

Targi Techniki Motoryzacyjnej 2016

Świeży powiew



W TRAKCIE TEGOROCZNEJ EDYCJI TEJ, ODBYWAJĄCEJ SIĘ CO DWA LATA, CYKLICZNEJ IMPREZY (31 MARCA – 3 KWIETNIA) POBITE ZOSTAŁY PODOBNO STATYSTYCZNE REKORDY DOTYCZĄCE LICZBY ZWIEDZAJĄCYCH I WYSTAWCÓW, A TAKŻE WYKORZYSTANEJ POWIERZCHNI EKSPOZYCYJNEJ

Nie ma powodu nie wierzyć tym podsumowaniom, lecz trudno w oparciu o nie prognozować przebieg przyszłych, rozwojowych trendów. Bardziej obiecująca jest pod tym względem obserwowana obecnie radykalna zmiana różnych elementów ogólnej wystawienniczej kon-

cepcji. Dobrze stało się zatem, iż tym razem nie podporządkowano ich ani nawiązaniom do dawnych szczytnych tradycji, ani próbom odzyskiwania minionej świetności, lecz bezpośrednim inspiracjom płynącym wprost ze współczesnego motoryzacyjnego rynku.

Razem czy osobno?

Ten stały strategiczny dylemat organizatorów wielkich targowych imprez motoryzacyjnych odnosi się do łączenia lub rozdzielania ekspozycji technicznych od samochodowych lub motocyklowych salonów. Wiele pojawiało się z tej okazji podejrzeń i oskarżeń o niekorzystny dla wszystkich „kanibalizm”, polegający na wzajemnym „podkradaniu” sobie targowej publiczności. Tymczasem z tegorocznych poznańskich doświadczeń wynika niezbicie, iż prawdziwie atrakcyjne ekspozycje na takim sąsiedztwie nie tracą, a nawet wręcz przeciwnie, gdyż różnorodność oferty zachęca do jej obejrzenia zwiedzających o bardzo zróżnicowanych zainteresowaniach, zwiększając ogólną ich liczbę. Część salonowa była w tym roku ciekawa – zarówno dla motoryzacyjnych amatorów, jak i profesjonalistów, a przestrzenne i organizacyjne jej wydzielenie bardzo ułatwiło zwiedzanie. Okazało się, że nawet prezentacja tożsamości motorowych nie musi zakłócać klarownego porządku.

Problem z wyborem „salonowej” bądź warsztatowej lokalizacji miały znane marki olejowe. W efekcie większość z nich wybrała bliskie sąsiedztwo eksponowanych pojazdów, a w halach z motoryzacyjną techniką przypominała o swej obecności tylko firmowymi banerami. Jedynie firma Liqui Moly (fot. 1) zdecydowanie umieściła swe stoisko po stronie „techniki”.

Znaki czasu

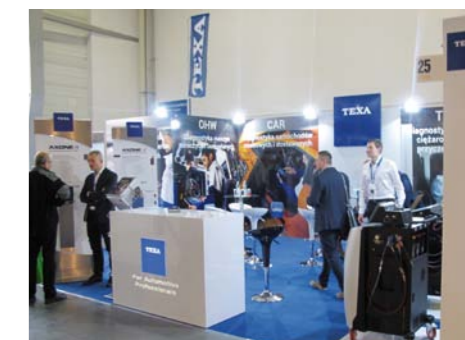
W części warsztatowej dominowały zagadnienia obecnie najważniejsze, czyli najbardziej aktualne dla wielkiej rzeszy specjalistów z różnych dziedzin motoryzacyjnego zaplecza. Należą do nich niewątpliwie kwestie związane z serwisowaniem samochodowych klimatyzacji, diagnostyka pojazdów, technicz-



FOT. 1



FOT. 2



FOT. 3

ne środki służące jakości i ekonomicznej napraw oraz ekologiczno-ekonomiczna problematyka profesjonalnej regeneracji podzespołów.

Różne urzędnicy do obsługi i napraw samochodowych instalacji klimatyzacyjnych prezentowali zarówno ich producenci, m.in. firmy Bosch (fot. 2), Tesa (fot. 3), Werther (fot. 4), jak i dostawcy tego rodzaju sprzętu, np. firma Coframa (fot. 5).

W zakresie diagnostyki uwagę profesjonalistów przyciągały nie tylko klasyczne i coraz lepsze, uniwersalne przyrządy diagnostyczne, niezbędne dziś w każdym warsztacie, jak popularny system „Mega Macs 56” firmy Hella, lecz również rozmaite skomplikowane systemy kontrolne i testowe przeznaczone dla specjalistycznych ośrodków usługowych. Do tej grupy zaliczyć można urządzenia do badań układów wtryskowych firmy Bosch (fot. 6), oprzyrządowanie do napraw i tuningu amortyzatorów firmy Emmetec (fot. 7), precyzyjne sprzęt do wyrównowywania części wirujących firmy Schenck (fot. 8) oraz specjalne testery regenerowanych alternatorów i rozruszników oferowane przez firmę Osiński (fot. 9).

Naprzeciw coraz powszechniejszemu dążeniu warsztatów do stałej poprawy jakości wykonywanych napraw wychodzi wyraźnie dynamicznie rozwijający się Tesam – polski producent innowacyjnych narzędzi montażowych (fot. 10).

Z podobnych względów firma Josam – światowy lider w zakresie sprzętu do napraw ciężkich pojazdów użytkowych – obok kompleksowych systemów naprawczych i pomiarowych wprowadza na rynek specjalistyczne narzędzia umożliwiające ponowne wykorzystywanie prawidłowo demontowanych części.

Asortyment dla zmieniającego się rynku

Malejący w ostatnich latach popyt na blacharskie naprawy samochodów osobowych poważnie uszkodzonych w kolizjach drogowych sprawił, że wielu producentów sprzętu do prostowania szkieletów nadwozi ogranicza jego produkcję bądź całkiem z niej rezygnuje. Jedynie nieliczni wykorzystują swe dotychczasowe doświadczenie, opracowując wyposażenie dla warsztatów naprawiających pojazdy ciężarowe. Należy do nich znana bydgoska firma Herkules (fot. 11).

Poważne zmiany zachodzą też w dziedzinie serwisowania ogumienia. Coraz bardziej powszechna praktyka sezonowej wymiany opon sprawia, iż tradycyjne „wulkanizatornie” po prostu nie nadążają za współczesnymi potrzebami rynku. Sprostać im można wyłącznie poprzez postępującą mechanizację i automatyzację prac montażowych. Taka przyszłościowa, kompleksowa linia obsługowa, ograniczająca do minimum wysiłek fizyczny operatorów, zaprezentowana została na stoisku wrocławskiej firmy Wimad (fot. 12).

Szkolenie warsztatowych kadr

Edukacyjne inicjatywy towarzyszą motoryzacyjnym targom poznańskim już od wielu lat. Początkowo cieszyły się wielkim powodzeniem, gdyż poświęcano je głównie nieznanym szerzej technicznym nowościom. Teraz obecność kilku słuchaczy uchodzi już za sukces. Bywa i tak, że prelegent coś głosi, a sala słucha, ale całkowicie pusta. Na szczęście obok takich standardowych szkoleń rozwija się w Poznaniu nowa tradycja zawodowych mistrzostw, czyli ciekawych i bardzo widowiskowych konkursów wiedzy i umie-



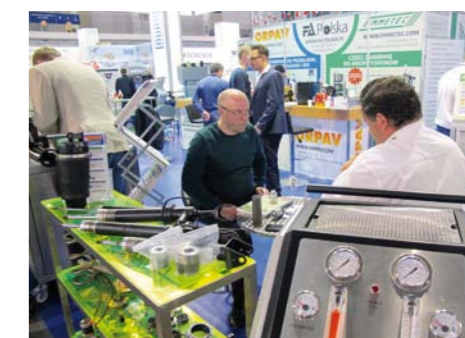
FOT. 4



FOT. 5



FOT. 6



FOT. 7

FOT. ARCHIWUM

FOT. ARCHIWUM