



BOSCH
Technologia bliżej nas

Fabryczna jakość



motobosch.pl



Regeneracja systemów Common Rail

Podczas regeneracji w 100% wymienia się rozpylacz, nakrętkę, zestaw zaworu z uszczelką, sprężyny i króciec. W procesie regeneracji stosuje się używany sprawny korpus oraz cewkę wraz z mechanizmem załączającym, co daje **cenę korzystniejszą o około 30%**. Regenerowane fabrycznie wtryskiwacze CRI z programu Bosch BX objęte są **2-letnią gwarancją**, identyczną jak w przypadku produktów nowych.

Popularne wtryskiwacze piezoelektryczne BX

Numer BX	Typ	Numer Boscha	Przykładowe zastosowania
0 986 435 358	BX CRI 3	0 445 115 078	Audi A4, A6, A8, Q7, 3.0TDI, lata 2003-2010
0 986 435 352	BX CRI 3	0 445 115 028	VW Crafter, 2.5TDI, od 2006 r.
0 986 435 355	BX CRI 3	0 445 115 063	Chrysler 300C 3.0CRD, Mercedes C320, C350, E280, E320, G320, ML280, R320, S320, Sprinter, OM 642 3.0 I, od 2005 r., Jeep Commander i Grand Cherokee
0 986 435 356	BX CRI 3	0 445 115 068	Mercedes Sprinter, Vito, OM 646 2.1 I, lata 2006-2011
0 986 435 350	BX CRI 3	0 445 115 007	Opel Vivaro 2.0 I, Renault Laguna II i III, Espace IV, Megane II, Scenic II, Trafic, Vel Satis, 2.0DCI, od 2004 r.
0 986 435 357	BX CRI 3.2	0 445 116 022	Audi A4, A5, A6, VW Touareg, 2.7TDI, 3.0TDI, od 2007 r.
0 986 435 354	BX CRI 3	0 445 115 070	BMW 330d, 530d, 730d, X3, X5, 3.0 I, lata 2005-2009
0 986 435 394	BX CRI 3	0 445 116 024	BMW 120d, 320d, 325d, 330d, 520d, 525d, 530d, 730d, X1, X3, X5, X6, 2.0 I, 3.0 I, od 2007 r.
0 986 435 398	BX CRI 3	0 445 115 061	Mercedes Sprinter, OM 642 3.0 I, od 2009 r.
0 986 435 402	BX CRI 3	0 445 115 067	Chrysler Voyager, Dodge Nitro, Jeep Wrangler, 2.8 I, od 2006 r.

Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:

ul. Parkowa 25
51-616 Wrocław
tel. 71 715 77 95
faks 71 348 81 50
autonaprawa@technotransfer.pl
www.technotransfer.pl

Numer rachunku bankowego:
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

Redaktor naczelny:

Jan Wajdzik
j.wajdzik@technotransfer.pl

Redaktor prowadzący:

Marcin Bieńkowski
m.bienkowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:

Bogusława Krzczanowicz
b.krzczanowicz@technotransfer.pl

Serwis e-autonaprawa.pl:

Adam Rudziński
a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Andrzej Kowalewski, KrzaQ,
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,
Leszek A. Stricker, Tomasz Szulc

Marketing i reklama:

Małgorzata Salamaga-Borysenko
tel. 71 733 67 56
m.salamaga@technotransfer.pl
Przemysław Krzczanowicz
tel. 71 715 77 96
p.krzczanowicz@technotransfer.pl

Prenumerata:

tel. 71 715 77 95
prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:

Taurus CD
tel. 71 715 77 98

Wydawca:

Wydawnictwo Technotransfer

Druk i oprawa:

AMW Wrocław

Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:
amazonaws.com, frsport.com



24/7

W najnowszym raporcie Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego pt. „Branża motoryzacyjna 2019/2020”, opublikowanym w sierpniu br., znaleźć można szereg ciekawych informacji statystycznych. Wynika z nich m.in., że w ubiegłym roku firmy zajmujące się wytwarzaniem pojazdów wyprodukowały na terenie Unii Europejskiej 16,5 mln samochodów osobowych oraz ponad 2,6 mln samochodów użytkowych. Stanowi to łącznie ok. 21% globalnej produkcji aut. Zwróciłem też uwagę na fakt, iż producenci samochodów podejmują wzmożony wysiłek po to, aby rozwój pojazdów silnikowych nie doprowadził do zwiększenia śladu węglowego.

Intensywne prace badawczo-rozwojowe, na które europejscy producenci samochodów wydają już rocznie ok. 57,4 mld euro, spowodowane są nie tylko chęcią wprowadzania na rynek coraz lepszych produktów, ale również tym, że unijni politycy wprowadzili drastyczne ograniczenia ilości CO₂ w spalinach. Limity związane z emisją dwutlenku węgla przez samochody weszły w życie pomimo ogromnych protestów ze strony przemysłu motoryzacyjnego. Co więcej, protesty te odnosiły się nie tyle do meritum sprawy, lecz do narzuconego tempa wprowadzania zmian. Nie wzięto w ogóle pod uwagę żadnych realiów przemysłowych i gospodarczych.

Nowe regulacje, w stosunku do chwili obecnej zakładają dla samochodów osobowych zmniejszenie do 2030 roku emisji CO₂ o 37,5%. Dla samochodów dostawczych wskaźnik ten ma się zmniejszyć o 31%, a dla ciężarowych – o 30%, przy czym dla pojazdów ciężarowych regulacje tego typu zostały wprowadzone po raz pierwszy w historii. Stanowi to dla producentów, rzecz jasna, nie lada wyzwanie – muszą znacząco zwiększyć wolumen produkcji samochodów elektrycznych, nawet nie hybrydowych.

Co to oznacza dla warsztatów samochodowych? Mówiąc najprościej, poważne problemy. W początkowej fazie samochody elektryczne będą musiały być dotowane, aby w ogóle znalazły nabywców. Brak wystarczającej infrastruktury ładowania sprawia, że przejazd na dłuższe odległości porównać można do XIX-wiecznej wyprawy na drugi koniec Europy. Eksperti ostrzegają, że rynek samochodów prywatnych zaczyna już w tej chwili topnieć, a troska o jakość powietrza zmusza władze samorządowe do tworzenia zachęt do korzystania z miejskiej komunikacji, rowerów czy korzystania z nowych rozwiązań mobilności, jak pojazdy współdzielone.

Tak więc warsztaty muszą się nie tylko dostosować do zmieniających się warunków technologicznych związanych z naprawą i obsługą samochodów elektrycznych, ale również do nowego modelu biznesowego, kompleksowo skierowanego na klienta – w tym klienta korporacyjnego, do którego należeć będą floty elektrycznych pojazdów przeznaczonych na wynajem „na minuty”. Z pewnością skończą się czasy, że warsztat będzie mógł być otwarty od godz. 9 do 17, jak dotychczas. Nowy klient wymagać będzie obsługi w formie 24/7. W tych warunkach konieczna stanie się jeszcze większa konsolidacja i grupowanie się warsztatów w sieci serwisowe – z tym samym logo i zakresem usług. Kto nie będzie w stanie się dopasować, będzie musiał zmienić branżę.

Marcin Bieńkowski

Marcin Bieńkowski