

Sachs Race Challenge 2014

Zakończyła się akcja szkoleniowa Sachs Race Challenge zorganizowana przez przedstawicielstwo koncernu ZF Friedrichshafen AG w Polsce w maju i czerwcu 2014 roku. W ciągu trzynastu dni w technicznych i marketingowych szkoleniach przeprowadzonych na rally-crossowych torach we Wrocławiu, Debrznie i Słomczynie wzięło udział około 1300 pracowników polskich

warsztatów. Tematy szkoleń teoretyczno-praktycznych dotyczyły wszystkich dostępnych na naszym rynku produktów ZF przeznaczonych do samochodów osobowych, ciężarowych i autobusów, a także nowoczesnych sposobów obsługi korzystających z nich klientów. Dlatego program Sachs Race Challenge został podzielony na dwa bloki tematyczne: techniczny i sprzeda-



żowy, służące wspólnie zawodowemu rozwojowi warsztatowego personelu. Praktyczne testy na wyczynowych torach

pozwołyły uczestnikom szkoleń zapoznać się bezpośrednio ze specyfiką napędów hybrydowych (Volkswagen Golf i Audi Q5 Hybrid), wpływem stanu amortyzatorów na bezpieczeństwo jazdy. Dodatkową atrakcją był udział przedstawicieli działu ZF Motosport, na których stanowisku prezentowano części do pojazdów startujących w zawodach sportowych DTM i Formuły 1.

Targi Inter Cars



Przygotowywane przez Inter Cars największe targi motoryzacyjne w Europie Środ-

kowo-Wschodniej połączone z pokazami motoryzacyjnymi odbędą się na warszawskim

lotnisku Bemowo w dniach 5-7 września br. Prawie 200 wystawców zaprezentuje na nich części zamienne, narzędzia i wyposażenie warsztatów, akcesoria samochodowe, chemię warsztatową, oprogramowanie, opony i asortyment tuningowy. Będą też stoiska motocyklowe marek Triumph i Ducati, jak również prezentujące aktualny dorobek prasy i portali branżowych. Rozbudowana zostanie „Strefa Ciężka” poświęcona pojazdom

użytkowym. Targom Inter Cars towarzyszy część rozrywkowa, czyli osobna impreza o nazwie Inter Cars Motor Show, podczas której goście z całej Polski (bilety będą sprzedawane online na www.14targi.intercars.com.pl) zobaczą m.in. Krzysztofa Hołowczyca, pokazy driftu samochodowego, akrobacje motocyklowe oraz wyścigi dragsterów. Dodatkową atrakcją będzie drift ciągnikiem siodłowym volvo FM12 o mocy 700 KM/3000 NM.

Wycofanie „Klauzuli Napraw”

Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM) poinformowało, że Komisja Europejska została zmuszona do wycofania propozycji dotyczącej tzw. „Klauzuli Napraw”. Oznacza to kontynuację w niektórych państwach UE monopolu koncernów

samochodowych w zakresie sprzedaży zamiennych części zewnętrznych, czyli zderzaków, masek, atrap chłodnicy, błotników, lusterek, lamp itd. Sytuację tę miało zmienić na korzyść niezależnych producentów i wolnej konkurencji wprowadzenie „Klauzuli Napraw” do dyrektywy

98/71/WE. Konieczność wdrożenia tej propozycji poparł Parlament Europejski, jednak 21 maja br. została ona storpedowana przez część członków UE. Obecnie tylko w 11 państwach członkowskich UE, w tym Polsce, rynki części zewnętrznych są w pełni zliberalizowane.

Umicore w Polsce

Koncern Umicore zbuduje w Nowej Rudzie kosztem około 40 milionów euro wyposażoną w urządzenia najnowszej generacji fabrykę katalizatorów do samocho-

dów osobowych i ciężarowych. Inwestycja pozwoli zaspokoić wzrost popytu na te podzespoły w Europie, oczekiwany po wprowadzeniu przez Unię Europejską

nowych przepisów dotyczących emisji spalin.

Budowa rozpocznie się w lipcu br., a uruchomienie produkcji jest planowane na początek roku 2016.

Bosch Diversity Day

W ponad 200 placówkach Boscha na całym świecie odbył się pierwszy *Bosch Diversity Day* dla 280 tysięcy pracowników firmy. Celem przedsięwzięcia było pokazanie potencjału różnorodności (*diversity*) za pomocą specjalnych akcji z udziałem pracowników, forów dyskusyjnych oraz warsztatów. Firma podkreśla, że różnorodne kultury, doświadczenia i poglądy pomagają zwiększać produktywność oraz innowacyjność. Dlatego różnorodność jest ważnym elementem strategii przedsiębiorstwa.

FOT. INTER CARS, ZF SERVICES

KONSERWACJA I SERWISOWANIE UKŁADÓW HAMULCOWYCH

Niesprawny hamulec pojazdu oznacza niebezpieczeństwo dla podróżujących, a także dla innych uczestników ruchu drogowego! Dlatego należy wymieniać nie tylko części zużywalne, lecz także postępować zgodnie z zaleceniami producentów pojazdów i hamulców. Poniżej podajemy związane z tym wymogi, które należy traktować jako minimalne.



Konserwacja hamulców tarczowych

Ich regulacja nie jest wymagana, jednak co 10 000 kilometrów należy sprawdzić zużycie okładzin, a w razie osiągnięcia przez nie minimalnej grubości wymienić je na nowe, np. firmy Textar.

Należy również sprawdzić stan tarcz hamulcowych. W razie wykrycia jakichkolwiek rowków, pęknięć, skrzywienia lub innych uszkodzeń jedynym bezpiecznym rozwiązaniem jest założenie nowych tarcz. Należy również sprawdzić, czy zacisk hamulcowy nie jest uszkodzony i czy nie wycieka z niego płyn hamulcowy. Swobody ruchu tłoków nie mogą ograniczać uszkodzenia ich osłon lub korozja. W razie wątpliwości zacisk hamulcowy należy na nowo uszczelnić lub wymienić. W przypadku zacisków stałych i zacisków z otwartą prowadnicą ślizgową co trzy lata lub co 60 000 km, a w przypadku zacisków z zamkniętymi

prowadnicami ślizgowymi co cztery lata lub co 90 000 km – cały ten podzespół należy poddać regeneracji lub wymienić.

Konserwacja hamulców bębnowych

Zużycie okładzin hamulców bębnowych należy sprawdzać co 20 000 km. Nitowane okładziny należy wymienić, zanim ich powierzchnia zrówna się z poziomem łbów nitów. Klejone okładziny należy wymienić zaraz po osiągnięciu minimalnej grubości wynoszącej 2 mm. Przy każdym demontażu bębnowych należy sprawdzić cały hamulec. Zużyte bębny wymagają wymiany. Mechanizm ręcznej regulacji nie może być uszkodzony ani zatarty. Cylinder hamulcowy należy sprawdzać pod kątem uszkodzeń i szczelności, a w razie potrzeby go wymienić. Sprężyny powrotne wymienia się zawsze wraz ze szczękami.

Do czyszczenia wewnętrznych części hamulców używać można wyłącznie środków specjalnych lub alkoholu metylowego. Nigdy benzyny ani parafiny!

Konserwacja zaworów regulacyjnych

Wymiana tych podzespołów hydraulicznych zalecana jest bezwzględnie co trzy lata lub maksymalnie co 90 000 km, ponieważ pełnią one funkcje o znaczeniu decydującym dla bezpieczeństwa. Po upływie tego okresu zawory są często nie w pełni

sprawne, a do dokładnego ich sprawdzenia po konserwacji potrzebne są specjalne przyrządy. Ważna uwaga: zawory regulacyjne mogą być montowane tylko w tych pojazdach, w których były już fabrycznie zastosowane.

Konserwacja pompy hamulcowej i wzmacniacza siły hamowania

Poziom płynu hamulcowego musi być stały, więc trzeba go kontrolować co najmniej raz w tygodniu. Nieznaczny spadek poziomu powodowany jest zużywaniem się okładzin, lecz większy oznacza nieszczelność układu. Należy zatem niezwłocznie zbadać i usunąć przyczynę ubytku płynu, gdyż może on doprowadzić do awarii hamulców! Jeżeli nieszczelna jest pompa hamulcowa, należy ją zdemontować i dokładnie sprawdzić. Gdy wewnętrzna powierzchnia jej cylindra jest w dobrym stanie, można założyć nowe uszczelki tłoka. Jednak ślady zużycia lub korozji gładzi kwalifikują pompę do wymiany.

Filtry powietrza i uszczelki przeciwpyłowe we wzmacniaczach siły hamowania (siłownikach wspomagania) są zwykle dostępne jako części zamienne i należy je wymieniać co trzy lata lub co 60 000 km. Konserwacja samego wzmacniacza nie jest możliwa, jednak regularnej kontroli wymaga stan węży podciśnieniowego.