

ISSN 2545-126X

EGZEMPLARZ BEZPŁATNY

INTER-TEAM News

NR 1/87/2023 WIOSNA

KATARZYNA
BOSACKA



PANI SIĘ ZMIĘŚCI



TOP  TEMAT

Sztuka NIE ZŁOM



TEXACO

Havoline®

Proaktywna
ochrona twojego silnika

**DO PRZODU z
TEXACO® HAVOLINE**

Oleje silnikowe Havoline zapewniają dynamiczną ochronę i wydajność zawsze, gdy jest to potrzebne. Spełniają najwyższe wymagania i najbardziej wyśrubowane oczekiwania wielu producentów pojazdów.



Więcej informacji dostępnych u Autoryzowanego
Dystrybutora Olejów i Smarów Texaco

 /HavolineEurope

texacolubricants.com/Havoline



GDZIEŚ daleko

Sklep wielobranżowy na rynku małego miasta, początek lat 90. Niekoloryzowane. – Jeśli tak długo będziesz zastanawiać się nad wyborem męża jak nad kolorem szczoteczki do zębów, to starą panną zostaniesz – powiedział z poczuciem wyższości kilkuletniej mnie niemły sprzedawca. Z twarzą okraszoną purpurą wyszłam ze sklepu, a uczucie zażenowania pamiętam do dziś. Odtąd decyzje podejmuję migiem. Choć czasami wraca do mnie ta mała, niepewna swego, dziewczynka. Ale mam na nią sposób i tłumaczę, że lepiej żałować rzeczy, które się zrobiło, niż tych, których zrobić się bało. Dlatego warto nauczyć się widzieć to, czego inni nie zauważają.

Na przykład opanować do perfekcji czytanie opisów produktów i z tego korzystać. Dzięki temu podejmowanie dobrych decyzji będzie łatwiejsze. – Nigdy nie wsiadłam za kierownicę po alkoholu, nawet po łyku. Mam też problem z wypiciem piwa bezalkoholowego, bo zawsze się zastanawiam, ile po tym może być promili. Skoro znam się na etykietach, to wiem, że piwa bezalkoholowe też mogą mieć np. pół procenta – mówi nam „Prosto w oczy” Katarzyna Bosacka, która razem z rodziną uwielbia podróże autem. – Kiedyś wybraliśmy się samolotem do greckiego kurortu na all inclusive. Ale i tak wynajęliśmy samochód i większość dni spędziliśmy w drodze, pokazując dzieciom nie tylko basen w hotelu. I nawet gdy leżymy na plaży, to zawsze musimy pójść albo w prawo, albo w lewo, żeby zobaczyć, co tam gdzieś daleko jest – dodaje.

Bo zawsze warto szukać dalej. Albo jak koneserzy sztuki widzieć, że kilogramy rdzy nie przeszkadzają w odkrywaniu wspaniałych samochodowych tajemnic. W „Top Temacie” przedstawiamy opowieści o zardzewiałych elementach karoserii, przetartych kablach czy już prawie matowych szybach. A to wszystko składa się na jedyne w swoim rodzaju majstersztyk motoryzacji, bo to „Sztuka nie złom”. Więc „Do dzieła!” Chcesz miło spędzić czas? Zabaw się! Zawsze znajdzie się jakaś opcja.



MARZENA KOZIELSKA
REDAKTORKA NACZELNA
„INTER-TEAM NEWS”

INTER-TEAM
News

redakcja@inter-team.com.pl



POLUB NAS
www.facebook.com/pl.interteam

Redaktorka naczelna: Marzena Kozielska

Projekt graficzny: Madgrafik

Skład i DTP: Marzena Dąbrowska

Zespół redakcyjny/współpracownicy:

Jacek Adamus, Jacek Franek, Ewa Gardyańczyk-Wojnowska,

Karolina Kacprzak, Karolina Kołosa,

adw. Dominika Sosińska-Biały, Maciej Szczepański

Zdjęcie na okładce: Adobe Stock

Materiały publikowane w „Inter-Team News” objęte są prawem autorskim. Redakcja zastrzega sobie prawo do redagowania i skracania tekstów i nie ponosi odpowiedzialności za treść ogłoszeń i reklam. Wszelkiego rodzaju przedruki są możliwe wyłącznie za pisemną zgodą redakcji.

 **INTER-TEAM®**

Wydawca: Inter-Team Sp. z o.o.
ul. Daniszewska 4
03-230 Warszawa
www.inter-team.com.pl

Specjalnie dla „Inter-Team News”
ekskluzywny wywiad
z Katarzyną Bosacką!

20



Pani się zmieści



*Katarzyna
Bosacka*

Spis

TREŚCI

INTER-TEAM AKTUALNOŚCI

WIOSENNE PODRÓŻE TYLKO Z YANOSIKIEM!	6
TWOJA WIZYTÓWKA GOOGLE	7
WIRTUALNA KONFERENCJA	8
UMOWA INWESTYCYJNA	10
CZY TWÓJ WARSZTAT JEST GOTOWY NA KSeF? „MÓJ WARSZTAT” JEST!	12

RYNEK FLESZ

MAŁY A WYCZYNOWY	14
RADYKALNA WERSJA	15
KURACJA ODMŁADZAJĄCA	16
TERENOWY GRENADIER	16
NOWY NA WERTEPY	17
LEGENDA PROSTO Z RAJDU	17
RASOWY SEGMENT	18
SZACH MAT	19

PROSTO W OCZY

PANI SIĘ ZMIĘŚCI	20
------------------------	----

SERWIS PRAWNY

UMOWA NIE ZAWSZE NA PIŚMIE	24
----------------------------------	----

TOP TEMAT

SZTUKA NIE ZŁOM	28
-----------------------	----

CZY TWÓJ WARSZTAT JEST GOTOWY NA KSeF?



Mój Warsztat jest!

AKTUALNOŚCI s. 12



TOP TEMAT s. 28

Sztuka NIE ZŁOM

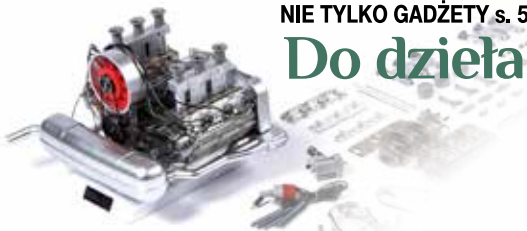
NASI DOSTAWCY s. 48

Program lojalnościowy MORECONTINENTAL PARTNER PROGRAM



NIE TYLKO GADŻETY s. 54

Do dzieła!



RUSZ Z MIEJSCA

UWAGA! WYPALENIE!	38
-------------------------	----

POD LUPĄ

WYZWANIA MOCNĄ STRONĄ	42
DOŚWIADCZENIE I FACH	44

NASI DOSTAWCY

OLEJE KRAFT AUTOMOTIVE DO AUTOMATYCZNYCH SKRZYŃ BIEGÓW	46
PROGRAM LOJALNOŚCIOWY MORECONTINENTAL PARTNER PROGRAM	48
PROJEKT TWIN-ZERO	50
OLEJ RAVENOL DO WSPOMAGANIA KIEROWNICY	52

NIE TYLKO GADŻETY

DO DZIAŁA!	54
------------------	----

TUTAJ JESTEŚMY

NASZE ODDZIAŁY	56
----------------------	----

POD KONIEC

60 LAT MINĘŁO	60
OTO BESTIA!	62



Wiosenne podróże

TYLKO Z YANOSIKIEM!

TO NIE ŻART – 1 KWIEŚNIA 2023 ROKU RUSZYŁA WIOSENNA ODSŁONA WSPÓŁPRACY SIECI O.K. SERWIS Z YANOSIKIEM. DO KOŃCA WRZEŚNIA 2023 ROKU WSZYSCY KIEROWCY ZOBACZĄ NA MAPIE ZAZNACZONE WARSZTATY SIECI O.K. SERWIS.

Komunikaty w trasie

Już jakiś czas jest z nami nowy taryfikator mandatów. To spowodowało, że kierowcy zaczęli zwracać jeszcze większą uwagę na obowiązujące przepisy ruchu drogowego. Wysokość mandatów i zasady naliczania punktów karnych obligują do szczególnej ostrożności na drodze. Yanosik w każdym miesiącu odnotowuje wzrost liczby nowych użytkowników i unikalnych pobrań aplikacji. Do tej pory sukcesywnie powiększała się liczba kierowców, których Yanosik skierował do warsztatu sieci O.K. Ser-


wis, dlatego tym razem także komunikujemy możliwość wykonania przeglądu auta oraz napraw zapewniających bezpieczeństwo kierowców i ich pasażerów na drodze.

Warsztat widoczny z daleka

Warsztaty O.K. Serwis zaznaczone są na mapie jako POI (ang. point of interest – punkty warte uwagi), a pierwszy komunikat wyświetla się odbiorcom już 7 km przed docelowym miejscem. Dodatkowe informacje komunikowane są w postaci banera. Po kliknięciu w grafikę lub baner

następuje bezpośrednie przekierowanie na specjalną stronę kontaktową www.okserwis.pl/online-booking.

Wskazujemy klientom drogę

Yanosik to doskonałe narzędzie do tego, by kierowcy dowiedzieli się o sieci O.K. Serwis, a warsztat zyskał nowych oddanych klientów. Grafiki przedstawiane na ekranach smartfonów to nie tylko wyświetlenia, to także przestrzeń, gdzie kierowana jest uwaga potencjalnego klienta, a to przekłada się na realne dochody. Reklama w aplikacji niesie ze sobą niesamowity potencjał – jest w stanie dotrzeć do nawet 1,5 miliona użytkowników miesięcznie. Dzięki bezpośredniemu przekierowaniu kierowca może skontaktować się z konsultantem serwisowym, który znajdzie warsztat w najdogodniejszej dla niego lokalizacji, lub wypełnić specjalny formularz, w którym opíše usterki i problemy. 



TWOJA WIZYTÓWKA Google

OBSŁUGA WIZYTÓWEK GOOGLE TO NOWA USŁUGA WCHODZĄCA DO PAKIETU KORZYŚCI, DLA CZŁONKÓW O.K. SERWIS. KAŻDY WARSZTAT NALEŻĄCY DO SIECI OTRZYMUJE SPERSONALIZOWANĄ WIZYTÓWKĘ W GOOGLE MAPS, KTÓRA PRZEDSTAWIA ZAWSZE AKTUALNE INFORMACJE DOTYCZĄCE GODZIN OTWARCIA, KIERUJE DO STRONY SERWISU, A PRZED WSZYSTKIM PRZEKAZUJE OPINIE O DANYM WARSZTACIE.


Choć ze stwierdzeniem „Jeśli nie ma Cię w Internecie, to nie istniejesz” można dyskutować, to trudno zignorować otaczającą nas cyfrową rzeczywistość. Internet stał się źródłem zbierania informacji, a Google synonimem ich wyszukiwania. Tak jak niegdyś reklama w ramce w lokalnej gazecie lub Polskich Książkach Telefonicznych dawała większą szansę na znalezienie klienta, tak teraz tę rolę przejęły wizytówki Google’a.

– Przede wszystkim istotna jest sama obecność wizytówki warsztatu na mapie. Bez niej dosłownie go nie ma, a więc zyskuje konkurent, który o taką reklamę zadbał. Kolejnym ważnym elementem jest ocena miejsca. Im wyższa (im bliżej maksymalnej wartości pięciu gwiazdek), tym większym poważaniem cieszy się dany biznes. Potem klient zwraca uwagę na pozostałe elementy: komentarze, aktualne dane kontaktowe, godziny otwarcia, informacje o przerwach świątecznych, link do strony www serwisu. Choć dbałość o autoreklamę naszego biznesu powinna być dla nas ważna, to jest to coś, na co często nie zwracamy uwagi, skupiając się na podstawowym zakresie obowiązków – mówi Jacek Adamus, kierownik działu współpracy z warsztatami

– Dlatego uruchomiliśmy usługę, która umożliwia nam zarządzanie wizytówkami warsztatów skupionych w O.K. Serwis. Właściciele warsztatów nie muszą (choć mają do tego uprawnienia) wprowadzać zmian samodzielnie. To my dbamy o zachowanie sieciowej spójności i aktualizujemy wszelkie istotne informacje. Wszystko to wpływa na jakość obsługi klienta i wi-



zerunek, zarówno warsztatu jak i sieci O.K. Serwis – dodaje Jacek Adamus. Takie działania lokalne mają realne przełożenie na zainteresowanie warszatem i jego widoczność w sieci. Spójność wizytówek warsztatów O.K. Serwis w całej Polsce oraz stała kontrola aktualności danych i treści wpływają na lepsze pozycjonowanie warsztatu w wynikach wyszukiwania. Dzięki tym zabiegom każda osoba, szukająca warsztatu w swojej okolicy, ma szansę ujrzeć wizytówkę warsztatu O.K. Serwis na czele listy. Aby wizytówka Google Maps funkcjonowała sprawnie i była czymś naprawdę

wyróżniającym warszatem, warto zachęcać klientów do wystawiania ocen po zakończonej usłudze. To prosta droga do tego, aby inne osoby dowiedziały się o rzetelności i profesjonalizmie naszej firmy. Dla klientów sieci przygotowaliśmy dedykowane kody QR do wystawienia w biurze lub poczekalni. Kod przekieruje bezpośrednio do strony, na której klient będzie mógł pozostawić swój komentarz i wystawić warsztatowi ocenę. Będziemy także reagować, kiedy pojawią się jakieś niejasności w komentarzach. Wspólnie z warszatem omówimy sytuację i zaproponujemy rozwiązanie. Chcemy bowiem, aby każdy klient czuł, że O.K. Serwis to warsztat godny zaufania – podsumowuje Jacek Adamus. Zachęcamy właścicieli warsztatów rozważających przyłączenie się do O.K. Serwis do kontaktu z Biurem Sieci O.K. Serwis. Przedstawimy wszelkie informacje związane z korzyściami wynikającymi z dołączenia do naszej sieci, które wychodzą dalece poza działania stricte marketingowe. 



**WSZYSTKICH
ZAINTERESOWANYCH
ZAPRASZAMY
DO KONTAKTU
TELEFONICZNEGO
LUB MAILOWEGO.**

tel.: 22 290 22 41
e-mail:
okserwis@okserwis.pl
www.okserwis.pl



Wirtualna KONFERENCJA

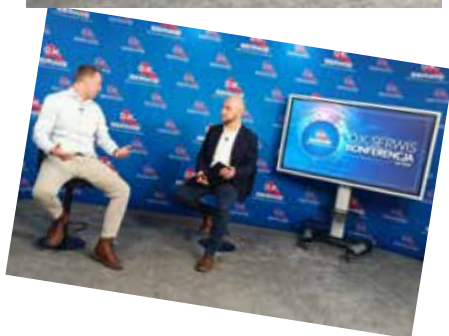
DOBRYM MOMENTEM NA PODSUMOWANIE DZIAŁAŃ I PRZYGOTOWANIE SIĘ NA NOWE WYZWANIA JEST ZAWSZE POCZĄTEK ROKU. 10 MARCA 2023 ROKU ODBYŁA SIĘ WIRTUALNA KONFERENCJA SIECI O.K. SERWIS.

Konferencja, wzorem ubiegłego roku, została zorganizowana w formie wirtualnego spotkania. Zostali zaproszeni na nią przedstawiciele zrzeszonych warsztatów. Co ważne – byli gośćmi, ale ich głos był bardzo ważny w przebiegu samego wydarzenia. Za pomocą aplikacji Slido mogli głosować w ankietach dotyczących rozwoju sieci i działań marketingowych. Obecnie społeczność O.K. Serwis liczy blisko 300 warsztatów. Naszym celem jest zapewnienie jak najlepszej dostępności usług w każdym zakątku kraju, zależy nam, żeby klienci wracali do warsztatów O.K. Serwis i polecali je innym osobom, dlatego rozwijając sieć, przywiązujemy dużą wagę do renomy i jakości warsztatów. Wierzymy, że wysoką pozycję naszej


sieci zbudujemy poprzez uważny i przemyślany dobór partnerów – mówi Jacek Adamus, menedżer sieci O.K. Serwis. Spotkanie składało się z tematycznych paneli. Było to doskonałą okazją do podzielenia się doświadczeniami i najlepszymi praktykami w branży. Zaproszeni goście mogli dowiedzieć się np. o szeregu dostępnych usług, przypomnieć sobie wartości i poznać plany na nadchodzący czas. Sieć cały czas się rozwija, a wysokie standardy i jakość są zawsze na pierwszym miejscu. W 2023 roku chce stale podnosić jakość swoich usług, dlatego poruszono kwestie związane z rozwijającymi się trendami, takimi jak m.in. elektromobilność w branży motoryzacyjnej. – Chcąc dotrzymać kroku rynkowi, mu-

simy mieć na uwadze coraz liczniejszą grupę klientów, którzy poszukują mechaników specjalizujących się w samochodach z napędami elektrycznymi i hybrydowymi. Rozszerzając swoje usługi naprawcze, właściciele warsztatów umacniają swoją pozycję na lokalnym rynku i docierają do coraz większej liczby potencjalnych klientów – informuje Bartosz Bednarek, Regionalny Opiekun Sieci Warsztatów. W czasie konferencji dyskutowano w kwestiach usprawnienia systemu pracy warsztatów w tym nowych narzędzi i urządzeń, które pomagają w obsłudze napraw i kontakcie z klientem. To oferuje program stworzony przez INTER-TEAM. – Mój Warsztat jest bezpłatnym narzędziem, które zastępuje wiele innych. To kompleksowy program do zarządzania warszatem, ale

co ważne, każdą z oferowanych usług możemy traktować jednostkowo. Przyjmowanie zleceń czy wysyłanie wiadomości SMS z opisem naprawy i zdjęciem wykonanej usługi buduje wizerunek i powoduje, że poziom zaufania do warsztatu wzrasta – mówi Piotr Stankiewicz, Regionalny Opiekun Sieci Warsztatów. Istotną usługą, której rozwój warunkują potrzeby rosnącej rzeszy klientów, jest Online Booking, czyli infolinia dedykowana dla osób poszukujących najlepszych terminów dla swoich napraw. – Do warsztatów z naszego Bookingu trafiają kierowcy z szybkimi naprawami – między innymi wymianą opon, wymianą oleju, naprawą hamulców. Klienci szukają dogodnych terminów i nasza infolinia im w tym pomaga – mówi Artur Weszka, Regionalny Opiekun Sieci Warsztatów. Warto wspomnieć o tym, że udało nam się zwiększyć aktywność w mediach społecznościowych i dotrzeć do szerszej grupy odbiorców. Profil O.K. Serwis na Facebooku może pochwalić się nie-



bywałym wręcz zasięgiem – ponad 900 proc. wzrostu względem ubiegłego roku. Wprowadziliśmy płatne reklamy i posty sponsorowane, co dało nam 300 tysięcy nowych osób, do których dotarły informacje – podkreśla Karolina Kacprzak, młodsza specjalistka ds. marketingu sieci warsztatowych.

Konferencja dla warsztatów samochodowych była doskonałą okazją do podsumowania rocznych wyzwań i trendów w branży motoryzacyjnej. Dzięki temu spotkaniu przedstawiciele warsztatów mieli możliwość zdobycia nowej wiedzy, co pomoże im lepiej przygotować się do przyszłych wyzwań. Plan na nadchodzący rok zakłada dalsze budowanie wysokiej pozycji warsztatów sieci O.K. Serwis w świadomości klientów, rozwijanie sieci z uwzględnieniem najważniejszych jej cech: jakości i kompleksowości świadczonych usług, dalszy rozwój oprogramowania „Mój Warsztat” usprawniającego pracę całego warsztatu. 



Umowa INWESTYCYJNA

CHCESZ BEZGOTÓWKOWO DOPOSAŻYĆ WARSZTAT? UMOWA INWESTYCYJNA OFEROWANA PRZEZ INTER-TEAM TO WYGODNE I POPULARNE ROZWIĄZANIE.

Współczesny warsztat to nie tylko klasyczne narzędzia służące naprawie, lecz także specjalistyczny sprzęt diagnostyczny i serwisowy. Urządzenia, które odczytają błędy z komputera, przeprogramują pracę podzespołów, umożliwią obsługę nowoczesnych samochodów wyposażonych w baterie i silniki elektryczne. Stały rozwój technologii wymusza na właścicielu warsztatu podążanie za trendami technologicznymi, konieczność inwestowania w szkolenia i sprzęt, który zapewni ciągłość pracy warsztatu. Tylko skąd na to wszystko brać pieniądze?


Oczywistymi rozwiązaniami są pożyczki oraz leasing, które umożliwiają zakup pożądanego sprzętu. Jednak w dobie wysokiej inflacji, zmieniających się stóp procentowych, uzyskanie satysfakcjonujących warunków finansowych, które umożliwiłyby zakup potrzebnych urządzeń, może okazać się wyjątkowo trudne. Co wtedy? Odpowiedzią na to pytanie jest Umowa Inwestycyjna oferowana przez INTER-TEAM. To wygodne i popularne rozwiązanie, dzięki któremu doposażenie warsztatu nie drenuje kieszeni jego właściciela.

Wygodne rozwiązanie

Umowa inwestycyjna to forma wsparcia, w której warsztat otrzymuje wybrane przez siebie wyposażenie (narzędzia, urządzenia, oprogramowanie lub inny niezbędny sprzęt), a następnie spłaca je w dogodnych ratach. INTER-TEAM może także sfinansować odbywające się w Akademii Technicznej INTER-TEAM specjalistyczne szkolenia dla pracowników warsztatów, usługę Infolinii Technicznej INTER-TEAM czy też inne ważne z punktu widzenia klienta obszary, które wspierają lub rozwijają jego działalność.

CO MOŻNA SFINANSOWAĆ UMOWĄ INWESTYCYJNĄ, INTER-TEAM?


- wyposażenie
 - narzędzia
 - urządzenia
 - oprogramowanie
 - inny niezbędny sprzęt
- odbywające się w Akademii Technicznej INTER-TEAM specjalistyczne szkolenia
- usługę Infolinii Technicznej INTER-TEAM
- inne ważne obszary, które wspierają lub rozwijają działalność firmy



– Opiekun Handlowy INTER-TEAM w oparciu o wspólne ustalenia z klientem, przedstawia ofertę wybranego przedmiotu inwestycji (narzędzia, urządzenia, szkolenia, etc.). Z przedłożonej propozycji klient wybiera to, które najbardziej mu odpowiada, a następnie przygotowywana jest ostateczna oferta uwzględniająca warunki spłaty. Najważniejszym elementem umowy inwestycyjnej jest jednak to, że warsztat poprzez stałą współpracę z INTER-TEAM, ma możliwość otrzymania 100 proc. kwoty należnej za wybrany przedmiot inwestycji – mówi Dariusz Kałuziński, kierownik Zespołu ds. Umów Handlowych.

Klientowi przedstawiana jest oferta, która w jasny i czytelny sposób obrazuje warunki, jakie należy spełnić w INTER-TEAM, aby otrzymać pożądaną przedmiot inwestycji. – Umowy Inwestycyjne przynoszą duże korzyści naszym klientom. Ustalając warunki umowy, bierzemy pod uwagę możliwości finansowe klientów oraz wszystkie inne czynniki, które w istotny sposób mogą wpłynąć na poprawną realizację umowy – dodaje Dariusz Kałuziński.

Gwarancja stałej raty

Podpisując Umowę Inwestycyjną z INTER-TEAM, Klient ma pełną świadomość ostatecznej ceny za otrzymane urządzenie, jak i całkowitego czasu trwania umowy. W całym okresie obowiązywania umowy, wysokość rat pozostaje na tym samym poziomie, co jest niezwykle istotne i odróżnia ofertę INTER-TEAM od propozycji kredytów bankowych. Gwarancja stałej raty, brak ukrytych kosztów i możliwość zwrotu całości kosztów to silne argumenty przemawiające na korzyść Umowy Inwestycyjnej. 

**ABY ZAPOZNAĆ SIĘ
ZE SZCZEGÓŁAMI OFERTY,
WYSTARCZY ZWRÓCIĆ SIĘ
DO SWOJEGO OPIEKUNA
HANDLOWEGO, KTÓRY ODPOWIE
NA WSZELKIE PYTANIA.**

CZY TWÓJ WARSZTAT JEST GOTOWY NA KSeF?

„Mój Warsztat” jest!

W PRZYSZŁYM ROKU NIEODWOŁALNIE SKOŃCZY SIĘ CZAS RĘCZNEGO WYPISYWANIA FAKTUR. FORMATKI RODEM Z WORDA CZY EXCEL'A ZASTĄPI KRAJOWY SYSTEM E-FAKTUR (KSeF), KTÓRY WPROWADZA ISTOTNE ZMIANY W SPOSOBIE WYSTAWIANIA I ZARZĄDZANIA FAKTURAMI. PRZYGOTOWUJĄC SIĘ DO NADCHODZĄCYCH ZMIAN, WARTO ZWRÓCIĆ UWAGĘ NA KOMPLEKSOWE ROZWIĄZANIE, KTÓRE ZAPEWNI NIE TYLKO ZGODNOŚĆ Z NOWYM SYSTEMEM, LECZ TAKŻE POMOŻE W ZARZĄDZANIU WARSZTATEM – TAK JAK TO ROBI PROGRAM „MÓJ WARSZTAT” OD INTER-TEAM.



Nowe przepisy wykluczą wiele dotychczasowych sposobów, w jakich zwykliśmy wystawiać faktury. Z chwilą wejścia systemu, każdy dokument wystawiany będzie elektronicznie, w sposób określony ustawą, co oznacza, że wszystkie faktury będą takie same. Organy podatkowe będą miały stały wgląd w wystawiane dokumenty oraz będą mogły prowadzić zautomatyzowane kontrole, uniemożliwiając wprowadzanie faktur z odrębną numeracją czy po dacie jej wystawienia.

Każdy przedsiębiorca, a co za tym idzie każdy warsztat, będzie zobligowany do korzystania z narzędzia, które jest w pełni zgodne z system KSeF. Można oczywiście skorzystać w tym celu z aplikacji przygotowanej przez Ministerstwo Finansów. Lepiej jednak sięgnąć po rozwiązanie dedykowane warszatom, które oprócz możliwości wystawiania faktur oferuje więcej przydatnych funkcjonalności.

„Mój Warsztat” jest rozwiązaniem branżowym, dopasowanym do specyfiki pracy warsztatu samochodowego. Rozwój oprogramowania odbywa się przy współpracy z warsztatami, na podstawie zgłaszanych uwag bądź sugestii dotyczących rozszerzania funkcjonalności programu. Cechuje się prostotą obsługi i dużą elastycznością. Mimo wielu przydatnych funkcji użytkownik może korzystać jedynie z wybranych elementów i w miarę poznawania programu, sięgać po kolejne funkcjonalności – choćby takiej jak moduł wystawiania faktur.

W module użytkownik może skorzystać z dedykowanych rozwiązań wbudowanych w program. Są to: możliwość powiązania FV z pojazdem, budowanie historii napraw pojazdu, wprowadzanie danych pojazdu i kontrahenta na podstawie kodu AZTEC oraz dostęp do katalogu części i bazy usług AutoData. Istnieje także możliwość generowania i wysyłania dokumentów w formacie PDF oraz wysyłania dowolnych wiadomości e-mail i SMS. Właściciele warsztatów korzystających z tego modułu już teraz mogą spać spokojnie i nie przejmować się rewolucją, którą przyniesie rok 2024. Wszelkie niezbędne modyfikacje, wynikają



CAŁA OBSŁUGA PROCESU SKUPIONA JEST W JEDNYM MIEJSCU, KTÓRY UMOŻLIWIA DOSTĘP NIE TYLKO DO PLATFORMY HANDLOWEJ INTER-TEAM, ALE TAKŻE DO WSZYSTKICH FUNKCJONALNOŚCI POTRZEBNYCH W PROWADZENIU NOWOCZESNEGO WARSZTATU. SĄ TO M.IN.:

1. Tworzenie zleceń serwisowych i wycen

- Program umożliwia elastyczne wprowadzanie danych pojazdu/klienta lub użycie skanera kodów AZTEC.
- Przygotowywanie wycen w oparciu o dane techniczne systemu AutoData.
- Wyszukiwanie części i zamienników z pełnej bazy TecDoc.
- Łatwe zamawianie części z katalogu INTER-TEAM.

2. Kompleksowa komunikacja z klientem

- Informowanie klientów o przebiegu naprawy za pomocą SMS, lub wiadomości e-mail.
- Przekazywanie szczegółowych wycen zawierających zdjęcia lub filmy oraz możliwość zatwierdzenia wyceny.
- Łatwy dostęp do historii prowadzonych napraw.
- Przechowywanie dokumentacji i korespondencji z klientem w jednym miejscu.

3. Kontrola czasu i planowanie pracy

- Planowanie pracy dzięki wbudowanemu terminarzowi.
- Wprowadzanie godzin pracy i dostępności stanowisk oraz pracowników.
- Nadzór nad przebiegiem naprawy.

4. Zarządzanie sprzedażą i magazynem

- Importowanie dokumentów zakupu z INTER-TEAM oraz z pozostałych hurtowni (XML i CSV).
- Ustalanie cen sprzedaży i rabatów na każdym etapie pracy.
- Kontrola stanów magazynowych.
- Generowanie raportów i plików JPK.
- Tworzenie własnych raportów.
- Drukowanie paragonów fiskalnych i faktur.

ce z nowych przepisów, są wprowadzane na bieżąco i nie powodują zakłóceń w codziennej pracy warsztatu. Kolejną ważną cechą, ułatwiającą pierwszy kontakt z programem, jest brak konieczności jego instalacji czy aktualizowania. „Mój Warsztat” jest rozwiązaniem chmurowym, co powoduje, że może być używany na dowolnym komputerze, który łączy się z siecią poprzez Internet. Co więcej, wszelkie aktualizacje oprogramowania i jego serwis odbywają się automatycznie, dzięki czemu obsługa warsztatu nie musi się martwić o sprawność oprogramowania.

„Mój Warsztat” można łatwo dopasować do istniejących procesów i wypracowanego sposobu zarządzania własnym warszatem. Można w nim edytować istniejące elementy, aby odtworzyć lub stworzyć w programie własną ścieżkę obsługi klienta.


Skorzystaj ze wsparcia INTER-TEAM

Przygotowując się do zmian, warto zrewidować, z jakich programów korzystamy. Czy warto stawiać na rozwiązania niepowiązane ze sobą, czy sięgnąć po „Mój Warsztat” – dedykowane i proste w obsłudze narzędzie skrojone na miarę każdego warsztatu.

Każde wdrożenie „Mojego Warsztatu” poprzedzone jest weryfikacją potrzeb klienta, konsultacjami i ustaleniami, które pomagają w jego adaptacji w warsztacie. Dotyczy to liczby stanowisk, personelu, który ma mieć dostęp do programu i poziomu uprawnień. Wszyscy pracownicy przechodzą także szkolenie z obsługi programu, a w razie pojawiających się pytań, przedstawiciel INTER-TEAM udzieli odpowiedniego wsparcia.

Wszystkich zainteresowanych programem „Mój Warsztat” zachęcamy do skorzystania z formularza kontaktowego na stronie www.mojwarsztat.inter-team.com.pl lub z kodu QR (z lewej strony).


Wystarczy pozostawienie swojego numeru telefonu bądź adresu email, a przedstawiciel INTER-TEAM skontaktuje się z Państwem po otrzymaniu takiego powiadomienia.

Szersze informacje na temat programu można uzyskać u przedstawicieli handlowych oraz we wszystkich oddziałach INTER-TEAM na terenie Polski. 




MAŁY A WYCZYNOWY



Nowa wersja GR Sport poszerza gamę modelową Yaris Cross, a sportowa stylistyka modelu inspirowana jest wyczynowymi samochodami. Auto w tej wersji przeszło tuning zawieszenia, który umożliwia bardziej dynamiczne prowadzenie. Taki Yaris Cross wyróżnia się nowymi 18-calowymi felgami o dziesięciu szprychach z polerowanego aluminium. Nawiązania do sportowej jazdy to także nowy tylny dyfuzor, charakterystyczna kratka grilla wykończona lakierem Piano Black oraz znaczki GR. Specjalnie dla tej wersji zarezerwowano nowy lakier Dynamic Grey, który tworzy dwukolorową kompozycję z czarnym dachem i czarnymi słupkami. We wnętrzu sportowe fotele z przodu otrzymały nową specjalną, czarną tapicerkę ze wstawkami ze skóry ekologicznej i czerwonymi przeszyciami. 





ALPINE A110 R – właśnie ta ostatnia literka R w nazwie jest najważniejsza. Wywodzi się od słowa radykalna (wersja) i oznacza najwyższą odmianę tego modelu. Konstruktorzy marki Alpine wyszli z założenia, że samochód nie zawsze musi mieć potężny silnik, i posiadać ogromną masę. Wersja A110 R waży 1082 kg, a tak niski wynik uzyskano m.in. dzięki zastosowaniu włókien węglowych. Z tego materiału wykonano np. przednią pokrywą, obręcze kół (ich komplet waży o 12,5 kg mniej od aluminiowych), a także osłonę, która zastąpiła tylną szybę. Karbonowa jest też konstrukcja foteli marki Sabelt. Dzięki zastosowaniu dużego spojlera, inaczej ukształtowanego dyfuzora i płaskiej podłogi, zwiększono stabilność na zakrętach przy dużych prędkościach, a ta wynosi 285 km/h. Alpine A110 R napędza czterocylindrowy, turbodoładowany silnik 1.8 o mocy 300 KM przy 6300 obr./min, jest też do dyspozycji 340 Nm przy 2400 obrotach. 


RADYKALNA WERSJA





KURACJA ODMŁADZAJĄCA



Kompaktowe kombi Suzuki Swace przeszło kurację odmładzającą. Moc systemowa nowego napędu hybrydowego wynosi 140 KM, ponieważ silnik elektryczny dostarcza teraz 23 KM mocy. Moment obrotowy zwiększony został o 22 Nm i zapewnia lepsze przyspieszenie. Sprint do 100 km/h jest możliwy w 9,4 sekundy, o 1,7 sekundy szybciej niż w poprzednim modelu. Dalsze modyfikacje dotyczą diodowych świateł do jazdy dziennej i tylnych świateł LED, a także tylnego zderzaka. We wnętrzu pojawiła się nowa tapicerka i nowy, w pełni cyfrowy zestaw wskaźników. Dostępny jest również 8-calowy multimedialny ekran dotykowy. 



TERENOWY GRENADIER



Ineos to nowy producent samochodów, którego pierwszym modelem jest terenowy Grenadier. Można go będzie zamówić też w Polsce. W Europie Ineos udziela na Grenadiera pięcioletniej gwarancji bez limitu kilometrów, a przeglądy zalecane są co rok lub co pół roku w przypadku ciągłego użytkowania w trudnych warunkach. Klienci, którzy chcą przeprowadzić prace przy samochodzie samodzielnie, będą mogli skorzystać z interaktywnych podręczników oraz zdalnego wsparcia zespołu technicznego. Do napędu stosowane są zmodyfikowane rzędowe 6-cylindrowe silniki marki BMW: benzynowy 3.0 (286 KM, 450 Nm) lub wysokoprężny 3.0 (249 KM, 550 Nm).

Oba współpracują z 8-biegowym automatem. Grenadier ma stały napęd na cztery koła z dwubiegową skrzynią rozdzielczą i centralnym mechanizmem różnicowym. 



NOWY NA WERTEPY




Małe terenowe Jimny, które jeszcze niedawno było dostępne w salonach sprzedaży Suzuki, przeszło do historii. Pod względem dzielności na bezdrożach ten „maluch” nie miał sobie równych. Wkrótce do sprzedaży trafi zupełnie nowe auto. Nowe Jimny ma zaledwie 364,5 cm długości. Zwraca uwagę charakterystyczną pudełkową sylwetką, płaską maską silnika, pionowo ustawioną szybą przednią czy modernymi okrągłymi kloszami reflektorów. Prosta w stylu jest też deska rozdzielcza. Konstrukcja nowego Suzuki Jimny opiera się na ramie nośnej o podwyższonej sztywności, do tego dochodzi sztywny most z tyłu oraz napęd typu Allgrip Pro. 



LEGENDA PROSTO Z RAJDU




Sportowo-lifestylowy wariant Monte Carlo ma swój wkład w sukces modelu Fabia już od 2011 roku. Nowa wersja modelu, zainspirowana licznymi zwycięstwami marki w legendarnym rajdzie, dołączyła do oferowanych obecnie wersji wyposażenia. Dostępne opcje układu napędowego obejmują trzycylindrowe silniki 1.0 MPI (80 KM) oraz 1.0 TSI (110 KM). Dostępny jest także czterocylindrowy 1,5 TSI o mocy 110 kW (150 KM). Powiększone wnętrze nowego modelu zostało wyposażone w sportowe fotele ze zintegrowanymi zagłówkami. Trójramienną kierownicę wielofunkcyjną wykończono skórą z eleganckimi przeszyciami. Wnętrze utrzymane jest w większości w kolorze czarnym. Ozdobna listwa deski rozdzielczej, część konsoli środkowej i klamki drzwi są w odcieniach czerwieni. 






RASOWY SEGMENT



Nazwa tego nowego modelu Ferrari oznacza w polskim tłumaczeniu: rasowy. Szczegóły tego auta przez długi czas były utrzymywane w tajemnicy, ale teraz nadszedł czas: Ferrari wchodzi na rynek z czterodrzwiowym modelem z napędem na wszystkie koła o nazwie Purosangue, który ma otworzyć nowy segment ich aut. W 2017 roku o pracach nad stworzeniem Purosangue zdecydował Sergio Marchionne, a następnie sam projekt oficjalnie został ogłoszony w 2018 roku. Ferrari nie chce, aby Purosangue był rozumiany jako SUV, pomimo 18,5 centymetra prześwitu. Dach z włókna węglowego znacznie obniża masę pojazdu i środek ciężkości. Wiadomo już, że w modelu tym nie będzie nawet dyskretnie chowanego haka do holowania przyczepy, ale będą dostępne jako opcja akcesoria do przewożenia rowerów. Tylnie siedzenia można złożyć, a sam bagażnik ma pojemność 473 l. 





Dacia przedstawiła Dusterą w limitowanej edycji matowej. Wiadomo już, że np. na rynek niemiecki trafi tylko 225 egzemplarzy tego specjalnego modelu. Bazuje on na wyposażeniu Journey i dodatkowo ma podgrzewane przednie fotele oraz system bezkluczykowego dostępu. Najbardziej uderzającą cechą jest częściowo ręcznie nakładane wykończenie karoserii w matowym kolorze o nazwie „comet grey”. Dostępne są również 17-calowe czarne felgi aluminiowe, błyszczące czarne obudowy lusterek zewnętrznych z pomarańczowym paskiem, błyszcząca czarna antena z płetwą rekina i szare relingi dachowe. Duster Mat Edition jest napędzany turbodoładowanym silnikiem benzynowym o pojemności 1,4 litra i mocy 150 KM z 6-biegową dwusprzęgłą skrzynią biegów. 

SZACH MAT



KATARZYNA BOSACKA

Dziennikarka prasowa i telewizyjna, autorka publikacji na temat zdrowia, urody, nauki, medycyny i wychowania dzieci.

W latach 1996–2011 pracowała w „Gazecie Wyborczej” i „Wysokich Obcasach”.

W latach 2006–2008 wspólnie z Klaudią Carlos prowadziła w TVN Style program pt. „Salon piękności”, poświęcony kosmetykom i zdrowemu trybowi życia.

Od jesieni 2010 prowadziła w TVN Style program „Wiem, co jem i wiem, co kupuję.”

Od wiosny 2013 prowadziła program „O matko!”, a później „Co nas truje?” oraz „MądrzeJEMY z Katarzyną Bosacką”

Od 20 sierpnia 2019 prowadzi kanał na platformie YouTube pod nazwą „EkoBosacka”, zajmujący się ekologią i zdrową żywnością.

Autorka książek, m.in. „Obiad za mniej niż 5 zł na osobę”, „Cuda w kuchni”, „Bosacka po polsku”, „Czy wiesz, co jesz? Leksykon dobrych zakupów”.



Pani SIĘ ZMIEŚCI

**ZNAWCZYNI ZDROWEGO JEDZENIA, KTÓRA CAŁĄ POLSKĘ NAUCZYŁA CZYTAĆ ETYKIETY,
POCHYLIŁA SIĘ NAD NASZYM MOTOPYTANIAMI.**

Mój pierwszy samochód...

...to Mały Fiat. Właściwie nie mój, tylko rodziców – w latach 90. Miał kolor groszkowy. Szybko nam go ukradli i później pojawił się biały. Non stop się te Fiaty psuły, ale miały ogromną zaletę – były jedynymi chyba samochodami, które wtedy można było kupić. Pamiętam wozienie przyjaciół, znajomych z imprez i bicie rekordów – ile osób zmieści się do Malucha. Na szczęście było to gdzieś na wsi, a ja jako kierowczynie byłam absolutnie trzeźwa. Nigdy nie wsiadam za kierownicę po alkoholu, nawet po tyku. Mam też problem z wypiciem piwa bezalkoholowego, bo zawsze się zastanawiam, ile po tym może być promili. Skoro znam się na etykie-



tach, to wiem, że piwa bezalkoholowe też mogą mieć np. pół procenta.

Mój pierwszy raz w samochodzie...

...kiedy zaczynałam jeździć jako adeptka, czyli w czasie kursów. Moi rodzice wcześniej nie mieli auta. Kupili je dopiero, kiedy zrobiłam prawo jazdy. Byłam głównym kierowcą w domu. Woziałam ich do sklepu czy na działkę. Nasz, oczywiście używany, Maluch ciągle się psuł. Terminy u mechanika były odległe, części zamienne w drodze, a tu np. złamał się pedał gazu. Na szczęście tata, złota rączka, zawsze miał świetne pomysły i zamontował w to miejsce drut, więc jeździłam dalej, naciskając pedał gazu drutem.

Moje samochodowe początki łatwe nie były, też z innego powodu. Mam kłopoty z błędnikiem. Jestem z tych co po karuzeli wymiotują jak koty. Choroba lokomocyjna nie wybiera. Gdy pierwszy raz wsiadłam do samochodu, miałam wrażenie, że mi świat wiruje, kręci się, odjeżdża. Musiałam ten błędnik jakoś opanować, żeby świat nie odjeżdżał za każdym razem.

Dzisiaj jako kierowca, czuję się wspaniale. Natomiast wystarczy, że jestem na fotelu obok, zacznę czytać książkę, gazetę, coś w telefonie i natychmiast mam nudności. Dlatego muszę siedzieć i patrzeć w jeden punkt w czasie drogi, żeby ustabilizować perspektywę i dlatego bardzo lubię być kierowcą.

Jako pasażer jestem...

...dosyć upierdliwa, bo mi się wydaje, że za szybko wszyscy jadą. Może to przychodzi wraz z wiekiem al-

“
**MIAŁAM PECHA,
BO WŁAŚNIE
ZAOSTRZYŁY
SIĘ
PRZEPISY.**
”

bo z tym, że miałam nieprzyjemną sytuację na autostradzie. Wpadłam w poślizg, jadąc przez ogromną kałużę pod mostem. Na szczęście nie było nikogo na drodze. No, ale poduszki mi się otworzyły. Dobrze, że jechałam sama, bez dzieci.

Moje prawo jazdy...

...zrobiłam w 1994 roku i zdałam za trzecim razem. Miałam pecha, bo właśnie zaostrzyły się przepisy. Do końca grudnia 1993 można było prawo jazdy zdać w następujący sposób: „Pani się zmieści w tę bramę. Pani to tu zaparkuje. I brawo!” A ja miałam już łuki, parkowanie tyłem, itd. Po odebraniu prawka, mój Maluch był oblepiony zielonymi listkami, trochę bałam się jeździć. Ale z każdym dniem było coraz lepiej.

Jeżdżę jak...

Jako kierowca czuję się teraz pewnie, ponieważ jeżdżę już 30 lat.

Jeżdżę teraz...

Prowadzę kanał na YouTube „EkoBosacka”. Zatrudniam kilka osób, m.in. operatorów, dźwiękowca, montażystę. Mam możliwość leasingowania samochodu, dlatego wybrałam duże, wygodne i bezpieczne auto, bo zawodowo non stop jeżdżę po kraju. Poza tym mam dużą rodzinę, więc z dziećmi musimy się jakoś pomieścić. Aaa i jeszcze pies – maniak samochodowy, ciągle się pcha na fotel kierowcy.

Wymarzony samochód...

Nie jestem gadzeciarą i nie marzę o jakimś super samochodzie. Wsiadam do niego, by dojechać do danego miejsca bezpiecznie i w miarę komfortowo. Wszystko jedno, czy są to BMW, czy Škody, którymi przez wiele lat jeździłam z kierowcami z TVN.

Podczas kupna nowego samochodu...

No... Panie prezesie – musi pasować do pażnokci. Żartuję. Po prostu – komfort, wygoda, dobry silnik, żeby można było energicznie wyprzedzać.



I zdecydowanie bezpieczeństwo. Po tym niefortunnym zdarzeniu na autostradzie, łapie mnie czasami strach. Zwłaszcza gdy zaczyna padać, pojawiają się kałuże i robi się ciemno.

W samochodzie mam...

...butelkę wody, koniecznie gazowanej. Oczywiście jest pies. Jeździ non stop. Gdy tylko widzi walizki, idzie do auta, siada na fotelu kierowcy i czeka. Jest już gotowy do drogi.

Zabawna sytuacja na drodze...

Kiedy mieszkaliśmy w Stanach i mieliśmy małe dzieci, zabawy było co niemiara. Gdy się jechało autostradą, trudno było co chwilę, na zawołanie szukać zjazdów. Po prostu ich nie było. Wymyśliłmy więc z mężem przenośny nocnik dla naszych kilkulatków – wielkie zamykane plastikowe pudełko po lodach. W ogóle podróż z dziećmi to jest wyzwanie. Nie znoszą wiecznego przypięcia, unieruchomienia, krzyczą, płaczą. I to jest mało komfortowe dla każdego. A my właściwie całe życie spędzamy w drodze, bo podróżujemy między Warszawą a Poznaniem – więc przygód tego typu było sporo.

Niebezpieczna sytuacja na drodze...

W Stanach jeździłam autem, które nazywało się Buick Enclave. Wyglądał jak wielki czerwony smok, był potworem... Kiedyś skręcałam w lewo i jakiś pan wbił mi się w przód, bo nie zauważył, że ja mam drogę z pierwszeństwem. Gdy wyszedł ze swojego samochodu, odpadł mu cały przedni zderzak. Auto miało rozbite reflektory, maskę. Wyglądało jakby zderzyło się z czołgiem, a Buick? Miał tylko lekkie zarysowanie. Strasznie mi było szkoda tego pana.

Podróż mojego życia...

...to na pewno podróżowanie po Stanach. Ogromne wyzwanie. Pamiętam podróż z Waszyngtonu, gdzie mieszkaliśmy, do Michigan. Jechało się dwa dni, a z małymi dziećmi to było wyzwanie. Zaopatrzyliśmy się w różne gry i zabawki. Samochód




miał na szczęście wbudowane małe telewizorki w siedzeniach, więc wielki zachwyty. Ale sumienie rodzica się odzywało, bo jak to dwa dni na kreskówkach? Trzeba więc było wymyślać różne zabawy, zwiedzanie po drodze. Wesoły autobus to ciężka logistyczna praca i zawsze pojawiają się trzy kardynalne atrakcje: „Głodny jestem!”, „Siku mi się chce!”, „Daleko jeszcze?”. Mimo wszystko nas to nie zraziło i cały czas rodzinie podróżujemy.

Na szczęście, kiedy jedziemy autem, dzielimy się z mężem czasem jazdy. Teraz już coraz częściej ze starszymi dziećmi, które same mają prawo jazdy. I gdy tak sobie wspólnie jedziemy, to od razu sprawdzamy, co warto zobaczyć w okolicy, gdzie się zatrzymać coś zjeść. Szukamy bardzo dokładnie, bo lubimy dobrą kuchnię. Te miejsca nie muszą być „a, ę”. Chodzi o to, żeby jedzenie było autentyczne, ciekawe, najchętniej regionalne. Coś nas musi w karcie zafrapować.

“
WYGLĄDAŁ
JAK WIELKI
CZERWONY
SMOK, BYŁ
POTWOREM...”

Kiedyś wybraliśmy się samolotem do greckiego kurortu na all inclusive. Ale i tak wynajęliśmy samochód i większość dni spędziliśmy w drodze, pokazując dzieciom nie tylko basen w hotelu. I nawet gdy leżymy na plaży, to zawsze musimy pójść albo w prawo, albo w lewo, żeby zobaczyć, co tam gdzieś daleko jest.

Mam sentyment do...

Niestety samochody nie są jadalne, nie można ich ulepić i zjeść, nie można ich upiec i pokroić. W związku z tym są dla mnie jak narzędzie, które daje mi wolność, możliwość swobodnego przemieszczania się. Ale bardzo podobają mi się samochody stare, retro z lat 40., 50. A wiąże się to ze smaczną historią. Byliśmy kiedyś z mężem w fabryce i muzeum Forda w Stanach Zjednoczonych. Widzieliśmy dużo starych samochodów, byłam zachwycona. Miło wspominałam panią Jadzię, która prowadziła tam jadłodajnię i serwowała polskie specjały np. pierogi okraszone cebulką, pomidorową, ogórkową, pączki. Amerykanie byli zachwyceni, bo pyszne jedzenie to nasza wizytówka. 

WCISNĘŁA SIĘ
MARZENA KOZIELSKA



UMOWA nie zawsze NA PIŚMIE



**ZAWARCIE UMOWY ZAZWYCZAJ KOJARZY
NAM SIĘ Z PODPISANIEM PRZEZ OBIE
STRONY DOKUMENTU, ZAWIERAJĄCEGO
SZCZEGÓLNE POSTANOWIENIA REGULUJĄCE
DANY STOSUNEK PRAWNY. WARTO PAMIĘTAĆ,
ŻE DO ZAWARCIA UMOWY MOŻE DOJŚĆ
NA WIELE RÓŻNYCH SPOSOBÓW, KTÓRE
NIEKONIECZNIE WYMAGAJĄ FORMY PISEMNEJ.**

Drobne umowy

W pierwszej kolejności należy sobie uświadomić, że każdego dnia zawieramy szereg drobnych umów, nazywanych, często przez przedstawicieli nauk prawnych, drobnymi umowami życia codziennego. Zakup pieczywa w ulubionej piekarni nie będzie od nas oczywiście wymagał zawierania umowy na piśmie. Gdy prosimy sprzedawcę o chleb, a sprzedawca podaje nam go i przyjmuje pieniądze, zawieramy prostą umowę sprzedaży. Podobnie będzie w przypadku np. oddania odzieży do pralni, gdy zawieramy umowę o dzieło. W tym przypadku najczęściej również nie spisujemy szczegółowo, jakie są obowiązki każdej ze stron, bowiem zakres tychże obowiązków jest dorozumiany i wynika z charakteru i rodzaju działalności wykonywanej przez podmiot prowadzący pralnię.



ADWOKAT
DOMINIKA
SOSIŃSKA-BIAŁY

Specjalizuje się w negocjacji i tworzeniu umów, obsłudze korporacyjnej podmiotów gospodarczych, prawie handlowym i prawie medycznym.

Ustne ustalenia

Częstokroć również zawieramy umowy, w których jedynie ustnie ustalamy ich przedmiot, obowiązki stron i wynagrodzenie, ponieważ taka jest powszechna praktyka. Do tego rodzaju umów należą często np. zlecenie malowania mieszkania lub naprawy pojazdu. Nawet jeżeli nie dokonaliśmy ustaleń na piśmie, a jedynie ustnie, ale doszliśmy z wykonawcą danych prac do porozumienia, to również w takiej sytuacji doszło do zawarcia umowy. Warto jednak pamiętać, że nic nie stoi na przeszkodzie, by tego rodzaju proste umowy spisać, bowiem w przypadku ewentualnego sporu łatwiej udowodnić, jakie były ustalenia stron.

Zatwierdzone pismem

Oczywiście im poważniejszy charakter umowy i wyższa jej wartość, tym bardziej wskazane, a w pewnych okolicznościach wymagane przepisami prawa, by umowa przybrała formę pisemną. Umowa o roboty budowlane czy umowa spółki cywilnej powinny zostać stwierdzone pismem, bowiem w przypadku niezachowania tego wymogu, w ewentualnym sporze sądowym, nie jest dopuszczalny dowód z zeznań świadków lub zeznań stron na fakt zawarcia takiej umowy. Są również przypadki, w których zawarcie umowy bez zachowania formy pisemnej, będzie prowadziło do jej nieważności. Do takich umów należą np. umowa leasingu lub umowa o przejęcie długu. Zdarza się również, że przepisy wymagają dla ważności umowy formy szczególnej, jaką jest akt notarialny – jak to ma miejsce w odniesieniu do umowy, której przedmiotem jest przeniesienie własności nieruchomości.

Przyjęcie oferty

Do zawarcia umowy dochodzi również poprzez przyjęcie oferty złożonej przez drugą stronę. Ofertą jest takie oświadczenie woli zawarcia umowy złożone drugiej stronie, które zawiera istotne postanowienia tej umowy. W praktyce warto pamiętać o oznaczeniu w treści oferty terminu, w którym składającą ją (nazywany oferentem) oczekiwać będzie odpowiedzi. W przypadku braku oznaczenia takiego terminu, oferta, złożona w obecności drugiej strony albo za pomocą środka bez-

“ CZĘSTO RÓWNIEŻ ZAWIERAMY UMOWY, W KTÓRYCH JEDYNIJE USTNIE USTALAMY ICH PRZEDMIOT, OBOWIĄZKI STRON I WYNAGRODZENIE. ”

pośredniego porozumiewania się na odległość, przestaje wiązać, gdy nie zostanie przyjęta niezwłocznie; złożona w inny sposób przestaje wiązać z upływem czasu, w którym składający ofertę mógł w zwykłym toku czynności otrzymać odpowiedź wysłaną bez nieuzasadnionego opóźnienia. Przepisy posługują się w tym wypadku nieostrymi, nieprecyzyjnymi terminami („zwykły tok czynności” czy „bez nieuzasadnionego opóźnienia”), by uelastyczyć praktykę zawierania umów i nie krępować ich każdorazowo sztywnymi, narzuconymi z góry terminami. Dlatego ocena każdego przypadku musi być dokonywana indywidualnie.

Forma elektroniczna

W dzisiejszej dobie postępującej cyfryzacji, coraz powszechniejsze jest zawieranie umów w tzw. handlu elektronicznym, za pośrednictwem stron internetowych. Należy pamiętać, że oferta złożona w postaci elektronicznej wiąże składającego, jeżeli druga strona niezwłocznie potwierdzi jej otrzymanie.


Przepisy nakładają w tym zakresie na przedsiębiorców szczególne obowiązki. Nie wystarczy bowiem, by oferta składana w formie elektronicznej przez przedsiębiorcę zawierała jedynie oświadczenie woli zawarcia umowy i jej istotne postanowienia. Przedsiębiorca składający ofertę w postaci elektronicznej jest obowiązany, przed zawarciem umowy, poinformować drugą stronę w sposób jednoznaczny i zrozumiały o czynnościach technicznych składających się na procedurę zawarcia umowy; skutkach prawnych potwierdzenia przez drugą stronę otrzymania oferty; zasadach i sposobach utrwalania, zabezpieczania i udostępniania przez przedsiębiorcę drugiej stronie treści zawieranej umowy; metodach i środkach technicznych służących wykrywaniu i korygowaniu błędów we wprowadzanych danych, które jest obowiązany udostępnić drugiej stronie; językach, w których umowa może być zawarta oraz kodeksach etycznych, które stosuje, oraz o ich dostępności w postaci elektronicznej. Wymogów tych nie stosuje się do zawierania umów za pomocą poczty elektronicznej albo podobnych środków indywidualnego porozumiewania się na odległość. Nie stosuje się ich także w stosunkach między przedsiębiorcami, jeżeli strony tak postanowiły.

Aukcja lub przetarg

Umowa może zostać zawarta również w drodze aukcji lub przetargu. W ogłoszeniu aukcji albo przetargu należy określić czas, miejsce, przedmiot oraz warunki aukcji albo przetargu lub wskazać sposób udostępnienia tych warunków. Organizator od chwili udostępnienia warunków, a oferent od chwili złożenia oferty zgodnie z ogłoszeniem aukcji albo przetargu są obowiązani postępować zgodnie z postanowieniami ogłoszenia, a także warunków aukcji lub przetargu.

W przypadku aukcji oferta złożona w jej toku, co do zasady przestaje wiązać, gdy inny uczestnik aukcji (nazywany licytantom) złoży ofertę korzystniejszą, zaś zawarcie umowy w wyniku aukcji następuje z chwilą udzielenia przybicia. W przetargu natomiast, jego uczestnicy związani są swoimi ofertami do momentu, gdy zostanie wybrana inna oferta albo przetarg zostanie zamknięty bez wybrania którejkolwiek z ofert. Na organizatorze przetargu spoczywa obowiązek niezwłocznego poinformowania uczestników przetargu na piśmie o jego wyniku albo zamknięciu przetargu bez dokonania wyboru, a do ustalenia chwili zawarcia umowy w drodze przetargu stosuje się przepisy dotyczące przyjęcia oferty. Przepisy szczególne, jak np. ustawa Prawo zamówień publicznych, może pewne kwestie w tej materii regulować w sposób bardziej szczegółowy.

Negocjacje

Szczególnym sposobem zawarcia umowy są również negocjacje. Zgodnie bowiem z przepisami, jeżeli strony prowadzą negocjacje w celu zawarcia oznaczonej umowy, umowa zostaje zawarta, gdy strony dojdą do porozumienia co do wszystkich jej postanowień, które były przedmiotem negocjacji. Nie jest zatem wymagane (z zastrzeżeniem przepisów szczególnych), by prowadzone negocjacje zostały następnie „podsumowane” na piśmie, wystarczy jedynie, by strony uzgodniły wszelkie poruszone podczas negocjacji kwestie. 

**“ IM POWAŻNIEJSZY CHARAKTER UMOWY
I WYŻSZA JEJ WARTOŚĆ, TYM BARDZIEJ
WSKAZANE, BY UMOWA PRZYBRAŁA
FORMĘ PISEMNA. ”**



Pytania czytelników

§ PONOWNE ROZPATRZENIE SPRAWY

Za małe odszkodowanie

Niedawno sąsiad załatwił moje mieszkanie. Zmuszona byłam do wykonania malowania, wysuszenia mebli oraz ponownego położenia paneli w części pokoju, która ucierpiała najbardziej. Niestety odszkodowanie, które przyznał mi ubezpieczyciel, pokryło jedynie 25 proc. poniesionych przeze mnie kosztów. Czy to wszystko, co mi się należy?

Ewelina z Wałcza

Nie musi Pani akceptować decyzji ubezpieczyciela. W pierwszej kolejności może Pani złożyć do ubezpieczyciela wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy i wskazać kwotę, której wypłaty Pani oczekuje. Gdyby to nie przyniosło efektu, możliwe jest również skierowanie sprawy do sądu o zapłatę odszkodowania. W takiej sytuacji wskazane byłoby skrupulatne zebranie dowodów poniesienia przez Panią kosztów wszystkich wykonanych prac remontowych.

§ UMOWA PRZECHOWANIA

To moje opony!

Dałem do przechowania komplet nowych letnich opon w warsztacie, z którego usług korzystam. Z nadejściem wiosny chciałem zmienić opony z zimowych na letnie. Gdy pojawiłem się w warsztacie, okazało się, że moje opony zostały zamontowane w pojeździe należącym do warsztatu. Stwierdziłem również, że na pewno były w owym pojeździe przez jakiś czas używane, na co wskazywały wyraźne ślady zużycia, a jedna z opon została zniszczona. Czy warsztat miał prawo używać moich opon?

Andrzej z Mysłowic

Z opisanego stanu faktycznego wynika, że z warsztatem łączyła Pana umowa przechowania. Przepisy regulujące ten rodzaj umowy wyraźnie stanowią, że przechowawcy nie wolno używać rzeczy bez zgody składającego, chyba że jest to konieczne do jej zachowania w stanie niepogorszonym. Bez wątplenia zatem warsztat nie był uprawniony do używania należących do Pana opon bez Pana zgody. Może Pan zatem żądać zwrotu opon, jak również dochodzić od przechowawcy odszkodowania za zniszczenie rzeczy oddanej na przechowanie.

§ ROSZCZENIE O ZAPŁATĘ

Kradzież w hotelu

W trakcie wyjazdu weekendowego zatrzymałem się w hotelu. Wychodząc na spacer, zamknąłem pokój na klucz. Podczas mojej nieobecności zginął laptop. Natychmiast po odkryciu tego faktu, zgłosiłem to w recepcji hotelu. Recepcjonista poinformował mnie, że hotel nie ponosi odpowiedzialności za rzeczy pozostawione przez gości w hotelu i pokazał mi ogłoszenie o tej treści znajdujące się na tablicy ogłoszeń w recepcji. Czy postępowanie hotelu jest uzasadnione?

Adam z Nowego Targu

Utrzymujący zarobkowo hotel jest odpowiedzialny za utratę lub uszkodzenie rzeczy wniesionych przez osobę korzystającą z usług hotelu. Wyłączenie lub ograniczenie odpowiedzialności, o której mowa w zdaniu poprzednim, przez umowę lub ogłoszenie, nie ma skutku prawnego. Przysługuje Panu zatem roszczenie o zapłatę odszkodowania za utracony laptop, przy czym jego wysokość ograniczona jest do pięćdziesięciokrotnej należności za zajmowany przez Pana pokój, liczonej za jedną dobę. Zwracam również uwagę na fakt, że roszczenia o naprawienie szkody wynikłej z utraty rzeczy wniesionych do hotelu przedawniają się z upływem sześciu miesięcy od dnia, w którym poszkodowany dowiedział się o szkodzie, a w każdym razie z upływem roku od dnia, w którym poszkodowany przestał korzystać z usług hotelu.

Jeżeli nurtuje Cię kwestia prawna związana z motoryzacją, prowadzeniem warsztatu lub inna, skorzystaj z porady naszego eksperta. Napisz na adres: redakcja@inter-team.com.pl w tytule wpisując „Prawnik”.

Sztuka

NIE ZŁOM

HISTORIA MOTORYZACJI TO WIELE WSPANIAŁYCH OPOWIEŚCI. O DETALACH I PASJI DO SAMOCHODÓW. OTO KILKA PRZYKŁADÓW, GDZIE KILOGRAMY RDZY NIE PRZESZKODZIŁY W ODKRYCIU WSPANIAŁYCH SAMOCHODOWYCH TAJEMNIC, TO OPOWIEŚCI O ZARDZEWIAŁYCH ELEMENTACH KAROSERII, PRZETARTYCH KABŁACH CZY JUŻ PRAWIE MATOWYCH SZYBACH Z TWORZYWA SZTUCZNEGO.





LAND ROVER

Land Rover bardzo uroczystie obchodził w 2018 roku 70. rocznicę powstania. Brytyjska marka pojazdów terenowych wykorzystała ten jubileusz do odrestaurowania jednego z trzech pojazdów, które swoją światową premierę miały na targach motoryzacyjnych w Amsterdamie 30 kwietnia 1948 r. Zapoczątkowały narodziny legendy angielskiej i terenowej motoryzacji. Po wielu latach oryginalny Land Rover został znaleziony w ogrodzie niedaleko głównej fabryki Land Rovera w angielskim Solihull. Przez wiele lat miejsce pobytu Land Rovera ze skrótem L07 było tajemnicą. Samochód jednak nadal jeździł do późnych lat 60. XX wieku. Unikatowy egzemplarz kupiła fabryka, ale długo nie było planów, co z nim zrobić. Podczas renowacji 70-letniego prototypu zespół Jaguar Land Rover Classic wykorzystał sprawdzone techniki i narzędzia do renowacji klasycznych samochodów. Jednak 48 jeszcze przedserijnych egzemplarzy Land Rovera miało kilka wyjątkowych cech, takich jak grubsze aluminiowe panele oraz ocynkowane podwozie. Podczas renowacji zachowano jego patynę i jasnozieloną farbę nałożoną w 1948 roku.



Od spektakularnego znaleziska w stodole po nowy przedmiot kolekcjonerski z patyną: pierwsze Porsche 911 S Targa dostarczone w Niemczech wraca na drogi po szeroko zakrojonej renowacji fabrycznej, trwającej ponad trzy lata. Jego właściciel, kolekcjoner i entuzjasta Porsche, znalazł to auto w USA. Targa stała tam w garażu przez prawie 40 lat. Była przykryta plandeką. Poprzedni właściciel prawdopodobnie po prostu zapomniał o samochodzie. Stan rzadko spotykanego teraz modelu sportowego był opłakany. Historia tego Porsche sięga końca lat 60. XX wieku.

To Porsche 911 S Targa zostało dokładnie 24 stycznia 1967 roku dostarczone do dealera Porsche – firmy Hülpert w Dortmundzie. Była to mało znana dziś wersja auta z miękką tylną szybą, zamiast dostępnej już w drugiej połowie 1967 roku sztywnej szyby. Dziś wiadomo, że tylko 925 egzemplarzy z silnikiem 2.0, krótkim rozstawem osi i miękkimi szybami zostało wyprodukowanych przez Porsche między 1966 a 1968 rokiem.



PORSCHE TARGA





Amerykański artysta Daniel Arsham (rocznik 1980) juŹ po raz trzeci zainteresował siê samochodem marki Porsche. Tym razem pokazał odrestaurowane wedlug swojego pomysłu Porsche 356 Bonsai. Przy okazji swoim projektem Arsham oddał hołd japoñskiemu rzemiosłu. Bazê stanowiło prawie 70-letnie Porsche 356 Speedster z 1955 roku, którego ślady uŹytkowania sukcesywnie ujawniano. Auto przygotowane i na swój sposób odrestaurowano zgodnie z japoñsk¹ filozofia Wabi Sabi. To tradycyjna japoñska estetyka podkreślaj¹ca piêkno ukryte w niedoskonałoœciach i ukazuj¹ca w oryginalny sposób ulotnoœæ otaczaj¹cego nas œwiata. To takŹe nie tylko styl projektowania, ale równieŹ styl Źycia. Wszystko ma byæ w zgodzie z przemijaj¹cym czasem i blisko natury. W ci¹gu dwóch lat firma Davida Arshama odst¹niła prawdziwe oblicze i styl tego juŹ kultowego modelu Porsche. Cały lakier został usunięty z karoserii, zniknęła nie tylko ta oryginalna farba ale zlikwidowa-



PORSCHE BONSAI

no teŹ ślady jej retuszowania i zaprawek po róŹnych rysach. Uwi-
doczniły siê po tym wszystkie naturalne, zwi¹zane z wiekiem auta
ślady naturalnego zuŹycia. Co interesuj¹ce, zgodnie z tradycyjnym
japoñskim rzemiosłem nałożona teraz na nadwozie warstwa oleju
linianego chroni surowy metal przed czynnikami atmosferycznymi.
ChociaŹ Porsche 356 Bonsai ma widoczne ślady zuŹycia jest autem
gotowym do jazdy. Wszystkie istotne podzespoły, w tym silnik z
oryginalnym numerem, zostały przywrócone do niemal perfekcyjnego
stanu przez konserwatorów. Arsham umieœcił teŹ płaskorzezbę
drzewka bonsai z patynowanego br¹zu na osłonie chłodnicy umiesz-
czonej z tyłu auta na klapie silnika.





BMW



BMW często chwalił się swoim słynnym modelem 507 należącym swego czasu do króla rock'n'rolla, czyli Elvisa Presleya. To konkretne BMW 507 zostało pokazane dokładnie 10 sierpnia 2014 roku na wystawie o nazwie „Lost & Found”. Jego dzieje są zaskakujące i pełne anegdot. Auto prezentowano jako takie, jakie było w chwili jego odkrycia w takim a nie innym stanie, czyli przed odnowieniem. Elvis Presley używał tego BMW, gdy był żołnierzem amerykańskiej armii stacjonującej w Niemczech. Oryginalnie białe BMW kupić od dealera tej marki we Frankfurcie nad Menem po tym, jak

dwumiejscowy samochód został wcześniej zwycięsko wykorzystany w wyścigach górskich przez słynnego niemieckiego kierowcę Hansa Stucka. I tu ciekawostka. Fanki Elvisa lubiły zostawiać na samochodzie wiadomości napisane na białym lakierze. Jedynym sposobem na ten proceder, było pomalowanie 507 na czerwono. Numery telefonów lub adresy pisane czerwonymi szminkami na czerwonym lakierze nie były już tak widoczne...

To historia zza Oceanu o Garbusie America i jej właścicielce. Amerykanka Kathleen Brooks z Riverside w Kalifornii, godzinę jazdy na wschód od Los Angeles, kupiła swojego pierwszego Volkswagena w grudniu 1966 roku. Czule ochrzciła swojego czerwonego Garbusa imieniem „Annie”. W ciągu 52 lat pokonała nim dumny dystans 350 tys. mil, co odpowiada prawie 565 tys. km. Kiedy amerykańska filia VW Volkswagen



of America dowiedziała się o miłości Kathleen do swojego Garbusa, postanowiła przywrócić dawny blask popularnego wówczas samochodu. Metamorfozy dokonano w fabryce VW w Puebla w Meksyku, około 150 kilometrów na wschód od Mexico City. Zespół 60 pracowników i stażystów przez jedenaście miesięcy intensywnie opiekował się „Annie” i nie tylko przywrócił ją do pierwotnego stanu, ale także dodał atrakcyjne detale, m.in. modne kiedyś opony z białymi boczka.

Minęło jedenaście miesięcy, zanim wymieniono około 40 procent części i odnowiono 375 elementów. Aby przywrócić oryginalny wygląd wyblakłego i zmatowiałego lakieru, konserwatorzy wykorzystali jako wskazówkę jego odcień, jaki zachować się... we wnętrzu schowka na rękawiczki.

Z zewnątrz Garbus wygląda jak oryginał z tamtych czasów, ale w środku jest nowocześniejszy, jest radio stereo i Bluetooth. Silnik został rozebrany do najmniejszej śrubki, wyczyszczony i całkowicie przebudowany. 



VOLKSWAGEN





JAGUAR


W 2016 roku w Los Angeles pokazano Jaguara XKSS, który miał już swoją premierę w 1957 roku. Tu nie ma błędu, zaraz wyjaśnimy, o co chodzi. Brytyjczycy bardzo dbają o swoje motoryzacyjne dziedzictwo i swego czasu powołali specjalny zespół o nazwie Jaguar Land Rover Classic, który zajmuje się dbaniem o historię i los najważniejszych modeli w historii angielskiej motoryzacji. Specjaliści zajmują się nie tylko renowacją, ale także budowaniem klasyków od podstaw. I na tej zasadzie powstał nowy, a stary XKSS, któremu poświęcono ponad 10 tys. roboczogodzin.

W efekcie powstał fabrycznie nowy Jaguar XKSS. Identyfikacyjny jak ten, który zadebiutował niemal pięć dekad wcześniej i doczekał się zaledwie szesnastu egzemplarzy. Specjaliści z Jaguar Land Rover Classic zbudowali auto własnymi rękami, od podstaw, przy użyciu technologii, jakie stosowano w połowie XX wieku. Nawet blachę wyginano ręcznie, formując ją zgodnie z ówczesnymi zwyczajami i stosowaną wtedy technologią. Wszystko po to, aby auto w niemal 100 proc. odpowiadało oryginałowi. Pod maską także znajdziemy rozwiązania z połowy lat 50. Mowa o 3,4-litrowym silniku rzędowym z sześcioma cylindrami, który dysponuje sporą, jak na tamte czasy, mocą 262 KM. Silnik jest wyposażony w całkowicie nowy blok i głowice cylindrów wykonane z żeliwa oraz trzy gaźniki Weber. W 1957 roku Jaguar XKSS osiągał maksymalną prędkość 230 km/h w oryginalnej wersji, którą była przeznaczona głównie dla klientów z Ameryki Północnej. Dokładnie taki sam silnik można znaleźć w wyścigowym Jaguarze D-Type, który został sprzedany na aukcji za rekordową sumę blisko 22 mln dolarów. Nie tylko nadwozie i silnik robią wrażenie. Zadbano tu także o wnętrze wykończone skórą i drewnem. Warto wspomnieć również o mosiężnym lewarku zmiany biegów. Dokładnie takim, jaki montowano w Jaguarach pod koniec lat 50. Dbłość o szczegóły nie powinna zaskakiwać.



UWAGA! Wypalenie...

**CZY TO ZWYKŁE ZMĘCZENIE? CZY JUŻ WYPALENIE? SPRAWDŹ TO,
ZADZIAŁAJ I POCZUJ W KOŃCU ULGĘ!**

Jak pokazują badania, wypalenie zawodowe dotknie coraz większej liczbie osób. Może dotknąć każdego. Jednak, im bardziej stresogenne stanowisko, np. kierownicze, tym ryzyko jest większe. Jak rozpoznać wypalenie zawodowe? Jak sobie z nim radzić i czy można się przed nim ustrzec? To najczęstsze pytania, które pojawiają się wokół tego tematu. I choć zjawisko jest stosunkowo nowe, to przemiany cywilizacyjne, rozwój konkurencji, a tym samym wzrost oczekiwań wobec pracownika przyniosło dodatkowe obciążenia, z którymi musimy się zmierzyć. 

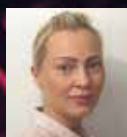
CZYM JEST WYPALENIE ZAWODOWE?

Definicja WHO

Wypalenie zawodowe to syndrom wynikający z chronicznego stresu w miejscu pracy, którego nie udało się skutecznie opanować. Charakteryzuje się trzema wymiarami:

- uczuciem wyczerpania lub wyczerpania energii;
- zwiększonym dystansem psychicznym do wykonywanej pracy lub poczuciem negatywizmu lub cynizmu związanym z wykonywaną pracą;
- zmniejszoną skutecznością zawodową.

Wypalenie zawodowe odnosi się konkretnie do zjawisk w kontekście zawodowym i nie powinno być stosowane do opisu doświadczeń z innych dziedzin życia.



KAROLINA KOŁOSA

HR Payroll and Project Manager o doświadczeniu międzynarodowym. Trener mentalny, specjalistka od koncentracji, uważności i planowania czasem. W swojej karierze była odpowiedzialna za ponad 200 procesów rozwojowych zakończonych sukcesem. Specjalizuje się w strategicznym zarządzaniu kosztami operacyjnymi.



EWA GARDYAŃCZYK-WOJNOWSKA

Certyfikowany trener narzędzi psychometrycznych MBTI, Insight Discovery oraz Belbin – Team Roles. Coach, mentor, trener mentalny, przedsiębiorca. Na co dzień zajmuje się implementacją oraz zarządzaniem procesami szkoleniowymi.



Właścicielki Centrum Odkrywania Doskonałości – firmy specjalizującej się we wspieraniu biznesu, rodziców, dzieci i nauczycieli. www.cod.biz.pl

5 KROKÓW POMAGAJĄCYCH WYDOBYĆ SIĘ Z PUŁAPKI

1 Rozpoznanie problemu

W pierwszej kolejności musisz przyznać sam przed sobą, że za dużo pracujesz. Zadań sobie pytanie: Co się właściwie wydarzy, jeśli będę pracował mniej? W zależności od odpowiedzi, którą udzielisz, możesz sobie unaościć, czy jesteś gotowy do pracy do upadłego, czy też znasz swoje granice i potrafisz odpuścić we właściwym momencie. Jeśli jesteś w momencie, kiedy nie możesz zwolnić, bo jesteś w trakcie ważnego projektu, zadania, zmiany, starania się o awans, to przynajmniej zaplanuj w kalendarzu przegląd swojego stanu zdrowia – fizycznego i psychicznego – dokładnie tak, jak planujesz przegląd swojego samochodu.

2 Ustalenie priorytetów

Uporządkowanie zadań według ich ważności i pilności pomogą ci nie doprowadzić do sytuacji, gdy najważniejsze sprawy leżały odłogiem. Nie wypełniaj swojego dnia zadaniami od rana do wieczora, bo jeśli z przyczyn niezależnych od ciebie, nie uda ci się wszystkiego zrobić, może pojawić się frustracja i poczucie winy. Zawsze planuj sobie bufor czasowy i odpoczynek – tym bardziej w swoim kalendarzu.

3 Odzyskanie kontroli

Uświadom sobie swoje potrzeby i życzenia. Zadań sobie pytanie: czego potrzebuję, żeby być szczęśliwy? Zadbaj również o poczucie własnej wartości i szacunek do samego siebie. Nie oddawaj zadowolenia z siebie w słowa osób trzecich.

4 Nauka asertywności

Naucz się mówić „nie”. Proponuj rozwiązania, którym realnie jesteś w stanie sprostać. Powiedzenie „mogę to zrobić, ale potrzebuję na to X czasu”, naprawdę nie jest niczym niewłaściwym. Zwykle szefowie doceniają realną ocenę sytuacji.

5 Docenienie przerw

Przerwa określa początek i koniec podejmowanej czynności. Dzięki temu unikniesz sytuacji utraty rachuby czasu. Przerwa ma ci dać możliwość zaspokojenia potrzeb, odpoczynku, złapania dystansu. Możesz do tego użyć metody pomodoro.

METODA POMODORO

1. ZAPLANUJ ZADANIE

4. 5 MINUT PRZERWY

2. SKUP SIĘ

5. POWTÓRZ CYKL

3. PRACUJ 25 MINUT

6. 20 MINUT PRZERWY



SYNDROM WYPALENIA ZAWODOWEGO POWSTAJE W KILKU STADIACH:

1. stadium	Czujesz przymus ciągłego udowadniania własnej wartości i efektywności w działaniu, z uwagi na zbyt duże oczekiwania względem siebie. Masz mniejszą gotowość do akceptowania własnych ograniczeń i możliwości.
2. stadium	Twoje zaangażowanie w pracę wzrasta. Nasila się poczucie, że musisz zrobić wszystko samodzielnie, by udowodnić swoją wartość. Delegowanie zadań traktujesz jako zagrożenie dla własnej niezbędności.
3. stadium	Zaniedbujesz własne potrzeby. Czas na odpoczynek, hobby czy relacje społeczne są spychane na dalszy plan. Pojawiają się zaburzenia snu.
4. stadium	Tracisz coraz więcej energii, zaczynasz zapominać o zadaniach, datach spotkań, itp.
5. stadium	Zmienia się kolejność priorytetów: kontakty społeczne postrzegasz jak obciążenie, dotychczasowe ważne cele życiowe zostają dezawuowane.
6. stadium	Zaczynasz się izolować od otaczającego świata. Brakuje ci cierpliwości. Twoja efektywność dramatycznie spada i pojawiają się dolegliwości fizyczne.
7. stadium	Następuje ostateczne wycofanie się. Swoją sieć społeczną, która normalnie cię wspiera i ochrania, postrzegasz jako wymagającą, wrogą i nadmiernie obciążającą. Jeśli do teraz nie pojawił się problem z nadużywaniem alkoholu, leków czy innych używek, w tym stadium najpewniej to nastąpi. Masz poczucie beznadziei, wyobcowania i automatyzacji zachowań.
8. stadium	Każdy przejaw zainteresowania ze strony otaczającego cię świata interpretujesz jako atak. Postępuje proces wycofania z życia i izolowania się.
9. stadium	Masz poczucie utraty własnej osobowości. Przestałeś postrzegać się jako autonomiczną jednostkę, funkcjonujesz jak automat.
10. stadium	Czujesz wewnętrzną pustkę. Doświadczasz ataków paniki i reakcji fobicznych. Odczuwasz lęk przed ludźmi.
11. stadium	Twój ogólny stan determinuje depresja. Odczuwasz permanentną rozpacz, wyczerpanie i obniżenie nastroju.
12. stadium	Wypalenie pełnoobjawowe. Jesteś całkowicie wyczerpany psychicznie, fizycznie i emocjonalnie.

JEŚLI OSIĄGNAŁEŚ STADIUM 6., POWINIENEŚ SIĘ ZWRÓCIĆ O PROFESJONALNĄ POMOC PSYCHOLOGICZNĄ.

? ZAPYTAJ NAS!

To już ten stan?

Od pewnego czasu mam mniej energii, jestem bardziej rozdrażniony, brakuje mi motywacji do działania. Widzę, że coraz częściej odbija się to na mojej pracy i relacji z ludźmi. Czy to już depresja?

Robert, 52 lata

O tym, czy Twój stan można już nazwać depresyjnym, stwierdzić powinien psycholog lub psychiatra. Jeśli jednak Twój obecny nastrój jest dla Ciebie bardzo obciążający i nie potrafisz sobie z nim poradzić, rozmowa ze specjalistą będzie dobrym pomysłem. W międzyczasie zadbaj o swoje zasoby: wyśpij się, odpocznij, idź na spacer, zweryfikuj, co jesz i czy pijesz odpowiednią ilość wody. Wbrew pozorom, odwodnienie organizmu już na bardzo wczesnym etapie, budzi w nas frustrację. Być może jest to tylko chwilowe obciążenie organizmu. Nawet jeśli problem jest większy, o czym powie Ci specjalista, to wdrożenie tych zaleceń jest wskazane dla każdego i mogą tylko pomóc.

Jeśli masz pytanie do naszych ekspertek, wyślij je na adres redakcja@inter-team.com.pl



**MÓJ
WARSZTAT**
Zarządzanie nowej generacji



PROGRAM DO ZARZĄDZANIA WARSZTATEM SAMOCHODOWYM

Działaj według własnych zasad.

Szczegóły na www.mojwarsztat.inter-team.com.pl



Wyzwania MOCNĄ STRONĄ

O.K. SERWIS MM AUTO SERWIS, PŁOCK, WOJ. MAZOWIECKIE.

Początki serwisu

W 2019 roku podjąłem decyzję o otwarciu warsztatu wspólnie z moim kolegą Markiem. Od tamtej pory cały czas rozwijamy się, a obecnie zatrudniamy dwóch mechaników.

To nas wyróżnia

Zdecydowanie konkurencyjność, terminowość, dobra lokalizacja. Mamy duże doświadczenie i naprawiamy samochody

wszystkich marek, nie boimy się podejmować wyzwań, poszerzamy zakres naszych usług, m.in. oferujemy holowanie aut naszą lawetą. Jesteśmy zawsze otwarci dla klienta.

My w sieci O.K. Serwis

Do sieci O.K. Serwis dołączyliśmy w 2022 roku. Co jest szczególnie ważne? Estetyczne oznakowanie, widoczność i rozpoznawalność. Doceniamy

dobre wsparcie techniczne, a także dostęp do programów warsztatowych Mój Warsztat i Inter-Data.

Plany na przyszłość

Rozwój firmy jest dla nas bardzo ważny i w najbliższym czasie planujemy zatrudnienie kolejnych mechaników. Dodatkowo chcemy dać naszym klientom możliwość naprawy w naszym warsztacie samochodów elektrycznych i hybrydo-




ZAKRES USŁUG

- mechanika pojazdowa
- układy hamulcowe
- układy wydechowe
- serwis klimatyzacji, stary czynnik
- wymiana olejów
- wymiana rozrządu
- diagnostyka komputerowa
- zawieszenia
- regeneracja turbosprężarek
- wyciąganie urwanych świec i wtrysków
- elektryka/elektronika
- geometria 3D
- auto holowanie

wych. Trzeba iść z postępem. Stawiamy więc na wszechstronny rozwój, a z O.K. Serwis jest to możliwe i przyjemne.

Po godzinach

Wolny czas poświęcam swoim dwóm pasjom – myślistwu i strzelectwu sportowemu. Uwielbiam wypoczynek na świeżym powietrzu i aktywne działanie. 

MARCIN KURCZEWSKI,
WŁAŚCICIEL WARSZTATU





DOŚWIADCZENIE i fach

O.K. SERWIS DARIUSZ SMUKLERZ, ŁÓDŹ.

Początki serwisu

Swoją karierę jako mechanik zaczynałem w roku 1990. Od początku wiedziałem, że chcę pracować na swój rachunek, dlatego nie bez przyczyny pojawił się w mojej głowie pomysł na własny warsztat. Na początku wynajmowałem pomieszczenia warsztatowe, dopiero w 2014 roku kupiłem obecną nieruchomość. Zatrudniam trzech mechaników.

To nas wyróżnia

Krótkie czasy napraw to nasza specjalność. Klientom oferujemy szeroki zakres usług i terminowość ich wykonania. Możemy pochwalić się dobrą lokalizacją, a doświadczenie jest naszym znakiem rozpoznawczym.

My w sieci O.K. Serwis

2022 to rok, w którym dołączyliśmy do sieci warsztatów O.K. Serwis. Była to też dla nas dodatkowa mobilizacja do odświeżenia elewacji i remontu obiektu.



Plany na przyszłość

Celujemy w dalszy rozwój. Swoimi działaniami chcemy zarówno utrzymać zaufanie naszych dotychczasowych klientów, jak i poszerzyć grono nowych.

Po godzinach

Bardzo lubię wędkować i nie ukrywam, że poświęcam temu sporo swojego wolnego czasu. 🎣

DARIUSZ SMUKLERZ,
WŁAŚCICIEL WARSZTATU

“ KRÓTKIE CZASY
NAPRAW TO NASZA
SPECJALNOŚĆ. KLIENTOM
OFERUJEMY SZEROKI
ZAKRES USŁUG
I TERMINOWOŚĆ ICH
WYKONANIA. ”

ZAKRES USŁUG

- mechanika pojazdowa
- układy hamulcowe
- układy wydechowe
- serwis klimatyzacji, stary czynnik i nowy czynnik
- wymiana olejów
- wymiana rozrzędu
- diagnostyka komputerowa
- zawieszenia
- regeneracja turbosprężarek
- wyciąganie urwanych świec i wtrysków
- elektryka/elektronika
- geometria 3D
- wulkanizacja
- przechowalnia opon

OLEJE KRAFT AUTOMOTIVE do automatycznych skrzyń biegów

Z ROKU NA ROK UDZIAŁ SPROWADZANYCH POJAZDÓW ZE SKRZYNIĄ AUTOMATYCZNĄ WZRASTA. W ROKU 2022 PRAWIE CO 20 SPROWADZONY DO POLSKI POJAZD BYŁ JUŻ WYPOSAŻONY W AUTOMATYCZNĄ PRZEKŁADNIĘ.

Większość pojazdów wyposażony automatyczną skrzynią to marki premium takie jak Lexus, Jaguar, BMW, Mercedes, Audi, Land Rover, Porsche, Jeep. Jednak coraz większą grupę stanowią marki popularne takie jak VW, Skoda, Seat, Opel, Fiat, Renault, Kia, Ford, Honda, Mazda, Hyundai oraz KIA. Popularność aut z automatyczną przekładnią wzdłuża z powodu znacznego komfortu użytkownika samego pojazdu. Wpływ na wzrost sprzedaży tak wyposażonych pojazdów mają też obecne trendy w motoryzacji. Automatyczna skrzynia biegów jest szczególnie często stosowany w samochodach hybrydowych. Ich wolumen w najbliższych latach będzie się zwiększał. Czynniki te wpływają na wzrost zapotrzebowania na oleje ATF i zmianę sposobu serwisowania automatycznych skrzyń biegów. Niesprawdzonej jakości olej ATF czy brak systematycznej opieki serwisowej może skutkować kosztownymi awariami. Należy zauważyć, iż użytkownicy pojazdów w większym stopniu pamiętają o regularnej wymianie olejów silnikowych. Zapominają, że ich pojazd wyposażony jest automatyczną skrzynią, którą wymaga serwisowania i odpowiedniej klasy olejów przekładniowych klasy ATF. Oleje ATF pracują w skrzyni

w bardzo ciężkich warunkach. Przenoszą olbrzymie naciski oraz momenty obrotowe w warunkach eksploatacyjnych przy bardzo szerokich wahanach temperatur otoczenia. Ekstremalne warunki pracy wymagają systematycznej wymiany środka smarowego, który chroniąc elementy współpracujące w skrzyni biegów ulega podczas wieloletniej eksploatacji degradacji jakościowej. Warunki pracy skrzyni automatycznej wymagają skutecznego smarowania współpracujących elementów. Olej eksploatowany przez ponadnormatywny czas staje się istotnym czynnikiem doprowadzającym do możliwego uszkodzenia skrzyni. Każdy olej smarowy, a szczególnie olej przekładniowy ATF sukcesywnie traci swoje pierwotne własności eksploatacyjne oraz funkcje ochronne po dłuższym przebiegu. Są producenci pojazdów którzy zaleca-

ją wymianę olejów klasy ATF w automatycznych skrzyniach biegów co 150 tys. kilometrów. Są również tacy, którzy rekomendują wymiany środka smarowego co 50-60 tys. km. Konieczność wymiany oleju w głównej mierze zależy przede wszystkim od typu skrzyni automatycznej, jej producenta oraz zaleceń eksploatacyjnych. Każdy rodzaj w/w skrzyni to inna konstrukcja wymagająca innych środków smarnych. Skrzynie automatyczne można podzielić na trzy główne typy: klasyczne automaty, skrzynie bezstopniowe oraz skrzynie dwusprzęgłowe. 🌀

W ODPOWIEDZI NA CORAZ BARDZIEJ RESTRYKCYJNE WARUNKI WYMIAN OLEJÓW W SKRZYNIACH AUTOMATYCZNYCH ORAZ SAMYCH WYMAGAŃ JAKOŚCIOWYCH DOTYCZĄCYCH ŚRODKÓW SMARNYCH MARKA OFERUJE SZEROKI ZAKRES PRODUKTÓW.

W ofercie Kraft mamy olej do skrzyń dwusprzęgłowych wyposażonych w tzw. sprzęgła mokre:



Kraft DSG Fluid jest nowoczesnym syntetycznym olejem przeznaczonym do stosowania w skrzyniach przekładniowych wyposażonych w układ dwusprzęgłowy, stosowany w pojazdach europejskich producentów takich

jak VAG (skrzynie DSG – Skoda, VW, Audi, Porsche, Seat), Mercedes-Benz, BMW, Volvo, Ford, FIAT, oraz grupę PSA.

Kolejną grupą produktów do skrzyń automatycznych są oleje do klasycznych skrzyń automatycznych ze sprzęgłem hydrokinetycznym:



Kraft ATF 2-D jest nowoczesnym olejem przekładniowym klasy ATF przeznaczonym do stosowania w automatycznych skrzyniach biegów większości pojazdów osobowych, ciężarowych oraz wózków widłowych, produkowanych przez amerykańskie, europejskie i azjatyckie koncerny samochodowe jakie wymagają normy Dexron II.



Kraft ATF 3-D wysokiej jakości olej przekładniowy klasy ATF przeznaczonym do stosowania w automatycznych skrzyniach biegów większości pojazdów osobowych oraz ciężarowych wyprodukowanych po

roku 1997 i starszych zbudowanych przez Ford i GM oraz wszystkich pojazdów wymagających klasy min Dexron III G.



Kraft UniVehicle ATF jest bardzo nowoczesnym syntetycznym olejem przeznaczonym do stosowania w automatycznych skrzyniach biegów stosowanych w amerykańskich, japońskich, koreańskich

oraz europejskich pojazdach samochodowych. Zastosowanie odpowiednich komponentów wraz ze specjalnymi modyfikatorami tarcia zapobiegają uszkodzeniom skrzyń podczas długich okresów międzywymianowych, zachowując jednocześnie doskonałą płynność w niskich temperaturach.



Kraft ATF 6 jest jakościowym syntetycznym olejem klasy ATF przeznaczonym do stosowania w nowoczesnych automatycznych skrzyniach biegów pojazdów osobowych wymagających stosowania olejów

klasy ATF o niskim wskaźniku lepkości. Ze względu na niską temperaturę krzepnięcia Kraft ATF 6 zapewnia łatwą zmianę biegów w szerokim zakresie temperatur, można stosować wszędzie tam gdzie wymagane są oleje klasy Dexron VI, szeroki zakres stosowania można uzyskać w karcie produktu

Ostatnią grupę skrzyń automatycznych stanowi bezstopniowa skrzynia biegów CVT, do której również posiadamy w ofercie Kraft odpowiedni produkt:



Kraft CVT jest bardzo nowoczesnym syntetycznym olejem przeznaczonym do stosowania w skrzyniach biegów klasy CVT stosowanych w amerykańskich, azjatyckich oraz europejskich pojazdach samochodowych.

Zastosowanie bardzo nowoczesnych komponentów wraz ze specjalnymi modyfikatorami tarcia zapobiega uszkodzeniom skrzyń podczas długich okresów międzywymianowych. Produkt zachowuje doskonałą płynność w niskich temperaturach oraz zapobiega wibracjom oraz uszkodzeniom poszczególnych elementów przekładni. Szeroki zakres stosowania jest do sprawdzenia w karcie technicznej produktu. Bardzo ważny jest właściwy dobór środka smarnego do typu przekładni. Oferta produktów Kraft Automotive odpowiada na większość zaleceń producentów skrzyń. Zapewniają one bezproblemową eksploatację pojazdów z automatycznymi skrzyniami biegów.

Program lojalnościowy MORECONTINENTAL PARTNER PROGRAM

CONTINENTAL AFTERMARKET POLSKA PREZENTUJE NOWOŚĆ.

Zbieraj punkty, skanując zakupione artykuły firmy Continental* i ATE uczestniczące w programie i wymieniaj je na nagrody m.in. specjalistyczne narzędzia, wartościowe premie rzeczowe, czy szkolenia. Udział w programie jest bezpłatny. Dołącz teraz i przygotuj swój warsztat na przyszłość! 🛠️

**ZAREJESTRUJ SIĘ JUŻ TERAZ
I ODBIERZ 3500 EXTRA
PUNKTÓW NA START!**



POBIERZ APLIKACJĘ:

IOS:



ANDROID:





Brakethrough Technology

WIOSENNA PROMOCJA NA START!

TYLKO OD 1 KWIETNIA DO 30 CZERWCA 2023 ROKU,
SKANUJĄC PŁYNY HAMULCOWE SUPER DOT 5.1 I SL.6,
OTRZYMUJESZ POCZWÓRNA, A ZA WSZYSTKIE POZOSTAŁE PRODUKTY
Z OFERTY ATE PODWÓJNĄ LICZBĘ PUNKTÓW.



**4X WIĘCEJ
PUNKTÓW!**

ZBIERAJ PUNKTY I WYGRYWAJ OD RAZU!

PONADTO DO ZDOBYCIA JEST 500 NAGRÓD NATYCHMIASTOWYCH:

- 1 NAGRODA GŁÓWNA: URZĄDZENIE ATE FB 5EV
- 12 COTYGODNIOWYCH NAGRÓD: JBL FLIP 5
- 84 CODZIENNE NAGRODY: LAMPKA WARSZATOWA/POWERBANK
- 420 X 500 PUNKTÓW EXTRA NA TWOJE KONTO

JAK WZIĄĆ UDZIAŁ W PROMOCJI?

WYSTARCZY ZAREJESTROWAĆ SIĘ W PROGRAMIE MORECONTINENTAL
(MCPP) I ZACZAĆ SKANOWAĆ PRODUKTY. PUNKTY BĘDĄ NALICZAĆ SIĘ
AUTOMATYCZNIE.

SZCZEGÓŁY NA [HTTPS://BONUS.MORECONTINENTAL.PL](https://bonus.morecontinental.pl)

PROJEKT Twin-Zero

KYB ADVANCED MANUFACTURING (KAMS) Z SIEDZIBĄ W LOS ARCOS W HISZPANII JEST JEDNĄ Z TRZECH EUROPEJSKICH FABRYK AMORTYZATORÓW KYB, KTÓRA URUCHOMIŁA UNIKALNY PROJEKT O NAZWIE „TWIN-ZERO”.

KAMS produkuje amortyzatory na OE dla Stellantis: DS, Peugeot, Citroen; Audi, VW, Škoda, Renault; a także na europejski rynek wtórny.

Celem projektu „Twin-Zero” jest stworzenie cyfrowego odpowiednika linii produkcyjnej dla wyeliminowania wszelkich błędów oraz zapewnienia konserwacji predykcyjnej, identyfikowalności wyrobów gotowych i surowców. Wszystko to dla osiągnięcia bardziej zrównoważonego procesu produkcyjnego produktu końcowego.

Aby zrealizować ten innowacyjny projekt KAMS współpracuje z wieloma partnerami. Fabryka otrzymała dotację od rządu Nawarry w ramach programu strategicznych projektów badawczo-rozwojowych na lata 2022-2024.

Projekt rozpoczął się w lipcu 2022 r., a jego realizacja planowana jest do końca grudnia 2024 r. W pierwszych fazach projektu zespoły pracują nad analizą całego procesu działania linii produkcyjnej oraz testują nowe systemy przechwytywania danych, takie jak rejestrowanie obrazu czy zaawansowane sensory.

Juan Carlos Díez, Dyrektor Wykonawczy KYB Europe GmbH ds. rynku wtórnego, wyjaśnia: „KAMS jest jedyną fabryką w globalnej sieci KYB, która obecnie analizuje przebieg produkcji w ten sposób. Jesteśmy podekscytowani, widząc postępy i wyniki tego innowacyjnego eksperymentu, prowadzącego do ulepszenia procesów produkcyjnych w KAMS i naszych pozostałych 13 fabrykach na całym świecie z korzyścią dla naszych klientów z rynku wtórnego”.





RAVENOL[®]



RAVENOL DO UKŁADÓW WSPOMAGANIA:

- Ravenol PSF – syntetyczny olej hydrauliczny spełniający wymagania normy Honda PSF-S KIA PSF-III. Przykładowe zastosowanie: Kia Sportage, Citroën C-Crosser.
- Ravenol PSF-Y – syntetyczny olej do układu wspomagania, spełnia wymagania normy VW G 009 300 A2 MB 236.3. Przykładowe zastosowanie: VW Crafter, Honda Civic VIII.
 - Ravenol E-PSF – w pełni syntetyczny olej do układu wspomagania oraz zawieszania hydropneumatycznego. Spełnia wymagania normy Citroën DA 9730 A5, Citroën LDS 9979 A3. Przykładowe zastosowanie: Citroën Berlingo, Citroën C5, Peugeot 307.
 - Ravenol SSF Special Servolenkung Fluid – w pełni syntetyczny olej hydrauliczny. Spełnia wymagania normy VW TL 521 46, MB 343.0 MB 344.0 MB 345.0. Przykładowe zastosowanie: Audi Q3, BMW X5, Mercedes CLS.

Olej Ravenol

DO WSPOMAGANIA KIEROWNICY

WSPOMAGANIE JAKO UKŁAD HYDRAULICZNY WYMAGA OLEJU O ODPIORNOCI NA CIŚNIENIE, O WYSOKIEJ TEMPERATURZE WRZENIA I TRWAŁOŚCI, DLATEGO STOSUJE SIĘ TU OLEJE ATF LUB TE DEDYKOWANE DO UKŁADÓW WSPOMAGANIA.

Dawniej wspomaganie kierownicy było zarezerwowane tylko dla aut klasy średniej i wyższej, w budżetowych autach trzeba było użyć sporej siły do obracania kierownicy, szczególnie podczas manewrowania na parkingu. W dzisiejszych czasach ten system jest standardem przy budowie aut.

Wspomaganie układu kierowniczego ma jedno zadanie – zmniejszyć siłę potrzebną do zmiany kierunku toczenia przednich kół. Jeszcze parę lat temu, najbardziej popularnym rodzajem wspomagania było wspomaganie hydrauliczne, realizowane przez pompę oleju hydraulicznego, napędzaną przez pasek klinowy lub wielorowkowy silnika, które pracuje stale, nawet gdy nie obracamy kierownicą. Podczas skręcania olej pod ciśnieniem wytworzonym przez pompę wspomaga obracanie kierownicy. W samochodach osobowych najczęściej stosowana jest przekładnia kierownicza listwowa, potocznie nazywana maglownicą. Olej hydrauliczny pod ciśnieniem trafia do odpowiedniej komory w przekładni i przemieszcza tłok, pomagając w obróceniu kół. Czułe systemy zaworów, oparte na zasadzie wałka skrętnego, kierują odpowiednio olej z pompy wspomagania. Podczas braku skrętu kierownicy olej swobodnie przepływa dookoła zaworu i wraca do zbiornika wyrównawczego. Płynący olej

wywołuje równe, niewielkie ciśnienie w obu komorach i tłok nie porusza się. Dodatkowe systemy wdrażane są przez producentów pod różnymi nazwami, takimi jak np. Servotronic w BMW e36 320i. Tu system odczytuje prędkość jazdy i odpowiednio dostosowuje siłę wspomagania do aktualnej sytuacji drogowej. Jeśli kierowca manewruje na parkingu z małą prędkością – siła wzrasta. Przy wysokich prędkościach siła wspomagania słabnie, zapewniając pewność prowadzenia.

Kontrola i interwały wymiany oleju

Zaleceniem jest wymiana oleju co 80 tys. km lub 2–3 lata, w zależności co nastąpi szybciej. Kontrola oleju może być wykonana nawet przez samego kierowcę, wystarczy sprawdzić stan oleju w zbiorniczku wyrównawczym umieszczonym pod maską. W przypadku ubytku należy go uzu-

pełnić i sprawdzić czy nie ma wycieków, natomiast w przypadku widocznego zużycia oleju (ciemny kolor, zapach spalenizny), należy wymienić olej. Brak serwisu i kontroli może doprowadzić do uszkodzenia pompy oraz elementów uszczelniających. W przypadku gdy nie znamy specyfikacji, według której powinno się dobrać olej, warto skorzystać z narzędzia doboru oleju Ravenol dostępnego na stronie.

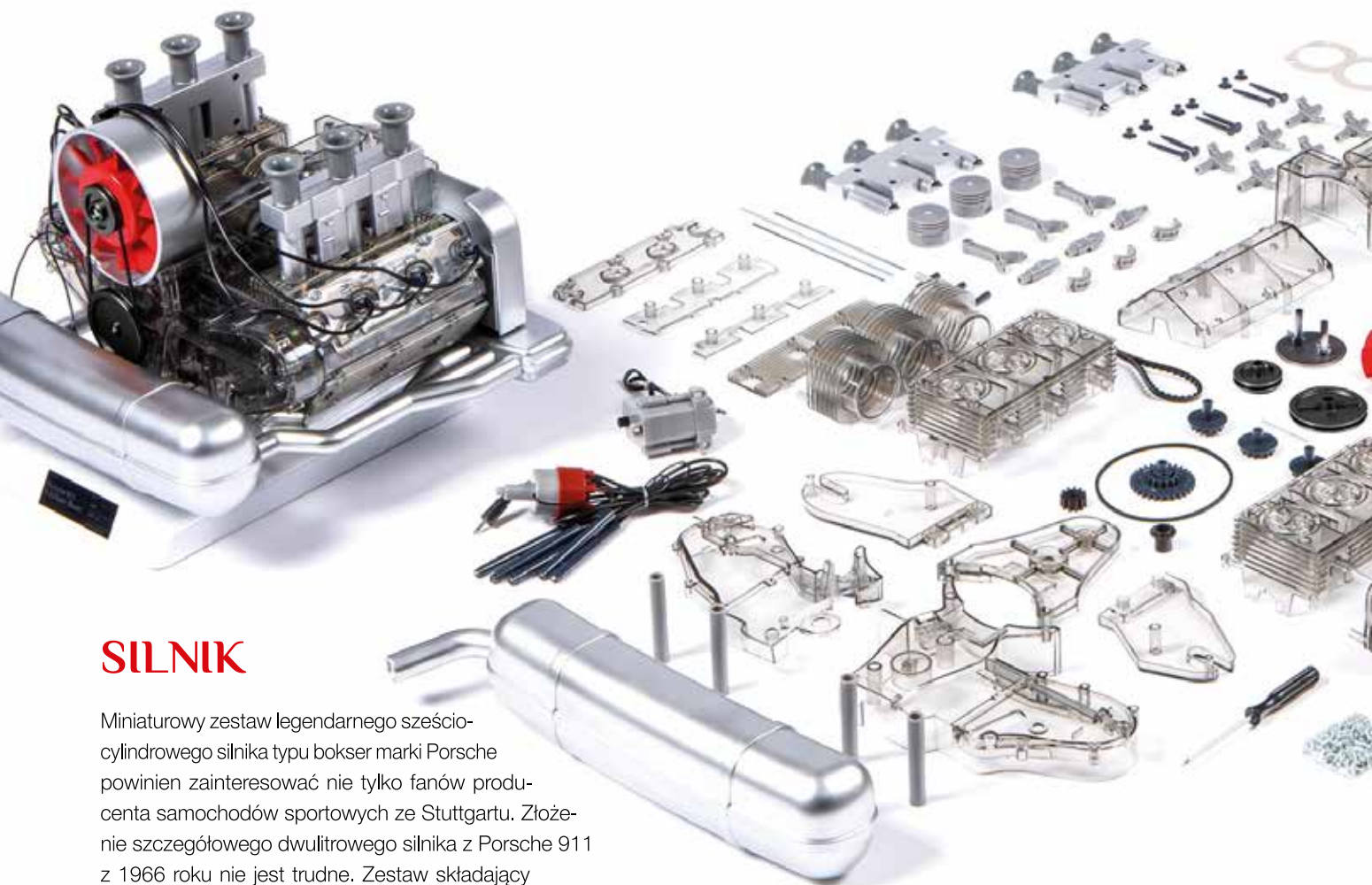
Skutek zbyt niskiego poziomu oleju w układzie

Zbyt niski poziom oleju może objawiać się na wiele sposobów: koniecznością użycia większej siły do obracania kierownicy, utrudnionym skręcaniem spowodowanym zbyt niskim ciśnieniem oleju, przerwami we wspomaganiu, wynikającymi z zapowietrzania układu czy degradacji uszczelnień wałka pompy lub źle napiętym paskiem napędzającym. Wycie pompy jest jednym z najczęstszych objawów zbyt niskiego poziomu oleju. W przypadku zignorowania tego dźwięku może dojść do zatarcia pompy, a gdy zamiast wycia słyszymy gwizd, oznacza to zasysanie przez pompę powietrza. Również brak działania układu jest skrajnym, ale możliwym uszkodzeniem – może wystąpić w sytuacji zerwania lub zeslizgu paska klinowego. 🌀

“ WSPOMAGANIE UKŁADU KIEROWNICZEGO MA JEDNO ZADANIE – ZMNIJSZYĆ SIŁĘ POTRZEBNĄ DO ZMIANY KIERUNKU TOCZENIA PRZEDNICH KÓŁ. ”

Do dzieła!

CHCESZ MIŁO SPĘDZIĆ CZAS? ZABAW SIĘ!
ZAWSZE ZNAJDZIE SIĘ JAKAŚ OPCJA.




SILNIK

Miniaturowy zestaw legendarnego sześciocylindrowego silnika typu bokser marki Porsche powinien zainteresować nie tylko fanów producenta samochodów sportowych ze Stuttgartu. Złożenie szczegółowego dwulitrowego silnika z Porsche 911 z 1966 roku nie jest trudne. Zestaw składający się z ponad 290 części można po prostu złożyć i skrócić bez użycia kleju. Po trzech godzinach pracy możemy cieszyć oko modelem silnika w skali 1:4, w którym wszystkie części poruszają się jak w rzeczywistości. Nawet iskry zapłonowe w cylindrach są symulowane za pomocą diod LED, a maty głośnik zapewnia, że dźwięk silnika jest wierny oryginałowi. A jak działa taki silnik, można zobaczyć na stronie producenta modelu: www.franzis.de 



MINIATURKI DLA FANA

Miniaturowe samochody są prawdziwą lekcją historii. Oto trzy przykłady potwierdzające tę tezę. Pierwszy to auto w skali 1:18, bazujące na modelu Porsche 356. W 1952 roku Porsche zaczęło opracowywać swój pierwszy wyścigowy samochód – 550 Spyder. Ten samochód był wyposażony w karoserię wykonaną z lekkiego stopu i ważył zaledwie 550 kg. Oryginał miał 1,5-litrowy czterocylindrowy silnik typu bokser. Samochód umocnił wizerunek młodej marki jako budującej lekkie i niezawodne samochody sportowe. Drugi przykład to modelik zmodyfikowanego dostawczego VW T1 z naczepą do przewozu samochodów wyścigowych. Tak wyglądał prawdziwy samochód amerykańskiego dealera Volkswagena i Porsche „Continental Motors” z Fort Lauderdale na Florydzie na przełomie lat 50. i 60. Był wykorzystywany do transportu na wyścigi takich pojazdów jak Porsche 550 Spyder czy 718 RS 60 Spyder.

Trzeci przykład to Volvo – wzorowane na modelu P1800 z 1969 roku. Hot Wheels, producent małych autek, sprzedaje na świecie co sekundę około 16 tys. tych modeli-ków, w godzinę daje to już około 58 tys., a w miesiąc ponad 1 mln 700 tys. Rocznie ponad 20,5 mln sztuk trafia do zadowolonych kolekcjonerów. 





Nasze oddziały

WARSZAWA – Białoleka

ul. Annopol 22C
tel. 22 290 22 58
bialoleka@inter-team.com.pl

WARSZAWA – Puławska

ul. Puławska 115
tel. 22 853 32 83
pulawska@inter-team.com.pl

WARSZAWA – Reguły

ul. Regulska 41a
tel. 22 667 73 91
warszawa1@inter-team.com.pl

WARSZAWA – Zachód

Blizne Łaszczczyńskiego
ul. Warszawska 35D
tel. 22 637 25 05
warszawa.zachod@inter-team.com.pl

PRAGA (Czechy)

ul. Do Certous 2620/11
tel. (00) 420 226 203 165
praha@inter-team.cz

BIAŁYSTOK

ul. Przędzalniana 64
tel. 85 687 17 48
bialystok@inter-team.com.pl

BIELSKO-BIAŁA

ul. Przemysłowa 370
tel. 33 471 10 22
bielskobiała@inter-team.com.pl

BYDGOSZCZ – Łęczycza

ul. Łęczycza 12
tel. 52 516 18 29
bydgoszcz2@inter-team.com.pl

BYDGOSZCZ – Upromex

ul. Pułaskiego 27
tel. 52 345 35 00
bydgoszcz@inter-team.com.pl

BYTOM

ul. Św. Elżbiety 3
tel. 32 411 64 38
bytom@inter-team.com.pl

CHOJNICE

ul. Marynarki 3
tel. 52 516 13 01
chojnice@inter-team.com.pl

CZĘSTOCHOWA

ul. Jesienna 219
tel. 34 377 83 10
czestochowa@inter-team.com.pl

ELBLĄG

ul. Malborska 91
tel. 55 617 16 19
elblag@inter-team.com.pl

ELK

ul. Kościuszki 26A
tel. 87 733 27 12
elk@inter-team.com.pl

GARWOLIN

Sulbiny, ul. Wspólna 2
tel. 25 748 13 85
garwolin@inter-team.com.pl

GDAŃSK

ul. Budowlanych 52a
tel. 58 573 22 36
gdansk@inter-team.com.pl

GDYNIA

ul. Hutnicza 53
tel. 58 660 94 00
gdynia@inter-team.com.pl

GLIWICE

ul. Spółdzielcza 27
tel. 32 230 55 90
gliwice@inter-team.com.pl

GRUDZIĄDZ

ul. Józefa Włodka 16f
tel. 56 647 17 28
grudziadz@inter-team.com.pl

GORZÓW WIELKOPOLSKI

ul. Piłkarska 21
tel. 95 726 10 16
gorzow@inter-team.com.pl

Zaloguj się i zgarniaj nagrody!



*polecam
Grzegorz
Duda*



85 ZAPROSZEŃ NA

EVENTY FILTRON

GWARANTOWANE

NAGRODY RZECZOWE

SPECJALNE

KONKURSY

DLA PRACOWNIKÓW

DODATKOWO:

Aktywności z ekstra nagrodami

20% premia specjalna za wzrost zakupów



INOWROCŁAW

ul. Górnicza 21
tel. 52 516 18 38
inowroclaw@inter-team.com.pl

JANKI

ul. Krakowska 10
tel. 22 290 67 51
janki@inter-team.com.pl

JELENIA GÓRA

ul. Okopowa 18
tel. 75 616 16 20
jeleniagora@inter-team.com.pl

KALISZ

ul. Warszawska 40
tel. 62 726 10 75
kalisz@inter-team.com.pl

KATOWICE

ul. Kościuszki 227
tel. 32 781 85 69
katowice@inter-team.com.pl

KĘDZIERZYN-KOŹLE

ul. Piastowska 26B
tel. 77 481 50 90
kedzierzyn@inter-team.com.pl

KĘTRZYN

Kruszewiec 21a
tel. 89 613 11 05
ketrzyn@inter-team.com.pl

KIELCE

ul. Kolberga 4a
tel. 41 277 18 60
kielce@inter-team.com.pl

KŁODZKO

ul. Słowackiego 21
tel. 74 663 14 47
klodzko@inter-team.com.pl

KONIN

ul. Zakładowa 7
tel. 63 212 11 08
konin@inter-team.com.pl

KOSZALIN

ul. Mieszka I 4
tel. 94 715 25 02
koszalin@inter-team.com.pl

KRAKÓW-NOWA HUTA

ul. Wąwozowa 34B
tel. 12 680 00 30
nowahuta@inter-team.com.pl

KROSNO

ul. Podkarpacka 2
tel. 13 440 11 97
krosno@inter-team.com.pl

KUTNO

ul. Spółdzielcza 7
tel. 24 382 14 82
kutno@inter-team.com.pl

KWIDZYN

ul. 11 Listopada 25
tel. 55 261 38 38
kwidzyn@inter-team.com.pl

LEGNICA

ul. Wrocławska 104
tel. 76 854 80 80
legnica@inter-team.com.pl

LUBLIN

ul. Wojciechowska 21 b
tel. 81 465 27 09
lublin2@inter-team.com.pl

ŁOMŻA

al. Legionów 114
tel. 86 471 18 53
lomza@inter-team.com.pl

ŁOWICZ

ul. Poznańska 42
tel. 46 892 17 46
lowicz@inter-team.com.pl

ŁÓDŹ – Brukowa

ul. Brukowa 16/18
tel. 42 640 74 47
lodz2@inter-team.com.pl

ŁÓDŹ – Piłsudskiego

ul. Piłsudskiego 92
tel. 42 237 22 28
lodz@inter-team.com.pl

MAJDAN k. Warszawy

ul. Równa 1
tel. 22 780 43 68
majdan@inter-team.com.pl

MALBORK

ul. Pilotów 4
tel. 55 272 63 00
malbork@inter-team.com.pl

MIELEC

ul. Kocjana 4
tel. 17 742 15 29
mielec@inter-team.com.pl

NATOLIN k. Grodziska Maz.

ul. Logistyczna 15
tel. 22 755 97 01
natolin@inter-team.com.pl

NOWY SĄCZ

ul. Węgierska 201
tel. 18 546 14 65
nowysacz@inter-team.com.pl

NOWY TARG

ul. Składowa 7A
tel. 18 546 17 77
nowytarg@inter-team.com.pl

OLSZTYN

ul. Lubelska 36A
tel. 89 613 17 45
olsztyn@inter-team.com.pl

OPOLE

ul. Kępska 5C
tel. 77 456 78 44
opole@inter-team.com.pl

OSTROŁĘKA

al. Wojska Polskiego 22
tel. 29 763 17 41
ostroleka@inter-team.com.pl

PIASECZNO

ul. Techniczna 2
tel. 22 290 69 79
piaseczno@inter-team.com.pl

PŁOCK

ul. Graniczna 46
tel. 24 382 11 91
plock@inter-team.com.pl

PSZCZYNA

ul. Górnośląska 21
tel. 32 413 17 14
pszczyna@inter-team.com.pl

POZNAŃ – Malwowa

ul. Malwowa 134
tel. 61 679 17 89
pozn2@inter-team.com.pl

POZNAŃ – Obornicka

ul. Obornicka 227
tel. 61 656 74 25
pozn2@inter-team.com.pl

RADOM

ul. Kapturska 7/9
tel. 48 387 25 97
radom@inter-team.com.pl

RYBNIK

ul. Karola Miarki 13
tel. 32 411 09 82
rybnik@inter-team.com.pl

RZESZÓW

ul. Wspólna 2
tel. 17 221 09 14 do 18
rzeszow@inter-team.com.pl

SIEDLCE

ul. Brzeska 180
tel. 25 748 14 95
siedlce@inter-team.com.pl

SŁUBICE

Osiedle Przemysłowe 16
tel. 95 382 11 03
slubice@inter-team.com.pl

SŁUPSK

ul. Bohaterów Westerplatte 7
tel. 59 841 41 77
slupsk@inter-team.com.pl

SOKÓŁKA

ul. Mariańska 51
tel. 85 711 95 11
sokolka@inter-team.com.pl

SOSNOWIEC

ul. Piękna 2
tel. 32 413 17 19
sosnowiec@inter-team.com.pl

STARGARD

ul. Pierwszej Brygady 15e
tel. 91 817 35 62
stargard@inter-team.com.pl

STRZELCE OPOLSKIE

ul. Kozielska 58
tel. 77 542 11 57
strzelceopolskie@inter-team.com.pl

SUWAŁKI

ul. Sejneńska 24
(wjazd od ul. Waryńskiego)
tel. 87 733 14 94
suwalk@inter-team.com.pl

SZCZECIN

ul. Ruska 29
tel. 91 485 63 72
szczecin@inter-team.com.pl

ŚWIDNICA

ul. Parkowa 8-10
tel. 74 663 16 99
swidnica@inter-team.com.pl

TARNOBRZEG

al. Warszawska 2A
tel. 15 855 50 35
tarnobrzeg@inter-team.com.pl

TARNOWSKIE GÓRY

ul. Zagórska 194
tel. 32 413 17 16
tarnowskiegory@inter-team.com.pl

TARNÓW

ul. Wyszyńskiego 12F
tel. 14 632 66 70
tarnow@inter-team.com.pl

TORUŃ

ul. Curie-Skłodowskiej 81a
tel. 56 650 88 50 do 59
torun@inter-team.com.pl

TYCHY

ul. Mysłowicka 1
tel. 666 668 378
tychy@inter-team.com.pl

WIELICZKA

ul. Reformacka 25
tel. 12 352 39 78
wieliczka@inter-team.com.pl

WOŁOMIN

ul. Armii Krajowej 19A
tel. 22 787 02 55 do 57
wolomin@inter-team.com.pl

WROCŁAW

ul. Braterska 6
tel. 71 726 25 21
wroclaw@inter-team.com.pl

WYSZKÓW

ul. Świętojańska 175
tel. 29 763 16 45
wyszkow@inter-team.com.pl

ZAMOŚĆ

ul. Lubelska 66
tel. 84 536 13 58
zamosc@inter-team.com.pl

ZDUŃSKA WOLA

ul. Wodna 4/6
tel. 43 652 11 61
zdunskawola@inter-team.com.pl

ZAWIERCIE

ul. Wojska Polskiego 36
tel. 32 413 17 15
zawiercie@inter-team.com.pl

ZGORZELEC

ul. gen. Wł. Andersa 4
tel. 75 616 14 45
zgorzelec@inter-team.com.pl

ZIELONA GÓRA

ul. Dekoracyjna 3b
tel. 68 416 12 54
zielonagora@inter-team.com.pl

ŻYWIEC

ul. Dworcowa 22
tel. 33 861 31 42
zywiec@inter-team.com.pl

A brand of passion

Legenda jest Twoja



„ELF reprezentuje wyścigi. ELF oznacza zwycięstwo.

W motorsporcie nie możesz wygrać sam; bez sponsorów, mechaników, kierowców i solidnego zespołu. Jestem z nich dumny. Kiedy wygrywamy, wygrywamy razem. Kiedy przegrywamy, przegrywamy razem.

Dziś pasjonuję się pracą z młodymi kierowcami, dzieląc się swoimi doświadczeniami, tak jak ELF zrobił to dawniej ze mną.”

To moja legenda.

Olivier Panis – francuski mistrz sportów motorowych.

elf.com.pl

elf 

60 lat MINEŁO

**230 SL ROBIŁ WRAŻENIE 60 LAT TEMU JAKO WYGODNY, DWUMIEJSCOWY
TZW. SPORTOWY SAMOCHÓD TURYSTYCZNY O WYSOKICH OSIĄGACH.
DZIŚ TO WRAŻENIE NABRAŁO MOCY!**



Na trasie rajdu Spa-Liege-Sofia – gdzieś w Bułgarii.

sportowych. System ramy podłogowej 230 SL pochodził z sedanów serii W 111. Został jednak skrócony i wzmocniony. Skorzystała na tym również „Pagoda” ze stabilną kabiną pasażerską i strefami zgniotu z przodu i z tyłu. Zawieszenie było sztywne, ale i o dziwo na swój sposób nietypowo wygodne dla samochodu sportowego z lat 60. Czterobiegowa automatyczna skrzynia była dostępna jako opcja po raz pierwszy w SL 230. SL miał hamulce tarczowe na przednich kołach, a w SL 250 produkowanym od 1967 roku również na tylnej osi.

Podczas ośmioletniego okresu produkcji Mercedes oferował SL-a z trzema różnymi silnikami. Sportowy sześciocylindrowy silnik oznaczony jako M 127 z 230 SL był

Mercedes-Benz 230 SL, który po raz pierwszy pokazany został oficjalnie

14 marca 1963 roku na Salonie Samochodowym w Genewie, musiał zastąpić dwa wcześniejsze modele. Model oznaczony jako W 113 zastąpił zarówno 300 SL Roadstera (W 198), jak i 190 SL (W 121). Ten nowy samochód sportowy produkowany do 1971 roku był lepiej znany pod nazwą „Pagoda”, która nawiązuje do zakrzywionego do wewnątrz kształtu dachu (typu hardtop lub coupe, który przypominał azjatyckie świątynie).

230 SL robił wrażenie 60 lat temu jako wygodny, dwumiejscowy tzw. sportowy samochód turystyczny o wysokich osiągnięciach. Jego projekt powstał pod kierunkiem Friedricha Geigera. Łączył wyraźne linie z klasycznym wyglądem SL, w tym dużą centralną gwiazdą na osłonie chłodnicy. Z kolei Paul Bracq zaprojektował zdejmowany twardy dach o charakterystycznym kształcie.

Poziom bezpieczeństwa W 113 był przełomowy dla ówczesnych samochodów



Elegancko opracowana deska rozdzielcza modelu SL.

SL nie tylko było autem sportowym, ale pozwalało użytkownikom na aktywny wypoczynek.





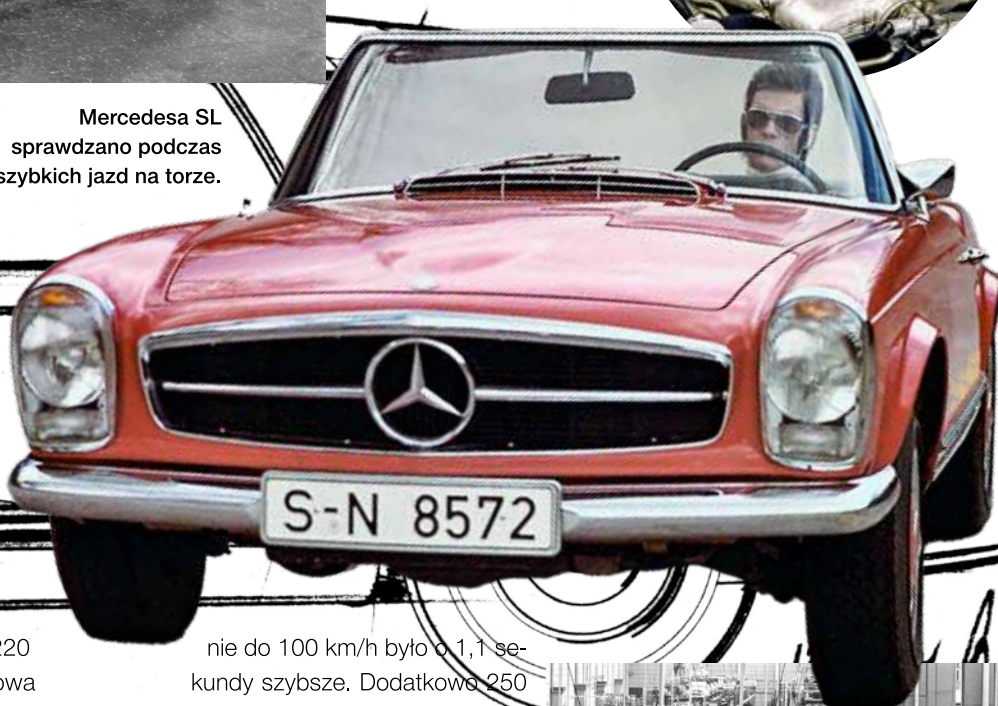
KONIEC

Mercedes 230 SL Pagode po wiosennej premierze na salonie w Genewie, we wrześniu 1963 r. pokazany został też na wystawie IAA we Frankfurcie nad Menem. Zainteresowanie było ogromne.

Tak wyglądał silnik Mercedes 230 SL.



Mercedesa SL sprawdzano podczas szybkich jazd na torze.

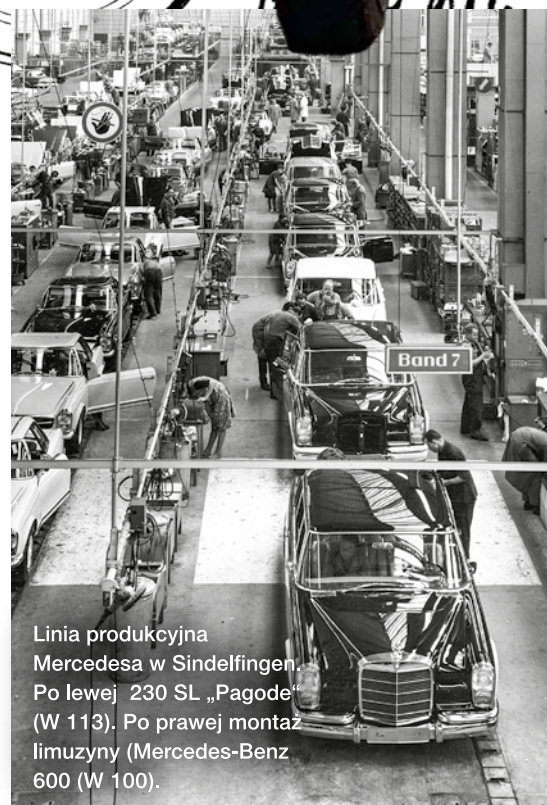


oparty na konstrukcji M 180 z 220 SE, którego pojemność skokowa została zwiększona do 2306 ccm. Silnik miał moc 150 KM, a prędkość maksymalna wynosiła 200 km/h. Ten sportowy samochód przyspieszał do 100 km/h w 11,1 sekundy.

Mercedes z powodzeniem wykorzystywał model 230 SL również w sporcie samochodowym. Zwycięstwo Eugena Böhringera i Klaus a Kaisera w rajdzie Spa-Sofia-Liège pod koniec sierpnia 1963 r. na trasie o długości ponad 5000 km było wielkim sukcesem. Zgłoszono do tego rajdu aż 119 samochodów, do mety dojechało tylko dwadzieścia załóg. W następnym roku ten sam duet zajął trzecie miejsce również startując wersją 230 SL. Pod koniec 1966 roku model 250 SL zastąpił model 230. Sześciocylindrowy rzędowy silnik M 129 miał pojemność skokową 2496 ccm. Osiągi i prędkość maksymalna pozostały takie same jak w poprzednim modelu, ale przyspiesze-

nie do 100 km/h było o 1,1 sekundy szybsze. Dodatkowo 250 SL otrzymał regulator siły hamowania, większe przednie tarcze hamulcowe oraz wspomniane już tylne hamulce tarczowe. Kolejna różnica: 250 SL był opcjonalnie dostępny z dachem coupé i tylną kanapą. Ta wersja o nazwie California uzupełniła wariant nadwozia znany z 230 SL, czyli roadstera z płóciennym dachem i zdejmowanym dachem coupé. Mercedes 280 SL z sześciocylindrowym rzędowym M 130 o pojemności 2778 ccm pojawił się w 1968 roku i był najbardziej udaną wersją w tej całej serii. Moc wzrosła do 170 KM, a przyspieszenie do 100 km/h było możliwe w 9 sekund. Ta wersja utrzymała jednak maksymalną prędkość 200 km/h.

Produkcja Mercedes 113 zakończyła się w marcu 1971 roku po zbudowaniu łącznie 48 912 pojazdów. Spośród nich 19 831 sztuk to 230 SL, 5196 – 250 SL, a 23 885 – 280 SL. 🚗



Linia produkcyjna Mercedes 113 w Sindelfingen. Po lewej 230 SL „Pagode”, po prawej montaż limuzyny (Mercedes-Benz 600 (W 100)).

OTO bestia!

**W DZIEJACH MOTORYZACJI BYŁO
WIELE SAMOCHODÓW WYJĄTKOWYCH,
STWORZONYCH W JEDNYM EGZEMPLARZU
I O PIĘKNEJ LINII NADWOZIA.**



(czyli dopuszczony do normalnego ruchu), napędzany 27-litrowym silnikiem Meteor Rolls-Royce. Ten Meteor był montowany w czołgach i miał w okresie II wojny moc szacowaną na około 650 KM. John Dodd, skonstruował natomiast skrzynię biegów tego samochodu i na aucie zamontowano też obudowę chłodnicy i maskotkę Rolls-Royce'a, co było ukłonem w stronę pochodzenia silnika.

Nawet pożar nie był w stanie położyć kresu takiemu oryginalnemu projektowi, ponieważ kiedy Bestia została uszkodzona podczas powrotu z pokazu ze Szwecji, i tak została ponownie zrekonstruowana i odnowiona, i na dodatek zmodernizowana. Na początku lat 70. XX wieku, Dodd po prostu postanowił ulepszyć pierwotną koncepcję Bestii: zakupiono i zamontowano nowy silnik V12 Merlin (ta sama jednostka napędza ten samochód obecnie) i dodano osłonę chłodnicy pochodzącą już z modelu Rolls-Royce Silver Shadow. Co ciekawe nazwa tego silnika nie pochodzi od postaci czarnoksiężnika Merlina, ale od ptaka drapieżnego z rodziny sokołowatych, czyli drzemlika. 

W przypadku angielskiego auta o nazwie The Beast (czyli Bestia) mamy do czynienia z samochodem o bardzo kontrowersyjnej urodzie, ale z niezwykle mocnym sercem. Jego historia pokazuje ścisłe związki motoryzacji z lotnictwem. Bestia jest wyposażona w silnik marki Rolls-Royce Merlin, który w okresie II wojny światowej montowany był w samolotach myśliwskich Supermarine Spitfire broniących angielskiego nieba przed niemieckimi nalotami. Silnik Rolls Royce Merlin jest najczęściej kojarzony właśnie ze Spitfirem, ale największą liczbę Merlinów zamontowano w czterosilnikowych bombowcach Avro Lancaster. W sumie Merlinów wyprodukowano blisko 150 tysięcy sztuk. Podwozie Bestii opracował w 1966 roku Paul Jameson, a pojazd pierwotnie był projektowany jako ekstrawagancki samochód drogowy

fort. Porsche





SWAG VITAL Lines

Układ kierowniczy, zawieszenie i elementy metalowo-gumowe

Dziurawe i nierówne drogi to smutna i frustrująca codzienność w trakcie jazdy samochodem. Skutkiem jest nie tylko dyskomfort jazdy dla kierowcy i pasażerów, lecz także negatywny wpływ na sam pojazd wynikający z ekstremalnych obciążeń wywieranych na elementy układu kierowniczego i zawieszenia. Warto zaufać asortymentowi SWAG VITAL Lines obejmującemu najwyższej jakości elementy układu kierowniczego i zawieszenia oraz elementy metalowo-gumowe (NVH). Produkty w jakości OE zapewniają bezpieczeństwo i komfort jazdy. Asortyment obejmuje między innymi:

- Wahacze zawieszenia i sworznie wahaczy zawieszenia
- Drążki kierownicze i końcówki drążków kierowniczych
- Łączniki stabilizatora
- Elementy mocowania silnika i skrzyni biegów
- Elementy i zestawy mocowania kolumny zawieszenia
- Tuleje
- Ostony gumowe przekładni kierowniczych i pólosi napędowych



**BEST CHOICE
FOR SPARE PARTS**

VARTA®

THE ORIGINAL.

Wybierz jakość oryginalnego wyposażenia

7 na 10

Samochodów wyposażonych w systemy Start-Stop ma zamontowane akumulatory VARTA.



Producenci współpracujący z VARTA:

Audi Bentley BMW Bugatti Chevrolet Chrysler Citroën Ferrari
Fiat Ford GMC Honda Hyundai Jaguar Kia Lamborghini
Land Rover Maserati Mercedes-Benz Nissan Opel Peugeot Porsche
Renault Seat Škoda Toyota Vauxhall Volkswagen Volvo



www.varta-automotive.com

Pewny start to akumulator  **VARTA®**

 CLARIOS