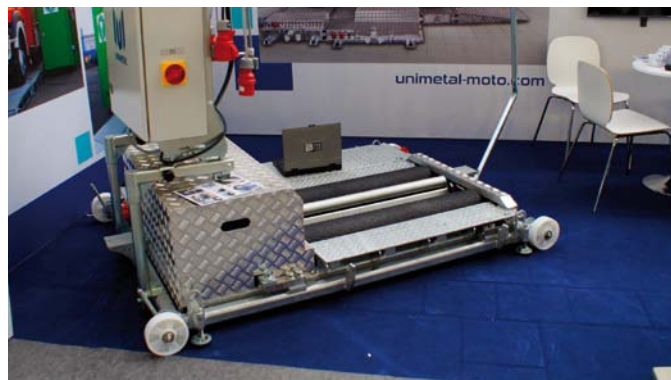




MOBILNE STANOWISKO DIAGNOSTYCZNE DO TESTOWANIA HAMULCÓW I ZAWIESZENIA FIRMY UNIMETAL



SYSTEM ŁADOWANIA POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH I SYSTEM DIAGNOSTYCZNY (Z MINIATUROWYM INTERFEJSEM) MEGA MACS S 20 HELLA GUTMANN



STOISKO GRUPY PGM

referencji w 100 różnych grupach asortymentowych. Firma może poszczycić się tym, że jej oferta dostępna jest w katalogu TecDoc. Na targach obecny był też czołowy polski producent filtrów – PZL Filters, który zaprezentował na swoim stoisku różne rodzaje filtrów produkowanych w Sędziszowie, w tym filtry wykorzystywane przez sektor zbrojeniowy.

Interesującą ofertę zaprezentowała firma Unimetal – mobilne stanowisko do testowania zawieszenia i układu hamulcowego. Stanowiska tego typu cieszą się coraz większym zainteresowaniem, zwłaszcza wśród wojskowych z całej Europy, którzy potrzebują serwisować swój sprzęt w warunkach poligonowo-bojowych, co

ma, oczywiście, związek z wojną na Ukrainie. Szkoda, że tego typu rozwiązań nie mogą stosować stacje diagnostyczne, ze względu na obowiązujące przepisy.

Na targowych stoiskach

Trudno w tak krótkim materiale zawrzeć choćby fragment tego, co mieliśmy okazję zobaczyć na targowych stoiskach frankfurckiej Automechaniki 2024. Nie byliśmy też w stanie fizycznie dotrzeć do wszystkich wystawców i choć przez chwilę porozmawiać. Dlatego na koniec skupimy się na krótkim przeglądzie nieomówionych wcześniej, a wartych choćby odnotowania jednym zdaniem produktów i prezentujących je firm.

Firma Brembo, producent m.in. zacisków, tarcz i klocków hamulcowych, na swojej konferencji prasowej zaprezentowała gamę produktów Brembo Beyond Greenance zgodnych z normą Euro 7. Oferują one dobre parametry hamowania przy jednoczesnym ograniczeniu emisji pyłów zawieszonych PM10 i PM2,5 z układu hamulcowego. Na ekologicznych rozwiązaniach skupiła się również firma Continental. Na targach swoją premierę miała linia produktów ATE New Original, gdzie wchodzące w jej skład produkty zgodne są z normą Euro 7. Firma pochwaliła się także płynem hamulcowym DOT 4, ATE SecuBrake i jego warsztatowymi dystrybutorami.

Bosch na swoim targowym stoisku zaprezentował, jak zawsze, mnóstwo produktów. Jego uwaga skupiła się jednak głównie na samochodach elektrycznych. Najciekawszym produktem był zestaw do naprawy uszkodzonych baterii trakcyjnych w samochodach elektrycznych. Obecnie w ten sposób naprawić można uszkodzone pojedyncze ogniwa w samochodach hybrydowych – Toyota Prius III, Toyota Yaris Hybrid i Lexus CT200h Hybrid. Zestaw oczekuje na certyfikat do innych modeli aut, w tym pojazdów całkowicie elektrycznych.

Targowe stoisko firmy Nissens było współdzielone z firmami AVA i Highway Automotive, co miało uzasadnienie dlatego, że oferta tych marek uzupełnia wyroby Nissensa o produkty systemów chłodzenia do samochodów ciężarowych, kompresorów, pomp ciepła i zaworów EGR, które odpowiadają za zmniejszenie emisji szkodliwych gazów do spalin silnikowych. Z nowości Nissens zaprezentował szereg modeli turbin do różnego rodzaju samochodów, zarówno ciężarowych, jak i osobowych.

Warto też wspomnieć o 125. urodzinach firmy Hella. Ciekawą nowością prezentowaną na stoisku firmy był interfejs diagnostyczny Mega Macs S 20, z którego można korzystać na dowolnym urządzeniu bazującym na systemie Android w wersji 10. lub wyższej. Wystarczy zainstalować na smartfonie oprogramowanie i połączyć się z interfejsem diagnostycznym za pośrednictwem złącza USB-C lub Bluetooth.

dr inż. Marcin Bieńkowski

FOT. AUTOR

Niezależne warsztaty walczą o przetrwanie

Przystępna mobilność

NOWE TECHNOLOGIE W MOTORYZACJI I ROSNĄCE WYMAGANIA DOTYCZĄCE CYBER-BEZPIECZEŃSTWA MOGĄ ZMIENIĆ ZASADY I CENY SERWISU SAMOCHODÓW. WYNIKI BADANIA OPUBLIKOWANEGO PODCZAS TARGÓW AUTOMECHANIKA WE FRANKFURCIE RZUCAJĄ ŚWIATŁO NA PRZYSZŁOŚĆ TEGO RYNKU W EUROPIE

Kosztowna naprawa samochodu

Dla większości właścicieli pojazdów naprawa oznacza najczęściej kilka dni bez auta i określony, choć możliwy do udźwignięcia, wydatek. Niestety sytuacja może się pogorszyć. Według badania przygotowanego przez firmy Alix Partners i Berylls wspólnie z brukselskimi organizacjami CLEPA i FIGIEFA, ceny napraw mogą wzrosnąć za sprawą dominacji autoryzowanych serwisów i barier, jakie napotykają niezależne warsztaty.

Dlaczego? Nowoczesne auta coraz częściej są bardziej „cyfrowe” niż „hardware’owe”. Do tego dochodzą nowe przepisy, które mają poprawić bezpieczeństwo, a jednocześnie ograniczają dostęp niezależnych warsztatów do kluczowych danych, informacji technicznych i części zamiennych. Większa zależność od autoryzowanych serwisów, które nie zawsze są przystępne cenowo, oznacza wzrost kosztów.

W badaniu przeanalizowano sytuację na rynku napraw aż do 2035 roku w sześciu krajach (Niemcy, Francja, Wielka Brytania, Polska, Włochy, Norwegia). Pokazano dwa potencjalne scenariusze. W pierwszym wzmacnia się dominująca pozycja producentów aut, co prowadzi do drastycznego wzrostu cen. W takim wypadku, do 2035 roku koszty napraw mogą osiągnąć astronomiczne 197,9 miliarda euro (to o 35 miliardów więcej niż w scenariuszu bazowym).

Drugi scenariusz stanowi bardziej optymistyczną wizję, w której rynek pozostaje zrównoważony, a dostęp do części i danych technicznych jest równy i dla autoryzowanych serwisów, jak i nie-

zależnych warsztatów. W takim wypadku koszty napraw mogą spaść nawet do 159,8 miliarda euro, co z kolei przyspieszy rozwój samochodów elektrycznych oraz będzie sprzyjać ekologii i zrównoważonemu transportowi.

Części tylko dla wybranych

Coraz więcej części i podzespołów dostępnych jest wyłącznie u producentów samochodów, a ich montaż wymaga specjalistycznego oprogramowania. Wprowadzone w lipcu 2024 roku regulacje dotyczące cyberbezpieczeństwa prawdopodobnie sprawią, że sytuacja stanie się jeszcze trudniejsza. Z kolei dostęp do informacji technicznych, który teoretycznie powinien być prawnie zagwarantowany, często jest ograniczony lub udostępniany w skomplikowanych formatach, co generuje niepotrzebne koszty. W przypadku aktualizacji oprogramowania niezależne warsztaty muszą często korzystać z przestarzałych narzędzi, zamiast nowoczesnych rozwiązań.

Aby konsumenci nadal mieli swobodę wyboru, gdzie będą serwisować swoje auta, potrzebne są przepisy, które uwzględnią cyberbezpieczeństwo, dostęp do danych technicznych oraz części zamiennych.

Rola prawodawców

Konieczne jest, aby ustawodawcy zareagowali i stworzyli ramy prawne, które zapewnią równy dostęp do części zamiennych oraz danych technicznych niezależnie od tego, czy korzystamy z autoryzowanego serwisu, czy niezależnego warsztatu.



Kluczowe w tym kontekście jest przedłużenie i rewizja rozporządzenia o wyłączeniach blokowych w motoryzacji (MVBER), które po 2028 roku powinno zagwarantować dostępność części zamiennych dla niezależnych serwisów. Ważne są również zmiany w przepisach dotyczących homologacji, które muszą uwzględniać nowe zagrożenia związane z cyberbezpieczeństwem oraz dostęp do danych o naprawach i serwisie.

Rozwój technologii, rosnąca rola danych generowanych przez pojazdy i oprogramowania oraz nowe przepisy dotyczące cyberbezpieczeństwa mogą sprawić, że naprawa auta stanie się droższą i bardziej skomplikowaną usługą. Kluczowe jest, aby przepisy zagwarantowały niezależnym warsztatom dostęp do części zamiennych i danych technicznych. Równa konkurencja to niższe ceny dla kierowców. Bez takich działań, producenci aut mogą zdominować rynek, zmuszając klientów do korzystania z drogich autoryzowanych serwisów.

Opracowanie na podstawie materiałów SDCM

FOT. SDCM