



Tech Adventure 2018. Technika. Przygoda. Ty!

Dwa dni pełne ogromnych emocji. Więcej: www.techadventure.pl

Zapraszamy na dwudniowe spotkanie z ekspertami ZF Aftermarket, wypełnione po brzegi wiedzą techniczną i praktyką oraz ogromną ilością adrenaliny. Pozwól się zaskoczyć i bądź z nami! Do zdobycia aż 540 zaproszeń. Sprawdź szczegóły promocji u naszych partnerów i spotkaj się z nami na jednym z najnowocześniejszych obiektów w Polsce - Torze Modlin. Czekamy na Ciebie!



AFTERMARKET

LEMFÖRDER  SACHS  TRW

Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:

ul. Parkowa 25
51-616 Wrocław
tel. 71 715 77 95
faks 71 348 81 50
autonaprawa@technotransfer.pl
www.technotransfer.pl

Numer rachunku bankowego:
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

Redaktor naczelny:

Marian Kozłowski
m.kozlowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:

Bogusława Krzczanowicz
b.krzczanowicz@technotransfer.pl

Serwis e-autonaprawa.pl:

Adam Rudziński
a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Andrzej Kowalewski, KrzaQ,
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,
Leszek A. Stricker, Tomasz Szulc

Marketing i reklama:

Małgorzata Salamaga-Borysenko
tel. 71 733 67 56
m.salamaga@technotransfer.pl
Przemysław Krzczanowicz
tel. 71 715 77 96
p.krzczanowicz@technotransfer.pl

Prenumerata:

tel. 71 715 77 95
prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:

Taurus CD
tel. 71 715 77 98

Wydawca:

Wydawnictwo Technotransfer

Druk i oprawa:

AMW Wrocław

Wszystkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:
pining.com, Werther



Gniazdo

W trakcie wspólnych obrad Rady UE, Parlamentu Europejskiego oraz Komisji Europejskiej do projektu unijnego rozporządzenia 31, zwanego „homologacją typu”, powrócił odrzucony wcześniej przez Radę obowiązek fabrycznego montażu gniazda OBD w produkowanych samochodach. Trudno teraz ustalić, czy jego wcześniejsze zniknięcie wynikało z banalnej urzędniczej pomyłki, czy też z podstępnych knoń samochodowych koncernów. Tak czy inaczej, obecność lub brak tego rozwiązania we współczesnych pojazdach drogowych ma dla całego rynku motoryzacyjnego znaczenie wręcz strategiczne.

System OBD (OBDII i EOBD) jest standardem obowiązującym w USA od ponad dwudziestu lat, a w Europie niewiele krócej. Wprowadzono go początkowo dla uproszczenia i przyspieszenia kontroli emisji spalin przez samochodowe silniki. Szybko jednak stał się podstawowym narzędziem do diagnozowania wszelkich sterowanych elektronicznie układów, zespołów i podzespołów. Bez możliwości podłączenia prostego przyrządu do gniazda diagnostycznego niezależnym warsztatom pozostawałaby przymusowa „specjalizacja” w coraz starszych modelach pojazdów albo niekoniecznie wygodna i tania, jeśli w ogóle dostępna, internetowa łączność z producentami nowszych. Zbędna stałaby się wówczas wolnorynkowa oferta obecnych wytwórców diagnostycznego sprzętu.

Czy skorzystałyby na tym samochodowe koncerny, monopolizując rynek napraw? Tylko w przypadku podjęcia solidarnych działań, a o te raczej trudno w warunkach globalnej konkurencji. Zaraz pojawiłby się „odszczerpieńcy” podkreślający w swych reklamach, że gniazda montują, choć nie muszą. Pozornie to niewielka atrakcja dla ich końcowych klientów, lecz przecież samochód droższy w pogwarancyjnym serwisie i naprawach ma nieuchronnie niższą cenę wtórnej odsprzedaży, a to może z kolei osłabiać pierwotne zainteresowanie każdą „bezugniazdkową” marką, jeśli by były inne do wyboru. Niewiele zmienić tu może urzędowy zakaz i policyjne procedury jego egzekwowania.

Współczesne testery OBD, przybierające niekiedy postać aplikacji do smartfona, zdążyły już (podobnie jak wcześniej kalkulatory) nie tylko rozleniwic, ale także ogłupić całe pokolenie samochodowych mechaników. Usterkę np. sondy lambda lub katalizatora da się równie trafnie wykryć innymi przyrządami, tylko po co się wdawać w niepotrzebną robotę?

Na szczęście nie brakuje na internetowym rynku ofert elektroników zdolnych dostarczać nie tylko takie techniczne drobiazgi, jak dodatkowe gniazda z instrukcjami ich łatwego podpinania do magistrali CAN. Teraz mają oni tanio na sprzedaż np. gadżety włączane do gniazda OBD, by zmieniać seryjne oprogramowanie silnika w wyczynowe. Nie gniazdo przecież jest najważniejszą częścią takiego układu. Z kolei zdalna firmowa diagnostyka przez Internet może szybko stać się polem do popisów międzynarodowych hakerów.

Marian Kozłowski

Marian Kozłowski