

Folia 3M™ IJ180mC



DZIĘKI TECHNOLOGII 3M PERSONALIZACJA POJAZDÓW NIE ZNA GRANIC

PODczas OGÓLNOPOLSKICH TARGÓW REMA DAYS WARSAW FIRMA 3M POLAND ZAPREzentOWAŁA TECHNOLOGIĘ RENOWACJI POWŁOK SAMOCHODOWYCH NADWOZI PRZY WYKORZYSTANIU FOLII GRAFICZNYCH 3M™ IJ180mC

Na firmowym stoisku aż ośmiokrotnie zmieniany był w ten sposób wygląd oklejonego na żywo BMW i8 Frozen Yellow. Działo się to w ramach konkursu 3M Endorsed WrapIt Ring, w którym uczestniczyło 8 zespołów doświadczonych aplikatorów z certyfikatem 3M Endorsed. Zawody polegały na tym, że w każdym starciu dwa zespoły oklejały samochód równocześnie, z każdego z jego boków według przygotowanych wcześniej własnych projektów graficznych. Korzystały też przy tym z innowacyjnej taśmy 3M™ Knifeless (medal The Prize for Innovations 2017), ponieważ w konkursie nie przewidziano możliwości używania nożyka do przycinania folii na samochodzie.

Na stoisku 3M wystawiono również innowacyjne rozwiązania partnerów tej firmy, takich jak: Certyfikowana Drukarnia 3M™ MCS™ DPSdruk.pl, The Wrap Center (Certyfikowane Centrum Szkole-

niowo-Egzaminacyjne 3M) i firma folia-samochodowa.pl, będąca dystrybutorem produktów 3M w zakresie zmiany koloru aut. Obecna tam również była marka Steinel wraz ze swoimi innowacyjnymi opalarkami, w tym z modelem HG2520 E wyposażonym w pirometr HG Scan.

Gwarancja 3M™ MCS™

Jest to unikatowe rozwiązanie, które obejmuje nie tylko folię jako materiał, lecz także odpowiednio zadrukowany wyrób graficzny. Odwiedzający stoisko mogli z bliska przyjrzeć się temu, jak folia graficzna jest zadrukowywana w technologii HP Latex, a następnie aplikowana na pojeździe.

Car wrapping

Zmiana koloru samochodu, inaczej car wrapping, to całkowita lub częściowa metamorfoza jego wyglądu przy uży-

ciu folii. Aplikacja może być wykonana na dowolnych elementach karoserii (np. lusterkach, zderzakach, masce) lub na całym pojeździe za pomocą folii 3M serii 1080.

Zmiana koloru pojazdu w celu jego personalizacji to trend, który rozwija się od dłuższego czasu. Dla wielu użytkowników paleta barw stosowanych przez producentów samochodów jest bowiem stanowczo zbyt wąska.

Przeznaczone do poszczególnych zastosowań linie produktów zapewniają łatwą aplikację od drobnych elementów do najbardziej złożonych wzorów – bez użycia plotera. Wysoka elastyczność materiału sprawia, że cięcie w dowolnym kierunku oraz tworzenie najbardziej nieregularnych konturów przebiega niezwykle płynnie.



OKLEJANIE BEZ KLEJU, PRZYCINANIE BEZ NOŻA...

Firma 3M

3M pracuje nad praktycznym wykorzystaniem osiągnięć nauki w różnych obszarach techniki i gospodarki w celu poprawy jakości życia. Wartość sprzedaży 3M sięga ponad 30 mld USD, a 90 000 zatrudnionych pracowników efektywnie współpracuje z klientami na całym świecie.

3M Poland sp. z o.o. jest oddziałem międzynarodowego koncernu Minnesota Mining and Manufacturing. Od ponad 25 lat wnosi wkład w rozwój polskiego biznesu i gospodarki, za co otrzymuje liczne nagrody i wyróżnienia. ■

FOT. 3M

Aftermarketowa układanka

DZIŚ SAMOCHODY SĄ CORAZ BARDZIEJ SKOMPLIKOWANE, DO ICH BUDOWY POTRZEBA WCIAŻ WIĘCEJ CZĘŚCI, KTÓRE RÓŻNIĄ SIĘ OD SIEBIE DROBNYMI DETALAMI, ZALEŻNYMI NIE TYLKO OD MODELU POJAZDU, ALE RÓWNIEŻ OD JEGO WERSJI

W warsztacie powinny być one łatwo identyfikowane, by ułatwić szybką naprawę oraz możliwość zastosowania części od wybranego producenta. Identyfikacja części stanowi jednak nadal duży problem. Potwierdzają to niezależne badania, które wykazują, że dystrybutorzy i firmy działające na wolnym rynku motoryzacyjnym nie są w stanie działać pod tym względem skutecznie. Problem w regulacjach prawnych ograniczających konkurencję.

Badania przeprowadzone przez firmę Ricardo dla Komisji Europejskiej oraz raport tejże Komisji opracowany na ich podstawie, pokazały, że przepisy w zakresie dostępu do informacji o naprawie oraz utrzymaniu pojazdów (RMI – ang. *repair and maintenance information*), zawierają liczne braki i nieprawidłowości.

Propozycje Komisji Europejskiej dotyczące zmiany ram prawnych RMI zawiera projekt rozporządzenia COM 2016/31. Ze swej strony Europejskie Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (CLEPA) oraz Międzynarodowa Federacja Niezależnych Dystrybutorów Motoryzacyjnych (FIGIEFA) zleciły pod koniec 2017 roku firmie Ricardo opracowanie i przeprowadzenie ankiety, której celem było uzyskanie aktualnego obrazu funkcjonowania systemu informacji.

W badaniu udział wzięło 167 respondentów będących uczestnikami rynku wtórnego zaangażowanymi w:

- ▶ dostarczanie części zamiennych (producenti i dystrybutorzy),
- ▶ wydawanie niezależnych katalogów części zamiennych, napraw i diagnostyki oraz programów wsparcia.

Obraz wyłaniający się z analizy wyników jest niepokojący.

Będzie jeszcze gorzej

Zgodnie z wynikami ankiety, niemożność skutecznego zidentyfikowania części zamiennych nadal stanowi problem. Respondenci ocenili, że około 10% części w ciągu ostatnich 12 miesięcy nie było identyfikowalnych, głównie z powodu braku dostępu do informacji identyfikacyjnych. Jednak dokładna identyfikacja części pojazdów jest zdecydowanie najważniejszą kwestią dla klientów warsztatowych. Tak twierdzi aż 93% badanych.

Brak możliwości jednoznacznego identyfikowania części powoduje dodatkowe obciążenia warsztatów wyszukiwaniami uzupełniającymi, a nawet zamawianiem kilku alternatywnych części z koniecznością finalnego zwrotu tych niepożądanych. To zwiększa ryzyko utraty klientów na rzecz serwisów autoryzowanych. 75% respondentów uważa, że odsetek części, których nie można będzie jednoznacznie zidentyfikować w katalogach w ciągu najbliższych 5 lat, wzrośnie, zaś 48% respondentów spodziewa się tutaj znacznego wzrostu.

Według ankietowanych wynika to z dwóch głównych powodów. Pierwszym jest rosnąca złożoność technologii pojazdów wynikająca z digitalizacji i wzrostu liczby modeli pojazdów oraz różnorodności ich wyposażenia. Drugi wiąże się z faktem, iż producenci pojazdów w trosce o utrzymanie przewagi konkurencyjnej nie chcą tych informacji udostępniać.

Jak to powinno wyglądać?

O tym, że IAM boryka się z wieloma problemami, wiadomo od wielu lat. Raport opracowany na zlecenie Komisji Europejskiej to potwierdził, dając nadzieję,

iż określone w nim zalecenia spotkają się z właściwą reakcją Komisji. Tak się jednak, niestety, nie stało.

Zdaniem Alfreda Franke, prezesa Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, pierwotna wersja projektu rozporządzenia 2016/31 była fatalna i przeczyła podstawowym wartościom, które winny być chronione w europejskim procesie legislacyjnym, jak np. ochrona uczciwej konkurencji.

Raport przygotowany na zlecenie FIGIEFA i CLEPA, organizacji reprezentujących europejskich dystrybutorów i producentów części motoryzacyjnych, po raz kolejny pokazał istniejące trudności. Tym razem dotyczy to utrudnionej identyfikacji części zamiennych, co prowadzi do wzrostu kosztów działalności firm zajmujących się ich produkcją i sprzedażą.



Mówimy tutaj o średniej na poziomie 11%, przy czym dla niektórych firm koszty prowadzenia działalności są przez to wyższe nawet o ponad 20%! W praktyce oznacza to ogromne straty.

W większości przypadków, co potwierdza ostatni raport Ricardo, informacje udostępniane przez producentów pojazdów muszą być ręcznie wprowadzane do niezależnych katalogów części. W XXI wieku wydaje się to zupełnym anachronizmem i oczywiście obniża konkurencyjność firm rynku wtórnego. Pełne informacje identyfikujące części powinny być dostępne w formie elektronicznej oraz obejmować pełny zakres numerów VIN (17-cyfrowy kod) i wszystkie powiązane z nim numery części. ■