



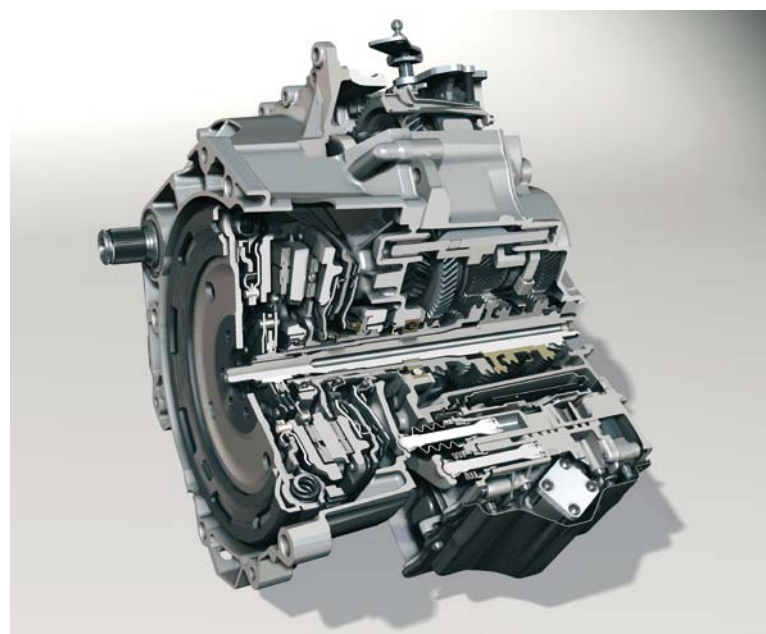
DWULITROWY SILNIK O MOCY ZWIĘKSZONEJ Z 210 DO 260 KM POPRZECZMIANĘ PROGRAMU W ELEKTRONICZNEJ JEDNOSTCE STERUJĄCEJ



OKRĄGŁY, CZERWONY PRZYCIŚK SYSTEMU PUSH-TO-PASS MOŻE ZWIĘKSZYĆ CHWILOWO MOC SILNIKA DO 310 KM



MIMO WIĘKSZYCH OBCIĄŻEŃ MECHANICZNYCH I TERMICZNYCH SILNIKA OPTIMALNE SMAROWANIE ZAPEWNIĄ OLEJ CASTROL EDGE PROFESSIONAL LONGLIFE III 5W-30



OLEJ PRZEKŁADNIOWY CASTROL TRANSMAX DUAL JEST INTEGRALNĄ CZĘŚCIĄ SPECJALNEJ WERSJI SKRZYNI DSG

na utratą lepkości przez rozbudowaną chłodnicę zastosowaną w jego obiegu. Zapewnia on optymalne warunki pracy elementów ciernych specjalnego mechanizmu różnicowego i zapobiega ich szybkiemu zużyciu. Zmniejsza też tarcie współpracujących ze sobą kół zębatach.

Wzmocniony układ hamulcowy renomowanej firmy AP Racing ma z przodu wentylowane tarcze o średnicy 362 mm



WYŚCIGOWE, SZTYWNIJSZE ZAWIESZENIE ZMNIJSZYŁO PRZEŚWIT SAMOCHODU, ZWIĘKSZAJĄC RÓWNOCZEŚNIE ROZSTAW KOŁ



WYDAJNIEJSZE HAMULCE WSPÓŁPRACUJĄ Z PŁYNEM CASTROL REACT SRF RACING O BARDZO WYSOKIEJ TEMPERATURZE WRZENIA

i 6-tłoczkowe zaciski. Z tyłu natomiast zastosowano jednostkowy zacisk hamulcowy i tarczę o średnicy 272 mm. Działanie hamulców kontroluje tzw. sportowy ABS o specjalnej charakterystyce pracy. Wszystkie te zmiany różniące samochód wyczynowy od seryjnego i same warunki wyścigowej jazdy sprawiają, iż podczas hamowania wydzielane są wielokrotnie większe ilości ciepła, a to znaczy, że płyn hamulcowy musi mieć odpowiednio wysoką temperaturę wrzenia. Wymogi te spełnia z powodzeniem Castrol React SRF Racing o tzw. temperaturze wrzenia suchego, wynoszącej aż 320°C, co jest wartością znacznie przewyższającą wymagania zarówno normy DOT 4, jak i specjalnej dla płynów silikonowych – normy DOT 5. ■

Kompromis w sprawie homologacji



ALFRED FRANKE
PREZES SDCM

W CZERWCU 2013 R. WEJDZIE W ŻYCIE USTAWA REGULUJĄCA KWESTIĘ HOMOLOGACJI CZĘŚCI MOTORYZACYJNYCH. NIE BĘDZIE W NIEJ ZAPOWIADANYCH WCZEŚNIEJ ZAPISÓW NIEKORZYSTNYCH DLA NIEZALEŻNEGO RYNKU I KONSUMENTÓW



STOWARZYSZENIE
DYSTRYBUTORÓW
I PRODUCENTÓW
CZĘŚCI
MOTORYZACYJNYCH

Dzięki udziałowi Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych w konsultacjach projektu wspólnie z decydentami udało się wypracować odpowiednie regulacje prawne, zapewniające bezpieczeństwo ruchu drogowego i niezagrażające uczciwie działającym przedsiębiorcom branży motoryzacyjnej. Sprawa dotyczy zmian w ustawie Prawo o ruchu drogowym, co na pierwszy rzut oka nie kojarzy się z rynkiem części i usług motoryzacyjnych, jednak zapisy dotyczące zasad homologowania części zamiennych są dla ich producentów i dystrybutorów kwestią kluczową.

Niepokojące informacje na ten temat pojawiły się już w 2010 r. Polskie przepisy miały być dostosowane do regulacji europejskich, lecz pierwotne propozycje związanych z tym zmian wykraczały poza ustalenia unijnej dyrektywy.

Dyrektywa europejska nakazuje producentom homologację „części lub wyposażenia, mogących stwarzać znaczne zagrożenie dla właściwego funkcjonowania układów istotnych dla bezpieczeństwa pojazdu lub jego oddziaływania na środowisko”. Polski projekt ustawy zawierał wiele kontrowersyjnych zapisów, w tym też obowiązek homologowania niemal każdej części. Dla producentów oznaczałoby to dodatkowe nakłady na czasochłonne i kosztowne procesy homologacji wszystkich elementów, nawet tych, które nie mają żadnego wpływu na bezpieczeństwo. Byłoby to szkodliwe także dla konsumentów z powodu wzrostu cen części zamiennych.

Polscy przedsiębiorcy utraciliby konkurencyjność – nie tylko na rynku krajowym, ale również unijnym i światowym, na rzecz firm funkcjonujących w krajach, w których, zgodnie z europejskimi przepisami, nie ma obowiązku homologowania każdej części. SDCM stale monitoruje otoczenie legislacyjne branży motoryzacyjnej, dlatego w porę udało mu się dostrzec zagrożenie dla sektora niezależnego, jakie niosła za sobą pierwotna wersja ustawy. Po szerokich konsultacjach podjęto szybkie działania, w które zaangażowało się wiele firm, również spoza Stowarzyszenia.

Negocjacje nie należały do łatwych. SDCM utworzyło grupę ekspertów, złożoną z prawników, specjalistów w zakresie ochrony praw konsumentów, przedstawicieli branży, przedstawicieli środowiska akademickich, specjalizujących się w tematyce prawa europejskiego. Było to niezbędne, gdyż trzeba było poszukiwać kompromisu pomiędzy środowiskami zajmującymi się homologacją części zamiennych a produkującymi i wprowadzającymi je do sprzedaży, a następnie w czytelny sposób przedstawiać zawiłą specyfikę branży osobom mającym bezpośredni wpływ na ostateczny kształt ustawy. Wymagało to bardzo dużego zaangażowania i wielu godzin narad. W najbardziej intensywnym okresie prac, czyli w końcowej fazie procesu legislacyjnego w roku 2012, bezpośrednie dyskusje z parlamentarzystami zajęły łącznie kilkadziesiąt godzin. W tym czasie odbyły się cztery posiedzenia Komisji Infrastruktury i pięć posiedzeń

podkomisji nadzwyczajnej, specjalnie do tych prac powołanej.

SDCM zmobilizowało niemal całe środowisko motoryzacyjne – od niewielkich firm rodzinnych po międzynarodowe korporacje. Z inicjatywy Stowarzyszenia wystano kilka tysięcy listów do parlamentarzystów, decydentów różnych szczebli i zainteresowanych sprawą mediów. Trzeba jednak wyraźnie podkreślić, że był to rzeczowy dialog, a nie konflikt pomiędzy stronami sporu. Bardzo pozytywnie przebiegała zwłaszcza nasza współpraca z Departamentem Transportu Drogowego MTBiGM. Wiceminister Infrastruktury, Tadeusz Jarmuziewicz, docenił z kolei wkład merytoryczny naszego Stowarzyszenia w proces legislacyjny i osobiście zań podziękował. Istotną rolę odegrało też zaangażowanie posłów i senatorów, którzy złożyli 24 interpelacje i ostatecznie wnieśli do projektu ponad 100 poprawek, co świadczy o wadze i złożoności problemu.

W efekcie tych wszystkich starań ustawa Prawo o ruchu drogowym odzwierciedla większość postulowanych przez nas prokonsumenckich i prorynkowych rozwiązań. Pod koniec 2012 roku podpisał ją prezydent Bronisław Komorowski. Obecna jej wersja jest korzystniejsza dla branży motoryzacyjnej, ponieważ wprowadza regulacje zbliżone do obowiązujących w innych państwach europejskich i jednocześnie eliminuje niepotrzebne kolizje zapisów europejskich ze specyfiką polskiego rynku. ■

FOT. CASTROL

FOT. SDCM