poruszający się po drogach pojazd powinien mieć ważne badanie techniczne. Ciągłe jednak w ruchu drogowym w naszym kraju uczestniczy wiele pojazdów bez ważnych badań. Powody są różne: od zwykłego zapomnienia poczynawszy, na uchylaniu się od obowiązkowych badań technicznych aut kończąc.

Kara za ewentualny brak aktualnego bada-

nia jest niska, co nie motywuje wystarczająco kierowców do terminowego odwiedzania diagnostów. Ewentualne większe problemy czekają ich w momencie kolizji/wypadku, z czego nie każdy zdaje sobie sprawę.

System badań technicznych w Polsce funkcjonuje w oparciu o sieć stacji kontroli pojazdów prowadzonych w większości przez prywatnych przedsiębiorców. Zdarzają się

takie SKP, które „przez palce” patrzą na usterki w badanym pojeździe, tłumacząc, iż rzetelna stacja zyskałaby złą renomę i zbankrutowała, bo kierowcy wybiorą bardziej liberalne punkty kontroli. Mimo określonych procedur badań technicznych nie istnieje mechanizm skutecznego ich egzekwowania.

Więcej w NW 6/2019

Primer pierwszy w kolejce – porady dla lakierników

Primer to jedno z podstawowych pojęć istotnych dla lakierników zajmujących się naprawą karoserii. Bywa, że mówienie o nim wywołuje u niektórych przerażenie, zdziwienie (jestem całkiem poważny), a nade wszystko rodzi pytanie: dlaczego to tak wolno schnie? A to od primera właśnie zależy poprawne wykonanie kolejnych etapów pracy, dla lakiernika to jedna z najważniejszych kwestii.

Korozja bardzo często dotyka karoserii pojazdu, bo w większości przypadków jest ona metalowa. Aby zapobiec rdzewieniu, musimy przeciwdziałać utlenianiu, do którego niezbędne są tlen i woda (ich obecność również znacznie przyspiesza ten proces). Ochrona przed korozją polega na stworzeniu skutecznej granicy, zapobiegającej



dostawianiu się szkodliwych czynników do metalu. W fazie produkcji odbywa się to np. poprzez cynkowanie. Wystarczy cienka warstewka cynku, by nie przepuścić do stali tlenu i wilgoci.

Podkład jest m.in. środkiem wiążącym. Oznacza to, że umożliwia połączenie między powierzchnią metalu a lakierem, który będzie natryskiwany na wierzch. Chcesz, aby twój lakier był odporny i dobrze przylegał do powierzchni, nakładaj warstwę podkładu przed lakierowaniem.

Podczas renowacji powłoki najskuteczniejszą ochronę antykorozyjną uzyskuje się zazwyczaj, stosując odpowiedni podkład.

Więcej w NW 6/2019

Certyfikowany rzeczoznawca samochodowy lekarstwem na poprawę BRD

Według opublikowanych danych w 2018 roku na polskich drogach wzrosła liczba ofiar śmiertelnych, które zginęły w wypadkach drogowych. Dostępne statystyki bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) opierają się głównie na przyczynach zdarzeń drogowych związanych z przekroczeniem prędkości, gdyż takie są gromadzone przez policję.

Jako niezależny ekspert zwracam uwagę na stan techniczny pojazdów – te dane nie są gromadzone i analizowane. Nie wiemy, jaki procent wypadków jest wynikiem modyfikacji i nieprawidłowej naprawy. Rok 2018 był kolejnym, w którym sprowadziliśmy do kraju ok. miliona samochodów używanych. Duży procent tych pojazdów to auta po technicznych uszkodzeniach całkowitych – bez prawa rejestracji w rodzimym kraju pochodzenia. Samochody przechodzą rozszerzone badania techniczne, ale w większości przypadków diagnosta nie jest w stanie sprawdzić i ocenić jakości ich naprawy. Nie ma też informacji, co było uszkodzone. Dodatkowo na rynku krajowym, szczególnie przy wypłatach gotówkowych realizowanych przez firmy ubezpieczeniowe przy likwidacji szkód komunikacyjnych, nie ma nadzoru nad kwalifikacją i zakresem samej naprawy. Takie po-



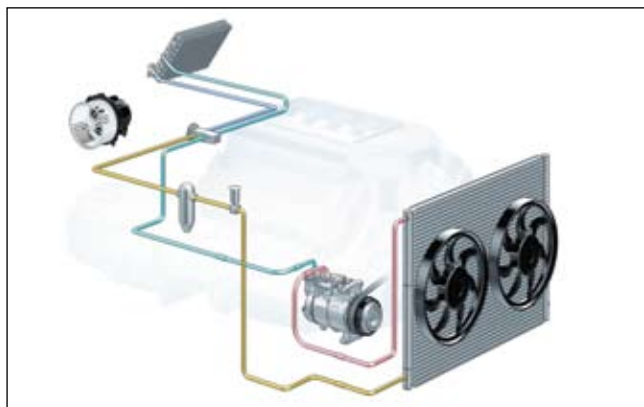
jazdy po częściowej lub prowizorycznej naprawie często są realną przyczyną następnych zdarzeń drogowych.

Więcej w artykule opracowanym przez A. Walewskiego i M. Krzemieńskiego przy współpracy z CrashData Poland Sp. z o.o., który publikujemy na łamach czerwcowego wydania „Nowoczesnego Warsztatu”.

**Zapraszamy
na portal**

ŚWIATOPON.info
PORTAL BRANŻY OPONIARSKIEJ

Diagnostyka temperaturowa układu klimatyzacji – porady Nissens



Działanie klimatyzacji opiera się na zmianie stanu skupienia czynnika chłodniczego, która następuje w trakcie zmian ciśnienia i temperatury wewnątrz układu. Wśród kluczowych czynników wpływających na ten proces należy wyróżnić temperaturę, z kolei opartą na niej diagnostykę komponentów można uznać za jedną z podstawowych metod diagnozowania nieprawidłowej pracy klimatyzacji.

Jest to łatwa, niezawodna i ekonomiczna metoda, gdyż zakresy temperatur poszczególnych elementów mogą wskazywać, gdzie występują problemy lub gdzie mogą się one pojawić w najbliższej przyszłości.

Więcej w NW 6/2019

Sprzedaż opon w pierwszym kwartale 2019 roku

Według danych Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego (PZPO) w pierwszym kwartale 2019 roku producenci i importerzy opon w Polsce odnotowali wzrost sprzedaży w segmencie opon do aut typu SUV o 19%. Wzrósł także wolumen sprzedanych opon do samochodów dostawczych (+8%) i ciężarowych (+3%). Istotnie zwiększyła się dynamika sprzedaży opon do motocykli – wyniosła ona aż 28%.

– Już kolejny kwartał notujemy wzrost popularności opon klasy premium – w I kwartale 2019 roku dynamika ich sprzedaży wyniosła 8% – mówi Piotr Sarnecki, dyrektor generalny PZPO. – Jest to ważny trend: polscy kierowcy doceniają dobre, markowe ogumienie do swoich aut. Opony tej klasy gwarantują

lepszą przyczepność, szczególnie na mokrej drodze, dłuższą żywotność, mniejszy hałas i niższe zużycie paliwa. Inwestycja w ogumienie premium zwraca się więc bardzo szybko – pieniądze wydane na nowy komplet wracają do portfela jego nabywcy w trakcie użytkowa-

nia w postaci m.in. oszczędności na paliwie czy mniejszego prawdopodobieństwa kolizji drogowych, ze względu na krótszą drogę hamowania.

Więcej w NW 6/2019



Ruszyło Centrum Badawczo-Rozwojowe firmy WSOP

Zlokalizowane w Knurowie przy ulicy Dworcowej 62 Centrum Badawczo-Rozwojowe firmy WSOP rozpoczęło swoją działalność. Przenosiny do nowego budynku zbiegły się z 25-leciem istnienia firmy.

Większość stanowisk w hali montażowej już działa. Są to przede wszystkim stanowiska zajmujące się konstrukcją urządzeń diagnostycznych i doskonaleniem metod ich wytwarzania. W ciągu najbliższych kilku

tygodni uruchomione zostaną: spawalnia, lakiernia proszkowa i laboratorium badawcze, które zajmie się rozwojem metod oceny stanu technicznego samochodów.

Z kolei w sąsiadującym z halą montażową budynku, przewidzianym jako zaplecze badawczo-szkoleniowe, umiejscowione zostały pozostałe działy odpowiedzialne za rozwój produktu i kształcenie specjalistów branży motoryzacyjnej.

Najbliższe tygodnie ekipa WSOP poświęci na ostateczne meblowanie i dostosowanie pomieszczeń do ich docelowych funkcji. Oficjalne otwarcie CBR odbędzie się we wrześniu 2019 r.

Budowa obiektu, którego łączna powierzchnia wynosi blisko 2000 m², współfinansowana jest przez Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.