

ISSN 2545-126X  
EGZEMPLARZ BEZPŁATNY

# INTER-TEAM News

NR 3/77/2020 JESIEŃ

MACIEJ  
ORŁOŚ



LUBIĘ KONKRETY

## SZTUKA MASKOWANIA

TOP  TEMAT

**MANN  
FILTER**

# Od pierwszego do ostatniego, przejechanego kilometra.

**MANN-FILTER – takie same standardy produkcji**



MANN-FILTER, marka filtrów premium niezależnego rynku części zamiennych, oferuje innowacyjne odpowiedzi na nowe wyzwania w branży filtracyjnej. Zarówno w wersji oryginalnego wyposażenia, jak i w żółtozielonym opakowaniu. W samochodach osobowych, ciężarowych, pojazdach rolniczych czy urządzeniach przemysłowych, filtry MANN-FILTER produkowane, w jakości OE cieszą się dużym zaufaniem, na całym świecie!

**MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.**

[www.mann-filter.com](http://www.mann-filter.com)

# Cenne POMYSŁY

**N**ie zliczę, ile już razy usłyszałam w ostatnich tygodniach: „Trudno cię poznać w tej masce”. W takich momentach przychodzi mi na myśl słynna scena i kultowy już cytat z komedii „Miś” Stanisława Barei: „Z twarzy podobny zupełnie do nikogo”. I co na to odpowiedzieć? Chyba tylko się uśmiechnąć... oczami! Do śmiechu może i nie jest, ale w świecie motoryzacji temat maskowania był znany od wielu lat. Prawdziwa rewolucja nastąpiła wtedy, gdy każdy miał już swój aparat fotograficzny i w każdej chwili mógł wykonać zdjęcie auta przyszłości. A to nie byłoby wskazane. Dlatego wszystkie prace nad nowymi modelami są ukrywane, a prototypowe egzemplarze odpowiednio maskowane przed wzrokiem osób postronnych czy szpiegów przemysłowych. Dlaczego? Nawet model, poddawany prostej kuracji odmładzającej, kryje w sobie mniej lub bardziej cenne pomysły, a te powinny zostać ujawnione dopiero w dniu premiery. Wtedy to linie produkcyjne danej fabryki są już gotowe do pracy. W przeciwnym razie konkurencja może szybko zareagować na pojawiające się nowości... Zobaczmy więc sami, jak ukryć auto przed premierą. Rozwiązań jest wiele, to wielka sztuka!

Tak samo jak okiełznanie osób stanowczych i dominujących, których na swojej drodze na pewno spotykamy. Wspierajmy ich aktywnie w realizacji celów, a zyskamy ich szacunek. A ten ze zwielokrotnioną mocą, przyda się nam w dzisiejszych czasach.

– Im człowiek starszy, tym poczucie odpowiedzialności większe. Dlatego apel do młodych – uważajcie i włączcie wyobraźnię. Dbajmy o siebie i innych...  
– mówi nam „Prosto w oczy” Maciej Orłoś. A ja dodam jeszcze: nie zapominajmy o sobie wzajemnie! Mimo wszystko. Nawet gdy czasem stajemy na krawędzi, czy nie widzimy swoich twarzy.



MARZENA KOZIELSKA  
REDAKTOR NACZELNA  
„INTER-TEAM NEWS”

**INTER-TEAM**  
**News**

redakcja@inter-team.com.pl



**POLUB NAS**  
[www.facebook.com/pl.interteam](http://www.facebook.com/pl.interteam)

**Redaktor naczelna:** Marzena Kozielska  
**Projekt graficzny:** Madgrafik  
**Skład i DTP:** Marzena Dąbrowska  
**Zespół redakcyjny/współpracownicy:** Bartosz Bednarek, Jacek Franek, dr Klaudia Kałużna, adw. Agnieszka Kapała-Sokalska, Renata Mastalerz, Marlena Momot

**Zdjęcie na okładce:** Škoda  
Materiały publikowane w „Inter-Team News” objęte są prawem autorskim. Redakcja zastrzega sobie prawo do redagowania i skracania tekstów i nie ponosi odpowiedzialności za treść ogłoszeń i reklam. Wszelkiego rodzaju przedruki są możliwe wyłącznie za pisemną zgodą redakcji.

 **INTER-TEAM®**

**Wydawca:** Inter-Team Sp. z o.o.  
**ul. Białoleńska 233**  
**03-253 Warszawa**  
[www.inter-team.com.pl](http://www.inter-team.com.pl)

Specjalnie  
dla „Inter-Team News”  
ekskluzywny wywiad  
z Maciejem Orłosiem!



# Lubię konkrety



# 14

POZDRAWIAM  
CZYTELNIKÓW INTER-TEAM NEWS  
Maciej Orłowski 😊

# Spis TREŚCI

**INTER-TEAM**  **AKTUALNOŚCI**

MÓJ WARSZTAT  
- ZARZĄDZANIE NOWEJ GENERACJI  
OD INTER-TEAM \_\_\_\_\_ 6

NOWY JPK V7 I KODY GTU \_\_\_\_\_ 8

**RYNEK**  **FLESZ**

POLSKIE AUTO ELEKTRYCZNE \_\_\_\_\_ 10

FERRARI Z WYŚCIGÓWEK \_\_\_\_\_ 12

**PROSTO**  **W OCZY**

LUBIĘ KONKRETY \_\_\_\_\_ 14

**SERWIS**  **PRAWNY**

PEŁNOMOCNICY PROCESOWI \_\_\_\_\_ 18

**TOP**  **TEMAT**

SZTUKA MASKOWANIA \_\_\_\_\_ 24

**RUSZ**  **Z MIEJSCA**

JAK OSWOIĆ DOMINUJĄCYCH? \_\_\_\_\_ 30

**POD**  **LUPĄ**

TO SPRAWNE ZARZĄDZANIE! \_\_\_\_\_ 32



**Mój Warsztat**  
ZARZĄDZANIE NOWEJ  
GENERACJI OD INTER-TEAM  
AKTUALNOŚCI  
s. 6



**SZTUKA  
maskowania**

TOP TEMAT  
s. 24



**NA  
krawędzi?**

NIE TYLKO  
GADŻETY  
s. 54



**AUTO BONDA  
dla małych** POD KONIEC  
s. 62

**NASI**  **DOSTAWCY**

AKUMULATOR  
NA KRÓTKIE TRASY \_\_\_\_\_ 36

ABY CZYNIĆ PRACĘ  
ŁATWIEJSZĄ \_\_\_\_\_ 38

NOWOCZESNE PŁYNY  
CHŁODNICZE \_\_\_\_\_ 40

UKŁAD HAMULCOWY  
PRZYSZŁOŚCI \_\_\_\_\_ 42

INTELIGENTNE ZAWIESZENIE  
MONROE® W ELEKTRYCZNYM  
VW ID.3 \_\_\_\_\_ 44

NOWA GENERACJA  
MODUŁOWEJ PLATFORMY EV \_\_\_\_\_ 46

ELEKTRYCZNE HAMULCE  
POSTOJOWE \_\_\_\_\_ 48

OLEJE KRAFT AUTOMOTIVE  
DO POJAZDÓW KONCERNU VAG \_\_\_\_\_ 50

WYMIANA ŚWIEC ŻAROWYCH \_\_\_\_\_ 52

**NIE TYLKO**  **GADŻETY**

NA KRAWĘDZI? \_\_\_\_\_ 54

**TUTAJ**  **JESTEŚMY**

NASZE ODDZIAŁY \_\_\_\_\_ 56

**POD**  **KONIEC**

KRZYŻÓWKA Z NAGRODĄ \_\_\_\_\_ 60

AUTO BONDA DLA MAŁYCH \_\_\_\_\_ 62

# Mój Warsztat

## – ZARZĄDZANIE NOWEJ GENERACJI OD INTER-TEAM

NA RYNKU OBECNYCH JEST WIELE APLIKACJI WSPIERAJĄCYCH PROWADZENIE FIRMY. W ZALEŻNOŚCI OD BRANŻY ORAZ WIELKOŚCI PRZEDSIĘBIORSTWA MOŻEMY WYBRAĆ ROZWIĄZANIE DOPASOWANE DO NASZYCH POTRZEB. ZAZWYCZAJ MAMY TAKŻE MOŻLIWOŚĆ JEGO SPERSONALIZOWANIA I DOBRANIA MODUŁÓW, KTÓRE NAJBARDZIEJ NAS INTERESUJĄ. NIE INACZEJ JEST W BRANŻY MOTORYZACYJNEJ. ODPOWIEDZIĄ INTER-TEAM JEST APLIKACJA MÓJ WARSZTAT, STWORZONA Z MYŚLĄ O WŁAŚCICIELACH WARSZTATÓW SAMOCHODOWYCH.

W ostatnich latach dzięki informatyce i automatyzacji procesów weszliśmy w rosnący trend digitalizacji, na który decyduje się coraz więcej firm. Nie jest to nic nowego. Biznes zawsze szukał rozwiązań, które z jednej strony pozwalały na podnoszenie wydajności, a z drugiej na obniżanie kosztów bieżących. Obecna sytuacja jeszcze przyspieszyła ten trend, rozwijając różnorodne aplikacje biznesowe.

Co zapewniają takie aplikacje? Przede wszystkim usprawniają prowadzenie firmy, pozwalają na oszczędność czasu, a co za tym idzie pieniędzy, ale także wspierają przedsiębiorcę w tematach prawnych. To przekłada się na zadowolenie zarówno właściciela, jak i klientów. Jednym z takich roz-

wiązań jest Mój Warsztat, aplikacja stworzona specjalnie dla osób zarządzających warsztatami samochodowymi. – Dzięki aplikacji Mój Warsztat każdy właściciel warsztatu samochodowego może zyskać wyższy standard pracy, lepszą jakość obsługi klientów, bezpieczeństwo i kontrolę nad prowadzeniem biznesu – mówi Jacek Adamus, Menedżer Sieci O.K. Serwis w Inter-Team. – W dzisiejszych czasach, kiedy większość spraw, zarówno w życiu prywatnym, jak i zawodowym, załatwiamy on-line, nowoczesne oprogramowanie jest niezbędne, aby sprostać wymaganiom klientów i osiągnąć sukces w biznesie – dodaje.

### *Kto może korzystać z aplikacji?*

Mój Warsztat to program dla każdego, zarówno dla małych kilkuosobowych firm, jak i większych przedsiębiorstw. Jest dostępny na preferencyjnych warunkach dla wszystkich właścicieli warsztatów. Prosty i intuicyjny interfejs zapewnia szybkie i bezproblemowe wdrożenie, a następnie łatwe i efektywne korzystanie z aplikacji, nawet jeśli ktoś jest przyzwyczajony do innego oprogramowania.

### *Możliwość personalizacji narzędzia*

Ogromną zaletą aplikacji Mój Warsztat, szczególnie w czasach, kiedy każdy oczekuje indywidualnego podejścia i możliwości personalizacji narzędzia, są dostępne opcje konfiguracji. Mamy możliwość samodzielnego tworzenia nowych pól w formularzach zleceń i dokumentów, a nawet określenia, czy mają być one obowiązkowe. Działamy na własnych zasadach, dopasowanych do prowadzonego biznesu.

### Pełna kontrola nad prowadzeniem biznesu

Celem aplikacji Mój Warsztat jest wspieranie prowadzenia biznesu, a głównym jego czynnikiem są koszty. Korzystając z programu możemy w pełni kontrolować poziom cen usług i produktów oraz zmieniać je właściwie w dowolnym momencie. Program sam przelicza koszty zgodnie z przyznanym rabatem, czy oczekiwanym zyskiem. Mamy także pełną swobodę w generowaniu dokumentów sprzedaży i plików kontrolnych JPK (kody GTU), tworzeniu dokumentów magazynowych, czy szybkim importowaniu pozycji z faktur zakupowych i WZ z Inter-Team. – Czynności wcześniej czasochłonne, takie jak rozliczanie materiałów, gazu do klimatyzacji, czy płynów w opakowaniach zbiorczych, teraz zajmują mi o wiele mniej czasu. Dzięki raportowaniu stanów magazynowych, wiem, kiedy zamówić towar najbardziej rotujący i zapewnić przez to ciągłość napraw – mówi Grzegorz Świątek, właściciel O.K. Serwis Auto Wyżyny.

### Przejrzysty kalendarz

Kolejną ważną funkcjonalnością, niewątpliwie usprawniającą zarządzanie warsztatem, jest przejrzysty i intuicyjny kalendarz zleceń z bazą danych klientów i historią wykonywanych usług. Jest tu także dostępny moduł przechowywania opon.

### Stać komunikacja z klientami

Poza wysokiej jakości usługami, czy produktami, swoją przewagę konkurencyjną możemy budować także poprzez stały kontakt z klientami i dostarczanie im bieżących informacji np. o zakończeniu naprawy, kosztach, czy przyznanym rabatach. Pomoże nam w tym opcja wysyłania wiadomości e-mail i sms oferowana przez Mój Warsztat. Z pewnością szczerą i systematyczną komunikacją przyczyni się do budowania pozytywnych doświadczeń oraz lojalności wielu starych klientów i pozyskania nowych.

### Integracja z katalogiem Inter-Team

Aplikacja Mój Warsztat jest zintegrowana z katalogiem on-line Inter-Team, dlatego nie wymaga dodatkowego logowania. Po kliknięciu w skrót znajdujący się na pasku po lewej stronie ekranu, automatycznie przenosimy się do aplikacji Mój Warsztat. Dzięki temu wszystkie niezbędne narzędzia i informacje znajdują się pod ręką. Nie ma potrzeby zapamiętywania kolejnych loginów i haseł, a pełna integracja z katalogiem Inter-Team pozwala na szybkie oswojenie się z nowym programem.




### Wiarygodne źródła danych

Bardzo ważna jest wiarygodność i pewność danych, z jakich korzystamy. Mój Warsztat bazuje na danych technicznych AutoData i TecDoc, dzięki czemu otrzymujemy zgodne z wytycznymi producenta informacje na temat napraw i przeglądów wybranego pojazdu oraz listę części potrzebnych do wykonania usługi. Zwiększa to dokładność w doborze odpowiednich części zamiennych i pozwala na oszczędność czasu, gdyż błyskawicznie możemy dokonać kompleksowej wyceny usługi. Dzięki temu klient zyskuje pewność, że jego samochód obsługiwany jest według standardów producenta.

### Raporty według potrzeb

Nie ma biznesu bez cyfr, wskaźników i twardych danych, pozwalających na optymalizację procesów i podniesienie efektywności pracy. Mój Warsztat w pełni zaspokaja te potrzeby. W każdym momencie aplikacja pozwala na generowanie dowolnych raportów na podstawie danych wprowadzonych do programu. Dzięki temu, w prosty i przejrzysty sposób, możemy rozliczyć mechaników z ich pracy lub sprawdzić rentowność świadczonych usług.

To nie wszystkie zalety Mojego Warsztatu. Warto przetestować produkt i dokonać indywidualnej oceny, czy aplikacja spełnia nasze oczekiwania. W tym celu najlepiej skontaktować się z opiekunem handlowym lub najbliższym oddziałem Inter-Team. W obliczu zmian i niepewności nowego jutra, digitalizacja jest jednym ze skuteczniejszych sposobów na stabilność biznesu oraz sposobem na zachowanie konkurencyjności. W czasie pandemii wielu właścicieli firm zmieniło swój sposób myślenia, zwłaszcza w kwestii technologii. Zmiany te przyczyniają się do prawdziwej transformacji cyfrowej oraz nowego podejścia do prowadzenia firmy i jej funkcjonowania. 

ABY UŁATWIĆ PRZYSTOSOWANIE SIĘ DO NOWYCH REGULACJI PRAWNYCH, FIRMA INTER-TEAM DOSTOSOWAŁA UDOSTĘPNIANE SWOIM KLIENTOM PROGRAMY DO OBOWIĄZUJĄCYCH OD 1 PAŹDZIERNIKA PRZEPISÓW.

# NOWY JPK V7 i kody GTU

**OD 1 PAŹDZIERNIKA 2020 ROKU OBOWIĄZUJE JPK V7, CZYLI NOWY WZÓR JEDNOLITEGO PLIKU KONTROLNEGO. PRZEDSIĘBIORCY SĄ ZOBOWIĄZANI OZNACZAĆ W NIM SPECJALNYMI KODAMI NIEKTÓRE TOWARY, USŁUGI, TRANSAKcje ORAZ DOWODY SPRZEDAŻY I NABYCIA.**

**P**rogram do zarządzania serwisem samochodowym Mój Warsztat – już od pierwszych dni obowiązywania nowych regulacji – pozwala na oznaczanie produktów i usług kodami GTU. W listopadzie br. pojawi się również możliwość generowania raportu przeprowadzonych transakcji, zawierającego oznaczenia GTU.

#### Nowe funkcjonalności programu Mój Warsztat:

- obsługa kodów GTU w kartotekach towarów i usług,
- obsługa kodów dotyczących rodzajów transakcji na fakturach,
- raport dokumentów sprzedaży z kodami GTU.

Zmiany w naturalny sposób dotyczą również katalogu części. Wymagane w nowych regulacjach produkty z oferty Inter-Team są oznaczane kodami GTU.

#### Z informacjami

Jednolity Plik Kontrolny (JPK) to dokument elektroniczny, zawierający informacje o transakcjach zakupu i sprzedaży za dany okres. Na podstawie JPK odpowiednie systemy informatyczne Ministerstwa Finansów w kilka chwil są w stanie zweryfikować wiarygodność informacji przesyłanych przez firmy, np. czy wydatek danego przedsiębiorcy zgadza się z przychodem kontrahenta ujętego w ewidencji. Od 1 stycznia 2018 roku comiesięczny obowiązek generowania i wysyłania JPK VAT dotyczy wszystkich przedsiębiorców.

#### Dwa warianty...

Nowy plik JPK upraszcza obowiązki sprawozdawcze i odciąża przedsiębiorców, poprzez likwidację deklaracji VAT. Dotychczasowe odrębne informacje wykazywane w JPK VAT oraz w deklaracjach VAT-7/VAT-7K połączone zostały w jednym dokumencie JPK V7. Są jego dwa warianty:


- JPK V7M – dla podatników rozliczających się miesięcznie; zawiera zarówno część deklaracyjną, jak i ewidencyjną.
- JPK V7K – dla podatników rozliczających się kwartalnie, przy czym część ewidencyjna raportowana jest miesięcznie, a deklaracyjna kwartalnie.

#### ...i dwie części

Nowy JPK składa się z dwóch części:

- część ewidencyjna JPK V7 – zawiera dane o sprzedaży i zakupach dokonanych w danym okresie rozliczeniowym (miesiącu lub kwartale), a dodatkowo szczegółowe dane informacyjne, które można podzielić na obowiązkowe oraz opcjonalne.
- część deklaracyjna JPK V7 – zawiera obliczenia podatku VAT należnego, naliczonego, do zwrotu, podlegającego wpłacie do Urzędu Skarbowego lub kwoty do przeniesienia na następny okres.

#### Trzynastka grup GTU

Podatnicy są zobowiązani do weryfikacji sprzedawanych towarów oraz świadczonych usług pod kątem ich przynależności do jednej z trzynastu Grup Towarowo-Usługowych (GTU). W przypadku, jeśli towar lub usługa należy do jednej z nich, podatnik jest zobligowany do przypisania im właściwego kodu GTU w plikach kontrolnych JPK V7M albo JPK V7K. Ustawodawca wprowadził też dodatkowe kody na dokumentach sprzedaży związane z rodzajem transakcji. 





JAKOŚĆ, PRECYZJA,  
EKOLOGIA, HOMOLOGACJE



ASMET<sup>®</sup>

UKŁADY WYDECHOWE

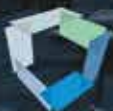


System  
zarządzania  
ISO 9001:2015  
ISO 14001:2015  
IATF 16949:2016

[www.tuv.com](http://www.tuv.com)  
ID 9105047498

**JAKOŚĆ**

POTWIERDZONA CERTYFIKATAMI



**TecAlliance**  
Certified Data Supplier

[www.asmet.eu](http://www.asmet.eu)

# POLSKIE AUTO *elektryczne*

SPÓŁKA ELECTROMOBILITY POLAND ZAPREZENTOWAŁA DWA MODELE KONCEPCYJNE POLSKIEGO SAMOCHODU ELEKTRYCZNEGO O NAZWIE IZERA. TYM SAMYM POZNALIŚMY ZARYS TEGO AMBITNEGO PROJEKTU.



Czy ten pomysł na nową polską markę samochodową, na dodatek dla modeli tylko elektrycznych, ma sens? Poznajmy szczegóły, na zimno, bez emocji. Zgodnie z zapowiedziami pierwsze auto z nowej fabryki, która ma powstać gdzieś na Śląsku, wyjedzie pod koniec

2023 roku. Docelowo ma być tam produkowanych pięć różnych modeli. Będą zaprojektowane przez włoską firmę Torino Design, z którą współpracuje polski projektant Tadeusz Jelec (więcej na jego temat w „Inter-Team News” 1/71/2019), związany wcześniej z Jaguarem. Przypomnijmy, że spółka ElectroMobility

Poland powstała w październiku 2016 roku jako wspólna inicjatywa czterech polskich koncernów – PGE Polska Grupa Energetyczna, Energa, Enea i Tauron Polska Energia. Po czterech latach w końcu publicznie pokazano dwie wersje: białego SUV-a i czerwonego nieco większego od auta kompaktowego,






hatchbacka. Zdaniem wszystkich projekty wyglądają bardzo poprawnie, ale warto pamiętać, że za dwa lata modny może być zupełnie nowy styl w projektowaniu. Zastosowany w Izerach napęd ma gwarantować przyspieszenie do 100 km/h w blisko 8 sekund, zasięg (szacowany na dziś!) ma wy-

nieść ok. 400 km. Póki co to przyzwoite parametry.

I na koniec najważniejsza informacja. Niemiecka firma EDAG jest dziś głównym partnerem i wykonawcą dla ElectroMobility Poland w pracach nad Izerą. To firma o zasięgu światowym i z ogromnym doświadczeniem. EDAG

specjalizuje się w projektowaniu samochodów, przygotowaniu procesu produkcji i jego koordynacji. To bardzo jasny punkt całego przedsięwzięcia. EDAG opracował ostatnio nowoczesną platformę dla auta. Nosi ona nazwę EDAG Scalebase i można na niej stworzyć auta segmentu C lub D. 


## FERRARI Z WYŚCIGÓWEK



Omologata to jedyne w swoim rodzaju Ferrari. Już trzy kolejne zdania opisu zaskakują: Elektrycznie sterowane i wentylowane fotele wykończono niebieską skórą i jeansem. Nie brakuje też włókna węglowego, aluminium i alcantary. Na uwagę zasługują również 4-punktowe, szelkowe pasy bezpieczeństwa i wstawki ozdobione farbą (uwaga!) zawierającą skruszone pokrywy silników wyścigowych Ferrari z lat 50. i 60. XX wieku. To Ferrari powstało tylko w jednym egzemplarzu i bazuje na modelu 812 Superfast. Omologata to jedyne w swoim rodzaju (tzw. „one-off”) samochód, oparty na przedniosilnikowej



platformie z jednostką V12. „One-off” oznacza auto, które nie ma drugiego identycznego odpowiednika.

Pod maską znajduje się 6,5-litrowy silnik V12 o mocy 789 KM, który współpracuje z 7-biegową przekładnią automatyczną przekazującą napęd na tylne koła. Omologata, rozpędza się do 100 km/h w 2,9 sekundy. Prędkość maksymalna wynosi aż 340 km/h. Zgodnie z życzeniem klienta, przebudowano niemal każdy panel nadwozia. Z oryginału 812 Superfast zachowała się jedynie przednia szyba oraz reflektory. 



## PODWÓJNE SUCHE SPRZĘGŁO (DDC)

Optymalna zmiana biegów i komfort.

Gwarancja jakości Valeo  
W 100% technologia O.E.

Rozwiązania dla Warsztatu  
Wszystko w jednym pudełku  
łatwy montaż i kalibracja

Ograniczona emisja CO<sub>2</sub>  
Mniejsze wibracje  
Płynniejsza zmiana biegów

Bezpłatne  
szkolenie  
online >>>



**SPECIALIST CLUB**



100% cyfrowy **PROGRAM LOJALNOŚCIOWY** dla warsztatów



Zeskanuj kod QR i pobierz aplikację na swój smartfon lub przejdź na [valeoservice.pl/pl/specialistclub](http://valeoservice.pl/pl/specialistclub), zarejestruj się tam i skorzystaj z naszej oferty.



Apple i logo Apple są znakami towarowymi firmy Apple Inc., zastrzeżonymi w Stanach Zjednoczonych i innych krajach. App Store jest znakiem usługowym Apple Inc.

Google Play i logo Google Play są znakami towarowymi firmy Google LLC.



Hotline VSEE: **801 8888 22**

Smart care for you  
[valeoservice.com](http://valeoservice.com)



# Lubię KONKRETY

DZIENNIKARZ TELEWIZYJNY, DO DZIŚ KOJARZONY Z TELEEXPRESSEM,  
W WŁOSKIM STYLU ODPOWIEDZIAŁ NA NASZE PYTANIA.

## Mój pierwszy samochód...

Jeśli można go w ogóle nazwać samochodem. To był mocno używany, zgniłozielony Maluch, rocznik chyba 1978. Jedyny, na który mogłem sobie, jako młody człowiek, pozwolić. Cena rzeczywiście była adekwatna do jakości. Nie działało prawie nic! Akumulator zamarał, drzwi odpadały, kłapa się nie zamykała... Kupiłem go od znajomych i to był błąd. Maluch był gorszy niż się wydawało, a znajomych zamęczyły moje wieczne pretensje. Na szczęście nie długo go sprzedawałem. Nawet nie zdążyłem wjechać na giełdę i już miałem klientów! W 1988 roku kupiłem Malucha nowszej generacji, pomarańczowego. Miał być lepszy – niestety, nie był. Odtąd moim największym marzeniem było posiadanie innego auta niż Fiat 126p. I znalazł się ktoś, z wręcz odwrotną potrzebą. To była transakcja wiązana. Nie pamiętam, kto komu dopłacił, ale każdy z nas był zadowolony. I tak dość przypadkiem, w 1989 roku stałem się właścicielem leciwego czerwonego Audi 80. Z radości unosiłem się nad ziemią, do czasu, gdy... nie mogłem go odpalić. Ale w tym temacie byłem akurat znawcą (śmiejch). Jednak mojego zachwyty nad zachodnim samochodem nic nie mogło zaburzyć.

## Mój pierwszy raz w samochodzie...

Wspomnienie dość smutne, bo łączy się z wypadkiem w dzieciństwie. Je-

chaliśmy Wartburgiem w Bieszczady z Warszawy. Zima. Siedziałem z tyłu z rodzicami, z przodu ich znajomi. Był rok 1963. Nie było zagłówek, opon zimowych, pasów bezpieczeństwa. A te nawet gdyby były – to obowiązek ich zapinania wszedł w Polsce 20 lat później! Zapamiętałem tylko wielki strach, przewrót i uderzenie. Wpadliśmy w poślizg i stanęliśmy na dachu w dość płytkiej rzece. Na szczęście nikomu nic poważnego się nie stało, ale samochód nie nadawał się do niczego.

## Jeżdżę jak...

Spokojnie i odpowiedzialnie. Dostosowuję prędkość do warunków jazdy. Dlatego, nie będę udawał – gdy mam odpowiednie warunki, lubię przyspieszyć. Autostrada, pusto, samochód torpeda – to kusi i daję się na to czasem złapać. Ale na szczęście już coraz rzadziej. Im człowiek starszy, tym poczucie odpowiedzialności większe. Dlatego apel do młodych – uważajcie i włączcie wyobraźnię. Dbajmy o siebie i innych na drogach.

## Jeżdżę teraz...

...już ponad dziewięć lat Subaru Outback z silnikiem Diesla, z napędem na cztery koła. Choć w tej chwili przyjechałem piękną luksusową Škodą Superb w wersji Laurin&Klement. Pożyczyłem ją od żony, a moje Subaru wziął syn. Ot, taka samochodowa wymiana w razie potrzeby.





## MACIEJ ORŁOŚ

Aktor teatralny i filmowy, dziennikarz telewizyjny. Przez 25 lat prowadził Teleexpress w TVP1.

• Obecnie właściciel kanału na YouTube – autor i prowadzący program „W Telegraficznym Skrócie” (Fb i YouTube).

• Prowadzi poranne programy w Radiu Nowy Świat.

• Trener występów publicznych i partner zarządzający w Kingsman Finance.

## Wymarzony samochód...

Nie chciałbym robić reklamy, ale jak pójdziemy w abstrakcję, to już chyba nie ma znaczenia. Uwielbiam Włochy – włoski styl, klimat, kuchnię i samochody! Dolce vita! Dlatego widzę siebie w luksusowym Maserati. Ta marka jest zwieńczeniem moich motoryzacyjnych snów, bo jest nieoczywista.

## Moje prawo jazdy...

...mam bez ograniczeń czasowych i zdałem za pierwszym razem w 1983 roku na Maluchu. Ale nie takim zwyczajnym! Miał w bonusie, a raczej nie miał, drugiego biegu i trzeba było przerzucać z jedynki na trójkę. Ale i tak za moich czasów prawo jazdy to była pestka. Egzaminy łatwiejsze, mniej samochodów na ulicach, choć beznadziejne w większości.

## W samochodzie najważniejsze jest...

Gdybyśmy rozmawiali kilka dekad temu, to nie powiedziałbym, że klimatyzacja i to najlepiej dwustrefowa. Dziś nie wyobrażam sobie bez niej drogi. Druga rzecz to automatyczna skrzynia biegów – powiedział facet, który już prawie dziesięć lat jeździ Subaru z manualną skrzynią (śmiesz). Trzecia rzecz to wszelkiej maści elektronika. Nie lubię manualnego ustawiania siedzeń, lusterek, a co dopiero szyb na korbkę. Wszelkie nowinki rozleniwiają i z każdym następnym samochodem chce się ich coraz więcej. I na koniec – wielkość. Lubię duże auta za konkretne bagażniki i szacunek dla pasażerów.

## A jako pasażer jestem...

To praktycznie się nie zdarza. Chyba że w taksówce. Do kierowcy lubię mieć zaufanie. Wtedy nie to, że się całkiem wyłączam, ale nie prowadzę razem z nim

## “ WIDĘ SIEBIE W LUKSUSOWYM MASERATI. DOLCE VITA! ”

i audiobooków, ładowarkę i zestaw głośnomówiący.

## Niebezpieczna sytuacja na drodze...

...może się zdarzyć każdemu, zawsze i wszędzie. Wiele razy jechałem w ekstremalnych warunkach drogowych. Burza, silny wiatr, chciałoby się zatrzymać, ale się nie da, bo to droga szybkiego ruchu. Droga przez las? Zwalniam, zwłaszcza w nocy. Trzeba też uważać z zasypianiem za kierownicą. Jednak najbardziej niebezpieczne sytuacje kojarzą mi się, niestety,

z kierowcami, którzy jeżdżą nieodpowiedzialnie i zniechęca wyprzedzają przed zakrętem albo wznieśieniem.

## Podróż mojego życia...

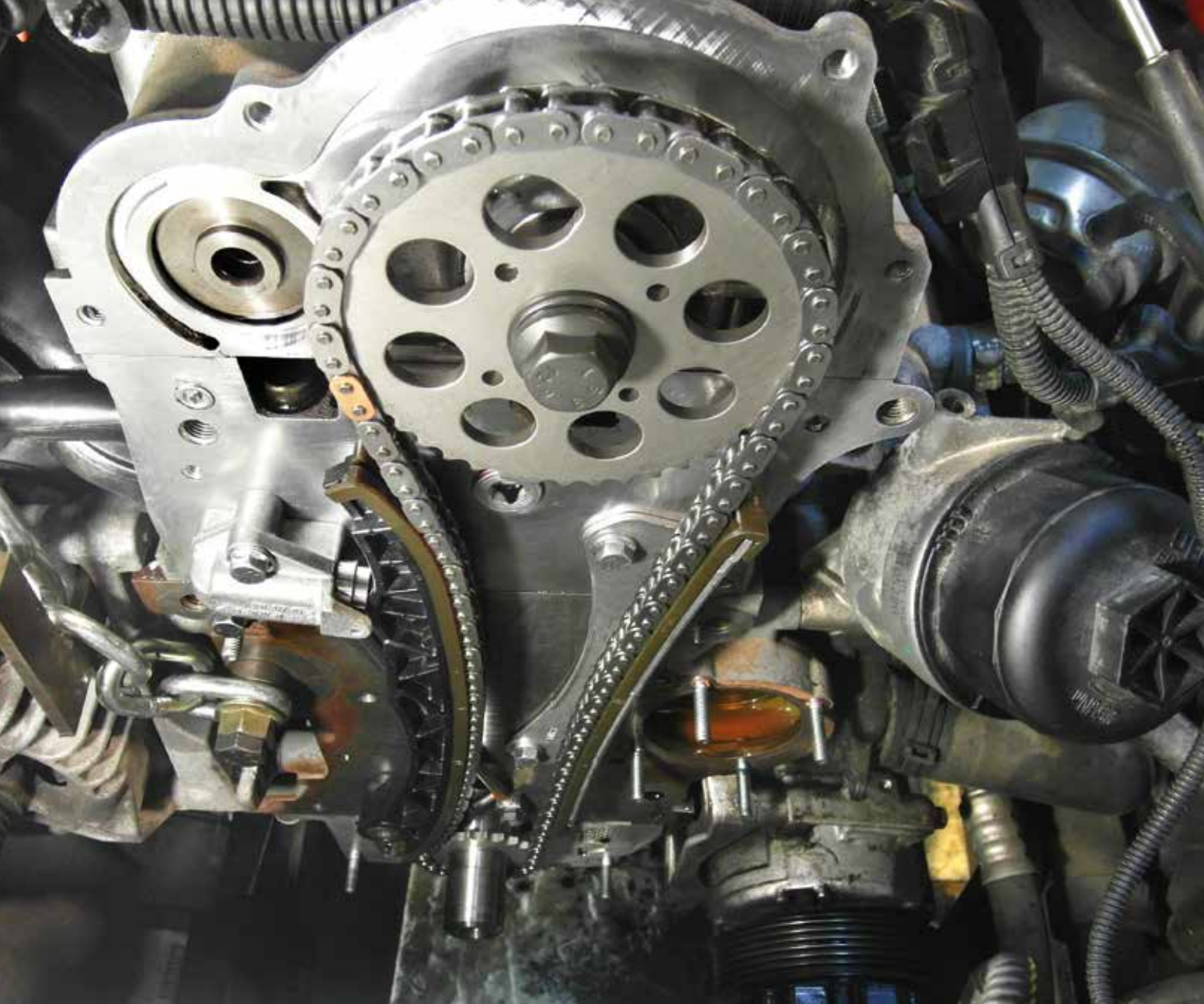
W planach zapewne! Choć Europę zjeździłem wzdłuż i wszerz. Chciałbym teraz połączyć te wszystkie wyprawy w jedną, wsiąść w samochód i ruszyć przed siebie. Może dłużej niż miesiąc. Ijechać trasą: Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia, Szwecja, po Norwegię, później promem do Danii, górą przez Benelukсы, po Francję, Hiszpanię, Portugalię i z powrotem. Taki objazd Europy zwyciężyłby wypad na Ukrainę.

## Mam sentyment do...

...dużych amerykańskich samochodów z lat 60., 70. oraz 80. Jako dziecko, w czasach PRL-u, z zapartym tchem przeglądałem czasopismo „Ameryka”. Pokazywano i opisywano tam rzeczy wspaniałe, nowoczesne, niedostępne w Polsce. Mnie szczególnie interesowały samochody, jakich świat nie widział. Te wszystkie szerokie Lincolny, Cadillacy, Chevrolety z długą maską i ogromnym bagażnikiem. Absolutnie fascynujące! 🍷

WYPUNKTOWAŁA  
MARZENA KOZIELSKA





## Zestawy rozrządu z łańcuchem (VKML)

### Odkryj najlepszą ofertę na rynku.

Coraz więcej samochodów jest wyposażonych w zaawansowane technologicznie łańcuchowe układy rozrządu. Zwykle łańcuch powinien wytrzymać cały cykl użytkowania pojazdu, jednak zanieczyszczenia oleju lub niewłaściwie wykonane przeglądy okresowe mogą spowodować jego wcześniejsze zużycie. Jako SKF chcemy pomóc mechanikom czerpać korzyści z tego rosnącego obszaru rynku.

#### Nasze zestawy do łańcuchów rozrządu:

- pasują do najpopularniejszych modeli samochodów europejskich oraz azjatyckich
- zawierają wszystkie niezbędne elementy takie jak: koła zębate, napinacze i uszczelki



Montowanie pewności  
[www.vsm.skf.com](http://www.vsm.skf.com)

**SKF**®

Artykuł dotyczy pełnomocników procesowych, którzy występują w procesach cywilnych, m.in. w sprawach sądowych o zapłatę odszkodowania, zadośćuczynienia, zapłatę wynagrodzenia za usługi, czy też w sprawach o dochodzenie wydania rzeczy.



# PEŁNOMOCNICY procesowi

**W SĄDZIE NIE MUSISZ DZIAŁAĆ SAMODZIELNIE, ALE MOŻESZ KORZYSTAĆ Z POMOCY PEŁNOMOCNIKA PROCESOWEGO.**

**Z**e wsparcia takiego pełnomocnika może korzystać zarówno strona procesu (powód, pozwany), jak i organ strony (np. zarząd spółki z o.o.), czy też przedstawiciele ustawowi stron (np. ojciec niepełnoletniego dziecka lub kurator albo opiekun osoby ubezwłasnowolnionej).

## Kto może być pełnomocnikiem w sądzie?

Pełnomocnikiem procesowym w sądzie może być m.in. adwokat i radca prawny. Są to pełnomocnicy profesjonalni, którzy zawodowo trudnią się reprezentowaniem innych osób. Pełnomocnikiem procesowym może być jednak także np. pracownik przedsiębiorcy. Może nim być również małżonek, rodzeństwo, dziecko, wnuk, rodzic, dziadek, babcia strony. Prawo dopuszcza ponadto, aby pełnomocnikiem była osoba pozostająca ze stroną w stosunku przysposobienia (czyli osoba adoptowana lub adoptująca).

## Czy muszę mieć pełnomocnika procesowego?

Co do zasady korzystanie z pełnomocnika w sądzie jest dobrowolne. Co ciekawe, przepisy postępowania cywilnego nie określają maksymalnej liczby pełnomocników procesowych. W praktyce jednak zwykle strona ma jednego pełnomocnika, zdarza

się, że dwóch. Warto nadmienić, że czasem przepis nakazuje w danej sytuacji mieć pełnomocnika, np. w postępowaniu przed Sądem Najwyższym zasadniczo obowiązuje zastępstwo wykonywane przez adwokata lub radcę prawnego.

## Do czego pełnomocnictwo procesowe uprawnia pełnomocnika?


Pełnomocnictwo procesowe obejmuje umocowanie do podejmowania wszystkich łączących się ze sprawą czynności procesowych. Dotyczy ponadto wszelkich czynności dotyczących zabezpieczenia i egzekucji. Daje poza tym możliwość udzielenia dalszego pełnomocnictwa procesowego adwokatowi lub radcy prawnemu. Pełnomocnictwo procesowe upoważnia również pełnomocnika do odbioru kosztów procesu od strony przeciwnej. Co istotne – pełnomocnictwo procesowe upoważnia także do zawarcia ugody, zrzeczenia się roszczenia albo uznania powództwa, ale tylko wówczas, jeżeli czynności te nie zostały wyłączone w danym pełnomocnictwie.

## Kto płaci za profesjonalnego pełnomocnika?

Zasadniczo należy samodzielnie opłacić usługę adwokacką czy radcowską. Jeżeli sprawa będzie wygrana, to sąd powinien

przyznać stronie zwrot kosztów zastępstwa procesowego, ale czyni to nie w oparciu o rzeczywiście poniesione koszty, lecz zgodnie z właściwymi przepisami.

## Kiedy warto wnieść o adwokata lub radcę prawnego z urzędu?

W wyjątkowych sytuacjach można się domagać ustanowienia przez sąd adwokata lub radcy prawnego. Osoba fizyczna może wnieść o ustanowienie takiego pełnomocnika, jeżeli złoży oświadczenie, z którego wynika, że nie jest w stanie ponieść kosztów wynagrodzenia adwokata lub radcy prawnego bez uszczerbku utrzymania koniecznego dla siebie i rodziny. Natomiast osoby prawne lub np. spółki jawne czy komandytowe, mogą się domagać ustanowienia adwokata lub radcy prawnego, jeżeli wykażą, że nie mają dostatecznych środków na poniesienie kosztów wynagrodzenia adwokata lub radcy prawnego. 



**ADWOKAT  
AGNIESZKA  
KAPAŁA-  
-SOKALSKA**

Specjalizuje się w szczególności w dochodzeniu roszczeń

odszkodowawczych, postępowaniach egzekucyjnych, windykacji roszczeń, prawie spadkowym, prawie rodzinnym.



AFTERMARKET  
[pro]Points

# Zbieraj punkty i zdobywaj nagrody!

Kupujesz produkty marek należących  
do portfolio ZF Aftermarket?

Zarejestruj się w programie  
ZF [pro]Points i odbierz  
atrakcyjne nagrody!

Dowiedz się  
więcej na:  
[www.zf-propoints.com](http://www.zf-propoints.com)





# Pytania czytelników

## § UGODA PRZED MEDIATOREM

### Po co ta zabawa?

*Kiedyś zawarłem umowę o mediację. Kontrahent zalega mi z zapłatą wynagrodzenia i chce teraz, bym wziął udział w tej mediacji. Jaki jest sens zawierania takiej ugody u mediatora?*

**Andrzej z Sosnowca**

W przypadku zawarcia ugody przed mediatorem, sąd, na wniosek strony, niezwłocznie przeprowadza postępowanie co do zatwierdzenia takiej ugody. Jeżeli ugoda podlega wykonaniu w drodze egzekucji, sąd zatwierdza ją przez nadanie jej klauzuli wykonalności; w przeciwnym przypadku sąd zatwierdza ugodę postanowieniem. Warto wiedzieć, że sąd odmówi nadania klauzuli wykonalności albo zatwierdzenia ugody zawartej przed mediatorem, w całości lub części, jeżeli ugoda jest sprzeczna z prawem lub zasadami współżycia społecznego albo zmierza do obejścia prawa, a także gdy jest niezrozumiała lub zawiera sprzeczności. Co ważne – ugoda zawarta przed mediatorem, po jej zatwierdzeniu przez sąd, ma moc prawną ugody zawartej przed sądem. Ugoda zawarta przed mediatorem, którą zatwierdzono przez nadanie jej klauzuli wykonalności, jest tytułem wykonawczym, czyli można skierować ją do komornika.

## § SPROSTOWANIE WYROKU

### To sąd się pomylił

*Sąd w wyroku pomylił się w pisowni mojego nazwiska, przestawił dwie litery. Obawiam się, że będę miał teraz problem u komornika z egzekucją tego wyroku. Termin na złożenie apelacji już upłynął...*

**Tadeusz z Leszna**

To, że termin na wniesienie apelacji już upłynął, nie ma tu, na szczęście, znaczenia. Omyłka pisarska sądu może być bowiem usunięta (poprawiona) poprzez sprostowanie wyroku. Jeżeli sąd dotąd sam nie spostrzegł swojego błędu, to należy złożyć wniosek o sprostowanie wyroku, wskazując, na czym błąd polega. O sprostowaniu umieszcza się wzmiankę na oryginale wyroku. Na Twoje żądanie sąd powinien uczynić wzmiankę także na wydany Tobie wypisie wyroku. Dalsze odpisy i wypisy powinny być zredagowane w brzmieniu uwzględniającym postanowienie o sprostowaniu. Jeżeli sprawa toczyłaby się przed sądem drugiej instancji, sąd ten mógłby z urzędu sprostować wyrok pierwszej instancji.

## § NARUSZENIE POSIADANIA

### Parkują na moim miejscu

*Od roku mieszkam na osiedlu domków jednorodzinnych. Przynależy do nas miejsce parkingowe na wspólnym terenie. Podczas mojej nieobecności parkuje tam obcy samochód. Znak zakazu parkowania nie pomaga. Straż miejska i policja nie są w stanie pomóc, bo to teren prywatny. Co mogę zrobić, jeśli ktoś parkuje na moim prywatnym miejscu nawet kilka dni?*

**Laura z Olsztyna**

Oczywiście zawsze można skorzystać z drogi sądowej i domagać się np. wydania naszej rzeczy czy też zaniechania naruszeń (w zależności od szczegółów danej sytuacji), ale w istocie takie powództwo jest często mało praktyczne (biorąc pod uwagę choćby czas trwania postępowania w sądzie, jego koszty, ewentualne trudności w ustaleniu danych naruszcyciela). Jeżeli zdecyduje się Pani na postępowanie sądowe, warto złożyć jednocześnie wniosek o zabezpieczenie roszczenia. W podobnych sytuacjach zwykle najlepiej sprawdzają się (mając skutek „odstraszący”) sposoby takie jak: postawienie (przymocowanie) oznaczenia z informacją, że parkowanie w tym miejscu oznacza zawarcie umowy najmu i wskazanie wysokości opłaty. Skuteczne jest też postawienie trwałych zabezpieczeń: słupków, blokady parkingowej. Spotykana jest również praktyka polegająca na zleceniu odholowania (przestawienia) samochodu. Stosowny przepis stanowi, że posiadacz nieruchomości może, niezwłocznie po samowolnym naruszeniu posiadania, przywrócić własnym działaniem stan poprzedni (jest to tzw. dozwolona samopomoc). Nie wolno mu jednak stosować przy tym przemocy względem osób.

**JEŻELI NURTUJE CIĘ KWESTIA PRAWNA ZWIĄZANA Z MOTORYZACJĄ, PROWADZENIEM WARSZTATU LUB INNA, SKORZYSTAJ Z PORADY NASZEGO EKSPERTA. NAPISZ NA ADRES: REDAKCJA@INTER-TEAM.COM.PL W TYTULE WPISUJĄC „PRAWNIK”.**

**PHILIPS**

X-tremeVision Pro150

Tata mówi  
“Świat kręci  
się **wokół**  
żarówek”



Bądź mistrzem dla nowego pokolenia dzięki żarówkom **Philips X-tremeVision Pro150**. **Najlepszy zestaw żarówek wysokiej wydajności i żywotności**, oferujący do **150% większą jasność\***, zapewni Ci bezpieczną jazdę każdego dnia.



\*W porównaniu do minimum wymaganego prawem.

[philips.com/x-tremevision](http://philips.com/x-tremevision)

JAK UKRYĆ NOWE AUTO  
PRZED PREMIERĄ? JEST  
NA TO WIELE METOD.  
KTÓRA NAJLEPSZA?

# SZTUKA

# MA

# SKO

# WIA

# NIA

Zamaskowany Aston Martin DBX podczas jazd testowych w 2018 r. Na takim aucie pojawić się może nawet reklama – tu widoczny logotyp producenta opon Pirelli.



Zaskakujący pomysł marki Cadillac na ukrycie modelu CT5-V. Auto ma być napędzane dużym silnikiem benzynowym V6 o mocy od prawie 500 do ponad 600 KM i raczej nie trafi do Europy.



Seat Tarraco podczas badań w 2018 roku.



Kiedyś wszystko było prostsze. Dany samochód projektowano, wprowadzano do produkcji i w końcu do sprzedaży. Dziś wszystkie prace nad nowym modelem są ukrywane, a prototypowe egzemplarze odpowiednio maskowane przed wzrokiem osób postronnych czy szpiegów przemysłowych.

Każdy prototyp musi być poddany testom i próbom, nie tylko w normalnych warunkach drogowych, ale przede wszystkim w ekstremalnych, w upale, mrozie, deszczu, śniegu, błocie i na gładkim asfalcie. Aby ukryć się przed niepożądaną widownią, musi być odpowiednio zama-

skowany. Dlaczego? Nawet model, poddawany prostej kuracji odmładzającej, kryje w sobie mniej lub bardziej cenne pomysły, a te powinny zostać odkryte dopiero w dniu premiery.

Wtedy to linie produkcyjne danej fabryki są już gotowe do pracy. W przeciwnym razie, konkurencja może szybko zareagować na pojawiające się nowości, a to mogłoby spowodować straty finansowe.

### Jak ukryć przed konkurencją?

Jeszcze w latach 80. i 90. XX wieku ograniczano się właściwie jedynie do zastaniania ogólnych kształtów oraz oklejania zderzaków lub świateł taśmami, które deformowały ich kształt. Cza-



Kolorowy kamuflaż elektrycznego Audi e-tron z 2018 roku. Na boku karoserii odczytać można nazwę modelu.



mi zakrywano też boczne szyby lub tylne fragmenty karoserii typu kombi.

Prawdziwa rewolucja nastąpiła wtedy, gdy każdy miał już swój aparat fotograficzny i w każdej chwili mógł wykonać zdjęcie auta przyszłości. Nastąpił przecież czas smartfonów z błyskawicznym dostępem do internetu. Tak więc nowy tajemniczy samochód bez kamuflażu, sfotografowany na leśnym parkingu w okolicach niemieckiego Wolfsburga czy polskich Tychów po kilkudziesięciu sekundach znany może być na całym świecie...

Bardzo popularne do maskowania prototypów są proste w konstrukcji plandeki mocowane

paskami do karoserii. Takie rozwiązania stosowane są zwykle w pierwszym okresie planowania nowego modelu, kiedy często wprowadza się jeszcze poprawki w stylizacji. Aby utrudnić rozpoznanie marki, w prototypach montuje się proste okrągłe lampy tylne lub dodatkowe części dla świateł przednich.

### Schowane wnętrze

Przed wzrokiem gapiów trzeba też ukryć wnętrze. Wprawdzie takie maskowane auta rzadko zatrzymują się na parkingach, ewentualnie tylko na stacjach paliw podczas tankowania, ale w korkach można wykonać zdjęcie wnętrza ►



Nowego Defendera testowano na najtrudniejszych szlakach całego świata. Zawsze był zamaskowany, nawet gdy przekazano go do testów jednej z kenijskich fundacji, która opiekuje się rezerwatem Borana. Próby odbywały się na obszarze 14 tysięcy hektarów. Oprócz tego testu zamaskowany Defender został poddany ponad 45 tysiącom różnych prób w najbardziej nieprzyjaznych warunkach: w upale na pustyni,

w mrozach Arktyki, a także na wysokości ponad 3 tys. m n.p.m. w Górach Skalistych w stanie Kolorado. Wszystko, by upewnić się, że nowy Defender bez problemu poradzi sobie podczas codziennej eksploatacji. Niezależnie od szeroko zakrojonego programu symulacji i testów stanowiskowych, przejechano zamaskowanym nowym Defenderem ponad 1,2 mln kilometrów po wszystkich rodzajach terenu

i w najbardziej ekstremalnych warunkach klimatycznych. Ujawniono jednak, że właściwości jezdne nowego Defendera zestrojono na niemieckim torze Nürburgring, a jego możliwości terenowe przetestowano na błotnistych szlakach wokół miejscowości Moab w stanie Utah w USA i na piaszczystych wydmach w Dubaju. Nowy Defender został zaprojektowany w brytyjskim centrum projektowym, technicznym i testowym marki Land Rover.





Czasami auto, wyglądające jak zamaskowany prototyp, może okazać się autem seryjnym, ale wykonanym np. w wersji limitowanej i znacznie droższej od standardowej. Kanadyjski gwiazdor rocka i fotograf Bryan Adams zaprojektował dla Opla ekskluzywną edycję specjalną „Adam by Bryan Adams”. Siedem sztuk w przyciągającym wzrok kamuflażu zostało wystawionych na aukcję charytatywną.



nawet z miejsca pasażera autobusu, który siedzi przecież wysoko. W kabinie prototypu stosuje się zwykle płyty sztucznej skóry, czarnej folii lub materiały z gąbki. Na deskę rozdzielczą często nakładana jest też plastikowa osłona, która ukrywa jej rzeczywisty kształt.

### Jak oszukać paparazzi?

Na testowane modele nowych aut polują fotografowie, by potem, za duże pieniądze sprzedać takie zdjęcia. Zdarza się, że producenci stosują zaskakujące wybiegi, tylko nieznacznie zmieniając wygląd auta lub stosując oryginalne pomysły. Na

masce, badanego w ruchu drogowym nowego modelu, umieszcza się np. inne logo lub oznaczenie modelu.

Zwykle prototyp z logo Audi i tablicą rejestracyjną IN (Ingolstadt w Niemczech) jest modelem tej marki. Ople badane w Niemczech mają zwykle tablice GG, Fordy K, a Porsche S. Z kolei jeśli w Polsce spotkamy tajemnicze auto z tablicami SB, to z pewnością może to być jakiś nowy Fiat z Bielska Białej. Inne litery na rejestracji mogą wprowadzić obserwatora w błąd. Może się też zdarzyć, że folia maskująca nie będzie w stanie zapewnić skutecznego kamuflażu zewnętrznego. ►



„Cube” jest teraz jednym z najbardziej zaawansowanych rodzajów zewnętrznego kamuflażu. Wykorzystuje efekt 3D i powoduje, że obserwowane auto jest nieostre, a dostrzeżenie szczegółów nadwozia praktycznie niemożliwe. Trójwymiarowym kamuflażem może pochwalić się też Ford. Cechą folii „Brick” są tysiące cylindrów w białym, szarym i czarnym kolorze, które tworzą niezwykły wzór. Dzięki temu bardzo trudno jest wychwycić dokładne kształty nadwozia, i to niezależnie od tego, czy auto jest oglądane „na żywo”, czy też na zdjęciu.




Zamaskowana karoseria i ciekawy wzór kamuflażu BMW 8 Coupe (2018). Ujawniono jednak nowy kolor lakieru, co widać na zderzaku, masce i lusterkach.



Kamuflowane są też auta użytkowe. Minibus Mercedes Sprinter City z 2018 r.



go. Tak było w przypadku prototypu usportowionej wersji samochodu miejskiego Opla Adam S. Ponieważ ukrycie jego charakterystycznych obręczy kół oraz spojlera było niemożliwe, zdecydowano się ucharakteryzować go na... samochód nauki jazdy. Odpowiednie oznakowanie oraz kilka naklejek skutecznie zmyliło paparazzi i nie robili zdjęć tej wersji opuszczającej ośrodek badawczy. 



Nowoczesny kamuflaż kryjący Opla Insignię (2016). Bardzo dobrze zamaskowany kokpit.

# AISIN

Premium Japanese Quality



## PODĄŻAJ SWOJĄ DROGĄ BEZPIECZNIE Z AISIN



[www.aisinaftermarket.eu](http://www.aisinaftermarket.eu)

AISIN Europe jest globalnym producentem dla wiodących światowych marek motoryzacyjnych. Nasze nastawienie na jakość sprawiło, że zasłużyliśmy na zaufanie w segmencie premium. Te same wzorce jakościowe stosujemy dla naszych produktów OE, jak i tych, które produkujemy na rynek wtórny.

Wszystkie nasze produkty wytwarzamy zgodnie z bardzo surowym systemem kontroli jakości, który monitoruje każdy etap życia produktów – od projektu przez produkcję, po pakowanie i wysyłkę.

# JAK OSWOIĆ dominujących?

CHCESZ POZNAĆ SPOSÓB NA TYCH, KTÓRZY CZĘSTO PRZEJMUJĄ KONTROLĘ NAD SYTUACJĄ I UWIELBIAJĄ WYZNACZAĆ CELE? A GDY COŚ NIE IDZIE PO ICH MYŚLI, DENERWUJĄ SIĘ I JESZCZE SZYBCIEJ DZIAŁAJĄ? WSPIERAJ ICH AKTYWNIWIE W REALIZACJI CELÓW, A ZYSKASZ ICH SZACUNEK!

**M**oże Twój szef jest niezwykle wymagający i łatwo się irytuje, gdy nie osiągasz założonych celów? Może Twój współpracownik wydaje Ci się „nieludzki”, zamiast pogawędki, od razu siada do zadania i wykonuje je zazwyczaj przed czasem? A może Twój partner życiowy ciągle gdzieś pędzi i zanim zdążysz pomyśleć, on już ma sto dodatkowych pomysłów na wakacje/remont/cokolwiek innego i zaczyna je szybko realizować? Zanim się spostrzeżesz, już macie zarezerwowany hotel lub zakupiony nowy mebel, a ty przecierasz oczy ze zdumienia, bo masz wrażenie, że nie zdążyłeś się nawet w tej kwestii wypowiedzieć, a co dopiero przemyśleć sprawę?

## UNIKALNY TYP

Dr William Moulton Marston, amerykański psycholog, wyróżnił cztery podstawowe typy zachowań, z których typ D, czyli dominujący, jest często uznawany przez innych ludzi za najtrudniejszy w kontekście budowania relacji i współpracy w zespole. Według badaczy zajmujących się modelem DISC, tylko trzy procent społeczeństwa jest osobami o typie dominującym, czyli skupionymi na zadaniach, niezwykle szybko działającymi, uwielbiającymi wyzwania i wyznaczanie celów.

**STYL D**  
dominujący, stanowczy,  
nastawiony na zadania  
i osiągnięcie celów

**STYL I**  
inspirujący,  
wpływowy,  
motywujący,  
nastawiony na ludzi



**DR KLAUDIA KAŁUŻNA**

Strateg, przedsiębiorca, doktor nauk humanistycznych, trener, doradca biznesowy, coach. Na co dzień wspiera ludzi, którzy pragną zmiany w zakresie kariery lub własnego biznesu. Łączy wykształcenie i doświadczenie biznesowe z zamiłowaniem do odkrywania ludzkiego potencjału. Właścicielka firmy doradczo-szkoleniowej GroWings z Dublinu.

[www.klaudiakalazna.com](http://www.klaudiakalazna.com)

## INSTRUKCJA OBSŁUGI

Nie bój się osób dominujących! Z nimi naprawdę można się dogadać, a na dodatek zbudować świetną relację. Wystarczy poznać tylko kilka prostych zasad.

### ZAMIEŃ PROBLEM NA ROZWIĄZANIE

Gdy coś złego dzieje się w pracy lub w domu, pokaż osobie dominującej, że jesteś skupiony na szukaniu rozwiązania, a nie na narzekaniu na zaistniałą sytuację. Zademonstruj, że chcesz podejść do problemu proaktywnie – osoby dominujące łatwo stają się sfrustrowane, gdy widzą, że ktoś jest pasywny i czeka na wytyczne, nie wykazując woli działania. Nie wycofuj się, nie marudź i nie krytykuj, a w zamian staraj się w pełni zrozumieć sytuację i przyczynić się do jej naprawienia.

Pamiętaj, że osoby dominujące najbardziej na świecie boją się utraty kontroli nad sytuacją, zatem każda próba znalezienia rozwiązania problemu będzie widziana przez nich bardzo pozytywnie i będą Ci za nią niezmiernie wdzięczni.

**Możesz powiedzieć:** „Skupmy się na znalezieniu rozwiązania – w tej sytuacji widzę następujące opcje...”; „Najszybszym sposobem rozwiązania tego problemu jest...”; „Wiem, że najskuteczniejszym podejściem jest...”; lub „Najszybciej osiągniemy cel w ten sposób...”

### STAŃ SIĘ SOJUSZNIKIEM, A NIE ZAWALIDROGĄ

Gdy widzisz, że osoba dominująca zaczyna się irytować, staje się zimna i arogancka, a jej poziom gniewu wzrasta w zastraszającym tempie, nie atakuj i nie oskarżaj! Pamiętaj, że osoby o stylu zachowania D bardzo boją się tego, że nie zrealizują założonych celów i każda osoba, która staje na drodze do sukcesu, jest postrzegana jako potencjalna przeszkoda.

Osoby dominujące są bardzo skoncentrowane na zadaniu i czasami po prostu nie zwracają uwagi na ton głosu oraz często nie zdają sobie sprawy, że brak ciepłej komunikacji może kogoś nieźle przestraszyć. Nie bierz wtedy tego do siebie – zrozum, że wystarczy pokazać osobie dominującej, że nie jesteś przeciwko niej, ale stoicie po tej samej stronie barykady. Pokaż jej granice, gdy przegina, ale nigdy, przenigdy nie wchodź na jej terytorium. Gdy tylko wejdiesz w walkę, już przegrałeś! Jeśli jednak pokażesz, że walczyacie wspólnie o to samo, zyskasz świetnego kompana w pracy lub w życiu.

**Możesz powiedzieć:** „Jedziemy na tym samym wózku i zrobię wszystko, byśmy osiągnęli ten cel.”; „Jestem tutaj, by Cię wesprzeć w realizacji tego zadania.”; „Możesz na mnie liczyć w tej kwestii – to zadanie na pewno zrobię, abyś na czas dostarczył rozwiązanie.”

### ZAMIEŃ PUSTOSŁOWIE NA KONKRETY

Osoba o stylu D, która działa pod presją, np. zbliża się jakiś ważny termin lub nastąpiła sytuacja kryzysowa w firmie, zaczyna być bardzo wymagająca i jeszcze bardziej dba o poczucie niezależności oraz kontroli nad sytuacją. Może stać się władcza, a w skrajnych przypadkach nawet autokratyczna lub wybuchowa. Staje się w komunikacji jeszcze bardziej konkretna, skoncentrowana tylko na danym temacie. Taka osoba może być postrzegana przez innych jako arogancka lub zbyt rozkazująca.

Pamiętaj też, że osoba dominująca jest tak skupiona na zadaniu, że często nie okazuje empatii i zainteresowania sprawami, które nie dotyczą danego projektu. Po prostu człówek o dominującym typie osobowości skupia się głównie na realizacji danego celu, a wtedy nie zależy mu na rozwijaniu relacji. Nie ma do tego głowy! Całą swoją energię przekierowuje na skuteczne działanie. Zatem jeśli zaczniesz oderwane od tematu pogaduszki, albo ocieplające atmosferę rozmowy o pogodzie/dzieciach/psach i innych sprawach niezwiązanych z bieżącym zadaniem, licząc się z tym, że możesz spotkać się ze ścianą, zdziwieniem, zniecierpliwieniem lub nawet ostrzejszą reakcją, która wynika po prostu z tego, że osoby o stylu D pragną jak najszybciej odhaczać kolejne zadania, a nie – w ich opinii – marnotrawić czas na coś innego.

**Zatem zawsze mów na temat, nie komplikuj!** Nie analizuj nadmiernie spraw i nie dawaj im za wiele szczegółów, które mogą opóźnić realizację zadania. Niech każde Twoje słowo ma jakiś konkretny cel. Spróbuj pisać krótkie maile z kilkoma kluczowymi punktami. Zrezygnuj z przydługich wstępów i pytań o samopoczucie/wakacje/plany na weekend, które osoby o stylu D uważają za zbędne.

“ PAMIĘTAJ,  
ŻE ABY ZBUDOWAĆ  
Z NIMI GŁĘBOKĄ  
RELACJĘ, TRZEBA BYĆ  
BEZPOŚREDNIM  
I SKUPIĆ SIĘ NA SZUKANIU  
ROZWIĄZAŃ  
I REALIZACJI ZADANIA! ”



Biznes zawsze szukał rozwiązań, które z jednej strony pozwalałyby na podnoszenie wydajności, a z drugiej na obniżanie kosztów bieżących. Odpowiedzią są nowoczesne i sprytnie oprogramowania, które pomagają w zarządzaniu warsztatem, dają szybkie i oczekiwane rezultaty, co przekłada się na zadowolenie zarówno właściciela, jak i klientów.

Jednym z takich rozwiązań jest Mój Warsztat, aplikacja stworzona specjalnie dla osób zarządzających warsztatami samochodowymi. Prosty i intuicyjny interfejs oferuje szeroką paletę możliwości, z której każdy użytkownik może wybrać funkcjonalności odpowiadające jego potrzebom.

Funkcje programu Mój Warsztat powstały w wyniku licznych testów, prowadzonych w rzeczywistych warunkach serwisu samochodowego.

# TO SPRAWNE zarządzanie!

O TYM, JAK WYKORZYSTAĆ APLIKACJĘ MÓJ WARSZTAT DO SPRAWNEGO ZARZĄDZANIA SERWISEM, ROZMAWIAMY Z PANEM GRZEGORZEM ŚWIĄTKIEM, WŁAŚCIELEŃ O.K. SERWIS AUTO SERWIS WYŻYNY Z BYDGOSZCZY.

## Dlaczego zdecydował się Pan na korzystanie z programu Mój Warsztat?

W mojej karierze motoryzacyjnej od zawsze wykorzystywałem oprogramowanie do zarządzania warsztatem. Bez tego nie wyobrażam sobie pracy! Wybierając program, kierowałem się jego funkcjonalnością. Cena nie była najważniejsza. Jednak to, że obecnie jestem w sieci O.K. Serwis i korzystam z programu Mój Warsztat za darmo, jest dodatkowym atutem. Aby skorzystać z oprogramowania, wystarczy sprawny komputer i internet. Sama aplikacja jest prosta w obsłudze. Mój nowy pracownik od razu nauczył się z niej korzystać. Dodatkową zaletą programu jest jego zintegrowanie z katalogiem części Inter-Team, przez co łatwo i szybko zamawiam to, czego potrzebuję w danym momencie.

## Na jakich innych etapach obsługi klienta przydaje się Panu ten program?

Wykorzystuję go w całym procesie obsługi klienta, zaczynając od umówienia wizyty, przez wystawienie zlecenia naprawy i kosztorys, po zamówienie niezbędnych części. Tu także wystawiam fakturę czy paragon. Mój Warsztat ułatwia mi także weryfikację wykonanych



wcześniej prac, bo zapisuje się tu cała historia napraw. A to jest istotne szczególnie przy obsłudze floty. Bardzo przydatną i praktyczną opcją jest możliwość kontaktu z klientem za pomocą maili, czy smsów. Korzystam z tego zawsze, gdy chcę powiadomić klienta o zakończonej naprawie. Program umożliwia również szybką sprzedaż bezpośrednią, bez wykonywania usługi naprawy.

## Jak widać Mój Warsztat wspiera Pana także w zarządzaniu czasem?

Oczywiście! Pozwala mi szybko reagować i umawiać innego klienta, gdy ktoś nagle zrezygnuje z usługi lub zwyczajnie się nie pojawi. Program daje też możliwość zmiany formy płatności nawet po





zakończeniu transakcji. Przez pomyłkę nieraz zaznaczymy płatność kartą, zamiast gotówką i powstają rozbieżności w kasie, a dzięki temu programowi w każdym momencie mogę wprowadzić zmiany. Mam także możliwość wyfiltrowania transakcji, ich weryfikację oraz korektę. Czynności wcześniej czasochłonne, takie jak rozliczanie materiałów, gazu do klimatyzacji, czy płynów w opakowaniach zbiorczych, teraz zajmują mi o wiele mniej czasu. Dzięki raportowaniu stanów magazynowych, wiem, kiedy zamówić towar najbardziej rotujący i zapewnić przez to ciągłość napraw.

### Zarządzanie pracownikami też zapewne stało się łatwiejsze.

Mogę efektywnie planować ich pracę i wiem, kto, co i ile zrobił. Każdemu wychodzi to na korzyść, bo dodatkowo rozliczam ich pracę w systemie premiowania. Mogę również ekspresowo rozliczać pracowników biura, którzy pracują zmianowo. Kasę zamykam więc nawet trzy razy dziennie, rozliczając każdego z osobna, jak i cały dzień.

### W jaki sposób Mój Warsztat przydaje się do rozliczeń finansowo-podatkowych firmy?

Od początku wykorzystuję program do wystawiania paragonów i faktur. JPK wysłałem po raz pierwszy za ostatni miesiąc i nie mam uwag od księgowej. GTU pojawia się z automatu.

### Które funkcje programu wykorzystuje Pan najczęściej?


Wszystkie! Jedne częściej, drugie rzadziej. I na pewno są jeszcze takie, o których

nie wiem. Jak znam życie, mile mnie to zaskoczy. Najczęściej jednak korzystam z wystawiania faktur, paragonów i zleceń. Kalendarz i zamawianie części – bez tego również nie mógłbym się obyć. Obecnie wykorzystuję również moduł przechodzący opony.

### Czy poleciliby Pan Mój Warsztat osobom, które go jeszcze nie znają lub wahają się, czy warto?

Warto! Bez dwóch zdań! Program jest naprawę łatwy w obsłudze. Przyspiesza pracę, daje kontrolę nad pracownikami. Gdy nie ma mnie na miejscu, wiem, co dzieje się w firmie, bo mam dostęp do programu online. Mój Warsztat to program kompleksowy i na tyle elastyczny i rozbudowany, że każdy skonfiguruje go do swoich potrzeb. Jest wart polecenia, a nawet więcej – niezbędny do zarządzania warszatem!

### Jak ocenia Pan wsparcie Inter-Team dla użytkownika programu?

Firma Inter-Team nie zostawia nikogo bez pomocy przy obsłudze tego programu. I choć jest on bardzo intuicyjny, zawsze kiedy trzeba, mogę liczyć na pomoc Regionalnego Opiekuna Sieci Warsztatów. Jestem zadowolony, że moje potrzeby są brane pod uwagę. Bo grunt to zaufanie i szybkie działania! 

WYSŁUCHAŁ BARTOSZ BEDNAREK



# Nowa gama TOTAL QUARTZ

Nowoczesność  
Innowacyjność  
Wysoka jakość

PRZED



PO



## Nowe ergonomiczne cechy



Nowy uchwyt umożliwiający lepszy chwyt i podnoszenie



Innowacyjny, podkreślający nowoczesność i ułatwiający nalewanie kształt bańki



Zapewnia również mniejsze straty produktu przy przelewaniu

## Nowe etykiety

Nowy projekt etykiety inspirowany deską rozdzielczą samochodu.



Wzmocnienie marki i widoczności na półce sklepowej



Nowe ikony komunikujące korzyści



Nazwa produktu na **tle dedykowanym** dla danej gamy olejów



Kod QR, który uwierzytelnia produkt



Zalety produktu



Lepsza widoczność stopnia lepkości

### PRODUKTY

### KORZYŚCI

### O TECHNOLOGII

QUARTZ **INEO XTRA**  
QUARTZ **9000 XTRA**

- ✓ OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA
- ✓ ŻYWOTNOŚĆ SILNIKA
- ✓ OCHRONA PRZECIWZUŻYCIOWA
- ✓ CZYSTOŚĆ



**Technologia EcoScience** wykorzystuje najnowocześniejsze hiper aktywne cząsteczki zaprojektowane w celu natychmiastowej regeneracji i odtworzenia wyjściowej struktury, czyniąc je odpornymi na degradację fizyczną i chemiczną. Zmniejszenie zużycia paliwa nawet do 33% w porównaniu do standardów międzynarodowych.

QUARTZ **INEO**  
QUARTZ **9000**

- ✓ OCHRONA PRZECIWZUŻYCIOWA
- ✓ CZYSTOŚĆ



**Technologia Age Resistance** zapewnia specjalną ochronę silników, aby sprostać wszystkim długotrwałym wyzwaniom. Nawet do 74%\* mniejsze zużycie elementów silnika w porównaniu do standardów międzynarodowych.  
\* W porównaniu z limitami międzynarodowych testów ACEA na zużycie silnika (CEC L 099 08).

QUARTZ **7000**  
QUARTZ **5000**

- ✓ CZYSTOŚĆ



**Technologia CleanShield** zapewnia kierowcom bezproblemową eksploatację, pozostawiając silniki chronione i wolne od zanieczyszczeń. Silniki bardziej czyste nawet o 64% w porównaniu do standardów międzynarodowych.

 **TOTAL**  
**QUARTZ**  
ENGINE OIL

Stworzony z myślą  
o wydajności



[total.com.pl](http://total.com.pl)

 **TOTAL**  
Committed to Better Energy

# Akumulator NA KRÓTKIE TRASY

**WIELU KIEROWCÓW NAJCZĘŚCIEJ POKONUJE SAMOCHODEM KRÓTKIE DYSTANSE. I TU POJAWIA SIĘ PROBLEM: NIEPROPORCJONALNIE DUŻE OBCIĄŻENIE AKUMULATORA ZE WZGLĘDU NA ROZRUCH SILNIKA I KONIECZNOŚĆ ZASILANIA ODBIORNIKÓW ELEKTRYCZNYCH. JAKI AKUMULATOR DA RADĘ?**

**N**a krótkich trasach alternator ma bardzo mało czasu na pełne doładowanie akumulatora. Sytuacja staje się krytyczna, gdy akumulator zaczyna wykazywać oznaki zużycia ze względu na intensywną eksploatację lub niewystarczające ładowanie. Starsze akumulatory rozruchowe nie są w stanie podjąć długotrwałej eksploatacji na krótkich trasach.

## Ile ma lat?

Istotnym czynnikiem jest wiek akumulatora. Pojemność akumulatora z czasem spada, a jego opór wewnętrzny rośnie. To z kolei skutkuje zmniejszeniem zdolności przyjmowania ładunku. Przy dużej liczbie krótkich podróży zaczynamy mieć do czynienia z ujemnym bilansem energetycznym, to znaczy: akumulator zużywa więcej energii niż otrzymuje od alternatora. Problem ten występuje zwłaszcza w miesiącach zimowych, gdy rozruch silnika wymaga większej mocy, a wiele odbiorników elektrycznych, takich jak światła, ogrzewanie tylnej szyby, podgrzewanie siedzeń pracuje podczas jazdy. W efekcie tradycyjny akumulator nie jest w stanie dostarczać odpowiedniej mocy przy rozruchu i zawodzi kierowcę.

## Dodatni bilans

Nawet jeśli pojazd jest użytkowany na krótkich trasach, dodatni bilans energetyczny może zapewnić odpowiednio wysoki stan naładowania akumulatora. Właśnie dlatego w razie wątpliwości kierowcy, którzy jeżdżą na krótkich trasach, powinni raczej wybrać akumulator o zbyt dużej niż zbyt małej mocy. Mocniejszy akumulator nie wpływa na sam proces ładowania, jednak zapewnia większą rezerwę do czasu pełnego doładowania w trakcie dłuższej podróży. Podczas jazdy akumulator powinien zostać uzupełniony przynajmniej o energię zużytą do uruchomienia silnika. Na krótkich dystansach można to osiągnąć, rezygnując z korzystania z podzespołów

zużywających dużo energii. Wówczas alternator może przekazać więcej energii do akumulatora w krótkim czasie jazdy, rekompensując wcześniejszą utratę ładunku. Nawet jeśli pojazd nie jest użytkowany przez dłuższy czas, na przykład podczas urlopu, niektóre urządzenia powodują jego stopniowe rozładowanie.

## Akumulator AGM

Ten akumulator daje poczucie bezpieczeństwa kierowcom korzystającym z pojazdu na krótkich trasach. Na krótkich trasach zdecydowaną zaletą akumulatora AGM jest niski opór wewnętrzny utrzymujący się przez cały okres eksploatacji. W przypadku tego rodzaju akumulatora elektrolit jest uwięziony w macie wykonanej z włókna szklanego, co zapobiega jego rozwarstwieniu i uszkodzeniu masy czynnej. Wynikająca z tego wysoka zdolność przyjmowania ładunku jest istotnym czynnikiem dla zachowania dodatniego bilansu energetycznego i dłuższej żywotności akumulatora. Akumulator AGM może również pracować w stanie niepełnego naładowania bez negatywnego wpływu na jego żywotność. Duże rezerwy akumulatora AGM zapewniają jego niezawodność i mobilność podczas krótkich podróży.



## WARTO WYBRAĆ AKUMULATOR AGM:



...używając pojazd na krótkich trasach



...używając pojazd sezonowo



...w ekstremalnych warunkach klimatycznych



...w pojazdach eksploatowanych w systemie zmianowym



...w pojazdach dostawczych



...w pojazdach zmodyfikowanych z dodatkowymi urządzeniami

# VARTA® AGM THE ORIGINAL.

Numer 1 w dostawach akumulatorów na pierwsze wyposażenie.



MADE  
IN  
GERMANY



- ▶ Spełnia najwyższe wymagania wiodących producentów samochodów
- ▶ Najlepszy produkt z pierwszego wyposażenia dostępny na rynku wtórnym

[www.varta-automotive.pl/agm](http://www.varta-automotive.pl/agm)

Ci producenci samochodów zaufali akumulatorom VARTA®:

Audi Bentley BMW Bugatti Chevrolet Chrysler Citroën Ferrari Fiat Ford GMC  
Honda Hyundai Jaguar Kia Lamborghini Land Rover Maserati Mercedes-Benz  
Nissan Opel Peugeot Porsche Renault Seat Škoda Vauxhall Volkswagen Volvo

Pewny start to akumulator  **VARTA®**

# ABY CZYNIĆ PRACĘ łatwiejszą

CONTINENTAL WPROWADZA PIĘĆ NOWYCH SKRZYNEK NARZĘDZIOWYCH DLA PROFESJONALISTÓW WARSZTATOWYCH I W PROSTY SPOSÓB UMOŻLIWIA SPEŁNIENIE KRYTERIÓW WYMAGANYCH W ZAKRESIE NAPRAW POJAZDÓW.



**Continental** 

Zestawy narzędziowe **ToolBox** serii **W**  
do profesjonalnej obsługi układów chłodzenia

**Z**wyczajowo wszystkie skrzynki produkowane są w Niemczech i zawierają zestawy narzędzi w najwyższej jakości. Każdy zestaw ma określone przeznaczenie.

## TOOL BOX W01

Wygodny zestaw przeznaczony do wszystkich prac w układzie chłodzenia. Pomaga mechanikom samochodowym w diagnostyce i rozwiązywaniu problemów występujących w układach chłodzenia. Obsługuje ponad 80% typów pojazdów w Europie. Oprócz wszystkich niezbędnych adapterów – wykonanych z metalu wraz z powierzchnią antypoślizgową – zawiera również przydatne akcesoria, począwszy od pompy do próby ciśnieniowej, aż po płyn do testowania szczelności, niezbędny do wykrywania uszkodzonych uszczelnień głowicy cylindrów.

## TOOL BOX W02

Ta skrzynka zawiera system przewodów do łatwego i automatycznego napełnienia układu chłodzenia z wykorzystaniem adapterów z Tool Box W01. Cały proces działa na zasadzie wykorzystania próżni. Oznacza to, że uciążliwy proces podnoszenia pojazdu, uruchamiania silnika, doprowadzając aż do nagrzania, a następnie ręcznego uzupełniania układu chłodzenia, nie jest już konieczny. Po prostu: podłącz, napełnij i gotowe. Dzięki temu oszczędzamy czas pracy warsztatu.

Zestaw ten jest zatem idealnym uzupełnieniem skrzynek narzędziowych W01.


## TOOL BOX W03

Ta skrzynka zawiera refraktometr, umożliwiający mechanikom dokładne i szybkie sprawdzenie odporności cieczy chłodzącej na zamarzanie. W przeciwieństwie do porównywalnych zestawów, wszystkie adaptery są wykonane z wytrzymałego metalu, a nie tworzywa sztucznego.

## TOOL BOX V06

Profesjoniści doskonale wiedzą, że wiele silników Fiata wymaga specjalnych narzędzi, jak choćby do prawidłowego blokowania wałków rozrządu. TOOL BOX V06 zawiera je wszystkie, a jakość zastosowanych materiałów widać w szczegółach. Narzędzia do blokowania wałka rozrządu nie są wykonane z taniego plastiku, lecz z wytrzymałego metalu.

## TOOL BOX V07

Jest następcą poprzedniego uniwersalnego Tool Box'a. Zawiera on wiele przydatnych narzędzi do przeprowadzenia skomplikowanych oraz wymagających czasu prac przy silniku, szczególnie w zakresie testowania, ustawiania i blokowania prawidłowych ustawień silnika. Uniwersalne narzędzie do codziennych zastosowań warsztatu. 



# Konkrety zamiast obietnic: **5 lat gwarancji.**

Profesjonaliści w warsztatach samochodowych nie potrzebują pustych obietnic tylko jakości, na której mogą polegać. Dlatego też zarejestrowanym partnerom oferujemy 5 lat gwarancji na wszystkie produkty z oferty Power Transmission Group Automotive Aftermarket. Zarejestruj się na [www.continental-ep.com/5](http://www.continental-ep.com/5)

# Nowoczesne PŁYNY CHŁODNICZE

**W DOBIE NIEUSTANNYCH ZMIAN W SAMOCHODACH, CIĄGŁEGO ROZWOJU UKŁADÓW PRZENIESIENIA NAPĘDU, TECHNOLOGII HYBRYDOWYCH ORAZ SAMOCHODÓW W PEŁNI ELEKTRYCZNYCH, ROZWÓJ NIE OMINĄŁ RÓWNIEŻ PŁYNÓW CHŁODNICZYCH.**


O kres, w którym rozróżnialiśmy płyny na żółty, czerwony czy niebieski, bezpowrotnie minął. Obecnie przed płynem chłodniczym stawiane są dużo poważniejsze zadania. Układ chłodzenia silnika, inwertera w hybrydach, czy układu baterii, to zadania dla płynów nowej generacji. Oczywiście produkty typu Ravenol TTC C11 – G11 nadal dostępne są w sprzedaży, natomiast na przestrzeni ostatnich lat nastąpił ogromny rozwój. Obecnie w ofercie możemy znaleźć płyny Ravenol LGC C13-G13 oraz dedykowane rozwiązania do samochodów japońskich, jak Ravenol HJC FL22. Należy pamiętać, iż płyn to nie tylko ochrona przed zamrażaniem, ale również przed korozją oraz powstającymi podczas użytkowania osadami. Stosowanie przez producentów złożonych układów pomp mechanicznych oraz elektrycznych wymaga zastosowania płynów o najlepszej jakości, które posiadają odpowiednie aprobaty i specyfikacje. Portfolio płynów chłodniczych

Ravenol jest oparte na tej samej strategii co produkty ATF i oleje silnikowe – płyny chłodnicze Ravenol to produkty najwyższej jakości, idealnie dopasowane i dedykowane rozwiązania do układów chłodzenia. Produkcja płynów najnowszej generacji, jak Ravenol LGC Protect, oparta jest na glicerynie, która jest znacznie bardziej przyjazna dla środowiska niż glikol. Gliceryna wytwarzana jest przy produkcji paliwa bio-diesel. Dodatkowo zastosowane w formulacji krzemiany pozwalają na doskonałą ochronę układów

wykonanych ze stopów aluminium, żelaza i manganu.

Podczas wyszukiwania znajdziesz układ chłodzenia, a w nim odpowiednio dobrany płyn, potrzebną ilość oraz interwał wymiany podany w tys. kilometrów. Jeśli twój samochód posiada napęd hybrydowy lub elektryczny, Ravenol również sprosta twoim wymaganiom – nasz innowacyjny konfigurator uwzględni najnowsze technologie. W zależności od zastosowanych technologii, konfigurator dopasuje płyny do następujących układów chłodzenia: silnika

spalinowego, napędu elektrycznego, baterii czy inwertera. Ravenol zwraca uwagę, iż wskazane obiegi przy zastosowaniu tego samego płynu mogą mieć różne interwały wymiany.

Konfigurator dostępny jest również w katalogu Inter-Team. Niezależnie czy szukasz produktu po normie, specyfikacji lub aprobacie, czy szukasz po drzewie marka – model – rok – pojemność – nasze zaawansowane rozwiązania znajdziesz w katalogu dystrybutora. 



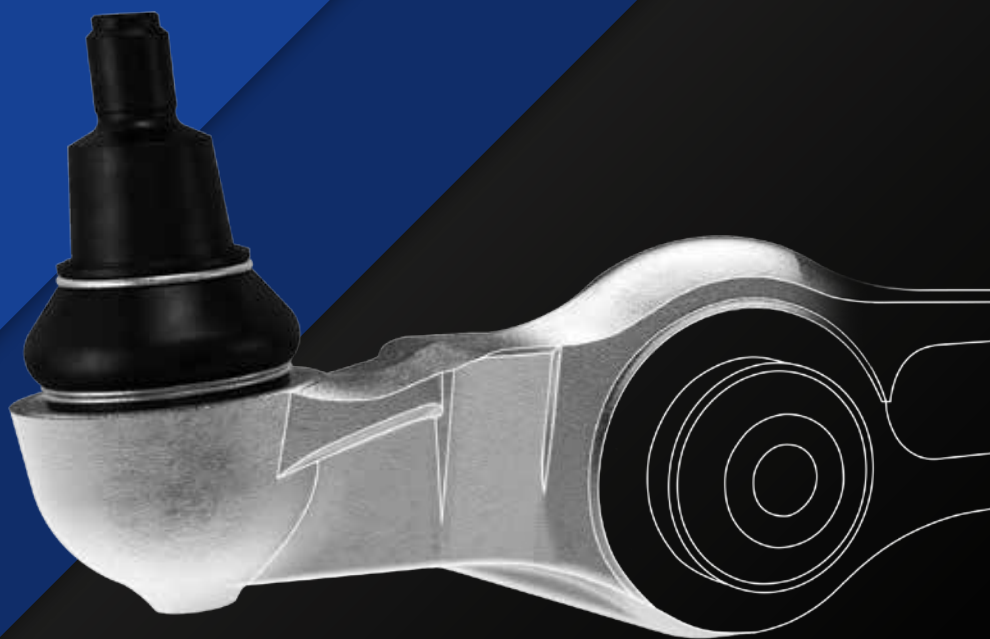
**Jak, co i kiedy wymienić? Jaki płyn będzie najlepszy?**  
Tu z pomocą przychodzi konfigurator Ravenol,  
który połączony jest w globalnej wyszukiwarce pod adresem  
<https://www.ravenol.pl/content/8-dobierz-olej>.



# Najlepszy wybór w zakresie układu kierowniczego i zawieszenia

Oferowane przez SWAG elementy układu kierowniczego i zawieszenia są synonimem najwyższej jakości wykonania, trwałości i precyzji dopasowania. To zawsze najlepszy wybór.

- Jakość OE
- Ponad 8 000 elementów układu kierowniczego i zawieszenia
- Pokrycie nawet 95% popularnych modeli samochodów



**BEST CHOICE  
FOR SPARE PARTS**

[www.swag.de](http://www.swag.de)

# UKŁAD HAMULCOWY przyszłości

**BREMBO WYBIEGA W PRZYSZŁOŚĆ, DZIĘKI TECHNOLOGII BRAKE-BY-WIRE.**

**C**entrum badawczo-rozwojowe Brembo od prawie 20 lat prowadzi badania nad technologią Brake-by-Wire, która zostanie wykorzystana w przyszłość, kiedy pojazdy elektryczne i autonomiczne staną się powszechne. Zgodnie z trendami, wszyscy producenci będą stosowali ten nowy system w swoich samochodach. Technologia Brake-by-Wire jest zaprojektowana i produkowana zgodnie z obo-

wiązującymi normami bezpieczeństwa (np. homologacja i ISO 26262). Nowy system Brembo jest połączeniem układu hydraulicznego z elektrycznym. Z przodu samochodu znajdują się aluminiowe zaciski high performance zasilane przez siłownik elektrohydrauliczny. Tyłne zaciski są uruchamiane elektromechanicznie, bez płynu hamulcowego. Między pedałem hamulca a zaciskami nie ma standardowego połączenia mechanicznego,

zamiast tego działa on jako symulator. Po jego naciśnięciu czujnik przekazuje sygnał o jego położeniu do jednostki sterującej, która następnie uruchamia siłowniki, które sterują tylnymi i przednimi zaciskami.

W systemie Brake-by-Wire pedał hamulca nie działa bezpośrednio, ma to po-



## JAK DZIAŁA SYSTEM BREMBO BRAKE-BY-WIRE?

- Podobnie jak w tradycyjnym, hydraulicznym układzie hamulcowym, system jest uruchamiany poprzez naciśnięcie pedału hamulca.
- Po jego naciśnięciu czujnik wykrywa położenie pedału i natychmiast przesyła informację do jednostki sterującej.
- Jednostka przetwarza sygnał i wysyła polecenie do siłowników.
- Elektromechaniczny siłownik hydrauliczny przekształca polecenie na ciśnienie hydrauliczne, które spowalnia lub zatrzymuje pojazd.
- W przypadku awarii, uszkodzone elementy zostają pominięte, a konstrukcja siłowników umożliwia automatyczną rekonfigurację całego układu. Wykorzystanie pozostałych funkcjonujących urządzeń podczas hamowania nadal gwarantuje opóźnienie nie większe niż wymagane 2,44 m/s<sup>2</sup>.
- Natomiast w przypadku całkowitej utraty energii elektrycznej, konwencjonalny układ hydrauliczny przejmuje kontrolę i umożliwia hamowanie przednich kół.

## KORZYŚCI DLA KIEROWCÓW:

- **Bezpieczeństwo:** System pozwala na znaczne skrócenie drogi hamowania, dzięki szybszej reakcji hamulca – 100 ms zamiast standardowych 300–500.
- **Komfort kierowcy:** Elektryczny układ automatycznie dostosowuje się do obciążenia samochodu, utrzymując stałą drogę hamowania. Płynne przejście od hamowania stratnego do hamowania regeneracyjnego przebiega łagodnie i jest niezauważalne przez kierowcę.
- **Personalizacja:** System daje kierowcy możliwość dostosowania siły hamowania i reakcji pedału. Może on ustawiać różne parametry w zależności od stylu jazdy i osobistych preferencji.
- **Ekonomiczne:** Układ wykorzystuje w większym stopniu hamowanie regeneracyjne, dzięki czemu zmniejsza się zużycie tarcz i klocków. Wymaga również mniejszej ilości płynu hamulcowego, co dodatkowo zmniejsza koszty konserwacji.

zwolić producentom wejść na wyższy poziom zautomatyzowanej jazdy. Dodatkowo rozwiązanie to umożliwia optymalne wykorzystanie hamowania regeneracyjnego w pojazdach hybrydowych i elektrycznych. Kiedy pojazd zwalnia, silnik elektryczny może ładować akumulator, co z kolei generuje spowolnienie. Jednak samo spowolnienie nie zawsze wystarcza, zwłaszcza w przypadku hamowania z dużym opóźnieniem. Dlatego konieczne jest dodanie również efektu tarcia. Sprawne połączenie tych dwóch metod zapewnia optymalne hamowanie regeneracyjne, które zwiększa odzyskiwanie energii.

Elektryczny układ hamulcowy daje wiele korzyści kierowcom w zakresie bezpieczeństwa, komfortu i dostosowania do indywidualnych potrzeb, producentom pozwala na dalszy rozwój ich pojazdów, a także przyczynia się do ochrony środowiska.

Najnowsza wersja systemu Brake-by-wire, opracowana w ciągu ostatnich kilku lat przez Brembo, wyróżnia się dużą skutecznością hamowania, którą jest porównywalna z samochodami wyposażonymi w tradycyjne układy. Dzięki zmniejszeniu czasu na zablokowanie zacisków do 100 ms, technologia ta umożliwia szybszą reakcję, w porównaniu z 300-500 ms dla tradycyjnych układów hamulcowych.



**NOWE WYMAGANIA WYNIKAJĄCE ZE SPECYFIKI PRZYSZŁYCH POJAZDÓW, ZGODNIE Z KTÓRYMI POWINNY BYĆ PROJEKTOWANE UKŁADY HAMULCOWE:**

- Brak tolerancji na hałas.
- Hałas hamowania i wibracje, mogą odegrać kluczową rolę dla klienta, szczególnie w segmencie premium. W przypadku samochodów elektrycznych sytuacja jest szczególnie istotna, ze względu na niższy poziom dźwięków otoczenia.
- Redukcja oporu resztkowego.
- W pojeździe elektrycznym zmniejszenie oporu resztkowego jest ważniejsze niż w tradycyjnym samochodzie ze względu na bilans energetyczny pojazdu.
- Korozja – materiały cierne – lekka konstrukcja.
- Tarcze i klocki będą rzadziej używane, dlatego może pojawić się problem korozji. Ponadto, po długiej fazie beczynności, współczynnik tarcia musi pozostać wysoki i stabilny. W związku z tymi wyzwaniami, w przyszłości hamulce muszą być opracowywane specjalnie dla pojazdów elektrycznych, uwzględniając potencjał innowacyjny w zakresie walki z korozją, tworzenia materiałów ciernych i lekkich konstrukcji.



**KORZYŚCI DLA PRODUCENTÓW POJAZDÓW:**

- Dzięki skróceniu czasu na opracowanie systemu, okres realizacji zamówienia został przyspieszony z kilku miesięcy do kilku tygodni.
- System Brake-by-Wire umożliwia pełną integrację z funkcjami i budową systemów ADAS, pozwala na zmienną i regulowaną czułość hamulca oraz obejmuje hamulec postojowy z tylnym zaciskiem.
- Otwiera szerokie możliwości nowego rozmieszczenia komponentów i przeanalizowania budowy samochodów przez producentów pod kątem przestrzeni, bezpieczeństwa, masy i osiągnięć. W przyszłości pojazdy będą znacznie różnić się od tych, które widzimy dzisiaj na drogach. System ten da większą elastyczność w zakresie optymalizacji rozkładu masy i ogólnych osiągnięć samochodu.
- Redukuje emisję CO<sub>2</sub>, ma większą moc dzięki hamowaniu odzyskowemu i optymalizacji zużycia energii, ponieważ jest układem działającym na żądanie.

- Integracja systemu z układem odzyskiwania energii ma na celu redukcję fazy ładowania akumulatorów w pojazdach elektrycznych i hybrydowych.
- W przypadku samochodów z tradycyjnym silnikiem, układ Brake-by-Wire dodatkowo minimalizuje tzw. moment resztkowy, czyli niepożądane tarcie pomiędzy tarczą a klockami poza fazą hamowania. Momenty resztkowe hamują pojazd, co dodatkowo zwiększa zużycie paliwa i emisję zanieczyszczeń. Zaciski hydrauliczne Brembo w dużym stopniu pomagają zredukować ten efekt, a nowy system robi to jeszcze bardziej skutecznie.

- Oferuje wiele korzyści dla konwencjonalnych pojazdów. System ten jest elastyczny i może znaleźć zastosowanie w wielu modelach samochodów.

# INTELIĞENTNE ZAWIESZENIE MONROE® w elektrycznym VW ID.3

**WŁAŚCICIELE NOWEGO POJAZDU ELEKTRYCZNEGO VOLKSWAGENA ID.3 MOGĄ KORZYSTAĆ Z SZEREGU INNOWACYJNYCH TECHNOLOGII, W TYM Z ZAAWANSOWANEGO PÓŁAKTYWNEGO ZAWIESZENIA MONROE DRiV\*, KTÓRE WYCZUWA ZMIENIAJĄCE SIĘ WARUNKI DROGOWE I DOSTOSOWUJE SIĘ DO NICH, ZAPEWNIAJĄC BARDZIEJ KONTROLOWANĄ I WYGODNĄ JAZDĘ.**


**M**odel ID.3 może być wyposażony w bezstopniowe zawieszenie półaktywne z zaworem zewnętrznym (CVSAe) – jedną z wielu technologii elektronicznego zawieszenia, dostępną w ofercie inteligentnego zawieszenia DRiV Monroe®. System wyczuwa i nieustannie dostosowuje się do zmieniających się warunków drogowych i jazdy za pomocą czterech elektronicznie sterowanych amortyzatorów. Elektroniczna jednostka sterująca (ECU) przetwarza różne sygnały wejściowe z czujników i steruje

zaworem elektronicznym w każdym amortyzatorze. Kierowca może wybrać preferowany tryb jazdy – komfortowy lub sportowy, aby uzyskać pożądane prowadzenie i właściwości jezdne.

– ID.3 został opracowany, aby zapewnić kierowcom bardzo spersonalizowaną i przyjemną jazdę – mówi Henrik Johansson, wiceprezes

i dyrektor generalny, Advanced Suspension Technology, DRiV.

– Cieszymy się, że możemy zaoferować te korzyści właścicielom tego nowego atrakcyjnego modelu Volkswagena – dodaje.

ID.3 to pierwszy pojazd zbudowany na nowej modułowej, całkowicie elektrycznej platformie Volkswagena. Opracowano go tak, aby zarówno zapewniał dobre osiągi, jak i był niedrogi. Pojazd oferuje dobre wrażenia z jazdy w ramach kompaktowego pakietu, który obejmuje sterowanie aktywowane głosem, ekran „rzeczywistości rozszerzonej” wyświetlany na przedniej szybie, bezprzewodowe ładowanie urządzenia i powiększoną przestrzeń wewnętrzną. 

## INFORMACJE O TENNECO

Tenneco jest jednym z czołowych światowych projektantów, producentów i sprzedawców produktów motoryzacyjnych w zakresie wyposażenia fabrycznego i klientów z rynku wtórnego, z przychodami w wysokości 17,45 mld USD w 2019 roku i liczy około 78 tys. członków zespołu, którzy pracują w ponad 300 zakładach na całym świecie. Nasze cztery grupy biznesowe, Motorparts, Ride Performance, Clean Air i Powertrain, dostarczają rozwiązania technologiczne dla zróżnicowanych rynków globalnych, w tym dla sektora lekkich pojazdów ciężarowych, ciężarówek użytkowych, terenowych, przemysłowych, sportów motorowych i na potrzeby rynku wtórnego.

\*DRiV™ to oddział firmy Tenneco Inc. (NYSE: TEN) oraz czołowy globalny dostawca, zaopatrujący fabryki producentów motoryzacyjnych oraz obsługujący rynek wtórny.



“ TECHNOLOGIA ZAWIESZENIA  
CVSAE FIRMY DRiV  
JEST STOSOWANA  
W PONAD 40 POPULARNYCH  
MODELACH POJAZDÓW ”

WIĘCEJ INFORMACJI MOŻNA ZNALEŹĆ  
NA STRONIE  
[WWW.MONROEINTELLIGENTSUSPENSION.COM](http://WWW.MONROEINTELLIGENTSUSPENSION.COM)



Źródło: Audi 2016°

**MONROE**  
OESpectrum®

REWOLUCYJNY AMORTYZATOR

**R-TECH<sup>2</sup>**



**PRZEJMIJ  
KONTROLĘ**

Ograniczona gwarancja. Zgodnie z obowiązującymi warunkami. Informacje na [www.monroe-oespectrum.com](http://www.monroe-oespectrum.com)

Zamów amortyzatory Monroe® już dziś.  
Skontaktuj się z Twoim przedstawicielem po szczegóły.  
[www.monroe-oespectrum.com](http://www.monroe-oespectrum.com)

**MONROE**

# Nowa generacja

## MODUŁOWEJ PLATFORMY EV

KYB CORPORATION NAWIĄZAŁA WSPÓŁPRACĘ I STRATEGICZNE PARTNERSTWO Z IZRAELSKĄ FIRMĄ EE AUTOMOTIVE (REE), KTÓRA ZWRÓCIŁA SIĘ Z PROŚBĄ O OPRACOWANIE NOWYCH, ZAAWANSOWANYCH TECHNOLOGICZNYCH ROZWIĄZAŃ W UKŁADZIE ZAWIESZENIA DLA SWOICH PRZYSZŁYCH PLATFORM PRZEZNACZONYCH DO POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH.



**K**YB ma ogromne doświadczenie w dziedzinie półaktywnych i aktywnych systemów zawieszonych, które wzmocnią platformę REE EV nowej generacji. Zapewni to swobodę projektowania oraz optymalne, modułowe rozwiązania dla e-mobilności. Połączenie wiedzy KYB w zakresie zaawansowanych systemów zawieszonych i pionierskiej technologii REE w obszarze platform pojazdów elektrycznych zrewolucjonizuje projektowanie aut elektrycznych.

REE pracuje nad umieszczeniem nie tylko zawieszonych, ale także układu hamulcowego, układu kierowniczego i silnika elektrycznego w nadkolu pojazdu. Zaangażowanie KYB w projekt polega na opracowaniu nowatorskiego zawieszonych „in-wheel suspension” znajdującego się w kole. Rozwiązanie to nazywa się REEcorner™. Każdy z modułów jest całkowicie niezależny i zasilany przez najnowocześniejszy ECU REEboard™, który jest kontrolowany przez zaawansowaną technologię x-by-wire. Technologia

**REEboard™**  
to całkowicie płaska, regulowana i modułowa platforma. Umożliwia nieograniczone konfiguracje nadwozia z pełną swobodą projektowania i większą oszczędnością miejsca. W związku, iż nie ma potrzeby projektowania nowej platformy dla każdego typu pojazdu, pozwala to zaoszczędzić znaczne koszty i czas. Zapewnia więcej miejsca na mniejszej powierzchni, umożliwiając przenoszenie większej liczby akumulatorów w specjalnej obudowie.

ta pozwala na ekstremalną modułowość, ponieważ platformę można dostosować do wymagań dowolnego pojazdu, co skutkuje optymalną kompatybilnością, wydajnością i redukcją kosztów.

To partnerstwo to pierwsza współpraca KYB z firmą technologiczną, oparta na platformach pojazdów elektrycznych. Kazunori

Masumoto, General Manager of Engineering Headquarters w KYB Automotive Component Business Division, wyjaśnia: „KYB ma ogromne doświadczenie w opracowywaniu i produkcji zaawansowanych systemów zawieszonych. Cieszymy się, że możemy współpracować z REE Automotive i dzielić się jego rewolucyjną wizją pojazdów elektrycznych, projektując system zawieszonych, który wspiera potrzeby ekosystemu mobilności jutra”.

Współzałożyciel i dyrektor generalny REE, Daniel Barel, skomentował: „REE z przyjemnością wita KYB w naszej wyjątkowej sieci globalnych strategicznych partnerów motoryzacyjnych, wnoszących światowej klasy doświadczenie w zakresie zaawansowanych układów zawieszonych. Technologia KYB odegra kluczową rolę w szybkim rozwoju naszych projektów platform EV nowej generacji, które na nowo tworzą pojazd elektryczny za pomocą całkowicie płaskiej, regulowanej i w pełni modułowej platformy, gotowej na przyszłość elektromobilności”.



TEXACO

# Havoline®

## Proaktywna ochrona twojego silnika

# DO PRZODU z TEXACO® HAVOLINE

Oleje silnikowe Havoline zapewniają dynamiczną ochronę i wydajność zawsze, gdy jest to potrzebne. Spełniają najwyższe wymagania i najbardziej wyśrubowane oczekiwania producentów pojazdów.



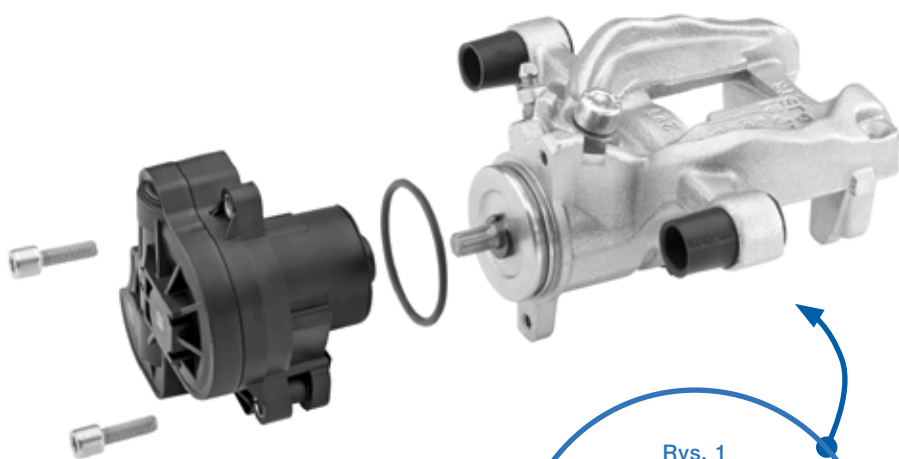
Więcej informacji dostępnych u Autoryzowanego  
Dystrybutora Olejów i Smarów Texaco

[/HavolineEurope](https://www.facebook.com/HavolineEurope)  
[europe.havoline.com](http://europe.havoline.com)



# Elektryczne HAMULCE POSTOJOWE

**ELEKTRYCZNE HAMULCE POSTOJOWE SĄ DOSTĘPNE W CORAZ WIĘKSZEJ LICZBIE AUT. DLATEGO CONTINENTAL ATE WPROWADZA NAJWYŻSZEJ KLASY CZĘŚCI ZAMIENNE DO ELEKTRYCZNYCH HAMULCÓW POSTOJOWYCH, ABY RADOŚĆ Z ICH UŻYTKOWANIA MOGŁA TRWAĆ JAK NAJDŁUŻEJ!**



**Rys. 1  
Zacisk  
elektrycznego hamulca  
postojowego**  
Kompletny zacisk  
Continental składa  
się z zacisku części  
hydraulicznej hamulca  
i serwomechanizmu  
elektrycznego.

## Jak to działa?

Naciskając na elektryczny przycisk, wysyłamy sygnał do sterownika, który zarządza pracą elektrycznego hamulca postojowego. Serwomechanizm elektrycznego hamulca postojowego jest zintegrowany z zaciskiem hydraulicznym. Hydrauliczna część hamulca działa jako hamulec roboczy. Natomiast serwomechanizm, załączany sterownikiem, dociska klocek do tarczy, pełniąc funkcję hamulca postojowego – ale załączany jest prądem elektrycznym.

Rozwiązanie takie najczęściej spotykane było w samochodach grupy Audi VW. Pierwszy taki model mogliśmy spotkać w samochodach VW Passat B6 od 2005 roku. Od 2013 roku firma Continental ATE zaczęła wyposażać pojazdy tej grupy, a w późniejszym czasie również innych producentów pojazdów, w zintegrowany

elektryczny hamulec postojowy, działający na tej samej zasadzie. Serwomechanizmy sterujące zaciskiem są poddawane bardzo dużym obciążeniom, jak i działaniom warunków atmosferycznych. Do niedawna serwomechanizm był dostępny jedynie w serwisach autoryzowanych jako część OEM. Aby usprawnić uszkodzony podzespoł, trzeba było wymienić cały zintegrowany zacisk.

## Oszczędność czasu i pieniędzy

Continental, wychodząc naprzeciw użytkownikom pojazdów i warsztatom usprawniającym pojazdy, wprowadził do oferty możliwość wymiany poszczególnych podzespołów z zintegrowanego zacisku. Osobno będzie dostępna część hydrauliczna oraz osobno serwomechanizm załączający elektryczny hamulec postojowy. Nie ma potrzeby wymiany całego zacisku. Oszczędza to czas i pieniądze. Elektryczne hamulce postojowe Continental są stosowane w wielu różnych samochodach grupy Volkswagen, więc warsztaty mogą uzyskać produkty dla wielu modeli produkowanych przez VW, Audi, Škoda i Seat, w tym VW Golf VII Arteon, Audi A3, Škoda Superb i Seat Leon. Wkrótce Continental będzie także oferować części zamienne do elektrycznych hamulców postojowych w pojazdach wielu innych europejskich producentów.



**Rys. 2  
Serwomechanizm  
Continental ATE**  
Serwomechanizm do  
elektrycznego hamulca  
postojowego.





Brakethrough Technology

## Lakierowane zaciski hamulcowe Continental

W rozwiązaniach fabrycznych producenci przewidują lakierowane na różne kolory zaciski. Kierowcy, którzy wybrali kolorowe zaciski hamulcowe przy zakupie nowego samochodu, nie będą musieli z nich rezygnować po wymianie. Oprócz standardowego produktu Continental oferuje zaciski w kolorze matowej czerni, czerwieni tornado i ultramaryny – podobnie jak oryginały.


### Rys. 3 Lakierowane zaciski hamulcowe Continental

Matowa czern, czerwień tornado i ultramaryna – fabrycznie lakierowane zaciski hamulcowe Continental identyczne z rozwiązaniem OEM.



## Wiedza z pierwszej ręki

Trenerzy Continental ATE dbają o to, by ich wiedza była przekazywana na rynek wtórny. Centra szkoleniowe Continental w całej Europie, w tym ContiAcademy w Warszawie, oferują liczne szkolenia na temat podstawowej praktyki elektrycznej,

serwisowania nowoczesnych systemów wspomagania kierowcy, obsługi i diagnostyki systemów hamulcowych. Na stronie [morecontinental.com](http://morecontinental.com) znajduje się program szkoleniowy, gdzie można dowiedzieć się, gdzie i kiedy odbywają się kursy oraz je zarezerwować. 

W sprawach technicznych zapraszamy do kontaktu z hotlinią Continental ATE  
+48 723 722 722

# OLEJE KRAFT AUTOMOTIVE do pojazdów koncernu VAG

OD WIELU LAT JEDNYMI Z NAJPOPULARNIEJSZYCH POJAZDÓW SPROWADZANYCH Z ZAGRANICY ORAZ ZAMAWIANYCH W SALONACH SĄ TE Z KONCERNU VAG (VW, AUDI, SKODA, SEAT).

**W**szystkie raporty od wielu lat wskazują, że liderem aut z importu są pojazdy z Wolfsburga z kilkunastoprocentowym udziałem w rynku, a za nim plasuje się Audi oraz Škoda i Seat. Mając na względzie popularność tych marek samochodowych, w ofercie olejów silnikowych Kraft nie może zabraknąć produktów dedykowanych do pojazdów koncernu VAG.

Nowoczesne oleje silnikowe są formułowane pod kątem konkretnych zastosowań. W wielu przypadkach niewłaściwe dobranie oleju może się skończyć poważną awarią silnika lub jego osprzętu. Kwestię prawidłowego doboru oleju silnikowego dla wielu modeli marek VW, Audi, Škoda, Seat, ułatwiają odpowiednie specyfikacje firmy Volkswagen. Pozwalają one dobrać właściwy środek smarny do pojazdu. Ze względu na zastosowanie możemy podzielić oleje na grupy.

## Pierwsza grupa olejów silnikowych

Są to produkty przeznaczone głównie do starszej generacji silników wysokoprężnych oraz benzynowych koncernu VAG. Jednostki napędowe starszej generacji nie były wyposażone w układy recyrkulacji spalin, filtry DPF oraz skomplikowane układy wtrysków.

W gamie produktów Kraft Automotive znajduje się mineralny Kraft Multigrade 15W40. Produkt ten ma zastosowanie w silnikach benzynowych i Diesla starszej generacji oraz zasilanych gazem LPG samochodów osobowych i dostawczych wyposażonych również w turbodoładowanie, które wymagają normy VW 501.01/505.00. Kolejnym produktem jest Kraft Semisynthetic 10W40, który może być stosowany w wielu pojazdach starszej generacji wyposażonych w silniki benzynowe, Diesla oraz zasilanych gazem LPG samochodów osobowych i dostawczych wyposażonych również w turbodoładowanie wymagających VW 501.01/505.00/500.00. Powyższe produkty nie mogą być używane tam, gdzie wymagane są oleje lekkobieżne czyli produkty o niskim współczynniku tarcia i niskiej lepkości.

Jednym z produktów mających szerokie spektrum zastosowania jest lekkobieżny syntetyczny olej silnikowy Kraft Automotive Synthetic 5W40. Produkt wykonany jest z wysokiej jakości syntetycznych olejów bazowych oraz unikalnego pakietu dodatków uszlachetniających, dzięki czemu zapewnia bardzo dobrą stabilność cieplną oraz wyjątkową płynność w niskich temperaturach. Olej może być stosowany do wielu pojazdów grupy VAG wyposażonych w silniki benzynowe oraz silniki Diesla, pracujące w trudnych warunkach, które wymagają klasyfikacji VW: 502.00/505.00. Przy stosowaniu tego oleju musimy brać pod uwagę, że nie należy go stosować do samochodów wyposażonych w filtr cząstek stałych (DPF).



“ NOWOCZESNE  
OLEJE SILNIKOWE SĄ  
FORMUŁOWANE POD  
KĄTEM KONKRETNÝCH  
ZASTOSOWAŃ ”



Na podstawie przeglądu oferty olejów KRAFT AUTOMOTIVE można stwierdzić, że pokrywają one większość wymagań silników koncernu VAG. Poniższe punkty, obejmujące normy VW oraz produkty Kraft, ułatwią wybór stosownych środków smarnych.

#### **NORMY VW I DEDYKOWANE PRODUKTY KRAFT:**

- **VW 500 00** – olej silnikowy do silników benzynowych i wolnossących silników Diesla, typowe przebiegi między wymianami – KRAFT SEMISYNTHETIC 10W40
- **VW 501 01** – oleje silnikowe o wszechstronnym zastosowaniu bez właściwości oleju lekkobieżnego do silników benzynowych i wolnossących silników Diesla – KRAFT SEMISYNTHETIC 10W40 oraz KRAFT MULTIGRADE 15W40
- **VW 502 00** – oleje lekkobieżne do silników benzynowych, pracujących w trudnych warunkach – KRAFT SYNTHETIC 5W40 oraz KRAFT SYNTHETIC 5W40 DPF
- **VW 504 00** – oleje silnikowe z systemem Longlife do nowych silników benzynowych FSI – KRAFT SYNTHETIC 5W30 DPF
- **VW 505 00** – wielosezonowy olej silnikowy do silników Diesla z i bez turbodoładowania – KRAFT SEMISYNTHETIC 10W40, KRAFT MULTIGRADE 15W40, KRAFT SYNTHETIC 5W40 oraz KRAFT SYNTHETIC 5W40
- **VW 505 01** – wielosezonowy olej silnikowy specjalnie dla silników Diesla z i bez pompowtryskiwaczami – KRAFT SYNTHETIC 5W40 DPF
- **VW 507 00** – oleje z systemem Longlife do silników Diesla, łącznie z silnikami Diesla z systemem cząstek stałych bez dodatku paliwa – KRAFT SYNTHETIC 5W30 DPF



### **Druga grupa olejów silnikowych**

Są to produkty stosowane w bardzo szerokiej gamie pojazdów koncernu VAG wyposażonych w nowoczesne silniki benzynowe oraz wysilone jednostki napędowe Diesla z turbodoładowaniem. Pojazdy te są wyposażone w układy recyrkulacji spalin, filtry DPF i skomplikowane układy wtryskowe wraz z wielozaworowymi głowicami. Do tego typu jednostek napędowych wymagane są oleje o niskiej zawartości popiołów siarczanowych SAPS, syntetyczne niskopopiołowe oleje smarowe.

W tej grupie rozróżniamy głównie dwa produkty. Pierwszym jest syntetyczny niskopopiołowy olej silnikowy Kraft Automotive Synthetic 5W30 DPF, który ma zastosowanie do silników benzynowych oraz Diesla z filtrami cząstek stałych (DPF) z turbodoładowaniem oraz z instalacjami LPG. Przeznaczony jest on głównie do jednostek napędowych z zapłonem iskrowym oraz Diesla koncernu VAG, wyprodukowanych po 2007 roku, które wymagają stosowania olejów spełniających normę VW 504.00/507.00. Ofertę produktów niskopopiołowych uzupełnia syntetyczny olej silnikowy lepkości 5W40 – Kraft Automotive Synthetic 5W40 DPF. Produkt ten z powodzeniem może być stosowany do jednostek napędowych z zapłonem iskrowym oraz Diesel firmy VW, Audi, SEAT, Škoda wyposażonych w pompowtryskiwacze (TDI), które wymagają stosowania olejów spełniających normę VW 505.01 oraz wszędzie tam, gdzie wymagana jest klasyfikacja VW 502/505/505.01

# WYMIANA ŚWIEC ŻAROWYCH

**PRAWIDŁOWE DZIAŁANIE ŚWIEC ŻAROWYCH WPŁYWA NIE TYLKO NA SAM PROCES ROZRUCHU SILNIKA DIESLA, ALE TEŻ NA JEGO PRACĘ W PIERWSZYCH CHWILACH, KIEDY NABIERA TEMPERATURY.**

Sama procedura wymiany świec żarowych wydaje się dziecinnie prosta, ale w silnikach z bezpośrednim wtryskiem oleju napędowego potrafi czasem przyprawić o zawroty głowy. W takich konstrukcjach świece żarowe są długie, ponieważ muszą sięgać aż do cylindra, a nie do komory wstępnej, jak ma to miejsce w starszych konstrukcjach z wtryskiem pośrednim. Długie świece żarowe sprawiają więcej kłopotów ze względu na swoją sprężystość. Podczas odkręcania i przykręcania potrafią się skrzywić, co niekorzystnie wpływa na sam proces wymiany oraz na ich działanie.

## Odkręcanie

Prawidłowo osadzona świeca żarowa nie powinna być zapieczona i powinna się dać odkręcić odpowiednim momentem. Według producenta świec żarowych – firmy NGK Spark Plug Europe, moment odkręcania świec żarowych powinien wynosić – zależnie od średnicy gwintu – od 20 do 50 Nm. W tabeli 1 podano wartości momentu dla każdej z dostępnych średnic gwintu.

**Tabela 1** Momenty odkręcania świec żarowych.

Gwint	Moment odkręcania
M8	20 Nm
M9	30 Nm
M10	40 Nm
M12	50 Nm

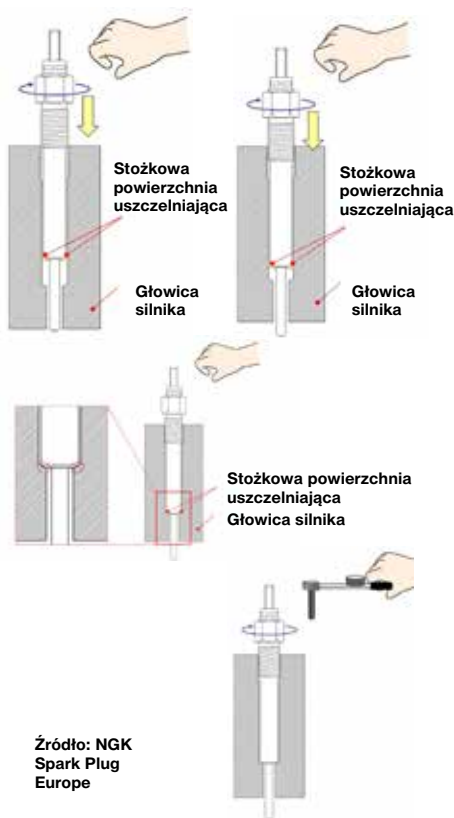
Źródło: NGK Spark Plug Europe

Po odkręceniu świecy żarowej konieczne jest upewnienie się, czy w otworze nie ma brudnych złożeń ani nagarów, co świadczyłoby o jakiejś nieprawidłowości. W razie zanieczyszczenia otwór świecy żarowej powinien być dobrze wyczyszczony.

## Wkręcanie

Po oczyszczeniu otworu świecy żarowej konieczne jest wkręcenie nowej. Aby procedura była poprawna – otwór powinien być tak oczyszczony, aby świecę żarową można było wkręcić ręcznie aż do momentu, kiedy stożkowa część uszczelniająca oprze się o powierzchnię oporową w otworze w głowicy (Rys. 1).

**Rys. 1** Prawidłowy przebieg wkręcania świecy żarowej.



Źródło: NGK Spark Plug Europe

**Tabela 2** Momenty dokręcania świec żarowych wykonanych w technologii metalowej oraz ceramicznej.

Metalowe świece żarowe		
Średnica gwintu	Zalecany moment dokręcania	Wartość graniczna momentu dokręcania
M8	8.5 Nm	15 Nm
M9	11 Nm	15 Nm
M10	15 Nm	20 Nm
M12	23 Nm	25 Nm

Źródło: NGK Spark Plug Europe

Ceramiczne świece żarowe		
Średnica gwintu	Zalecany moment dokręcania	Wartość graniczna momentu dokręcania
M8	10 Nm	11 Nm
M10	18 Nm	20 Nm

Źródło: NGK Spark Plug Europe

Świece żarowe wykonane w technologii metalowej przykręca się z innym momentem niż świece ceramiczne. W tabeli 2 przedstawione są momenty dokręcania świec żarowych wraz z wartościami granicznymi, których nie wolno przekraczać ze względu na możliwość uszkodzenia świecy.

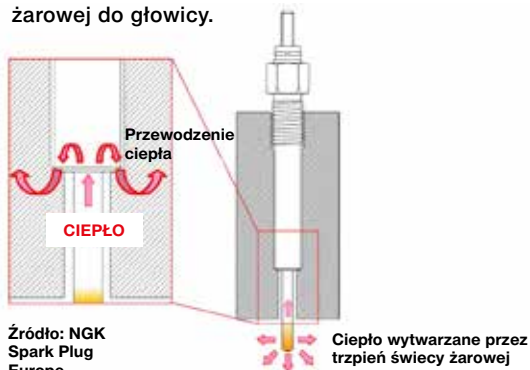
Przed dokręceniem kluczem dynamometrycznym konieczne jest skontrolowanie na opakowaniu świecy, czy producent nie przewiduje innego momentu dokręcania. Prawidłowe dokręcenie świecy żarowej zabezpiecza przed jej odkręceniem na skutek wibracji, ale też pozwala obudowie świecy kompensować rozszerzalność termiczną jej korpusu wkręconego w głowicę, która także zmienia swoje wymiary na skutek nagrzewania i chłodzenia.

Przykręcona świeca żarowa wywiera nacisk na gniazdo świecy, powodując tym samym uszczelnienie cylindra. Zbyt słabe dokręcenie spowoduje utratę szczelności na skutek rozszerzalności temperaturowej po rozgrzaniu się silnika. Samo zapewnienie szczelności to jedno. Drugą funkcją uszczelnienia stożkowego, to odprowadzanie ciepła świecy żarowej do głowicy cylindra. W czasie, gdy świeca nie grzeje, jest ona rozgrzewana przez spalanie paliwa w cylindrze. Aby nie doszło do jej termicznego uszkodzenia przez ciągłe nagrzewanie, konieczne jest odprowadzenie nadmiaru ciepła (Rys. 2). Jest to możliwe tylko przez powierzchnię styku świecy z głowicą, czyli w pierwszym rzędzie przez uszczelnienie stożkowe, a dalej przez sam gwint świecy żarowej.



IGNITION  
PARTS

**Rys. 2** Odprowadzanie ciepła świecy żarowej do głowicy.

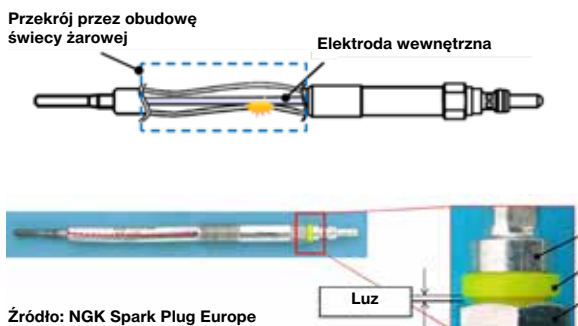


Źródło: NGK Spark Plug Europe

### Zbyt mocno

Dokręcenie świecy żarowej zbyt dużym momentem grozi jej uszkodzeniem (Rys. 3). W chwili, gdy dolna część świecy żarowej opiera się już o powierzchnię uszczelniającą, dokręcając ją, powoduje się skręcanie korpusu. To może doprowadzić do kilku rodzajów uszkodzeń, z których każde jest dla świecy żarowej niszczące. Pierwszym rodzajem uszkodzenia jest uszkodzenie korpusu przez jego przerwanie („ukręcenie”) tuż pod sześciokątem w okolicach gwintu. Drugim uszkodzeniem jest wyboczenie korpusu na odcinku między gwintem a powierzchnią uszczelniającą. W tym przypadku może dojść do zwarcia przewodu zasilającego znajdującego się wewnątrz świecy żarowej do jej obudowy. Zwiększony moment dokręcania świecy żarowej powoduje też uszkodzenie uszczelnienia między terminalem a obudową. To da się zauważyć po tym, że między uszczelnieniem z tworzywa sztucznego a korpusem jest luz. Przez ten luz do wnętrza korpusu mogą się dostawać takie substancje, jak woda czy olej, powodując albo korozję od wewnątrz świecy żarowej, albo zwarcie do masy.

**Rys. 3** Przykłady uszkodzenia świecy żarowej spowodowane dokręceniem zbyt dużym momentem.



Źródło: NGK Spark Plug Europe

## O FIRMIE NGK SPARK PLUG:

Na świecie: Firma NGK SPARK PLUG jest jednym z wiodących dostawców części samochodowych oraz ceramiki technicznej z siedzibą główną w Nagoi (Japonia) oraz oddziałami i zakładami produkcyjnymi na całym świecie. Dywizja motoryzacyjna firmy specjalizuje się w technologiach zapłonu i czujników, dostarczając części klientom instalującym oryginalne wyposażenie (OE) na całym świecie. Oferta dla klientów rynku wtórnego obejmuje świece zapłonowe, świece żarowe, cewki zapłonowe i przewody pod marką NGK Ignition Parts. Pod marką NTK Vehicle Electronics firma oferuje sondy lambda (w tym czujniki NOx), czujniki temperatury spalin (EGTS), przepływomierze powietrza (MAF) i czujniki ciśnienia bezwzględnego w kolektorze dolotowym i ciśnienia doładowania (MAP), a także czujniki prędkości obrotowej i położenia wałka rozrządu i wału korbowego. Zatrudniając około 16 000 pracowników, firma generuje roczny globalny obrót z działalności w branży ceramiki motoryzacyjnej i technicznej w wysokości około 3,5 miliarda euro. Sprzedaż NGK SPARK PLUG w regionie EMEA (w tym należących do firmy spółek w UE, Wielkiej Brytanii, Francji i Eurazji) stanowi 26,1% globalnych obrotów. NGK SPARK PLUG działa na wszystkich kontynentach, w skład grupy wchodzi 41 spółek, 29 zakładów produkcyjnych i cztery centra techniczne.

Rynek części zamiennych EMEA: od czasu rozszerzenia działalności w latach 70. XX wieku poza części motocyklowe i wejścia w sektor motoryzacyjny firma NGK SPARK PLUG odnotowała znaczny wzrost na rynku wtórnym. Dzięki wyjątkowej dbałości o jakość, technologię oraz badania i rozwój, firma stała się światowym liderem w dziedzinie świec zapłonowych i sond oraz wiodącym dostawcą świec żarowych, cewek zapłonowych i przewodów, a także czujników. Pod względem organizacyjnym centrala regionalna NGK SPARK PLUG znajdująca się w Ratingen (Niemcy) obsługuje rynek części zamiennych w Europie, na Bliskim Wschodzie i w Afryce. W regionie EMEA firma posiada dziesięć spółek należących do grupy, zatrudnia ponad 1000 pracowników, a także ma dwa zakłady produkcyjne we Francji i RPA oraz centrum techniczne w Niemczech.

**Aby uzyskać więcej informacji, odwiedź stronę:**  
[www.ngkntk.com](http://www.ngkntk.com)

# NA krawędzi?


**ROBIENIE UNIKÓW NIE ZAWSZE WYCHODZI NA DOBRE.  
BO GRUNT TO SOLIDNE PODEJŚCIE.**



Mercedes-Benz i Hartan model AMG

## MERCEDES WŚRÓD WÓZKÓW

Ciekawe, co sobie myśli maluch wieziony wózkem Mercedesa? Rodzice z pewnością będą zadowoleni, bo to konstrukcja bardzo dopracowana. W sezonie 2020/2021 w gamie wózków dziecięcych Mercedes-Benz debiutują nowe modele z serii Avantgarde. To efekt współpracy producenta aut z cenioną niemiecką firmą Hartan. Wózki są dostępne w czterech zupełnie nowych odmianach. Na szczególną uwagę zasługuje model AMG. Duże skrętne koła z zawieszeniem sprawiają, że wózek sprawdza się nie tylko na utwardzonych ścieżkach, ale i w lekkim terenie. Standardowy hamulec postojowy, regulowana wysokość uchwytu, centralny system blokujący i pięciopunktowy pas bezpieczeństwa z poduszkami naramiennymi zapewniają maksymalne bezpieczeństwo dziecka.

Po złożeniu (69 x 58,5 x 31 cm z siedziskiem) wózek AMG zmieści się nawet w bagażniku sportowego samochodu. 



## CENTRUM PORSCHE

Francuska firma Majorette co chwilę zaskakuje kolekcjonerów modelików samochodowych swoimi pomysłami. Najnowszym z nich jest zestaw „Porsche Experience Center” składający się aż z 60 elementów. W jego skład wchodzi tor przeszkód, budynki serwisu, administracji, myjnia samochodowa, ładowarki aut elektrycznych; jest też tor testowy i do jazd terenowych oraz pięć miniaturowych modeli Porsche o długości ok. 7,5 cm każdy. 



Porsche Experience Center



## ALFA ROMEO POD LUPĄ

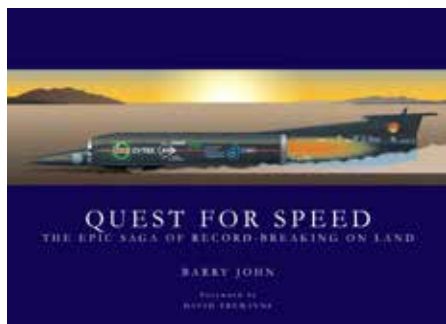
To książka, którą stworzył niemiecki wielbiciel Alfy Romeo – Hans-Jürgen Döhren. W swoim wielkim albumie zaprezentował dzieje dwóch słynnych modeli Alfy Romeo: 6C 2300 i 6C 2500 z lat 1934-53. Na 360 stronach pokazano te auta z nadwoziami zaprojektowanymi przez takie słynne marki jak Pinin Farina, Touring, Ghia oraz mniejsze studia takie jak np. Worblaufen, Graber czy Castagna. W książce zaprezentowano też dane techniczne poszczególnych modeli. 

Hans-Jürgen Döhren, „La Passione 6C 2300 – 6C 2500”

## REKORDY PRĘDKOŚCI


Autorem książki „Quest for Speed” poświęconej rekordom prędkości na lądzie jest Anglik Barry Jones. Z wielką precyzją opisuje najszybsze samochody świata, które biły rekordy prędkości. Kiedyś było to tylko 100 km/h, później 200, 300, 500. Ten wyścig trwa do dziś. Aktualny rekord nie został pobity od 15.10.1997 i należy do bolidu Thrust SSC i wynosi 1227,985 km/h, czyli 763,035 mile na godzinę. Autor nie tylko opisuje szybkie pojazdy, prezentuje dane techniczne, ale też przedstawia słynnych i odważnych kierowców. Książka ukazała się nakładem angielskiego wydawnictwa Evro Publishing. 

Barry Jones, „Quest for Speed”



Majorette, FC Bayern München

## DLA FANÓW FC BAYERN MONACHIUM

Majorette, francuski producent modeli aut w skali 1:64, proponuje samochodziki, które zainteresować powinny m.in. fanów FC Bayern. W sumie dostępnych jest pięć miniaturowych Audi – sponsora bawarskiego klubu. Modelik Audi A1 ma numer 10 na dachu, a na koszulce należy on do piłkarza Philippe Coutinho, nr 27 do Davida Alaby lub 22 (Serge Gnabry). Z kolei Audi R8 ma numer 9 Roberta Lewandowskiego, a S5 Coupé – numer 25 używany na koszulce przez Thomasa Müllera lub 1 przez bramkarza Manuela Neuera. 



# Nasze oddziały

## WARSZAWA – Białotęcka

ul. Białotęcka 233  
tel. 22 50 60 610  
bialotlecka@inter-team.com.pl

## WARSZAWA – Puławska

ul. Puławska 115  
tel. 22 853 32 83  
pulawska@inter-team.com.pl

## WARSZAWA – Regulska

ul. Regulska 41a  
tel. 22 667 73 91  
warszawa1@inter-team.com.pl

## WARSZAWA – Szeligowska

ul. Szeligowska 33  
tel. 22 637 25 05  
szeligowska@inter-team.com.pl

## PRAGA (Czechy)

ul. Do Certous 2620/11  
tel. (00) 420 226 203 165  
praha@inter-team.cz

## BIĄŁYSTOK

ul. Przędzalniana 64  
tel. 85 687 17 48  
bialystok@inter-team.com.pl

## BIELSKO-BIAŁA

ul. Przemysłowa 370  
tel. 33 471 10 22  
bielskobiala@inter-team.com.pl

## BYDGOSZCZ – Łęczycka

ul. Łęczycka 12  
tel. 52 516 18 29  
bydgoszcz2@inter-team.com.pl

## BYDGOSZCZ – Upromex

ul. Pułaskiego 27  
tel. 52 345 35 00  
bydgoszcz@inter-team.com.pl

## BYTOM

ul. Św. Elżbiety 3  
tel. 32 411 64 38  
bytom@inter-team.com.pl

## CHOJNICE

ul. Marynarki 3  
tel. 52 516 13 01  
chojnice@inter-team.com.pl

## CZĘSTOCHOWA

ul. Jesienna 219  
tel. 34 377 83 10  
czestochowa@inter-team.com.pl

## ELBLĄG

ul. Malborska 91  
tel. 55 617 16 19  
elblag@inter-team.com.pl

## ELK

ul. Kościuszki 26A  
tel. 87 733 27 12  
elk@inter-team.com.pl

## GARWOLIN

Sulbiny, ul. Wspólna 2  
tel. 25 748 13 85  
garwolin@inter-team.com.pl

## GDAŃSK

ul. Stanisława Lema 7  
tel. 58 573 22 36  
gdansk@inter-team.com.pl

## GDYNIA

ul. Hutnicza 53  
tel. 58 660 94 00  
gdynia@inter-team.com.pl

## GLIWICE

ul. Spółdzielcza 27  
tel. 32 230 55 90  
gliwice@inter-team.com.pl

## GRUDZIĄDZ

ul. Józefa Włodka 16f  
tel. 56 647 17 28  
grudziadz@inter-team.com.pl

## GORZÓW WIELKOPOLSKI

ul. Piłkarska 21  
tel. 95 726 10 16  
gorzow@inter-team.com.pl





**MÓJ  
WARSZTAT**  
Zarządzanie nowej generacji

## PROGRAM DO ZARZĄDZANIA WARSZTATEM SAMOCHODOWYM

*Działaj według własnych zasad.*

Szczegóły na [www.mojwarsztat.inter-team.com.pl](http://www.mojwarsztat.inter-team.com.pl)

**INOWROCŁAW**

ul. Górnicza 21  
tel. 52 516 18 38  
inowroclaw@inter-team.com.pl

**JANKI**

ul. Krakowska 10  
tel. 22 290 67 51  
janki@inter-team.com.pl

**JELENIA GÓRA**

ul. Okopowa 18  
tel. 75 616 16 20  
jeleniagora@inter-team.com.pl

**KATOWICE**

ul. Kościuszki 227  
tel. 32 781 85 69  
katowice@inter-team.com.pl

**KĘDZIERZYN-KOŹLE**

ul. Piastowska 26B  
tel. 77 481 50 90  
kedzierzyn@inter-team.com.pl

**KĘTRZYN**

ul. Władysława Jagiełły 1A  
tel. 89 751 29 19  
ketrzyn@inter-team.com.pl

**KIELCE**

ul. Kolberga 4a  
tel. 41 277 18 60  
kielce@inter-team.com.pl

**KŁODZKO**

ul. Stowackiego 21  
tel. 74 663 14 47  
klodzko@inter-team.com.pl

**KOSZALIN**

ul. Mieszka I 4  
tel. 94 715 25 02  
koszalin@inter-team.com.pl

**KRAKÓW-NOWA HUTA**

ul. Wąwozowa 34B  
tel. 12 680 00 30  
nowahuta@inter-team.com.pl

**KROSNO**

ul. Podkarpacka 2  
tel. 13 440 11 97  
krosno@inter-team.com.pl

**KUTNO**

ul. Spółdzielcza 7  
tel. 24 382 14 82  
kutno@inter-team.com.pl

**KWIDZYN**

ul. 11 Listopada 25  
tel. 55 261 38 38  
kwidzyn@inter-team.com.pl

**LEGNICA**

ul. Wrocławska 104  
tel. 76 854 80 80  
legnica@inter-team.com.pl

**LUBLIN**

ul. Wojciechowska 21 b  
tel. 81 465 27 09  
lublin2@inter-team.com.pl

**ŁOMŻA**

al. Legionów 114  
tel. 86 471 18 53  
lomza@inter-team.com.pl

**ŁOWICZ**

ul. Poznańska 42  
tel. 46 892 17 46  
lowicz@inter-team.com.pl

**ŁÓDŹ – Brukowa**

ul. Brukowa 16/18  
tel. 42 640 74 47  
lodz2@inter-team.com.pl

**ŁÓDŹ – Piłsudskiego**

ul. Piłsudskiego 92  
tel. 42 237 22 28  
lodz@inter-team.com.pl

**MAJDAN k. Warszawy**

ul. Równa 1  
tel. 22 780 43 68  
majdan@inter-team.com.pl

**MALBORK**

ul. Pilotów 4  
tel. 55 272 63 00  
malbork@inter-team.com.pl

**MIELEC**

ul. Kocjana 4  
tel. 17 742 15 29  
mielec@inter-team.com.pl

**NATOLIN k. Grodziska Maz.**

ul. Logistyczna 15  
tel. 22 755 97 01  
natolin@inter-team.com.pl

**NOWY SĄCZ**

ul. Węgierska 201  
tel. 18 546 14 65  
nowysacz@inter-team.com.pl

**NOWY TARG**

ul. Składowa 7A  
tel. 18 546 17 77  
nowytarg@inter-team.com.pl

**OLSZTYN**

ul. Lubelska 36A  
tel. 89 613 17 45  
olsztyn@inter-team.com.pl

**OPOLE**

ul. Kępska 5C  
tel. 77 456 78 44  
opole@inter-team.com.pl

**OSTROŁĘKA**

al. Wojska Polskiego 22  
tel. 29 763 17 41  
ostroleka@inter-team.com.pl

**PIASECZNO**

ul. Techniczna 2  
tel. 22 290 69 79  
piaseczno@inter-team.corn.pl

**PŁOCK**

ul. Graniczna 46  
tel. 24 382 11 91  
plock@inter-team.corn.pl

**PSZCZYNA**

ul. Górnośląska 21  
tel. 32 413 17 14  
pszczyna@inter-team.com.pl

**POZNAŃ – Malwowa**

ul. Malwowa 134  
tel. 61 679 17 89  
pozn2@inter-team.com.pl

**POZNAŃ – Obornicka**

ul. Obornicka 227  
tel. 61 656 74 25  
pozn@inter-team.com.pl

**RADOM**

ul. Kapturska 7/9  
tel. 48 387 25 97  
radom@inter-team.com.pl

**RYBNIK**

ul. Karola Miarki 13  
tel. 32 411 09 82  
rybnik@inter-team.com.pl

**RZESZÓW**

ul. Wspólna 2  
tel. 17 221 09 14 do 18  
rzeszow@inter-team.com.pl

**SIEDLCE**

ul. Brzeska 180  
tel. 25 748 14 95  
siedlce@inter-team.com.pl

**SŁUBICE**

Osiedle Przemysłowe 16  
tel. 95 382 11 03  
slubice@inter-team.com.pl

**SŁUPSK**

ul. Bohaterów Westerplatte 7  
tel. 59 841 41 77  
slupsk@inter-team.com.pl

**SOKÓŁKA**

ul. Mariańska 51  
tel. 85 711 95 11  
sokolka@inter-team.com.pl

**SOSNOWIEC**

ul. Piękna 2  
tel. 32 413 17 19  
sosnowiec@inter-team.com.pl

**STARGARD**

ul. Pierwszej Brygady 15e  
tel. 91 817 35 62  
stargard@inter-team.com.pl

**STRZELCE OPOLSKIE**

ul. Koziełska 58  
tel. 77 542 11 57  
strzelceopolskie@inter-team.com.pl

**SUWAŁKI**

ul. Sejneńska 24  
(wjazd od ul. Waryńskiego)  
tel. 87 733 14 94  
suwalk@inter-team.com.pl

**SZCZECIN**

ul. Rуска 29  
tel. 91 485 63 72  
szczecin@inter-team.com.pl

**ŚWIDNICA**

ul. Parkowa 8-10  
tel. 74 663 16 99  
swidnica@inter-team.com.pl

**TARNOBRZEG**

al. Warszawska 2A  
tel. 15 855 50 35  
tarnobrzeg@inter-team.com.pl

**TARNOWSKIE GÓRY**

ul. Zagórska 194  
tel. 32 413 17 16  
tarnowskiegory@inter-team.com.pl

**TARNÓW**

ul. Wyszyńskiego 12F  
tel. 14 632 66 70  
tarnow@inter-team.com.pl

**TORUŃ**

ul. Curie-Skłodowskiej 81a  
tel. 56 650 88 50 do 59  
torun@inter-team.com.pl

**WIELICZKA**

ul. Reformacka 25  
tel. 12 352 39 78  
wieliczka@inter-team.com.pl

**WOŁOMIN**

ul. Armii Krajowej 19A  
tel. 22 787 02 55 do 57  
wolomin@inter-team.com.pl

**WROCŁAW**

ul. Braterska 6  
tel. 71 726 25 21  
wroclaw@inter-team.com.pl

**WYSZKÓW**

ul. Świętojańska 175  
tel. 29 763 16 45  
wyszkow@inter-team.com.pl

**ZAMOŚĆ**

ul. Lubelska 66  
tel. 84 536 13 58  
zamosc@inter-team.com.pl

**ZDUŃSKA WOLA**

ul. Wodna 4/6  
tel. 43 652 11 61  
zdunskawola@inter-team.com.pl

**ZAWIERCIE**

ul. Wojska Polskiego 36  
tel. 32 413 17 15  
zawiercie@inter-team.com.pl

**ZGORZELEC**

ul. gen. Wł. Andersa 4  
tel. 75 616 14 45  
zgorzelec@inter-team.com.pl

**ZIELONA GÓRA**

ul. Dekoracyjna 3b  
tel. 68 416 12 54  
zielonagora@inter-team.com.pl

**ŻYWIEC**

ul. Dworcowa 22  
tel. 33 861 31 42  
zywiec@inter-team.com.pl

## Czy wiesz, jak działają systemy bezpieczeństwa w Twoim samochodzie?

Nowoczesne pojazdy wyposażone są w bardzo zaawansowane systemy wspierające kierowcę w prowadzeniu auta. Od 2014 roku wszystkie nowe auta są wyposażone w system ESP. Obecnie pełni on nie tylko funkcję bezpieczeństwa utrzymania pojazdu w zamierzonym torze jazdy, ale posiada wiele funkcji podnoszących komfort. Np. wspomaganie ruszania na wzniesieniu czy autonomiczne hamowanie podczas parkowania.

Nawet jeśli korzystanie z prostych systemów, takich jak ruszanie na wzniesieniu jest łatwe, to bardziej zaawansowane funkcje wymagają już wiedzy, w jaki sposób wpływają na zachowanie pojazdu.

### Podobne tylko z nazwy

Pozornie podobne, dwa systemy mogą działać inaczej. Dla przykładu system utrzymywania pasa, a system zapobiegania przekroczenia linii, mimo że wydawałoby się działają podobnie, to jednak znacznie się różnią.

Pierwszy z nich to system rozpoznający za pomocą kamer pas, po którym się porusza pojazd, i utrzymuje go na nim. Wykorzystywany jest do tego aktywny układ kierowniczy, a samo utrzymanie w pasie przebiega w sposób łagodny, bardzo zbliżony do działań kierowcy. Jeśli system wykryje, że kierowca nie trzyma rąk na kierownicy, zasygnalizuje to, a jeśli kierowca nie przejmie kontroli, auto zostanie zatrzymane. W niektórych pojazdach po zatrzymaniu następuje automatyczne wykonanie telefonu do działu bezpieczeństwa.

Natomiast drugi system, którego zadaniem jest utrzymanie pojazdu w pasie, działa w sposób gwałtowny. Jeśli pojazd zbliża się do linii, zostają przyhamowane koła po przeciwnej stronie, co powoduje dość chaotyczne zachowanie auta. Wygląda to tak, jakby auto odbijało się od niewidzialnych ścian usytuowanych na liniach.

### Aktywne tempomaty

Inny bardzo popularny system montowany w pojazdach to aktywny tempomat. System ten jest w stanie przyhamować pojazd i dostosować prędkość do auta poprzedzającego. Samochody japońskie utrzymują zadaną prędkość, jeśli przed pojazdem nie ma innych pojazdów, natomiast auta z grupy VW w trybie aktywnego tempomatu nie wyprzedzą innego pojazdu z prawej strony. Czyli jeśli na lewym pasie porusza się pojazd jadący wolniej, auto dostosuje prędkość do niego.

Może to doprowadzić do niebezpiecznej sytuacji, gdy np. jadące przed nami auto zjedzie na lewy pas przeznaczony do skrętu w lewo i zacznie gwałtownie hamować. W tej sytuacji samochód z systemem aktywnego tempomatu także zacznie gwałtownie hamować, co może doprowadzić do tego, że najedzie na niego inny pojazd.

### Rozważna jazda

Istnieje obecnie wiele systemów podnoszących bezpieczeństwo. Każdy właściciel auta powinien wiedzieć, w jaki sposób działają, by móc zapobiec niebezpiecznym sytuacjom, które mogą się pojawić na drodze. Niestety nie jest to proste, gdyż w instrukcjach obsługi często widnieje tylko informacja o systemie, ale bez opisu, w jaki sposób on działa. Czasem, aby się przekonać, należy sprawdzić system w kontrolowanych warunkach, ale jak wiele osób jest w stanie to zrobić? Znajomość sposobu funkcjonowania tych systemów może zapobiec zaskoczeniu kierowcy i jego chaotycznym reakcjom podczas jazdy.

**Dlatego warto poruszać się po drogach w taki sposób, aby korzystanie z systemów bezpieczeństwa nie było potrzebne, ponieważ żaden system nie zastąpi logicznego myślenia i przewidywania.**



CZY WIESZ, ŻE:

Firma Bosch jest pionierem w rozwoju pasywnych i aktywnych systemów bezpieczeństwa. Najnowsze systemy wykorzystują kamery i sztuczną inteligencję do oceny sytuacji na drodze i wykonania prawidłowego manewru.



# KRZYŻÓWKA z nagrodą

ROZWIĄZ KRZYŻÓWKĘ I WYŚLIJ DO NAS KUPON,  
A MY NAGRODZIMY PIERWSZYCH OSIEM OSÓB.

podatek od towarów i usług		startowy na lotnisku Akademia	ptak z okami na ogonie		na głowie żuźłowca model Kii		z prawą w marszu	2	ma fioletowe kwiaty		wymienny w długopisie
14		10	stylizowane gałązki								
O.K.			7				naspw wzdłuż rzeki	15			kamień półszlachetny
rozlega się w górach	igłak lub dźwięk		patetyczny utwór poetki	skwarki na kaszy	1						
5							... Fijał, grała w „Barwach szczęścia”				
In dla chemika mała Joanna							metrum w muzyce	głos słowika		marka własna Inter-Team	
			13								
spisa	eleganika		litera jak krzyżyk							6	
karciana puła	11					rzymski Eros			brat Czecha		dawny władca rosyjski
				zastąpił siennek				3			
ttuszcz w kostce		8				część broni palnej		12		9	
		spis, lista						4			



Otrzymane hasło prosimy przesać wraz z kuponem na adres: Inter-Team Sp. z o.o., Dział Promocji i Reklamy, ul. Białotęcka 233, 03-253 Warszawa. Osiem pierwszych osób, które nadesłе poprawne odpowiedzi, otrzyma kosmetyczkę lub stację ładującą Kraft. Regulamin krzyżówki jest dostępny na stronie: [www.inter-team.com.pl/krzyzowka](http://www.inter-team.com.pl/krzyzowka)

3/77/2020

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----

Nazwisko i imię \_\_\_\_\_ Firma \_\_\_\_\_

Nr FK \_\_\_\_\_  Nie mam numeru klienta w firmie Inter-Team

Ulica / nr domu \_\_\_\_\_ kod pocztowy / miasto \_\_\_\_\_

telefon \_\_\_\_\_ fax \_\_\_\_\_ e-mail \_\_\_\_\_

Rodzaj klienta  sklep  warsztat  sklepo-warsztat  hurtownia  klient detaliczny

Hasło konkursowe z krzyżówki

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----

Niniejszym oświadczam, że wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych przez Inter-Team Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (adres: ul. Białotęcka 233, 03-253 Warszawa) w związku z uczestnictwem w konkursie „Krzyżówka z nagrodą” nr 3/73/2019 (zgodnie z ustawą z dnia 29.08.1997 r. o ochronie danych osobowych Dz. U. Nr. 133, poz. 883).

nr NIP \_\_\_\_\_ podpis \_\_\_\_\_



Miejsce na znaczek pocztowy

INTER-TEAM

ul. Białotęcka 233  
03-253 Warszawa

# HOFFER<sup>®</sup> PRODUCTS

SINCE 1999



*AUTOMOTIVE* **EXCELLENCE**

Via Emanuele Petri, 8 10028 - Trofarello [Torino] - [info@hoffer-products.com](mailto:info@hoffer-products.com) - [www.hoffer-products.com](http://www.hoffer-products.com)

# AUTO BONDA dla małych


**NIE JEST TO MODEL NA BIURKO CZY DO SALONU, A PRAWDZIWY POJAZD. ZAPROJEKTOWANY ZOSTAŁ TAK, BY Z ŁATWOŚCIĄ POMIEŚCIĆ OBOK SIEBIE OSOBĘ DOROSŁĄ I DZIECKO, ALBO DWÓJKĘ DZIECI.**

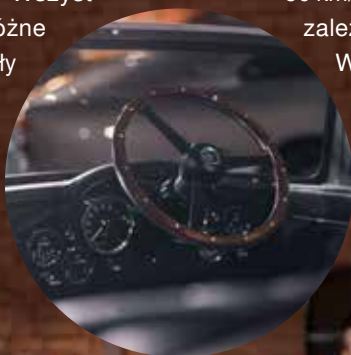
**A**ston Martin DB5 w wersji Coupe jeździł w filmach o przygodach agenta 007. Za kierownicą siedział sam Sean Connery. I nie można było oderwać od nich oczu. Dziś mamy wersję w formie kabrioletu, nad którą prace trwały aż 15 miesięcy. Firmy Aston Martin i Little Car Company podjęły się stworzenia Astona Martina DB5 Junior, czyli modelu zmniejszonego o 1/3 w stosunku do oryginału. Wszystkie pokolenia mogły dzielić się radością. Samochód w wersji Junior ma ok. 3 m długości

i 1,1 m szerokości, waży ok. 270 kg. Lekkie jest specjalne podwozie z aluminium i nadwozie z tworzyw sztucznych. Elektryczny silnik o mocy 6,7 KM napędza koła tylne, a prędkość maksymalna szacowana jest na blisko 50 km/h. Zasięg to nieco ponad 30 km, zależnie od dynamiki jazdy.

Wnętrze jest niemal takie jak w oryginale z 1963 r., ale pomniejszone o 1/3. Mniejsza jest kierownica i choć wnętrze wygląda na ciasne, ponoć na miejscu kierowcy zmieści się też dorosły. Przed zajęciem

tam miejsca, kierownicę można wyjąć, co ułatwia wsiadanie i wysiadanie. Działają też reflektory, światła hamowania, kierunkowskazy i klakson. Dwa skórzane kubełkowe fotele są ponoć bardzo wygodne, a instrumenty na desce rozdzielczej też są takie jak w oryginale.

To bardzo poważny projekt. DB5 Junior kosztuje tyle co prawdziwy SUV z napędem plug-in w Wielkiej Brytanii, czyli 35 tysięcy funtów. Na dodatek każdy nowy właściciel DB5 Junior otrzyma automatyczne członkostwo w szanowanym Aston Martin Owners Club. Powstanie 1059 takich pojazdów. 





# EKSPERCI WIEDZĄ DLACZEGO

Kiedy droga zaskakuje nas swoimi zakrętami, części układu kierowniczego i zawieszenia klasy premium udowadniają swoją wartość. Właśnie dlatego eksperci z całego świata zwracają się w stronę Sidem.



Sidem to europejski lider w dziedzinie projektowania i produkcji elementów układu kierowniczego i zawieszenia dla producentów samochodów a także dla warsztatów samochodowych. Dzięki skoncentrowaniu się firmy na własnych mocach produkcyjnych, na zaawansowanej wiedzy technicznej, długoletniemu doświadczeniu i stałej optymalizacji, Sidem oferuje najbardziej kompletną listę części układu kierowniczego i zawieszenia najwyższej europejskiej jakości. Dzięki temu i mechanicy i ich klienci mogą być zadowoleni.



[sidem.eu](http://sidem.eu)



**KYB**

Co piąty produkowany na świecie samochód posiada amortyzatory **KYB** jako oryginalne wyposażenie.

Amortyzatory KYB przeznaczone na rynek części zamiennych produkowane są w tych samych fabrykach i z wykorzystaniem identycznej technologii, co montowane jako oryginalne wyposażenie.



Original  
Equipment  
Manufacturer



[www.kyb-europe.com](http://www.kyb-europe.com)



[facebook.com/KYBSuspension](https://facebook.com/KYBSuspension)



[twitter.com/KYBEurope](https://twitter.com/KYBEurope)



[youtube.com/KYB-Europe](https://youtube.com/KYB-Europe)