

Finale 7. edycji krajowego finału Young Car Mechanic!



Dziesięciu finalistów w dniach 20 i 21 maja walczyło o tytuł najlepszego młodego mechanika w Polsce oraz o szansę na reprezentowanie naszego kraju na arenie międzynarodowej. Wypracował ją sobie Dominik Fic z Zespołu Szkół Mechanicznych nr 1 w Krakowie, który zajął pierwsze miejsce w finale krajowym 7. edycji konkursu Young Car Mechanic. Na drugim miejscu uplasował się Łukasz Stępniewski z Zespołu Szkół Samochodowych w Radomiu, a podium zamknął Marcin Król z Zespołu Szkół nr 7 w Katowicach.

Znalezienie się na czołowych pozycjach nie przyszło finalistom łatwo, czego dowodem jest klasyfikacja generalna ze szczegółową punktacją zawodników. Przewaga punk-

towa w czotówce była niewielka, co tylko świadczy o wysokim poziomie w polskim finale Young Car Mechanic.

Poniżej kilka rad udzielonych przez partnerów akcji młodym adeptom mechaniki samochodowej.

– *Przed wszystkim motoryzacja zmienia się niezwykle dynamicznie. Co za tym idzie, natłok informacji jest bardzo duży i trudno jest czasem się w tym odnaleźć. Ważne jest, by potrafić odsiać fałszywe informacje od prawdziwych. Sugerowałbym, żeby młodzi ludzie weryfikowali źródła, które są dostępne, nauczyli się filtrować informacje i umiejętnie z nich korzystali. Wiele osób wykonuje coś na pamięć lub na zasadzie prób i błędów, choć dokładne instrukcje są w zasięgu ręki. Wystarczy po-*

szukać tej właściwej informacji technicznej i wykonać krok po kroku czynności według wskazówek, by poprawnie zamontować dany podzespół lub cokolwiek zdiagnozować. Umiejętność korzystania z informacji jest kluczem do prostszej pracy, ale i prostszego życia – Marek Matejkowski, technical services manager w Schaeffler Polska.

– *Z pewnością nie powinni się obawiać o to, że nie będą mieć co robić w przyszłości. Era silników spalinowych jeszcze na długo nie zostanie zamknięta. Jak powiedział jeden z uczestników, muszą liczyć na siebie i uczyć się cały czas na bieżąco. Szkoła wskazuje im ewentualny kierunek lub jedynie pokazuje, co mogą zrobić, natomiast to od nich zależy, jakiego wyboru doko-*

nają. Powinni być dociekliwi w dążeniu do wiedzy na wielu płaszczyznach, a tych mamy sporo. Od stron internetowych, przez specjalistyczne książki, szkolenia, konkursy takie jak Young Car Mechanic, aż po spotkania z dostawcami i rozmowy, by zdobyć informacje techniczne – Korneliusz Kąkol, sales manager IAM Poland w Elring Polska.

– *Moja porada to otwartość i niezamykanie się na wiedzę. Jest to bardzo ważne w tych czasach. Podczas rozmów z zawodowymi mechanikami oni sami mówią, że ludzie, którzy się nie uczą i nie rozwijają, nie stoją w miejscu, ale się cofają. Motoryzacja zmienia się bardzo szybko, więc mechanik, który będzie miał zamkniętą głowę na nowinki techniczne, nie będzie w stanie nadążyć za zmieniającą się branżą – Grzegorz Arbajter, ekspert ds. konceptów warsztatowych w ZF Aftermarket.*

Uczestnicy mieli możliwość sprawdzenia swoich umiejętności w dziesięciu konkurencyjnych przygotowanych przez partnerów, topowych dostawców komponentów w branży motoryzacyjnej: Bosch, Continental, Elring, Febi, Mann-Filter, Meyle, Schaeffler, Shell, Varta oraz ZF Aftermarket.

alternatorów, hydraulicznych i pneumatycznych zacisków hamulców tarczowych, hydraulicznych i elektrycznych układów wspomagania kierownicy oraz turbosprężarek na rynek wtórny, ogłosiła przejęcie Inter-Turbo sp. z o.o. za pośrednictwem swojej spółki zależnej Budweg Ca-

liper A/S. Przejęcie rozszerza obecność BBB na europejskim rynku po akwizycji Budweg w 2022 roku i szeregu podobnych transakcji na terenie całej Europy od 2019 roku.

Katowicka firma Inter-Turbo produkuje turbosprężarki, wtryskiwacze i filtry cząstek

stałych (DPF). Założona w 2009 roku przez Błażeja Michałika i Marka Jasioka firma serwisuje ponad 16 tysięcy modeli turbosprężarek oraz szeroką gamę układów wtryskowych. Kluczowymi wskaźnikami wydajności firmy są wysoka sprawność operacyjna i jakość produktów.

FOT. BUDWEG, INTER CARs

FOT. BORGWARNER, ZF

ZF inwestuje w rozwój mobilności nowej generacji w Polsce

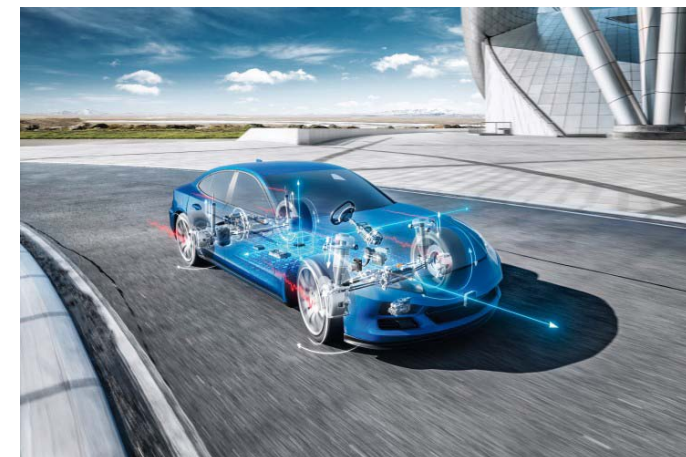
Firma technologiczna ZF kontynuuje prace nad rozpowszechnieniem przełomowych technologii dla mobilności nowej generacji, koncentrując się na produktach dla pojazdów definiowanych programowo, autonomicznej jazdy i mobilności elektrycznej. Niektóre z tych systemów są opracowywane, testowane i produkowane w zakładach i centrach inżynieryjnych ZF w Polsce. Cztery centra inżynieryjne działające w Polsce (w Bielsku-Białej, Częstochowie, Łodzi i Wrocławiu), zatrudniają ponad 1800 osób i nadal intensywnie rekrutują, wdrażają nowe technologie i realizują projekty dla coraz większej liczby klientów.

Działalność badawczo-rozwojowa Centrum Inżynierii Elektroniki ZF w Częstochowie stała się fundamentem dla powstania Zakładu Elektroniki, w którym ZF produkuje nowoczesne komponenty elektroniczne dla zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy (ADAS), takie jak kamery S-Cam 4.8, radary czy superkomputery ZF ProAI

dla funkcji zautomatyzowanej jazdy.

Pojazdy przyszłości będą charakteryzować się wysokim poziomem zintegrowania z siecią i automatyzacji zdefiniowanej przez oprogramowanie. Ale „samochód definiowany programowo” to znacznie więcej niż „smartfon na kółkach”. Różnica polega na jakości i ilości komponentów sprzętowych, które muszą być inteligentnie połączone przez platformę oprogramowania, aby umożliwić wygodne i bezpieczne przemieszczanie się.

ZF pokazuje, jak pomocny może być ciągły przepływ danych w chmurze w opracowywaniu nowych funkcji ruchu pojazdu. Korzystanie z geolokalizacji opartej na chmurze stanowi podstawę do dostosowania wysokości jazdy pojazdu w przypadku napotkania przeszkód, takich jak progi zwalniające, strome tereny. Rozwój systemów oprogramowania sterującego pojazdem i ich rola w nowych architekturach E/E będą nadal



wzmacniane przez ciągłą wymianę danych z potencjałem do tworzenia oprogramowania jako produktu i niestandardowych aplikacji.

Centra Inżynieryjne Elektroniki ZF w Częstochowie i Łodzi zatrudniają obecnie ponad 880 pracowników. Jako pierwsza, już w 2005 r., została otwarta lokalizacja w Częstochowie. Kolejna, łódzka, działa od roku 2017. Obie placówki ściśle współpracują ze sobą oraz z innymi jednostkami R&D na świecie w ramach Grupy ZF (m.in. w Niemczech, Stanach Zjednoczonych, Anglii, Francji, Chinach i Indiach).

Inżynierowie zatrudnieni w centrach zajmują się projektowaniem, testowaniem i walidacją elektronicznych systemów bezpieczeństwa dla przemysłu samochodowego. Należą do nich pasywne systemy bezpieczeństwa (np. elektroniczny moduł aktywowania poduszki powietrznej czy czujniki przyspieszenia i ciśnienia), systemy z obszaru ADAS (takie jak detekcja radarowo-wizyjna oraz moduły i komputery sterujące) i hamulcowe (elektryczne wspomaganie kierownicy czy ABS, kontrola trakcji i stabilizacji toru jazdy).

BorgWarner przedstawia nowe logo

BorgWarner zaprezentował swoje nowe logo. Odzwierciedla ono transformację firmy w kierunku e-mobilności poprzez realizację strategii Charging Forward – jest ukierunkowane na przyszłość, dynamiczne i sygnalizuje nowy rozdział w długiej i dumnej historii firmy. To pierwsza zmiana logo od ponad trzech dekad.

BorgWarner ogłosił swoją strategię Charging Forward w marcu 2021 roku i poczynił znaczne postępy w osiąganiu

swoich celów. Firma jest na dobrej drodze do osiągnięcia poziomu co najmniej 25% swoich przychodów ze sprzedaży pojazdów elektrycznych (EV) do 2025 r. Ponadto fuzje i przejęcia skoncentrowane na pojazdach elektrycznych przekroczyły zakładany plan dzięki pięciu przejęciom, jakich firma dokonała w obszarach akumulatorów, silników elektrycznych, energoelektroniki i przestrzeni do szybkiego ładowania prądem stałym, a wydzielenie firmy PHINIA,

BORGWARNER

które ma się zakończyć w trzecim kwartale tego roku, przyczyni się do spełnienia celów firmy w zakresie optymalizacji portfela produktów spalania.

BorgWarner spodziewa się, że do 2027 roku przychody z e-produktów wyniosą ponad 10 miliardów dolarów.

– *Teraz jest właściwy czas na przedstawienie naszego nowego logo. Oznacza to ogromny postęp, jaki poczynił*

nasz zespół, przekształcając firmę BorgWarner z lidera technologii napędów konwencjonalnych w lidera w dziedzinie mobilności, w tym e-mobilności — powiedział Frédéric Lissalde, prezes i dyrektor generalny BorgWarner.

W celu opracowania nowego logo BorgWarner nawiązał współpracę z Siegel+Gale – firmą zajmującą się strategią marki.