

Polska kojarzy mi się wyłącznie pozytywnie



AUTONAPRAWA ROZMAWIA
z **PETEREM ROTHENHÖFEREM**
– DYREKTOREM PRZEDSTAWICIELSTWA
ZF FRIEDRICHSHAFEN AG SA W POLSCE

NASZ ROZMÓWCA PEŁNI SWĄ OBECNĄ FUNKCJĘ OD 1 KWIETNIA 2011 R. W KONCERNIE ZF FRIEDRICHSHAFEN (WCZEŚNIEJ ZF TRADING) PRACUJE OD 1995 ROKU. PEŁNIŁ W NIM LICZNE FUNKCJE ZWIĄZANE Z DZIAŁALNOŚCIĄ HANDLOWĄ I DORADZTWEK TECHNICZNYM, W TYM TAKŻE NA STANOWISKU KEY ACCOUNT MANAGERA DLA EUROPY ŚRODKOWEJ W CENTRALI FIRMY W SCHWEINFURCIE

Jaki jest terytorialny zasięg i główne formy kierowanej obecnie przez pana działalności?

Przedstawicielstwo, którym kieruję, odpowiada za dostarczanie produktów ZF na rynek części zamiennych do pojazdów osobowych i użytkowych w całej Polsce. Nasza aktualna oferta obejmuje amortyzatory i sprzęgła marki Sachs, zawieszania, elementy układu kierowniczego oraz elementy gumowo-metalowe Lemförder, a także pompy i przekładnie kierownicze ZF Parts. Opieramy działalność przede wszystkim na współpracy handlowej z kluczowymi dystrybutorami części w całym kraju. Poza koordynacją zamówień, odpowiadamy za szereg działań związanych z obsługą klienta oraz marketingiem. Ważny punkt stanowią też szkolenia oraz wsparcie techniczne dla branży warsztatowej.

W skład koncernu ZF Friedrichshafen wchodzi samodzielnie dawniej marki dobrze znane w Polsce od wielu dzie-

sięcioleci. Czy korzystacie dziś w jakiś sposób z tej ich ugruntowanej renomy?

Grzechem byłoby nie korzystać z renomy marki, której historia sięga drugiej połowy XIX wieku. Nazwa Sachs czy Lemförder to synonimy jakości i trwałości, również dla polskich mechaników. Włączenie tych marek w struktury ZF oznacza wymierne korzyści dla wszystkich zainteresowanych: dla koncernu, który może czerpać z dziesięcioleci doświadczeń inżynierów ze Schweinfurtu i Dielingen; dla samych marek, które korzystają z potencjału całego koncernu – nie tylko w zakresie sprzedaży, ale również badań i rozwoju nowych produktów; a wreszcie – dla użytkowników końcowych, czyli użytkowników pojazdów, którzy otrzymują sprawdzone rozwiązania o stale ulepszanych parametrach lub wręcz produkty zupełnie innowacyjne.

Czym można wyjaśnić coraz lepsze wyniki finansowe waszej działalności

w Polsce przy ogólnie niekorzystnej światowej sytuacji gospodarczej?

Rzeczywiście, osłabienie gospodarcze w Europie nie wpłynęło znacząco na działalność ZF na polskim rynku. Ten rok jest dla nas dobry i oczekujemy, że zamknie się dwucyfrowym wzrostem obrotów. Notujemy regularny wzrost w kluczowych grupach produktowych – zwłaszcza w dziedzinie sprzęgieł i amortyzatorów do samochodów osobowych. Również problemy branży transportowej, która jeszcze niedawno musiała oszczędzać na nowej flocie i markowych częściach zamiennych, wydają się być już przeszłością, co wpływa na lepsze wyniki sprzedaży części do pojazdów użytkowych. Pozycję ZF w Polsce kształtuje dziś z jednej strony jakość naszych produktów, a z drugiej – fakt, że kierowcy i mechanicy są coraz lepiej wyedukowani i w związku z tym doskonale wiedzą, że stosowanie tańszych zamienników w dłuższej perspektywie może okazać się bardziej kosztowne i niekorzystne dla wartości całego samochodu.

Jak z perspektywy swych bogatych doświadczeń zawodowych z pracy w różnych krajach ocenia pan polską specyfikę codziennych kontaktów biznesowych, społecznych i środowiskowych?

Wrażenia z Polski mam wyłącznie pozytywne. Porównując dystrybutorów polskich i niemieckich pod względem ich pracy, logistyki i serwisu, nie widzę żadnych jakościowych różnic. To samo dotyczy warsztatów. Polskie społeczeństwo bardzo pozytywnie mnie zaskoczyło już w pierwszych kontaktach i do dziś te oceny w pełni podtrzymuję. Ujmuję mnie tu mentalność ludzi, otwartość i ich chęć niesienia bezinteresownej pomocy. Pod kątem zawodowym, bardzo pozytywnie odbieram tendencję integrowania się z klientem. Najpierw trzeba się dobrze poznać, zanim przejdzie się do interesów. Prywatnie nawiązałem już bardzo wiele kontaktów z Polakami. Jedyne trudności sprawia mi polski język, ale pracuję nad tym, żeby się go nauczyć. Pod tym względem mam pełne wsparcie ze strony kolegów z pracy. O kraju i ludziach mogę więc wypowiadać się tylko pozytywnie. Nie żałuję, że przeniostem się do Polski. Na ten krok zdecydowałbym się bez obaw raz jeszcze.

FOT. ARCHIWUM

OGROMNY POTENCJAŁ



Małgorzata Kluch
Marketing manager
GG Profits

Kłopoty z uruchomieniem silnika i jego nierówna praca mogą być skutkiem zużycia przewodów zapłonowych. Dlatego warto pamiętać o ich regularnej wymianie, szczególnie gdy auto jest zasilane gazem.

Wymiana przewodów zapłonowych jest bardzo łatwa. Można ją przeprowadzić w każdym motoryzacyjnym warsztacie i serwisie, nie tylko w specjalistycznym, zajmującym się elektrotechniką samochodową. Należy jednak przestrzegać przy tym następujących zaleceń:

- pracę można rozpocząć, gdy silnik ostygnie do temperatury otoczenia;
- nie wolno demontować połączeń przewodów ze świecami i aparatem zapłonowym, ciągnąc za giętką część kabla, gdyż grozi to urwaniem końcówek, których usunięcie staje się potem trudne;
- decyzję o wymianie należy podejmować według dopuszczalnego okresu użytkowania przewodów w pojeździe, a nie na podstawie uproszczonej diagnozy.



Nawet bardzo stare kable zapłonowe zwykle wystarczają do tego, by uzyskać elektryczną iskrę podczas prób polegających na zbliżeniu ich zdemontowanej końcówki do metalowych części silnika. Zdarza się również często, że mimo zużycia przewodów zapłon działa poprawnie przy średnich obrotach i małym obciążeniu. Kłopoty pojawiają się przy rozruchu, gdy spada napięcie w instalacji elektrycznej, oraz na wysokich obrotach, gdy skraca się czas ładowania cewki zapłonowej.

Przyczyny tego zjawiska łatwo zrozumieć. Impuls elektryczny w układzie zapłonowym powinien wyzwać ogromny potencjał ener-

gii. Cewka zapłonowa przetwarza napięcie znamionowe 12-woltowej instalacji elektrycznej na ponad 25 000 V. Dopiero przy takim napięciu iskra na świecy pojawiają się niezawodnie i mają energię wystarczającą do zapalenia mieszanki paliwowo-powietrznej. W starych przewodach zapłonowych część prądu płynącego do świecy znajduje bliższą drogę do ujemnego bieguna instalacji przez zużytą izolację. Iskra staje się wtedy bardzo słaba lub całkowicie zanika.

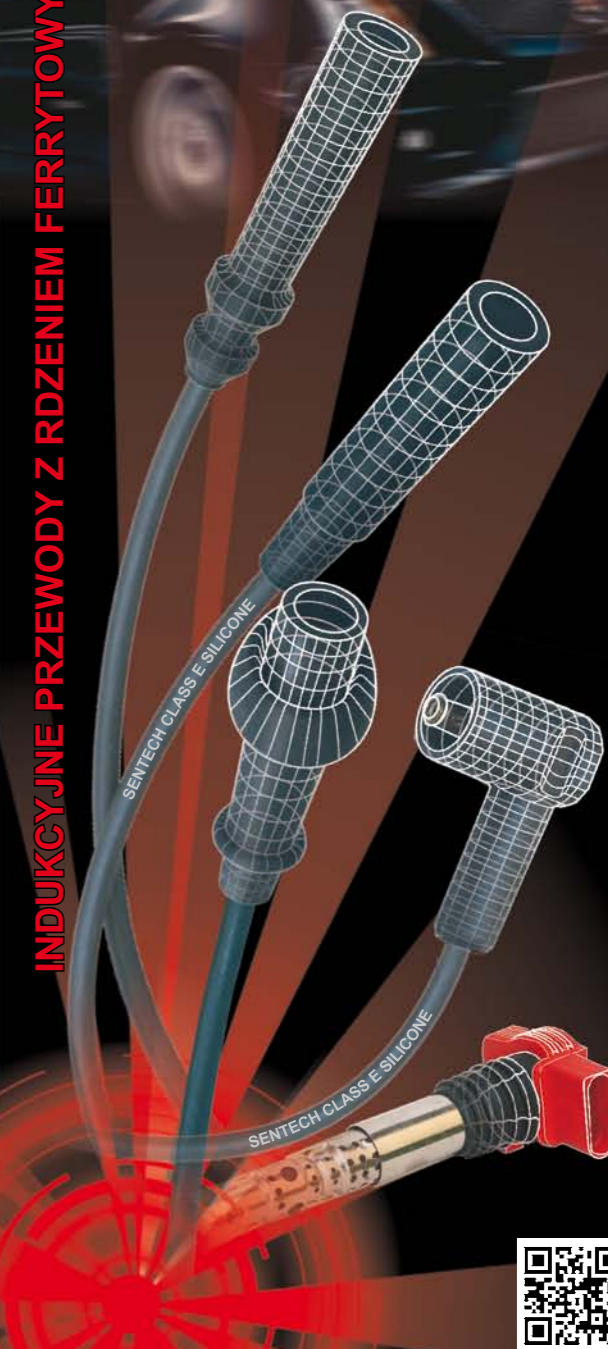
Zużycie przewodów bardzo często ujawnia się w przypadku silników zasilanych gazem LPG, gdzie uboższy skład mieszanki sprawia, że trudniej zainicjować jej zapłon. Dlatego jeżeli nie jesteśmy w stanie ocenić profesjonalnie stanu przewodów, powinniśmy je wymienić profilaktycznie co 50 000 km przebiegu pojazdu lub co trzy lata.

Wybierając nowe przewody, nie warto oszczędzać. Przewody słabej jakości nie tylko pogarszają warunki zapłonu, ale także mogą być powodem dużych zakłóceń w odbiorze radiowym. Dobre przewody mają zwykle rdzeń syntetyczny osłonięty materiałem ferromagnetycznym, który pochłania zakłócenia elektromagnetyczne. Rdzeń powinien być otoczony gęsto nawiniętym drutem oraz warstwą tworzywa sztucznego (najlepiej elastomeru). Niektóre przewody mają powłokę wykonaną z silikonu, co jest również dobrym rozwiązaniem, chociaż są one mniej odporne na uszkodzenia mechaniczne.

TECHNOLOGICZNA PRZEWAGA - SYMBOL JAKOŚCI

UZNANY
WYPOSAŻENIE
ORYGINALNE
PRODUCENT

INDUKCYJNE PRZEWODY Z RDZENIEM FERRYTOWYM



SENTECH®

www.sentech.pl

