TRANSPORT: DAF I CIEKAWE PROPOZYCJE ZABUDÓW CIĘŻKICH PODWOZI

TRUCKS & MACHINES

MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY

4POLAND

nr 6 / 2023

ISSN 1689-7471

INDEX: 251127

Cena: 5 zł (w tym 8 proc. VAT)

- CHIŃSKI BYD WKRACZA DO POLSKI Z DOSTAWCZYMI I CIĘŻAROWYMI ELEKTRYKAMI
- OLEJE MINERALNE DO SILNIKÓW CIĘŻARÓWEK – ICH UDZIAŁ W RYNKU WCIĄŻ SPADA
- DŁUGOWIECZNA PROWIZORKA, CZYLI HISTORIA „PRZEJŚCIOWEGO” STARA 28/29
- MASZYNY BUDOWLANE: PRZEGLĄD OFERTY RYNKOWEJ MAŁYCH ŁADOWAREK

moya
sieć stacji paliw

TFC

KARTY PALIWOWE MOYA & TFC

POWERING YOUR FLEET!

- ✓ **Atrakcyjne ceny**
- ✓ **Stałe tygodniowe ceny** w danym kraju
- ✓ Akceptacje na ponad **8000 stacji paliw w Europie,** w tym **ponad 400 w Polsce**
- ✓ **Opłaty drogowe - zwrot VAT i akcyzy**
- ✓ Usługi drogowe takie jak: **mycie samochodów ciężarowych, parking czy usługi naprawcze**
- ✓ **Indywidualne rozwiązania** w tym Panel Klienta do zarządzania kartami

SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI!

22 496 00 73 **bok@moyastacja.pl**

Infolinia czynna jest od poniedziałku do piątku w godz. 8:00-16:00.

TRUCKS&MACHINES
MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY

Adres Redakcji
20–328 Lublin
ul. Anny Walentynowicz 34
tel. 791 892 568
e–mail: redakcja@trucks–machines.pl
www.trucks–machines.pl

Redaktor naczelny
Dominik Woch
redakcja@trucks–machines.pl

Zespół
Leon Bilski
Jacek Dobkowski
Michał Jurczak
Robert Przybylski
Michał Woch

Współpraca
Marek Różycki
Mariusz Miąsko

Korekta
Danuta Szperling

Wydawnictwo
FOCUS TRUCK LOGISTIC

Redaktor graficzny
Krzysztof Krusiński
kkrus@o2.pl

Reklama i Marketing
Justyna Maziarczyk–Szacuń
tel. 791 892 568
j.maziarczyk@trucks–machines.pl
j.szacun@trucks–machines.pl

Rozpowszechnianie redakcyjnych materiałów publicystycznych bez zgody redakcji jest zabronione. Wszelkie prawa zastrzeżone. Wydawca nie odpowiada za treści zamieszczone w reklamach.

News

Mercedes-Benz / KH-Kipper / Schmitz Cargobull 4
Goldhofer / CMB.TECH i Ford Trucks 5
Solaris / Książka o Starze 6
Volvo Trucks / Webfleet 7
Bobcat / DEVELON / Volvo 55

Rynek

Porady prawne 8
U17 na Scheuerle 10
DAF z zabudowami 12
Volvo 4Poland 14
Cold Chain 2023 18
Pol-plan 22
BYD w Polsce 24
Transport chłodniczy 26
Oleje mineralne do ciężarówek 28
Truck Service Polska 34
Olej napędowy 38
Rozmowa T&M 40
Historia Stara 28/29 42
Ładowarki 46
eRobocze Show 52

Electric Bus Champion 2023

Mercedes-Benz eCitaro otrzymał tytuł Electric Bus Champion 2023. W tegorocznym teście porównawczym autobusów elektrycznych zorganizowanym przez czasopismo branżowe Omnibusspiegel, niskopodłogowy autobus z gwiazdą, w swojej obecnej wersji z wysokowydajnymi bateriami NMC 3, zajął pierwsze miejsce w rywalizacji z pięcioma konkurencyjnymi modelami. Pod koniec kwietnia, przez cztery dni, około 20 dziennikarzy branżowych i wielu przedstawicieli firm transportowych miało okazję drobiazgowo przetestować aktualne autobusy elektryczne w segmencie pojazdów 12-metrowych podczas piątej edycji renomowanego testu porównawczego autobusów elektrycznych w Bonn. Oprócz jazd próbnych na wymagającym torze testowym w Bonn, w programie testerów znalazły się również przejażdżki z pasażerami na pokładzie. Doświadczeni serwisanci brali również pod lupę każdy autobus podczas przeglądu warsztatowego i oceniali łatwość obsługi i naprawy. Po odbyciu długich jazd testerzy przyznawali punkty za komfort dla pasażerów, wygodę prowadzenia dla kierowców, jakość wykonania i łatwość obsługi każdego pojazdu z osobna. I tu Mercedes-Benz eCitaro otrzymał najwięcej punktów.

W krainie rajskich plaż

KH-Kipper realizuje dużą dostawę wywrotek do Azji południowo-wschodniej. Pomimo ogólnoświatowego trendu mającego na celu ograniczenie emisji CO2, Filipiny są krajem w znacznym stopniu wykorzystującym stosunkowo tani węgiel. W 2021 zużycie węgla wyniosło 58 proc. w wytwarzaniu energii, ale ten surowiec wykorzystywany jest również w innych gałęziach filipińskiego przemysłu. Wywrotki odbywają długą drogę zanim z Polski trafią do filipińskiej kopalni. Transport drogowo-morski w przesiadką w Niemczech i Singapurze zajmuje kilka tygodni zanim sprzęt trafi w miejsce przeznaczenia. Konstrukcja to klasyczna prostokątna zabudowa przeznaczona do transportu węgla kamiennego, brunatnego lub antracytu o frakcji 0,0-300 mm. Duża objętość skrzyni wynosząca 32 m sześc. pozwala na załadowanie maksymalnej ilości stosunkowo lekkiego ładunku jakim jest węgiel. Do produkcji skrzyni użyto wysokiej jakości stali Hardox 450. Profile wzmacniające burty boczne i burtę tylną usztywniają prostą konstrukcję skrzyni i nadają jej odpowiednią wytrzymałość. Jej sztywność podczas załadunku i transportu zwiększają dwa łańcuchy zamontowane na stałe pomiędzy burtami bocznymi. Burta tylna z górnymi zawiasami otwiera się automatycznie podczas wyładunku.

Schmitz Cargobull otrzymuje nagrodę

Niemiecki Instytut Jakości Usług, DUP Unternehmer-Magazin i kanał informacyjny ntv przyznały zelektryfikowanej naczepie chłodniczej S.KOe COOL firmy Schmitz Cargobull główną nagrodę w kategorii „Technologia – Energia" podczas tegorocznej Niemieckiej Nagrody dla projektów zrównoważonego rozwoju.

Seria FT w „kolejowej akcji”

Wagon do kontroli geometrii torów Austriackich Kolei Federalnych (ÖBB) o łącznej masie prawie 50 t przetransportowano ze stacji manewrowej w Stadthafen Linz przez Dunaj do stacji kolejowej Urfahr w centrum Linz. DMC zestawu transportowego wynosiło 135 t, a jego całkowita długość – 47 m. Zadanie zlecono ekspertom z firmy Prangl. Od kilku lat lokomotywy i tabor transportowane są przez Dunaj mostem autostrady A7, na pojazdach drogowych. Tym razem wykorzystano kombinację firmy Goldhofer. Użyto pojazdów modułowych rodziny FT w konfiguracji 2+4, z wpiętym pomiędzy wózki obniżonym pokładem do transportu pojazdu szynowego. – *Imponujący skok zawieszenia wynoszący 640 mm znacznie ułatwia załadunek, zwłaszcza przy dużym napięciu platformy ładunkowej i konieczności odłączenia przedniego wózka do załadunku i rozładunku* – tłumaczy Roland Walzl, kierowca transportu ciężkiego i specjalnego w firmie Prangl. Podróż powrotna na plac rozrządowy, również w nocy, rozpoczęła się od sporego wyzwania. Ze względu na bardzo ograniczoną ilość dostępnego miejsca, na odcinku ok. 300 m od skrzyżowania zestaw musiał jechać tyłem. Pomógł w tym wyjątkowo duży kąt skrętu wynoszący 60 st. Podróż mogła być kontynuowana przez centrum miasta, gdzie moduły do dużych obciążeń serii FT po raz kolejny udowodniły swoją przydatność. Skonfigurowano je do użytku w ciasnych przestrzeniach, sprawdziła się też relatywnie niewielka wysokość załadunku (całkowita wysokość 4,6 m), co sprawiło, że swobodnie można było przejechać pod liniami napowietrznymi i sygnalizacją świetlną w centrum miasta. Ostatni akt stanowił 5-kilometrowy odcinek jazdy pod prąd zamkniętą austriacką A7 do stacji rozrządowej w Stadthafen Linz. – *Dzięki modułom serii FT możemy elastycznie reagować na każde wyzwanie, czy to manewrowanie w ograniczonej przestrzeni, czy też potrzebę różnych kombinacji modułów. Możemy szybko dostosować się do wymagań. Dla nas wielką zaletą serii FT jest to, że zmiany w systemie transportowym można wprowadzać bez żadnych problemów w dowolnym momencie. Ponadto seria FT może również tworzyć kombinacje z pojazdami i platformami z naszej istniejącej floty* – mówi Jochen Schmidt, kierownik działu transportu ciężkiego i transportu specjalnego w Prangl.

CMB.TECH i Ford Trucks partnerami w transformacji wodorowej

Na początku czerwca w Antwerpii firmy CMB.TECH oraz Ford Trucks ogłosiły partnerstwo w zakresie transformacji ciągników siodłowych Ford Trucks F-MAX na dwupaliwowe pojazdy wodorowe, wykorzystujące przełomową technologię wodorową. Ciągniki siodłowe zostaną zmodyfikowane w warsztacie Dual Fuel firmy CMB.TECH w Antwerpii. Celem firm jest dostarczenie pierwszych ciężarówek już w 2023 roku oraz sukcesywne rozszerzanie oferty. Ford Trucks, globalna marka Ford Otosan, i CMB.TECH nawiązały współpracę, która będzie miała kluczowe znaczenie dla przejścia branży transportowej na paliwa ekologiczne. W wyniku tego partnerstwa klienci zyskają możliwość szybkiego dostępu do rozwiązań wodorowych, które odegrają kluczową rolę w procesie wdrażania w sektorze transportowym rozwiązań przyjaznych dla środowiska.

W październiku zadebiutuje eActros LongHaul

10 października 2023 r. podczas światowej premiery Mercedes-Benz Trucks zaprezentuje seryjną wersję dotychczasowego eActrosa LongHaul – w nowej stylistyce i pod nową nazwą – eActros 600. Oznaczenie 600 odnosi się do pojemności akumulatora liczonej w kilowatogodzinach – podobnie jak w przypadku dystrybucyjnego eActrosa 300/400. Tak duża pojemność akumulatora i nowa, niezwykle ekonomiczna, zaprojektowana we własnym zakresie elektryczna oś napędowa umożliwiają zasięg około 500 kilometrów bez konieczności doładowywania.

Kolejne miasto wybiera Urbino 9 LE electric

Gmina Miejska Nowa Ruda (Dolnośląskie) zdecydowała o zakupie dwóch niskowejściowych autobusów bateryjnych Urbino 9 LE electric. To model, który nie emituje spalin, jest cichy i zwrotny, przez co sprawdza się w miejskich przestrzeniach. Dostawy e-busów zaplanowano na połowę 2024 r. Autobusy będą wyposażone w silnik trakcyjny, zasilany energią pochodzącą z baterii Solaris High Energy. Ich ładowanie będzie możliwe przewodowo poprzez złącze typu plug-in. Odpowiednia ładowarka zostanie dostarczona przez producenta elektrobusów. Średni zasięg tak skonfigurowanych pojazdów przekracza 200 km. Pojemność pasażerska wynosi co najmniej 55 osób, z czego 25 będzie mogło podróżować na miejscach siedzących. Na wyposażeniu e-busów znajduje się m.in. klimatyzacja oraz ogrzewanie, monitoring i system informacji pasażerskiej. Wśród niecodziennych, rzadko spotykanych rozwiązań, warto wskazać konieczność przystosowania każdego z pojazdów do przewozu czterech rowerów jednocześnie. W tym celu, na tylnych ścianach e-busów zostaną zamontowane bagażniki rowerowe. Bagażniki będą przystosowane zarówno do przewozu rowerów o szerokich oponach (do ok. 6 cm) jak i rowerów elektrycznych (o wadze nawet 25 kg).

Robert Przybylski „Star. Kolebka polskiej motoryzacji"

Powszechne niegdyś Stary zniknęły z polskich dróg. Najnowsza książka Roberta Przybylskiego ma zatrzymać je w naszej pamięci, opowiada zarazem w jaki sposób fabryka powstała i rozwijała się. Pod względem wielkości produkcji był to poważny zakład w skali Europy, a w latach 60. państwowy właściciel miał bardzo ambitne plany i zamierzał wprowadzić do produkcji samochody z niezależnym zawieszeniem, automatyczną skrzynią biegów i silnikiem V8. Projekty były prowadzone z rozmachem, powstało kilka wersji silników, skrzyń biegów i podwozi z niezależnym zawieszeniem. Plany nie ziściły się, a w kolejnych dekadach nie udało się utrzymać tak ambitnego planu rozwoju. Książka zawiera 160 zdjęć, z których wiele publikowanych jest po raz pierwszy, 30 tabel z danymi ekonomicznymi i technicznymi.

Volvo Trucks pokazało elektryczne ciężarówki o większym zasięgu

Volvo Trucks wprowadza nowe, mocniejsze akumulatory do swoich elektrycznych samochodów ciężarowych średniej ładowności. Zapewniają one większy zasięg – do 450 km i umożliwiają elektryfikację jeszcze większej liczby zadań związanych z transportem miejskim. Dzięki mocniejszym akumulatorom w gamie samochodów ciężarowych Volvo o średniej ładowności, Volvo FL i Volvo FE Electric, możliwe jest teraz przyspieszenie przejścia na cichszy i czystszy transport miejski. Nowe akumulatory oferują o 42 proc. większą pojemność energetyczną, dzięki czemu mogą zapewnić całkowity zasięg do 450 km na jednym ładowaniu. Oznacza to, że ciężarówki mogą obsługiwać większość rodzajów tras i zadań w obszarach miejskich, a także zapewnić energię np. dla zabudów do wywozu śmieci. Dodatkowa energia może być również wykorzystana do zadań związanych z jazdą po mieście podczas długich zmian bez konieczności ładowania. Dzięki ulepszonym akumulatorom Volvo FL Electric ma teraz zasięg do 450 km, a Volvo FE Electric do 275 km.

Webfleet wprowadza Webfleet Trailer

Webfleet wprowadza Webfleet Trailer, dedykowane zaawansowane rozwiązanie do zarządzania naczepami, stworzone z myślą o wsparciu firm transportowych i logistycznych z flotami naczep, operującymi na długich trasach. Webfleet Trailer to proaktywne narzędzie do monitorowania i raportowania, w pełni zintegrowane z systemem telematycznym Webfleet, zapewniające operatorom flot kompleksowe rozwiązanie zarówno dla pojazdów, jak i naczep. Rozwiązanie Webfleet dla naczep, może współpracować ze wszystkimi wiodącymi elektronicznymi układami hamulcowymi (EBS). Dzięki monitorowaniu stanu naczepy, z wykorzystaniem połączenia układu EBS z systemami awaryjnymi naczepy, takimi jak hamowanie i układ stabilizacyjny, rozwiązanie to pomaga poprawić bezpieczeństwo i ochronę. Dostarczając dane dotyczące ładunku w czasie rzeczywistym, rozwiązanie wspiera również kierowników flot w zapewnieniu zgodności z dopuszczalną masą ładunku oraz w zmniejszeniu ryzyka wypadku na skutek przeciążenia.

Trwają pracę nad ustawą o delegowaniu kierowców

Pakiet Mobilności zaczął obowiązywać 2 lutego 2022 r., jednak do tej pory nie wszystkie kraje zdążyły w całości dostosować się do nowych przepisów związanych z delegowaniem. Polska wdrożyła już część wytycznych, jednak pozostały jeszcze kwestie związane z uregulowaniem statusu zagranicznych przewoźników drogowych, czyli firm transportowych, które posiadają siedzibę w innym państwie lub państwie trzecim spoza UE i kierują tymczasowo kierowcę do pracy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w celu realizacji usługi transportowej.

23 maja 2023 r. Rada Ministrów przyjęła przedłożony przez Ministra Infrastruktury projekt ustawy o delegowaniu kierowców transporcie drogowym, który dotyczy w szczególności:

1). Zgłoszenia delegowania kierowcy

– w przypadku przewoźnika z innego państwa członkowskiego - zgłoszenie kierowcy przy pomocy specjalnie dedykowanej platformy IMI (znanej już polskim przewoźnikom);

– zapewnienie, aby kierowca dysponował określonymi dokumentami w postaci papierowej lub elektronicznej;

– w przypadku przewoźnika z państwa trzeciego spoza UE - zgłoszenie kierowcy bezpośrednio do Państwowej Inspekcji Pracy i wyposażenie go w papierowe delegowania.

2). Systemu kontroli delegowania kierowców na terytorium Polski

System będzie obejmował będzie obejmował kontrolę:

– drogową – wykonywaną przez inspektorów ITD;

– prawidłowości delegowania oraz warunków zatrudnienia kierowców delegowanych na terytorium Polski – wykonywaną przez inspektorów Państwowej Inspekcji Pracy.

3). Kwestii dotyczących wynagradzania kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe

Uregulowania mają dotyczyć uproszczenia systemu naliczania podstawy wymiaru składek ZUS oraz podatku PIT dla ww. kierowców i będą miały na celu ujednolicenie systemu naliczania podstawy wymiaru składki na ubezpieczenie społeczne (ubezpieczenie emerytalne, rentowe, chorobowe i wypadkowe) oraz wysokości zaliczki na podatek dochodowy kierowców. Nowe przepisy wejdą w życie po 14 dniach od ogłoszenia w Dzienniku Ustaw.

Projekt w dn. 1.06.2023 r. skierowano do Sejmu, a po I czytaniu do Komisji Infrastruktury. Termin sprawozdania został wyznaczony na 10 lipca 2023 r.

W dniu 13.06.2023 opublikowana została natomiast autopoprawka doprecyzowująca dodatkowo przepisy dotyczące zgłoszenia przewozu drogowego. Ujednolicono również dane dotyczące przewozów oraz dostosowano polskie przepisy do rozwiązań z piątego pakietu sankcji wymierzonych w Rosję jako odpowiedź na agresję wobec Ukrainy.

Najważniejsze kwestie zawarte w autopoprawce:

– obowiązek zgłoszenia przewozu do rejestru zgłoszeń w ramach systemu monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (SENT) dla zagranicznego podmiotu wykonującego międzynarodowy przewóz drogowy na podstawie zezwolenia wydawanego przez ministra właściwego do spraw transportu lub na podstawie wielokrotnego zagranicznego zezwolenia wydanego przez Międzynarodowe Forum Transportu (zezwolenia EKMT) – zgłoszenie powinno być dokonane przed rozpoczęciem przewozu;

– rozszerzenie dostępu do danych zgromadzonych w ww. rejestrze zgłoszeń dla ITD. (obecnie tylko kontrola towarów wrażliwych);

– w celu zapewnienia jednolitości danych dotyczących przewozu gromadzonych w rejestrze, wskazano te, które podlegają zgłoszeniu do systemu SENT;

– Dostosowanie przepisów do rozwiązań przyjętych w ramach piątego pakietu sankcji w związku z agresją Federacji Rosyjskiej na Ukrainę;

– wyłączenie z podstawy wymiaru składek na ubezpieczenie społeczne i zaliczki na podatek dochodowy kwot stanowiących zwrot nieudokumentowanych kosztów za korzystanie z urządzeń sanitarnych dla kierowców wykonujących zadania służbowe polegające na wykonywaniu przewozów drogowych.

Adriana Kominowska
Kancelaria Prawna Viggen

FORTUNE

TIRES

NIEZAWODNE W KAŻDEJ TRASIE

FDR 606

LIFETIME

FORTUNE TIRES

WARRANTY

Niełatwy transport U17

TEKST: Michał Jurczak
ZDJĘCIA: T&M

Zespół Spedition Kübler przewiózł 50-metrową łódź podwodną na 30-osiowym, modułowym Scheuerle InterCombi z portu w Speyer do oddalonego o 4 km Muzeum Techniki.

Zestaw Scheuerle InterCombi zastosowany do tego transportu miał ok. 90 m długości (30 linii osi, nacisk niecałe 2,5 t na koło). To jedna z najdłuższych, sztywnych kombinacji modułowych, jaka kiedykolwiek poruszała się po niemieckich drogach. Decydujące znaczenie dla sukcesu przedsięwzięcia miała solidność i zwrotność modułów InterCombi, jak również doświadczenie przewoźnika.

Ekspert ds. transportu specjalnego, Frieder Saam (kierownik transportu w firmie Spedition Kübler z siedzibą w Michelfeld-Erlin) potwierdził, że podczas pierwszej próby zestaw pojazdów typu push--pull nie zdołał wjechać na teren Technik Museum Speyer. Zabrakło kilku centymetrów (słup sygnalizacji pożaru, który nie został zdemontowany ze względów bezpieczeństwa, wystawał na wyznaczoną trasę). Zespół pojazdów został zmuszony do cofnięcia się.

Druga próba okazała się skuteczna. Kombinacja transportowa powoli toczyła się po wjeździe na teren muzeum. Transporter i łódź U17 trafiły do skansenu, w którym przejdą renowację. – *Zawsze jest bardzo miło, gdy ładunek dotarł do miejsca przeznaczenia bez uszkodzeń. Ten specjalny transport planowaliśmy już od pięciu lat. Oprócz wiedzy i umiejętności prowadzenia pojazdu wymagany był również odpowiedni sprzęt transportowy* – mówi Frieder Saam.

Grupa 30 linii osi InterCombi pochodzi od TII Scheuerle, producenta profesjonalnych pojazdów do transportu ciężkiego. – *Do takiego transportu potrzebowaliśmy wysokiej jakości, wytrzymałych modułowych linii osi. Seria InterCombi od Scheuerle spełnia te wymaga-*

90-metrowy zestaw SCHEUERLE bazuje na 30 osiach

Zespół Spedition Kübler przewiózł 50-metrową łódź o masie prawie 600 t

nia. Składa się z modułowego pojazdu platformowego o szerokości 3 m, za pomocą którego można wykonać szeroki zakres zadań transportowych – wyjaśnia Frieder Saam. Ze względu na niewielką wysokość platformy wynoszącą 1.190 mm w pozycji do jazdy i szeroką podstawę, linie osi nadają się również do ładunków o wysoko położonych środkach ciężkości. Podobnie jak w przypadku transportu U17, InterCombi są wykorzystywane nie tylko jako zestawy przyczep, ale także jako zestawy ciągnik-naczepa lub jako transportery samojezdne. Dzięki możliwości łączenia modułów wzdłużnie i poprzecznie można realizować nawet najcięższe transporty po drogach publicznych. Wysoki poziom elastyczności i zmienności modułów InterCombi sprawia, że są one wszechstronnym narzędziem do transportu najcięższych maszyn budowlanych i górniczych, ale też materiałów długich, elementów turbin wiatrowych, transformatorów, czy elementów mostów. W transporcie U17 wykorzystano też m.in. taką właściwość InterCombi jak wysoka kompensacja osi, wynosząca łącznie 650 mm, wymagana w wielu miejscach w celu przejechania ładunku przez przeszkody drogowe, takie jak krawężniki lub pokonywania poboczy dróg.

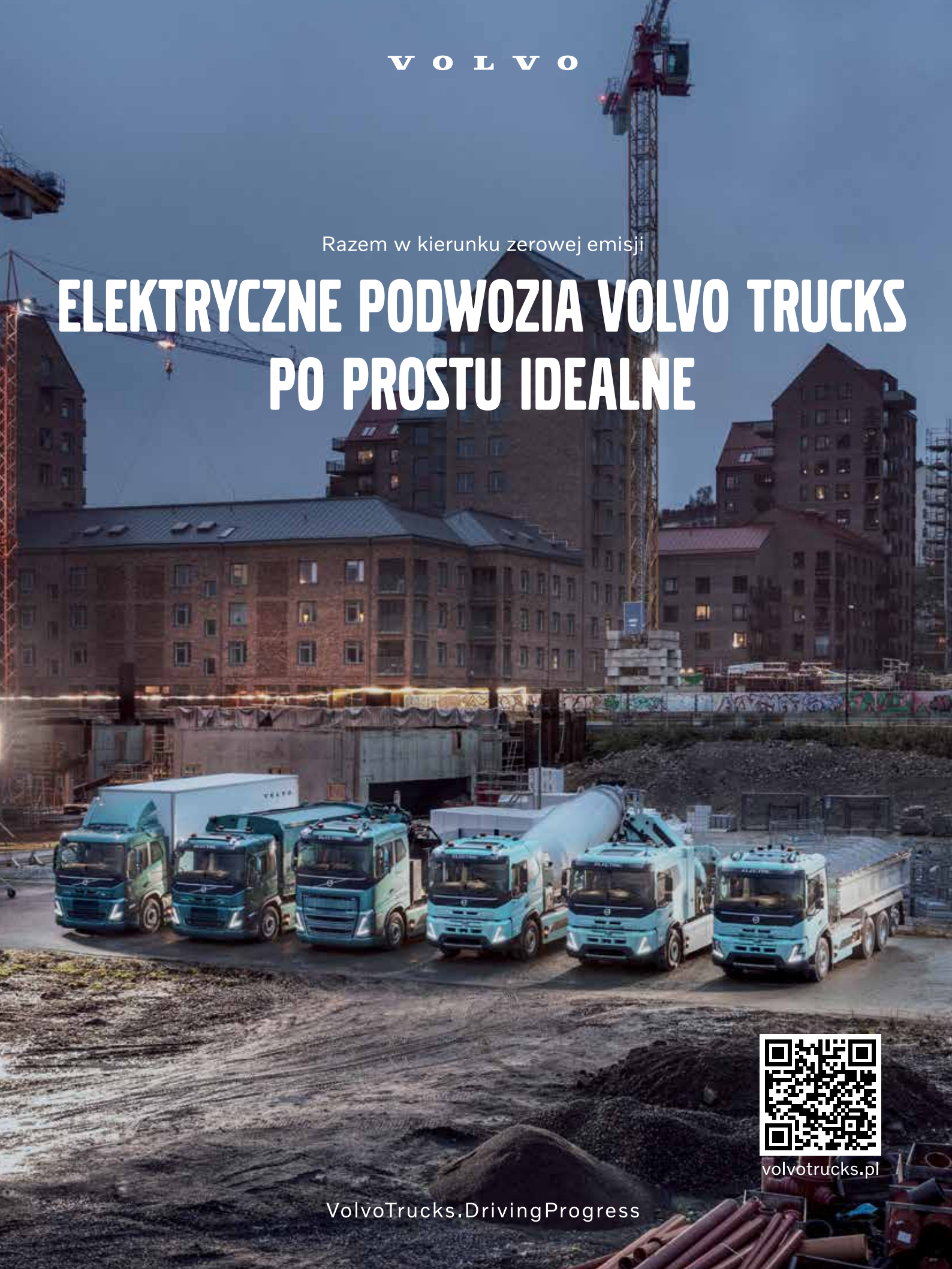
Wyzwanie stanowiło też samo ładowanie U17 na moduły InterCombi. Przyczepa dotarła do pontonu połączonego z brzegiem rampą ro-ro, na której łódź podwodna była podnoszona na wysokość 1,4 m za pomocą ośmiu cylindrów hydraulicznych (każdy o udźwigu 100 t).

U17 za kilka miesięcy ponownie wyruszy w trasę. Portem końcowym dla łodzi podwodnej jest bowiem oddalone o 40 km Technik Museum Sinsheim. Również to zadanie wykonać mają specjaliści z firmy Kübler, wykorzystując sprzęt transportowy Scheuerle.

VOLVO

Razem w kierunku zerowej emisji

ELEKTRYCZNE PODWOZIA VOLVO TRUCKS PO PROSTU IDEALNE



volvotrucks.pl

VolvoTrucks.DrivingProgress

RÓŻNE ZABUDOWY

TEKST: Jacek Dobkowski ZDJĘCIA: T&M

Byliśmy pod koniec maja na jednym ze spotkań z cyklu dni otwartych Grupy DBK, przy ul. Lubowidzkiej 33 w Gdańsku. Można tam było poznać różne zabudowy na podwoziach XD.

Muszę na wstępie pochwalić ludzi z DBK oraz z innych, współpracujących firm. Rzadko zdarza się tak przychylne nastawienie do dziennikarzy, nie było żadnych problemów z uzyskaniem informacji. Naśladownictwo wskazane, podczas wszelkich eventów i wystaw. Nie żebym jakoś narzekał na inne marki czy przedsiębiorstwa, ale w tym przypadku współpracę oceniam jako wzorową. Tomasz Feliga, koordynator sprzedaży, Maciej Narkowicz, przedstawiciel handlowy, Paweł Panfil, dyrektor sprzedaży, pion telematyka, Tomasz Ostrowski, Ecoterm, Daniel Jarus, zastępca dyrektora ds. handlowych obszar północno-wschodni Ekocel, Sławomir Kurzętkowski, szef regionu Hewea, Sławomir Olijarczyk, Maciej Budzyński, Portugalczyk Luis Azevedo, wszyscy sales & business development Poland Addvolt – panowie, tak trzymać!

Śmieciarka

340 FAN ze śmieciarką Ekocel wyróżniał się brakiem lusterek i żarówek, których miejsce zastąpiły diody. Zamiast lusterek są kamery, corner view z prawej strony zastępuje dwa lusterka, krawężnikowe i przednie rampowe. Widoczność polepsza też większe przeszklenie kabiny modelu XD. Poza tym w prawych drzwiach było opcjonalne okno krawężnikowe. Trzyosiowe podwozie z ostatnią osią skrętną gwarantuje znakomitą zwrotność, nie trzeba nikogo przekonywać

Śmieciarka nie musi mieć lusterek

jak ważna to cecha przy zbieraniu odpadów. Kabina trzymiejscowa, na trzecim, składanym fotelu jest bardzo dużo miejsca na nogi. Ekocel Medium X4, dzięki nowym ramom, przedniej i tylnej, oferuje objętość większą o ponad 2 m sześc. Taka śmieciarka jest więc zwinna i pojemna. Egzemplarz prezentowany w Gdańsku miał niski wrzutnik belkowy, dzięki czemu można łatwo umieszczać worki ze śmieciami, po otwarciu burty i obniżeniu progu załadunku.

Chłodnia

450 FAN, z zabudową Igloocar i agregatem Carrier to skrótowy opis chłodni na XD. Trzy osie, ostatnia skrętna, dzięki czemu DAF ma najmniejszy promień skrętu w tej kategorii. Kabina sypialna podwyższona pasuje wysokością do zabudowy. Tylko dwa stopnie wejściowe z pewnością doceni każdy kierowca, który ileś razy dziennie wsiada i wysiada. Zabudowa Igloocar jest wzmocniona, odporna na zarysowania. Agregat Supra HE8 na olej napędowy, nowej generacji dostarczanej do klientów w Europie od roku, o poprawionej wydajności. W ogóle przez ostatnie dwa-trzy lata Carrier przeprowadził wymianę technologii we wszystkich gamach.

Żuraw na skrzyni

450 FAR żuraw-skrzynia korzysta z trzyosiowego podwozia, ze stałymi osiami z tyłu. Kabina sypialna, niska nie przeszkadza w pracy żurawiem, okno krawężnikowe w prawych drzwiach przyda się każdego dnia. Przednia oś 9-tonowa dociąża przód przy manewrach. Aluminiowa skrzynia Acord z dwóch sekcji, posiada demontowalne słupki, można dzięki temu uzyskać płaską powierzchnię. Na tylnym zwisie zamontowano HDS Fassi F185A.1.23 (wyłącznym dystrybutorem tej marki jest Hewea), model średniej gamy, po zmianach sprzed dwóch lat. Żuraw został bardziej dopracowany, odchudzony o 200 kg, zarazem mocniejszy. Wysięg wynosi 10,25 m, wówczas ładunek na końcu to 1.600 kg. Po dołożeniu dwóch ramion, ręcznie wysuwanych, N i P, mamy 14,7 m i 1.000 kg na końcu. Ręczne ramiona zadają egzamin np. w branży energetycznej.

Powerpack

Elektryfikacja ciężkiego transportu to nie tylko zastępowanie tradycyjnych silników tymi na prąd. Portugalska firma Addvolt

DAF XD, zabudowa Igloocar, agregat Carrier

proponuje powerpack, pierwszy na świecie elektryczny system plug-in. Powerpack ma postać kompaktowej skrzynki, z baterią i zaawansowanym układem sterowania. Dostarcza prąd do urządzeń elektrycznych, np. do agregatów chłodniczych, trwają prace m.in. nad zasilaniem śmieciarek czy innych pojazdów komunalnych. Dzięki generatorowi kinetycznemu powerpack jest doładowywany również w czasie jazdy. Najmniejszy wariant S, dla dostawczaków, ma pojemność do 7 kWh, wariant M od 7 do 19 kWh i największy L 19-35 kWh. Towarzyszy temu wszystkiemu własna telematyka, z której dane można importować do innych tego rodzaju systemów.

Poza trzema opisanymi na placu stały jeszcze cztery inne DAF-y XD: 450 FAN hakowiec z urządzeniem Meiller RS21, 450 FAN cysterna, 450 FT naczepa-cysterna, 410 FA LD zestaw przestrzenny, zabudowa kurtynowa plus przyczepa. Kończąc trzeba wspomnieć o DBK Fleet Management. Grupa DBK opracowała i rozwinęła własny system telematyczny, obecnie przystosowany do każdego rodzaju pojazdu – ciężarowy, dostawczy, bus, osobowy oraz do różnych branż.

Żuraw Fassi o wysięgu do 14,7 m

TEKST: Jacek Dobkowski ZDJĘCIA: T&M

Duże targi

Szósta edycja Targów Rozwiązań Transportowych 4Poland, zorganizowana przez Volvo Trucks Poland, miała miejsce na Autodromie Jastrząb koło Szydłowca w woj. mazowieckim, w chłodny piątek, 2 czerwca. Edycja największa z dotychczasowych, przeprowadzona z rozmachem.

Ponieważ od początku targi są nastawione na podwozia i zabudowy, pojazdy były zróżnicowane, choć nie brakowało i naczep. Te stały na przykład u Schwarzmullera. Piotr Iwański, nowy-stary szef Schwarzmuller Polska zachwala, że produkty tej marki są najtrwalsze, najlżejsze, jakościowo najlepsze, procentują lata doświadczeń konstrukcyjnych i technologicznych. Generalnie Schwarzmuller wytwarza to, co klient sobie życzy, pod zamówienie. W naszym kraju oferta jest kierowana do różnych branż – transportu międzynarodowego, recyklingu, transportu paliw itd. Andrzej Pieczyk, przedstawiciel handlowy, zwraca uwagę na typową dla Schwarzmullera dwuklinową konstrukcję zbiorników cystern. Dzięki temu rozładunek jest szybki i całkowity.

Firma EWT Truck & Trailer Polska wystawiła naczepę chłodniczą SKO z agregatem Schmitz S.CU d80. Sprawdzony silnik wysokoprężny agregatu zużywa mało paliwa, dzięki zmiennej regulacji obrotów. Standardem jest Silent-Kit, znacznie obniżający poziom hałasu. Nie zabrakło naczepy samowyładowczej Schmitz SKI z najnowszą muldą stalową. Na torze można było przetestować Volvo FL Electric z zabudową izotermiczną MKO FP45. Z taką samą zabudową było Volvo FH, przekazane przez EWT wraz z Nijhof-Wassink, dealerem Volvo, dla firmy Bigfresh.

EWT, czyli zróżnicowana oferta Schmitza

Przy zabudowach

– Na targach prezentujemy dwa pojazdy z linii Volume Master – mówi Maciej Łyskawa, specjalista ds. marketingu z Wieltonu. *– Są to zestawy przestrzenne, kubaturowe, które klienci sobie chwalą. Jeden zestaw ma przyczepę jednoosiową lekką, a drugi przyczepę dwuosiową i system dokowania wózka widłowego. W poprzednich latach na Volvo 4Poland mieliśmy na przykład furgon czy wywrotkę, w tym roku postawiliśmy na zestawy.*

Meiller pokazał dwa ciekawe pojazdy przygotowane według bardzo jasno sprecyzowanych potrzeb klientów. Od lat proces zakupu i wieloletniej eksploatacji produktów Meillera zaczyna się od bardzo dokładnego zbadania potrzeb klienta i zaproponowaniu pojazdu „szytego na miarę". Tak też było i w tym przypadku. Na autodromie zaprezentowano urządzenie bramowe Tectris AK12-MT oraz tylnozsypową wywrotkę Halfpipe P430. W pierwszym przypadku 12 oznacza nominalne obciążenie w tonach, liczone od poziomu jezdni, M średniodługi pomost zabudowy, T ramiona z teleskopowym wysuwem. Natomiast liczba 430 w wywrotce: 4 osie podwozia (w tym przypadku 8x4), 30 t maksymalnego obciążenia technicznego.

Efekt współpracy KH i Aebi Schmidt Polska

Rozczepiony, ciężki zestaw do przestrzennych ładunków, z trzyosiową przyczepą był na stoisku Redos Trailers. Dach jest podnoszony i zwijany, wysokość przekracza cztery metry. Jak informuje Filip Groszczyk, marketing manager, tego typu ciężkimi zestawami podróżują raczej spore gabarytowo i wagowo transporty. Poza tym partnerzy firmy Redos wybierają zestawy lekkie do przewożenia stolarki okiennej czy styropianu. Rzecz jasna, w każdym przypadku podwozia mogą być różnych marek, nie tylko Volvo.

Pogoda akurat 2 czerwca panowała raczej jesienna, przeto bez specjalnego zdziwienia patrzyło się na dwa pojazdy do zimowego utrzymania dróg przygotowane we współpracy KH-Kippera i Aebi Schmidt Polska. Piotr Barnak, special project manager z Aebi Schmidt Polska:

– Jesteśmy głównym dostawcą sprzętu do utrzymania dróg, letniego i zimowego. Tutaj prezentujemy pługi autostradowy do odśnieżania. Volvo z pługiem ML 51,z segmentem otwieranym, ma kontener hakowy. Drugi pojazd to wywrotka trójstronna, z aluminiowymi burtami, na której jest zamontowana siedmiometrowa posypywarka Stratos do usuwania gołoledzi i śliskości na drodze. Materiałem może być sól, kalcium, mieszanka piaskowo-solna czy piasek. Oba pojazdy będą pracowały na autostradzie A4, na odcinku Kraków-Katowice. Dwa kolejne dostarczymy w październiku.

Portfolio firmy Wesob jest zróżnicowane i coraz bogatsze. Na targach Wesob prezentował ciężki zestaw kurtynowy złożony z zabudowy trzyosiowego podwozia i dwuosiowej przyczepy. Łączna DMC takiego połączenia wynosi 40 ton, kubatura do 120 kubików, ilość europalet 38. Podwozie przyczepy wykonano ze stali o podwyższonej wytrzymałości, ocynkowane ogniowo. Jak dowiedzieliśmy się od Artura Langera, specjalisty ds. sprzedaży, wśród systemów BDF nowością jest kontener wymienny 45-stopowy typu kurtyna (typ WPR 45 SG).

***Continental* – opony i pokazowy pojazd**

***Strefa* relaksu w Wieltonie**

***Schwarzmuller*, oferta dla wymagających**

Oponiarskie klimaty

Spośród oponiarskich koncernów najbardziej atrakcyjnie wypadł Continental, z pokazową naczepą (oczywiście z ciągnikiem siodłowym Volvo). Sugestywnie przedstawiał ofertę Krzysztof Otrząsek, head of fleet solutions w Continental Opony

Meiller, ***lekka wywrotka o pojemności 17,2 m sześc.***

Polska. Duży, przesuwany ekran we wnętrzu naczepy pozwalał na jeszcze lepsze poznanie produktów, m.in. nowej linii Conti Hybrid, która zapoczątkowuje rozwój opon piątej generacji. Producent obiecuje przebieg dłuższy aż o 20 proc. w porównaniu z poprzednią generacją. Modele Conti Hybrid HS5 i HD5 będą dostępne we wszystkich popularnych rozmiarach do końca br.

– Prezentujemy przede wszystkim opony z serii Ecopia, które cechują się paliwooszczędnością – podkreśla Patryk Twardowski, manager Bridgestone'a zajmujący się dużymi flotami w północno-wschodniej części kraju. *– Są to opony dedykowane dla ruchu autostradowego, dalekobieżnego, w czym polscy przewoźnicy są bardzo mocni. Efektywność paliwowa ogumienia jest bardzo istotna. Ecopia na całym zestawie, w porównaniu z oponami o niższej klasie efektywności tylko o jeden stopień, może dać oszczędność 1,5 litra na 100 kilometrów.*

Michelin proponuje trzy gamy. „Obniżone zużycie paliwa we wszechstronnym zastosowaniu" – taki slogan dotyczy nowej linii X Multi Energy. Inne zalety tej linii to wysokie przebiegi i bardzo dobra trakcja. Z kolei X Line Energy to ogumienie obniżające zużycie paliwa na długich dystansach. Efektem może być zaoszczędzenie 1.560 euro na zestaw w skali roku. X Multi gwarantuje wysoki przebieg podczas wszechstronnej eksploatacji, we wszystkich warunkach pogodowych.

To też jest ważne

Q8 Oils, oprócz olejow, sprzedaje również smary. Podkreśla to Jarosław Dębski, prezes Syntaco, autoryzowanego, generalnego dystrybutora Q8 Oils. Zadaniem smaru jest zmniejszenie tarcia między poruszającymi się elementami, chronienie przed korozją, także redukcja ciepła i zanieczyszczeń. Smar plastyczny składa się z trzech, głównych elementów: oleju bazowego, zagęszczacza, dodatków. Q8 ma smary do różnych zastosowań, o nazwach, kojarzących się z malarzami: Rembrandt, Rubens, Ruysdael oraz Multi.

410 stacji liczyła na początku bm. sieć Moya, do końca przyszłego roku ma być pół tysiąca. Średnie tempo wynosi 50 nowych obiektów w sieci rocznie. Ważna, ekologiczna nowość w najbliższym czasie to ładowarki pojazdów elektrycznych i zelektryfikowanych. W najbliższych latach Anwim,

Sieć ***Moya rozwija się konsekwentnie***

Na ***stoisku Michelina nie mogło zabraknąć „ludzika"***

RYNEK

właściciel sieci, planuje zainwestować ponad 1,5 mld zł, z czego 1 mld zł w zieloną transformację. Przypomnijmy, że karta Moya TFC daje możliwość skorzystania z ponad 8.000 stacji paliw w 18 państwach Europy, oczywiście również w Polsce.

CB radio President Harrison II wyróżnia się cyfrową redukcją szumów. Dzięki temu w eter idzie mniej zakłóceń, czysty sygnał, bez akustycznego tła z kabiny. CB Presidenta mają funkcję vox, czyli obsługę głosową, bez użycia rąk. Działa ona jak przycisk PTT na mikrofonie. Do mniejszych aut, dostawczych i osobowych, przeznaczony jest model Bill II, z blokadą szumów, który można dosłownie wziąć ze sobą do kieszeni.

Jak ***CB, to President***

Nie te opaski

Każdy, kto cokolwiek organizował, wie że przeprowadzenie takiego przedsięwzięcia jak Volvo 4Poland, z atrakcjami typu pokaz grupy akrobacyjnej Żelazny, czy koncert Agnieszki Chylińskiej stanowi poważne wyzwanie. Jeśli mogę wytknąć, na pewno zmiany wymaga system opasek dla gości, powodujący chwilami niepotrzebny tłok.

Pół ciężkiego zestawu Redosa

Klucz grupy Żelazny

Q8 oferuje oleje i smary

FH na płycie poślizgowej

Webfleet Cold Chain – przewóz towarów w temperaturze kontrolowanej

Przewóz towarów wymagających transportu w temperaturze kontrolowanej dotyczy wielu grup towarów. Jeśli towar zostanie dostarczony w sposób niezgodny z wymaganiami, odbiorca może odmówić jego przyjęcia, a nawet nałożyć karę na przewoźnika. Odmowa odebrania towaru może skutkować koniecznością jego zwrotu do dostawcy albo nawet utylizacji, a więc może generować ogromne koszty dla wytwórcy, dla przewoźnika, a także pewnie szkody dla środowiska. Firma Webfleet oferuje klientom – firmom transportowym – system pomiaru temperatury Cold Chain. Jego zadaniem jest pomiar temperatury przestrzeni ładunkowej oraz przesłanie tych danych na odległość i zaprezentowanie ich w aplikacji do nadzoru transportu. Są dwie podstawowe wersje systemu. Pierwsza to urządzenia z typowymi czujnikami temperatury podłączonymi przewodowo. Instaluje się je na przykład w naczepie chłodni czy w zabudowie chłodni samochodu ciężarowego czy samochodu dostawczego, a informacje przesyłane są do aplikacji Webfleet przez urządzenie telematyczne. Druga to rozwiązanie integrujące wbudowaną przez producentów telematykę z systemem Webfleet, dzięki czemu można również pobierać informacje o temperaturze z naczepy i pokazywać ją w aplikacji Webfleet w połączeniu z pojazdem.

Ze strony Webfleet nie ma szczególnych wymagań, poza tym, że pojazd musi spełniać wymagania ustawowe dotyczące przewozu towarów wrażliwych na temperaturę. Systemy Webfleet mogą być instalowane praktycznie w każdym obiekcie ruchomym: naczepach, pojazdach ciężarowych

o sztywnych nadwoziach lub samochodach dostawczych, jeśli pojazdy te są wyposażone w urządzenia chłodnicze i wykorzystywane są do utrzymywania ładunku w kontrolowanych temperaturach.

Webfleet Cold Chain prezentuje zdalnie temperaturę (maksymalnie 6 punktów pomiarowych), pokazuje również trasę przejazdu tego pojazdu/naczepy i w powiązaniu z temperaturami, szczególnie w punktach krytycznych jak miejsca załadunku i rozładunku. System pozwala także na określenie dopuszczalnych zakresów temperatury i informowanie o tym użytkownika przed ekranem komputera, na przykład spedytora, jak również kierowcę na terminalu kierowcy. Temperatura jest rejestrowana, dane są archiwizowane i mogą być potem generowane w postaci raportów (zestawienie tabelaryczne przebiegu, zmiany temperatury albo mapa z wykresem temperatury). Jest to istotne dlatego, że w przypadku dostawy towarów wrażliwych odbiorca zazwyczaj oczekuje raportu/dokumentu potwierdzającego warunki temperaturowe podczas przewozu towaru. System pozwala bardzo łatwo, także zdalnie, wygenerować raport i przekazać go odbiorcy. Uwalnia to kierowców od konieczności generowania takich raportów z urządzeń, które są często zainstalowane lokalnie w naczepie. To wszystko może się odbyć na poziomie spedytorów u dostawcy i odbiorcy. System rejestruje również takie zdarzenia jak każdorazowe otwarcie i zamknięcie drzwi, co pozwala śledzić czy takie otwarcie drzwi ładunkowych nie trwało zbyt długo i nie wpłynęło na temperaturę wewnątrz pojazdu.

Kluczowe korzyści z zastosowania Webfleet Cold Chain to ochrona towaru, zapewnienie odpowiedniej temperatury i dostarczenie zawartości w odpowiednich warunkach. Konsekwencją zachowania właściwych warunków przewozu jest bezproblemowy odbiór towaru i zadowolenie klientów. System Webfleet Cold Chain dostępny jest zarówno na rynkach europejskich, jak i międzynarodowych.

POZNAJ
NOWEGO
PRESIDENTA
- HARRISON II

PRESIDENT

www.president.com.pl

petrygo

ORLEN OIL

TABELA DOBORU PŁYNÓW CHŁODNICZYCH DO SAMOCHODU

PRODUKT	OPAKOWANIE	TECHNOLOGIA BAZA	APROBATY	SPEŁNIA WYMAGANIA	SPEŁNIA WYMAGANIA NORM	REKOMENDACJE
Petrygo Q NEW		OAT Glikol monoetylenowy			PN-C-40007:2000, ASTM D 3306, BRITISH STANDARD BS 6580	Dla samochodów z grupy VW wyprodukowanych w latach 1994-2001 Dla pozostałych samochodów osobowych
Petrygo PLUS		OAT Glikol monoetylenowy	MAN 324 Typ SNF, DAF 74003, VW/Audi/Seat/ Skoda TL 774-F (G12+)	MB-Approval 326.3, GM 6277M, Ford specification WSS-M97B44-D	PN-C 40007:2000, ASTM D3306, ASTM D4656, ASTM D6210, BS 6580	Dla samochodów z grupy VW wyprodukowanych w latach 2001-2004 Dla pozostałych samochodów osobowych
Petrygo PRIME		Si-OAT Glikol monoetylenowy		MB-Approval 326.5, MAN 324 Typ Si-OAT, VW/Audi/Seat/ Skoda TL 774-G (G12++)		Dla samochodów z grupy VW wyprodukowanych w latach 2004-2008 Dla pozostałych samochodów osobowych
Petrygo FORCE		Si-OAT Glikol monoetyle-nowy + Gliceryna	VW/Audi/Seat/ Skoda TL 774-J (G13)		PN-C-40007:2000, ASTM D3306, BS 6580, AFNOR NFR 15-601	Dla samochodów z grupy VW wyprodukowanych po 2008r
Płyn Petrygo HEAVY		Si-OAT Glikol monoetylenowy		MB-Approval 326.6, VW/Audi/Seat/ Skoda TL 774-G (G12++), Cummins CES 14603, DEUTZ DQC CC-14	PN-C 40007:2000, ASTM D3306, ASTM D4985, BS 6580, ÖNORM V 5123, SAE J1034	Dla samochodów ciężarowych

PLATINUM ULTOR

TABELA DOBORU OLEJÓW SILNIKOWYCH DO SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

PLATINUM ULTOR Optimo 10W-30

API: CK-4/CJ-4 ACEA: E9

Oparty na najnowszej technologii NEO GUARD, półsyntetyczny olej silnikowy typu SHPD rekomendowany do wysokoprężnych silników Diesla pracujących w ciężkich warunkach. Przeznaczony do silników spełniających normy Euro VI i niższe. Może być stosowany w pojazdach spełniających normy emisji EPA Tier 3 oraz EPA Tier 4, EU stage IIIA, IIIB i IV, jeżeli spełnia wszystkie wymagania producenta pojazdu w zakresie klasy jakości oraz klasy lepkości.

APROBATY:
Volvo VDS-4.5; Renault RVI RLD-3; Mack EO-O-S 4.5; Deutz DQC III-18 LA; MTU Type 2.1; MB-Approval 228.31; This product meets Cummins® Eng. Std. 20086

SPEŁNIA WYMAGANIA:
MAN M3775, M3575; Caterpillar ECF-3; Detroit Diesel DFS 93K222; Ford WSS-M2C171-F1

PLATINUM ULTOR Futuro 15W-40

API: CK-4/SN ACEA: E9, E7

Oparty na najnowszej technologii NEO GUARD, najwyższej jakości olej silnikowy typu SHPD został otrzymany w oparciu o wysokogatunkowy olej bazowy oraz doskonale dobrany, stworzony wg najnowszej technologii Mid-SAPS, pakiet dodatków uszlachetniających o unikalnej formule molekuł. Przeznaczony do silników Diesla w samochodach ciężarowych, autobusach i ciężkim sprzęcie budowlanym. Jest kompatybilny ze wszystkimi urządzeniami obróbki spalin (EGR/SCR, DPF). Jest rekomendowany do silników spełniających normy emisji spalin Euro VI, V i IV. W zakresie emisji NOx oraz PM spełnia także normy EPA Tier I i II.

APROBATY:
Cummins CES 20086; MB-Approval 228.31; Volvo VDS-4.5; Renault RVI RLD-3; Mack EO-S 4.5; Deutz DQC III- 18LA

SPEŁNIA WYMAGANIA:
MAN M 3775, MAN M 3575; MTU Type 2.1; Caterpillar ECF-3; Detroit Diesel 93K222; Ford WSS-M2C171-F1; Allison TES 439; JASO DH-2; MAZ

PLATINUM ULTOR Plus 15W-40

API: CI-4/CH-4/CG-4/SL/SJ ACEA: E7, E5, E3

Oparty na najnowszej technologii NEO GUARD, mineralny, wielosezonowy olej silnikowy typu SHPD przeznaczony do pracy w najbardziej obciążonych współczesnych silnikach wysokoprężnych szczególnie w dużych samochodach ciężarowych, sprzęcie budowlanym i autobusach. Unikalna kompozycja najwyższej jakości mineralnych olejów bazowych oraz dodatków uszlachetniających gwarantuje bezawaryjną pracę silnika w najtrudniejszych warunkach eksploatacji oraz niezmienne parametry oleju podczas ekstremalnie wydłużonych przebiegów. W zakresie emisji NOx oraz PM (cząstki stałe) spełnia także normy EPA Tier I i II.

APROBATY:
MB-Approval 228.3; Volvo VDS-3; MACK EO-N, EOM Plus; RENAULT RLD/RLD-2; Cummins CES 20078; MTU TYPE 2; DEUTZ DQC-III-10; TEDOM 258-3

SPEŁNIA WYMAGANIA:
CUMMINS CES 20076/77; DAF; IVECO; DDC 93K215; MAN M3275-1; Scania; CATERPILLAR ECF-2, ECF-1a; AVIA - TYP SILNIKA: 712, D407, D421.76, D421.85

PLATINUM ULTOR CG-4 15W-40

API: CG-4/SJ ACEA: E7

Oparty na najnowszej technologii NEO GUARD, mineralny, wielosezonowy olej typu SHPDO do mocno wysilonych silników wysokoprężnych,szczególnie w dużych samochodach ciężarowych, autobusach pracujących w trudnych warunkach oraz sprzęcie budowlanym. Jest olejem zalecanym przez czołowych producentów samochodów do obciążonych silników wysokoprężnych spełniających wymagania norm Euro III, II, I. Posiada doskonałe własności przeciwzużyciowe, antykorozyjne, gwarantuje wydłużenie okresu eksploatacji, a także zapobiega zakleszczaniu się pierścieni tłokowych.

SPEŁNIA WYMAGANIA:
Mercedes-Benz 228.1; Volvo VDS-2; MACK EO-N; RENAULT RLD-2; DEUTZ DQC-II-10; MTU TYPE 1; TEDOM 258-3; DAF; CATERPILLAR ECF-1a; AVIA - TYP SILNIKA: 712, D407, D421.76, D421.85

PLATINUM ULTOR Perfect 5W-30

API: SN, CK-4/CJ-4 ACEA: E9, E7, E6

Najwyższej jakości olej silnikowy powstały z połączenia syntetycznego oleju bazowego oraz zaawansowanego technologicznie systemu dodatków uszlachetniających typu „Low SAPS". Przeznaczony jest do stosowania w nowoczesnych konstrukcjach silników pojazdów ciężarowych, wyposażonych w zaawansowane systemy obróbki spalin. Świetne własności niskotemperaturowe pozwalają na ochronę jednostki napędowej również podczas zimnego startu silnika w warunkach zimowych.

APROBATY:
MB-Approval 228.31; MB-Approval 228.51; VOLVO VDS-4.5; MACK EO-S-4.5; RENAULT VI RLD-3; MAN M3677; Meet Scania LDF-4 specification

SPEŁNIA WYMAGANIA:
CUMMINS CES 20086; Mercedes-Benz 228.52; Detroit Diesel Extranet 93K222; DEUTZ DQC IV-18 LA; MTU TYPE 3.1; VOLVO VDS-3; MAN M3271-1, M3775, M3477; Caterpillar ECF-3; DAF; IVECO; FORD WSS-M2C213-A

PLATINUM ULTOR Complete 10W-40

API: CI-4/CJ-4/CK-4, SN ACEA: E9, E7, E6

Innowacyjny, półsyntetyczny olej silnikowy typu SHPD. W wyniku połączenia unikalnych dodatków uszlachetniających oraz najwyższej jakości baz olejowych otrzymano pionierską technologię typu Low SAPS. Rekomendowany do wysokoprężnych silników Diesla pracujących w ciężkich warunkach. Jest przeznaczony do silników spełniających normy Euro VI, V i niższe. Rekomendowany do pojazdów dbających o ekologię, wyposażonych w urządzenia obróbki spalin takie jak DPF, EGR/SCR NOx.

APROBATY:
MB-Approval 228.51; Volvo VDS-4; Renault RVI RLD-3; Mack EO-O Premium Plus; Deutz DQC IV-10 LA; MTU Type 3.1; This product meets Cummins® Eng. Std. 20081

SPEŁNIA WYMAGANIA:
MAN M3477; Caterpillar ECF-3; DDC 93K218; JASO DH-2

Pełna oferta produktów PLATINUM ORLEN OIL na stronie www.orlenoil.pl

40 LAT NA RYNKU PLANDEK SAMOCHODOWYCH I HAL NAMIOTOWYCH

Jeśli nadszedł czas na wymianę plandeki, warto zrobić to u sprawdzonego producenta, który gwarantuje najwyższą jakość, nowoczesne, a jednocześnie sprawdzone rozwiązania.

Firma Pol-Plan ze Stęszewa koło Poznania od ponad 40 lat jest jednym z czołowych producentów plandek samochodowych i hal namiotowych. Rozmawiamy z prezesem firmy Panem Benedyktem Bródką.

– Czy mógłby Pan przedstawić sytuację firmy na tle całej branży plandekowej?

– Branża produkcji plandek samochodowych jest niezwykle konkurencyjna, a Pol-Plan obsługuje kluczowych na rynku europejskim klientów. Dlatego też sprawna realizacja zamówień i utrzymanie najwyższej jakości produktów są niezwykle dla nas istotne. Wysoka automatyzacja produkcji, stale rozwijany park maszyn CNC i perfekcyjnie wyszkolona załoga pozwalają sprostać oczekiwaniom nawet najbardziej wymagających klientów. Warto zapoznać się z kompleksową ofertą rozwiązań obejmujących praktycznie wszystkie rodzaje plandek, w tym także kontenerowych i do wywrotek, wspartą usługami projektowania grafiki. Wymiana plandeki może być okazją do wprowadzenia nowych rozwiązań, które zwiększą konkurencyjność oferty przewozowej firmy i bezpieczeństwo w trasie.

– Jakie produkty i usługi Pol-Planu poleciłby Pan naszym Czytelnikom?

Dach przesuwny: proste i niezawodne rozwiązanie zwiększające możliwości przewozu i konkurencyjność.

– Bardzo sensownym rozwiązaniem jest system dachu przesuwnego, który umożliwia łatwiejszy załadunek towarów wielkogabarytowych za pomocą dźwigu. Prostota tego rozwiązania sprowadza się do przesuwanych na rolkach segmentów dachu, które składają się po odbezpieczeniu blokady i podniesieniu tylnej belki. Istotne jest, aby wszystkie elementy systemu były najwyższej jakości, co zagwarantuje niezawodność użytkowania w każdych warunkach.

Benedykt Bródka – prezes firmy

Systemy zwijania plandek Rollflix i Planenroller: szybki dostęp do skrzyni ładunkowej na całej długości.

System Rollfix pozwala na podwijanie boku na całej długości plandeki za pomocą listwy, co znacząco przyśpiesza czas załadunku lub rozładunku. Natomiast system Planenroller umożliwia automatyczne podwinięcie tyłu plandeki na całej szerokości pojazdu. Te dwa proste i niezawodne rozwiązania znacząco zwiększają funkcjonalność skrzyni ładunkowej.

– Czy w kwestii zabezpieczeń antywłamaniowych też może Pan coś polecić?

Plandeki antywłamaniowe: skuteczne zabezpieczenie przed kradzieżą.

– Każdy ma świadomość, jak łatwo można przeciąć zwykłą plandekę. Bezpieczeństwo przewożonego ładunku można zwiększyć stosując plandeki antywłamaniowe. Najprostsze rozwiązania uruchamiają sygnał alarmowy w momencie przecięcia plandeki. W różnego rodzaju systemach przed przecięciem plandeki zabezpiecza siatka stalowa dogrzana do plandeki.

Wielkość oczek może być dostosowana do indywidualnych wymagań. Stosowane są też siatki wielowarstwowe. Przy wyborze plandeki antywłamaniowej warto zwrócić uwagę na atesty. Atestowane rozwiązania antywłamaniowe uprawniają do zniżek ubezpieczenia dla firmy transportowej. Oferujemy najlepsze, dostępne na rynku, sprawdzone rozwiązania renomowanych producentów w zakresie systemów plandekowych, służących sprawnemu załadunkowi i rozładunkowi.

Pol-Plan jest głównym dystrybutorem akcesoriów, okuć plandekowych firmy Franz Miederhoff OHG. Certyfikaty **Dekra VA-80-13TTP-50** oraz **Daimler Load Securing 9.5 DIN EN 12641-2, DIN EN 12642 Code XL** gwarantują najwyższą jakość każdego wyrobu. Kolejnym potwierdzeniem naszych wysiłków w celu zapewnienia najwyższych standardów jakości na każdym etapie produkcji jest system zarządzania w zakresie produkcji plandek i grafiki samochodowej zgodny z wymaganiami normy ISO 9001:2015.

– Dziękujemy bardzo za rozmowę i życzymy dalszych sukcesów całej firmie Pol-Plan.

Więcej informacji znajdą Państwo na stronie www.plandeki.pol-plan.com.pl lub telefonicznie +48 517 876 200.

40 lat na rynku!

PRODUCENT PLANDEK

AKCESORIA FRANZ MIEDERHOFF OHG
WŁASNE STUDIO GRAFICZNE

POL-PLAN

POLSKI KAPITAŁ

TÜVRheinland CERTYFIKOWANO
System zarządzania ISO 9001:2015
www.tuv.com ID 9000004295

WSZYSTKIE TYPY PLANDEK
NAJWYŻSZA JAKOŚĆ

WWW.PLANDEKI.POL-PLAN.COM.PL TEL.: +48 517 876 200

TEKST: Jacek Dobkowski ZDJĘCIA: T&M

Nowa marka

Impreza pod angielską nazwą „EV Experience" na Torze Modlin koło Warszawy, 26-27 maja stała się okazją do zaprezentowania chińskiej marki BYD. Oferuje ona auta użytkowe, importerem jest spółka Armatus należącą do Inter Carsu.

ETH8, ETP3, ETM6

Konferencja prasowa odbyła się pierwszego dnia EV Experience, w słoneczny piątek, Dzień Matki. Rozpoczął ją mężczyzna w sile wieku, który się nie przedstawił. Wiemy, że był Maciej Oleksowicz, prezes Inter Carsu, Sławomir Rybarczyk, prezes Armatusa oraz dwaj menadżerowie BYD: Isbrand Ho, dyrektor zarządzający samochodów użytkowych, Mahmut Mobassid, dyrektor sprzedaży eTruck w Europie. Miejsce wśród dziennikarzy zajął Krzysztof Oleksowicz, założyciel i twórca potęgi Inter Carsu. BYD (Build Your Dreams) to trzecia użytkowa marka sprzedawana przez Grupę Inter Cars, po Isuzu i Fordzie.

Trzej muszkieterowie

Portfolio BYD obejmuje pojazdy o DMC od 2,4 t po 44 t, a więc auta lekkie, średnie, ciężkie. Na początek w Polsce są trzy modele, według masy i rozmiarów: ETP3, ETM6, ETH8. Najmniejszy ETP3 jest lekkim furgonem z dwumiejscową kabiną, bezpośrednim konkurentem innego „chińczyka", mianowicie Maxusa e-Deliver 3 (oferowanego także jako podwozie). DMC wynosi 2.420 kg, maksymalna moc silnika napędzającego przednie koła 100 kW, albo 136 KM, jak kto woli.

Średni w gamie ETM6 to wielozadaniowa ciężarówka o DMC dokładnie 7.490 kg, zarówno dla krótszego jak i dłuższego rozstawu osi. Zintegrowany układ napędowy przy tylnej osi oddaje 150 kW, czyli 204 konie. Design został stworzony na europejskie rynki, tak samo jak pozostałych, dwóch modeli.

ETH8, elektryczne, 19-tonowe podwozie, z dwoma rozstawami osi do wyboru, ma silnik 180 kW (245 KM) w zintegrowanym układzie z tyłu, wzorem ETM6. Pojemności akumulatorów trakcyjnych trzech BYD to, odpowiednio: 44,9 kWh, 126 kWh, 255 kWh. Trzeba pochwalić – BYD szczerze przyznaje, iż chodzi o początkową pojemność, że w trakcie eksploatacji te wartości mogą ulec zmniejszeniu. Podczas konferencji nie podano żadnych informacji o cenach, czy planach sprzedaży, chociażby na ten rok. Dowiedzieliśmy się, że BYD to marka premium, ale ceny będą konkurencyjne. Trzymamy za słowo.

Zintegrowany układ napędowy w ETM6

Na swoich podzespołach

Podkreślano natomiast, że BYD dysponuje własnymi komponentami, co wcale nie jest takie oczywiste w przypadku różnych, innych producentów pojazdów: bateriami, silnikami, układami sterowania, półprzewodnikami. W przypadku baterii BYD posiada już 28 lat doświadczenia w badaniach, rozwoju

i produkcji. Akumulatory są zaawansowane technologicznie, LiFePO4, czyli litowo-żelazowo-fosforanowe. Na uwagę zasługuje bateria BYD Blade w modelu ETP3, która charakteryzuje się m.in. powolnym wydzielaniem ciepła, zwiększonym bezpieczeństwem, dłuższą żywotnością w porównaniu z konwencjonalnymi konstrukcjami litowo-żelazowo-fosforanowymi.

Obecność BYD w Europie trwa już 11 lat, kontynentalna centrala mieści się w Holandii. Na jednym ze slajdów pojawiły się zakłady produkcyjne na Węgrzech, ale chodzi o autobusy, w których BYD jest numerem 1 na naszym kontynencie. Pojazdy ciężarowe pochodzą z fabryki w Chinach, o zdolności produkcyjnej 15 tys. rocznie.

Pierwszy z lewej prezes Armatusa, Sławomir Rybarczyk

Siedem miast

Sprzedaż i serwis w naszym kraju zostaną zorganizowane w oparciu o sieć Q_Service i Q_Service Truck, czyli partnerów Inter Carsu. Ponieważ BYD nadają się przede wszystkim do transportu na bliskie odległości – taki los wszystkich elektryków – handel rozpocznie się od siedmiu, dużych ośrodków, od miejsc silnie zurbanizowanych: Warszawa, Gdańsk, Kraków, Katowice, Poznań, Wrocław, Łódź. Prezes Sławomir Rybarczyk nie ukrywał, że jednymi z pierwszych klientów mogą być firmy prowadzące filie Inter Carsu na zasadzie franczyzy. Inni odbiorcy chińskich, elektrycznych BYD to firmy kurierskie, czy uczestniczące w internetowej sprzedaży (dropshipping). Wiadomo, elektryk kosztuje więcej od turbodiesla, a podczas konferencji kilka razy zapewniano, że jest lepszy również pod względem ekonomiki eksploatacji. Chodzi o TCO, o całkowite koszty, o cały system. Inter Cars zapewnia również ładowarki AC i DC. Nie można zapominać o dofinansowaniu z programu „Mój elektryk". Dodajmy jednak, że dotyczy ono tylko BYD ETP3.

Jak działać szybko

TEKST: Jacek Dobkowski
ZDJĘCIE: T&M

Od początku czerwca jest dostępny system Cold Chain na platformie Webfleet. Transportu w temperaturze kontrolowanej dotyczył webinar firmy Webfleet, w czwartek, 22 czerwca.

Piotr Golus, kierownik transportu w Grupie Eurocash oraz Wojciech Filipiak, senior sales manager Webfleet opowiadali o korzyściach wynikających ze stosowania telematyki w przewożeniu towarów w temperaturze kontrolowanej. Oczywiście chodzi przede wszystkim o niskie temperatury, również ujemne, ale w przypadku np. leków i farmaceutyków wymagane jest plus 20 st. Celsjusza, tak więc zimą może zachodzić potrzeba grzania, a nie chłodzenia. Generalnie temperatura musi być stabilna, nierzadko pojawiają się dodatkowe parametry, jak wilgotność czy odpowiednie oświetlenie, najczęściej brak dostępu światła. Brak właściwych warunków transportu w łańcuchu chłodniczym może skutkować karami nakładanymi na przewoźnika, nawet odrzuceniem dostawy.

Na trzy sposoby

Po pierwsze, można stosować własne czujniki, przewodowe. Wojciech Filipiak argumentował, że takie czujniki są pewniejsze, bardziej niezawodne i nie wymagają transmisji radiowej ze stosunkowo dużą mocą (nie wykluczył jednak czujników bezprzewodowych w przyszłości). Pomiar i prezentacja temperatury on-line następuje

w maksymalnie sześciu punktach, informacje są przesyłane za pomocą urządzeń Link. Drugi sposób polega na wykorzystaniu telematyki chłodniczej Thermo King. Dzięki urządzeniom Link następuje integracja tej telematyki z Webfleetem. I po trzecie, gdy ciężarówka posiada termograf (rejestrator danych temperatury) TouchPrint lub TouchLog można połączyć z nim urządzenia Link.

Istotna zaleta to konfigurowanie interfejsu pod indywidulane potrzeby. Przykład – pewne gatunki warzyw są przewożone w 7-9 st. C. Regułą jest ustawianie powiadomień spedytora i kierowcy na 9 st. Jeżeli jednak kierowca jest nowy w tej branży, mniej doświadczony, można sprawić, że informacje będą pojawiały się wcześniej, przy 8 st.

Kontrolowana temperatura nie zawsze musi być ujemna

W praktyce

Piotr Golus (Eurocash) stwierdził, że Cold Chain oznacza duży skok technologiczny, w porównaniu z wydrukami z drukarek agregatów chłodniczych. Dla ponad 100 aut wystarczy jeden człowiek obsługujący jedną platformę (Webfleet). To ważne, nie trzeba ciągle przerzucać się między różnymi platformami. Oczywiście, dane z Cold Chain są archiwizowane przynajmniej przez rok. Bieżące raporty mogą być generowane np. raz dziennie dla każdego pojazdu. Jak podsumował Wojciech Filipiak (Webfleet), z systemem Cold Chain pracuje się łatwiej, szybciej, prościej.

www.fliegl.pl

Fliegl TRAILER

INNOVATING FOR YOU

- Szeroka gama naczep podkontenerowych
- Uniwersalny Gooseneck
- Rozsuwana Vario V3
- Super lekkie 40/45'
- 20' chemiczna light
- Kipper Chassis
- Różnorodne rozwiązania techniczne

LUX-TRUCK Sp. z o.o
ul. Świętej Katarzyny 10, 55-011 Siechnice
tel.: +48 71 341 97 26 tel. kom: +48 609 323 554
biuro@fliegl.pl

TEKST: Jacek Dobkowski ZDJĘCIA: T&M

JESZCZE POPULARNE

Zgodnie z ostatnim raportem Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) oleje do silników ciężarowych o zimowych lepkościach 15W i 20W miały w 2022 roku 44-proccentowy udział w naszym rynku. O jeden procent, dokładnie o 0,8, wyprzedziły oleje 10W.

Wiele razy pisaliśmy o ułomności potocznych, a i marketingowych określeń, że środki smarne 15W i 20W są mineralnymi, natomiast 10W półsyntetycznymi, jednak jakąś klasyfikację trzeba przyjąć, nie tylko na potrzeby niniejszego artykułu. Zakładamy więc, że produkty 15W i 20W są „mineralne". Cezary Wyszecki, doradca techniczny w dziale olejowym Shell Polska wskazuje na interesującą zależność:

– Przy analizach należy pamiętać, że oleje mineralne dzielimy na oleje grupy I i II. Z mieszaniny oleju mineralnego grupy I i syntetycznego powstają starsze oleje półsyntetyczne. Nie nadają się one do stosowania w pojazdach z filtrem cząstek stałych DPF. Oleje mineralne grupy II są bazą do tworzenia nowszych olejów półsyntetycznych, które można już stosować w ciężarówkach z filtrem DPF. Ten niuans pokazuje, że statystyki zużycia oleju silnikowego z klasycznym podziałem na mineralne, półsyntetyczne i syntetyczne mogą kryć w sobie pułapki.

Cezary Wyszecki, powołując się na dane organizacji producentów samochodów ACEA, zwraca uwagę, że średni wiek ciężarówki w Polsce wynosi nieco ponad 13 lat. Takie samochody ciężarowe wymagają olejów o starszych specyfikacjach, które najczęściej były zalecane w tamtym czasie. Podobnego zdania są inni eksperci. Marek Klimowicz z firmy Oleje Klimowicz (Neste): – *Istnieje nadal wiele pojazdów starszej generacji, które nie wymagają wydajności olejów syntetycznych. Mineralne są lepszym wyborem do starszych silników, jeśli w tych silnikach wcześniej stosowano właśnie mineralne. W niektórych przypadkach przejście na syntetyczne może mieć nawet pewne wady. Jeśli w starszym silniku cały czas stosowano olej mineralny, przejście na olej syntetyczny może prowadzić do intensywnego „oczyszczania" silnika. Pozostałości w silniku, które działały jako uszczelniacz, wypłuczą się i silnik zacznie nadmiernie zużywać olej silnikowy. Główną zaletą oleju mineralnego jest cena.*

Niczym kuchenny przepis

Jak dodaje Kamil Roszyk, inżynier ds. wdrożenia produktu Q8 Oils z firmy Syntaco, oleje mineralne są ściśle powiązane z rafinacją ropy naftowej, w związku z tym gospodarka musi „wchłonąć" określoną ilość tego typu produktów. Istotną cechą mineralnych jest większa zdolność do rozpuszczania niektórych substancji chemicznych. W olejach mineralnych łatwiej rozpuszczają się dodatki uszlachetniające.

– Użytkownik podczas wyboru oleju silnikowego nie powinien kierować się napisem na etykiecie „mineralny", czy „syntetyczny", ponieważ z technicznego punktu widzenia są one bez znaczenia – zaznacza Kamil Roszyk. *– Najważniejsze w doborze oleju są wymagania producenta pojazdu i specyfikacja oleju, które muszą pasować do siebie. Za specyfikacjami, na przykład API, kryje się specyfikacja technologiczna analogiczna do przepisów kuchennych, do których producenci oleju muszą się stosować, jeżeli chcę oznaczać swoje oleje w określony sposób. Podsumowując, olej silnikowy mineralny co do zasady stosujemy w starszych silnikach, ale zawsze należy sprawdzić jaką specyfikację oleju dopuścił producent silnika.*

Będą przetasowania

Skoro przewaga mineralnych nad półsyntetycznymi spada i w zeszłym roku wyniosła niecały procent, można spodziewać się dalszego przechodzenia na środki smarne bardziej zaawansowane technologicznie. Zdaniem Cezarego Wyszeckiego z Shell Polska o tempie tego przejścia zdecyduje szybkość ubywania z rynku starszych pojazdów i zastępowania ich nowszymi, z silnikami o bardziej zaawansowanej konstrukcji. O decyzjach zakupowych klientów przesądza rachunek ekonomiczny. Biorąc pod uwagę wspomniany średni wiek samochodu ciężarowego w naszym kraju (13 lat z okładem), cenę litra oleju i częstotliwość jego wymiany łatwo stwierdzić, że olej mineralny jest pod tym względem bezkonkurencyjny.

– Przejście zależy głównie od wymagań OEM (producenta oryginalnego wyposażenia) dla silnika – argumentuje Marek Klimowicz (Neste). – *Nowe silniki wymagają bardziej zaawansowanych technologicznie i wydajniejszych olejów. Znalezienie oleju na bazie mineralnej o najnowszych specyfikacjach OEM jest prawie niemożliwe. Wciąż na rynku jest wiele starych pojazdów, które nie potrzebują olejów o nowych specyfikacjach. Ale w przyszłości sytuacja się zmieni i sprzęt, który dziś jest uważany za nowy, w pewnym momencie stanie się stary, ale wymagania dla tych silników się nie zmienią*

i nadal będą potrzebowały wysokowydajnych olejów.

Kamil Roszyk (Q8 Oils) podsumowuje, że patrząc na rozwój elektromobilności należy spodziewać się dużych zmian na rynku olejów smarowych, które będą miały znaczenie dla całej branży produktów smarowych. Innym czynnikiem zmieniającym rynek jest wzrost świadomości ekologicznej użytkowników i zwrot w kierunku środków przyjaznych dla środowiska, które mogą być przetwarzane i bez utraty jakości kierowane do ponownego stosowania. Dodatkowym atutem za wdrażaniem tego typu środków smarnych jest obniżenie śladu węglowego, który wkrótce może być bardzo istotnym czynnikiem wpływającym na możliwość konkurowania na wspólnym rynku.

CHARAKTERYSTYKI POPULARNYCH OLEJÓW MINERALNYCH

Gulf

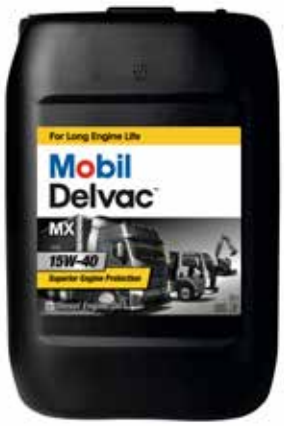
Supreme Duty ULE 15W-40 to wysokowydajny olej do silników Diesla klasy premium. Przeznaczony do stosowania w niskoemisyjnych silnikach spełniających najnowsze amerykańskie i europejskie normy. Olej jest również kompatybilny ze starszymi modelami silników, wymagającymi środków smarnych klasy API CJ-4 i niższej. Przedłuża żywotność układu wydechowego za urządzeniami oczyszczającymi. Składa się z ultranowoczesnych dodatków i hiperprzetworzonych olejów bazowych zapewniających doskonałe wyniki i ogólną ochronę silnika, przedłużając odstępy pomiędzy wymianami oleju. Produkt spełnia wymogi wydajnościowe charakterystyczne dla kategorii API CK-4. ACEA E9, API CK-4, Cat ECF-3, Cummins CES 20081, Deutz DQC III-10 LA, Mack EO-O PP, MB 228.31, MTU 2.1, Renault RLD-3, Volvo VDS-4.

Superfleet Supreme 15W-40 – olej do wysokoobciążonych silników Diesla, w tym z EGR. Bardzo dobra stabilność termiczno-utleniająca ogranicza gromadzenie się osadów i zapobiega jego gęstnieniu. Pierwszorzędna ochrona przed zużyciem na skutek korozji pomaga utrzymywać odpowiednią trwałość silnika, zaś bardzo dobra zdolność do zachowania rezerwy alkalicznej (całkowitej liczby zasadowej TBN) pomaga przeciwdziałać szkodliwym wpływom korozyjnych gazów spalinowych i wydłuża okres trwałości oleju. ACEA E7, API CI-4, Global DHD-1, Cat ECF-1-A, Cummins CES 20078, 77, 76, Deutz DQC III, Mack EO-N, EO-M Plus, MAN M 3275, MB 228.3, MTU 2, Renault RLD-2, Volvo VDS-3.

Produkty Neste to niezawodny wybór.

Gama środków smarnych Neste została zaprojektowana w Finlandii w taki sposób, aby sprostać wymaganiom klimatycznym Północy. Do uruchomienia i eksploatacji maszyn i samochodów w warunkach zimowych i arktycznych wymagane są oleje o wyższej wydajności niż np. w warunkach klimatycznych Europy Środkowej. Jednocześnie oleje powinny doskonale sprawdzać się latem, kiedy temperatury mogą wzrosnąć powyżej 35°C.

Mobil



Delvac MX ESP 10W-30 zapewnia wyjątkowe osiągi nowoczesnych, wysokowydajnych silników o niskiej emisji spalin, w tym silników wyposażonych w systemy recyrkulacji (EGR) i systemy obróbki spalin z filtrami cząsteczek stałych (DPF) i katalizatorami utleniającymi do silników Diesla (DOC). Jest kompatybilny ze starszymi typami silników, zapewnia im bardzo dobre osiągi. Spełnia lub przewyższa wymagania API CK-4, CJ-4, CI-4 Plus i CH-4 oraz wymagania kluczowych producentów sprzętu (OEM). Może być jednym olejem do floty mieszanej. Ma następujące aprobaty: Deutz DQC II-18 LA, Mack EO-O Premium Plus, MB 228.31.

Delvac MX 15W-40 – zaawansowana technologicznie formulacja chemiczna tego produktu zapewnia bardzo dobre osiągi zarówno w wymagających, nowoczesnych, niskoemisyjnych silnikach wysokoprężnych, jak i starszych dieslach pracujących na paliwie o niskiej lub wysokiej zawartości siarki. Delvac MX 15W-40 jest wytwarzany z wysokiej jakości olejów bazowych i zbilansowanego pakietu dodatków uszlachetniających, aby zapewnić bardzo dobrą ochronę przez zagęszczaniem się oleju w wyniku gromadzenia się sadzy i osadów wysokotemperaturowych. ACEA E7, API CI-4, DFS 93K215, Mack EO-N, EO-M Plus, MB 228.3, Renault RLD-2, Volvo VDS-3.

MOL

Dynamic Transit 15W-40 to olej do mieszanych flot. Uniwersalny środek smarny do silników benzynowych i do silników Diesla samochodów dostawczych, osobowych, autobusów. W szczególności polecany do aut dostawczych Euro III, IV, V, bez filtra cząstek stałych. Zawiera zbilansowany system dodatków gwarantujący wysokie parametry użytkowe. Wysoki poziom rezerwy zasad przekłada się na trwałą neutralizację kwasów, zapewniającą długi okres między wymianami oleju. Dynamic Transit 15W-40 zachowuje korzystne właściwości przez długi czas. ACEA E7, API CI-4, Global DHD-1, Cat ECF-2, Deutz DQC III-18, Mack EO-N, EO-M Plus, MAN M 3275-1, MB 228.3, MTU 2, Renault RLD-2, Tatra TDS 30/12, Volvo VDS-3.

Super Diesel 10W-30 jest wytwarzany z mineralnych olejów bazowych, o bardzo dobrych właściwościach przy zastosowaniu złożonego systemu dodatków, który zapewnia wysokie parametry użytkowe. Właściwości płynięcia na zimno skutkują niezawodnym rozruchem, nawet w ekstremalnie niskich temperaturach. Olej przyczynia się do zachowania czystości silnika przez długi czas i zapobiega osiadaniu stałych zanieczyszczeń. Nadaje się m.in do jednostek napędowych samochodów dostawczych i autobusów krótko- i dalekobieżnych. API CG-4, Volvo VDS.

Neste

Turbo LXE 15W-40 można stosować w wysokoprężnych silnikach ciężarówek i autobusów wysokiej mocy, również w wysokoprężnych silnikach aut dostawczych i osobowych oraz innych urządzeń. Dzięki klasom ACEA E7 i API CI-4 dobrze spełnia wymagania silników Euro 3, Euro 4 i z EGR (recyrkulacja spalin). Utrzymuje silnik w czystości, chroni przed ścieraniem, utrzymuje niskie zużycie oleju. Nie może być stosowany w pojazdach z filtrem cząstek stałych DPF. ACEA E7, API CI-4, Global DHD-1, Cat ECF-2, ECF-1-A, Cummins CES 20078, 77, 76, Detroit Diesel DFS 93K215, Deutz DQC III-10, JASO DH-2, Mack EO-N, MAN M 3275, MB 228.3, MTU 2, Renault RLD-2, RLD, Volvo VDS-3, VDS-2.

North Sea Lubricants

Tidal Power HDX 15W-40 to uniwersalny olej o bardzo wysokich parametrach, do silników Diesla w lekkich i ciężkich pojazdach użytkowych pracujących w ciężkich warunkach eksploatacyjnych przez cały rok. Przeznaczony do silników Euro 3, Euro 4 i Euro 5 z EGR i/lub SCR. Nie nadaje się do pojazdów wyposażonych w filtr cząstek stałych (DPF). Wysokorafinowana, mineralna baza została połączona ze specjalnym pakietem dodatków, aby osiągnąć następujące cechy: bardzo dobra stabilność termiczna i oksydacyjna, bardzo dobre właściwości dyspergujące i detergentowe, wysokie właściwości przeciwpienne, przeciwzużyciowe i antykorozyjne, ochrona przed polerowaniem cylindrów, wydłużone okresy między wymianami. ACEA E7, API CI-4, Mack EO-N, MB 228.3, Renault RLD-2, Volvo VDS-3.

ORLEN OIL

Platinum Ultor Futuro 15W-40 to oparty na najnowszej technologii Neo Guard, najwyższej jakości olej silnikowy typu SHPD. Został otrzymany w oparciu o wysokogatunkowy olej bazowy gr. II oraz doskonale dobrany, stworzony według najnowszej technologii Mid-SAPS, pakiet dodatków uszlachetniających o unikalnej formule molekuł. Kompatybilny ze wszystkimi urządzeniami obróbki spalin, szczególnie zalecany do silników z recyrkulacją gazów wydechowych. Bardzo dobre właściwości lepkościowe umożliwiają łatwy rozruch zimnego silnika oraz dobrą pompowalność oleju w niskich temperaturach. Klasa jakości: ACEA E9, E7, API CK-4. Aprobaty: MB-Approval 228.31,Volvo VDS-4.5, Renault RVI RLD-3, Mack EO-S 4.5, Deutz DQC III- 18LA, Cummins CES 20086.

Platinum Ultor Plus 15W-40 – olej oparty na najnowszej technologii Neo Guard. Przeznaczony jest przede wszystkim do nowoczesnych, wysokoprężnych silników spełniających wymagania Euro V, z katalizatorami SCR. Z powodzeniem można stosować go także w starszych konstrukcjach spełniających Euro IV, III, II, I. Unikalna kompozycja najwyższej jakości mineralnych olejów bazowych oraz dodatków uszlachetniających gwarantuje bezawaryjną pracę silnika w najtrudniejszych warunkach eksploatacji oraz niezmienne parametry oleju podczas ekstremalnie wydłużonych przebiegów. W zakresie emisji NOx oraz PM (cząstki stałe) spełnia także normy EPA Tier I i II. Klasa jakości: ACEA E7, E5, E3, API CI-4, Aprobaty: MB-Approval 228.3, Volvo VDS-3, Mack EO-N, EOM Plus, Renault RLD/RLD-2, Cummins CES 20078, MTU TYPE 2, Deutz DQC-III-10, Tedom 258-3.

Q8 Oils

T 750 15W-40 – tak nazywa się olej o wysokiej wydajności, do silników Euro 4 i 5 pracujących na oleju napędowym o niskiej zawartości siarki i w trudnych warunkach. Uniwersalny olej do aut ciężarowych, osobowych, maszyn budowlanych, pojazdów terenowych. Korzyści z jego stosowania: bardzo dobra ochrona przed nadmiernym zużyciem cylindrów, wydłużone okresy między wymianami (mniejsze koszty serwisu), szybkie smarowanie przy zimnym rozruchu, zapobieganie osadzaniu się sadzy. Specyfikacje i aprobaty: ACEA E7, API CI-4, Global DHD-1, Cat ECF-2, ECF-1, Cummins CES 2077, 76, 72, 71, Deutz DQC III-10, Mack EO-N, MAN M 3275-1, MB 228.3, MTU 2, Renault RLD-2, RLD, Volvo VDS-3.

Shell

Rimula R4L 15W-40 – niskoemisyjny, do samochodów ciężarowych o dużej mocy. Oparty na olejach bazowych z grupy II jest jednym z najbardziej zaawansowanych technologicznie produktów klasy 15W-40. Zawiera aktywne dodatki zwiększające odporność na zużycie, tworzenie się osadów i utlenianie. Charakteryzuje się obniżoną zawartością popiołów i siarki, pomagając utrzymać osiągi pojazdu na niezmiennym poziomie przez całą eksploatację. Jednocześnie zabezpiecza katalizatory i filtry cząstek stałych. Może być stosowany w silnikach spełniających normy emisji na poziomie Euro 4, 5, US 2007 oraz w starszych jednostkach. ACEA E9, E7, API CK-4, CJ-4, Allison TES 439, Cat ECF-3, ECF-2, Cummins CES 20086, 81, Detroit DFS 93K222, 93K218, Deutz DQC III-10 LA, JASO DH-2, Mack EOS-4,5, EO-O Premium Plus, MAN M 3575, MB 228.31, MTU 2.1, Renault RLD-4, RLD-3, Volvo VDS-4.5, VDS-4.

Rimula R4 X 15W-40 – najwyższej jakości wielozadaniowy olej mineralny do diesli o dużej mocy z EGR. Dzięki odpowiednio dobranym dodatkom trwale chroni przed korozją i zabezpiecza przed osadami na tłokach, co wspólnie z wysokiej jakości dyspersantami zapewnia bardzo dobrą ochronę przed tworzeniem się szlamów i osadów w silniku. Dodatkowo zapewnia wysoką czystość i minimalizuje zużycie silnika, wydłużając jego trwałość i utrzymując moc. Odpowiedni dla wszystkich silników pre-US 2007, większości jednostek Euro 4 (bez filtrów cząstek stałych), jak również dla starszych typów silników. ACEA E7, E5, E3, API CI-4, Global DHD-1, Cat ECF-2, ECF-1-A, Cummins CES 20078, 77, 76, 75, 72, 71, DDC 93K215, Deutz DQC-III-10, Mack EO-N, MAN M 3275-1, MB 228.3, MTU 2, Renault RLD-2, Volvo VDS-3.

Tedex

Diesel Truck SHPD 15W-40 to wielosezonowy olej SHPD (Super High Performance Diesel) wytworzony z najwyższej jakości mineralnych, hydrorafinowanych olejów bazowych i specjalnie opracowanego pakietu dodatków uszlachetniających. Zalecany jest przez czołowych producentów samochodów do mocno wysilonych silników wysokoprężnych spełniających normy Euro IV i V. ACEA E7, API CI-4, Global DHD-1, Cat ECF-1-A, Cummins CES 20078, 77, 76, Detroit Diesel 93K215, Deutz DQC-III, DQC-II, JASO DH-1, Mack EO-M Plus, MAN M 3275-1, MB 228.3, 228.1, MTU 2, Renault RLD-2, Scania LDF, Volvo VDS-3.

Diesel Truck New Formula 15W-40 – wielosezonowy olej wytwarzany z najwyższej jakości hydrorafinowanych olejów mineralnych i dodatków uszlachetniających. Przeznaczony do smarowania wolnossących i doładowanych czterosuwowych silników wysokoprężnych pracujących w każdych warunkach. Nadaje się do stosowania we wszystkich typach pojazdów wyposażonych w te silniki, ale szczególnie jest polecany do silników samochodów ciężarowych, autobusów w ruchu miejskim i międzymiastowym, maszyn budowlanych i rolniczych. ACEA E2, API CF-4, Allison C-4, Mack EO-M Plus, MAN 271, MB 228.1, MTU 1, Volvo VDS.

Texaco

Delo 400 SLK SAE 15W-40 jest sprawdzonym olejem do mocno obciążonych silników w pojazdach drogowych i pozadrogowych, wymagających środka smarnego klasy API CK-4 oraz ACEA E9. Nadaje się także do pojazdów Euro I do Euro VI. Może być stosowany w pojazdach typu stop-and-go narażonych na tworzenie się osadów z sadzy, takich jak autobusy i śmieciarki. Jest kompatybilny ze starszymi modelami silników oraz starszymi klasami jakości API. Zgodności i zatwierdzenia: ACEA E9, API CK-4, CJ-4, Cat ECF-3, Cummins CES 20086, Detroit Diesel DFS 93K222, Deutz DQC III-18 LA, MB 228.31, Renault RLD-3, Volvo VDS-4.5.

Delo Gold Ultra E SAE 15W-40 to sprawdzonej jakości olej do wysoko obciążonych silników, zapewnia stabilną wydajność przez całą eksploatację. Zalecany do jednostek Euro I, II, III, IV oraz V. Zalecany do ciężarówek, autobusów, lekkich pojazdów komercyjnych, pojazdów terenowych, sprzętu budowlanego, pojazdów rolniczych. Zapewnia bardzo dobrą pracę podczas eksploatacji w większości silników z recyrkulacją spalin (EGR), z selektywną redukcją katalityczną (SCR) oraz silników bez filtra cząstek stałych (DPF). ACEA E7, API CI-4, Cummins CES 20078, Detroit Diesel DDC 93K215, Deutz DQC III-10, MAN M 3275-1, MB 228.3, MTU 2, Renault RLD-2, Volvo VDS-3.

TotalEnergies

Rubia TIR 7400 15W-40 to olej wykonany w technologii Pro-Efficient, zalecany do silników Euro 3 i wcześniejszych większości producentów europejskich i amerykańskich. Jest również dostosowany do jednostek Euro 5 i wcześniejszych niektórych producentów przy zachowaniu odpowiednich okresów między jego wymianami. Charakteryzuje się bardzo dobrą stabilnością lepkościową podczas eksploatacji, gwarantując skuteczne smarowanie w trudnych warunkach. ACEA E7, API CI-4, Cummins CES 20078, Mack EO-N, MB 228.3, Renault RLD-2, Volvo VDS-3.

Rubia Works 1000 15W-40 – olej dla maszyn budowlanych i sprzętu ciężkiego. Ma bardzo dobre właściwości przeciwzużyciowe i myjące. Dzięki specjalnym dodatkom dyspergującym wykazuje wyjątkową odporność na żelowanie oleju, w wyniku przedostawania się sadzy. Zużycie oleju jest obniżone ze względu na jego niską lotność. Specyfikacje i homologacje: ACEA E7, API CI-4, Global DHD-1, Cummins CES 20078, Deutz DQC III-05, MAN M 3275-1, MB 228.3, MTU 2, Renault RLD-2, Volvo VDS-3.

Valvoline

All-Fleet Superior LE 15W-40 to mineralny olej, przygotowany do pracy w silnikach wyposażonych w filtry cząstek stałych (DPF), układy selektywnej redukcji katalitycznej (SCR) i układy EGR. Specjalnie opracowany pod kątem najwyższej ochrony przed zjawiskiem utleniania i zagwarantowania odporności na ścinanie w silnikach ciężarówek, maszyn budowlanych i autobusów. Stanowi idealne połączenie najwyższej jakości olejów bazowych i specjalnie dobranych dodatków uszlachetniających, dzięki którym cechuje się znakomitą ochroną komponentów silnika w warunkach wysokiej temperatury (bardzo dobra ochrona przed tworzeniem się osadów na tłokach). Zachowuje stabilną lepkość przez całą eksploatację, zabezpiecza przed korozją, odznacza się płynnością w niskich, zimowych temperaturach. Może być stosowany w silnikach Euro VI lub Tier 4 wymagających olejów ACEA E9 i API CK-4. Aprobaty OEM: MB 228.31, MTU 2,1, Renault RLD-4, Volvo VDS-4.5.

All-Fleet Extra 15W-40 – wysokiej jakości, konwencjonalny olej, zawierający dodatki uszlachetniające i bazy najwyższej jakości. Odpowiedni do wysokoprężnych silników pracujących pod dużym obciążeniem w samochodach ciężarowych i autobusach. Bardzo dobrze nadaje się do stosowania w konstrukcjach z SCR i EGR. Zaawansowane, mineralne bazy olejowe gwarantują szybkie smarowanie silnika podczas jego rozruchu w zimowych temperaturach, a wyselekcjonowany pakiet dodatków uszlachetniających pozwala zminimalizować osady i zachować idealną czystość jednostki napędowej. ACEA E7, API CI-4, CH-4, aprobaty: Cummins CES 20078, Deutz DQC III-18, Mack EO-N, EO-M Plus, MB 228.3, MTU 2, Renault RLD-2, RLD, Volvo VDS-3.

Przywracają ciężarówki i naczepy do życia

Firma Truck Service Polska, zajmująca się kompleksową naprawą samochodów ciężarowych oraz naczep od dwóch lat działa już w nowej siedzibie w Drogomyślu przy ul. Krętej 27.

Serwis posiada nowocześnie wyposażony warsztat oraz szybki dostęp do części. Jak podkreślają przedstawiciele firmy, priorytetem jest świadczenie usług na najwyższym poziomie z zastosowaniem oryginalnych części oraz w oparciu o fabryczną technologię naprawy.

Dzięki wiedzy wykwalifikowanych pracowników z bogatym doświadczeniem serwisowym w wykonywaniu napraw pojazdów z wykorzystaniem oryginalnych części, w oparciu o zalecaną przez producenta technologię naprawy, klienci serwisu mogą być pewni wysokiej jakości świadczonych usług.

Naprawy i serwis samochodów oraz naczep

Truck Service Polska świadczy wszelkie usługi związane z naprawami i serwisem samochodów ciężarowych, naczep, przyczep, autobusów, samochodów specjalistycznych, maszyn rolniczych itp. Firma zajmuje się też kompleksową likwidacją szkód komunikacyjnych w systemie bezgotówkowym.

Specjalizuje się w prostowaniu ram samochodów ciężarowych i naczep, a w szczególności w kompleksowych naprawach powypadkowych.

Wykonuje naprawy powypadkowe naczep i przyczep takich marek, jak Schmitz, Krone, Schwarzmuller, Wielton, Mega, Benalu, Fliegl, Bodex, Zasław, Gras, STAS oraz wielu innych. Naprawiane są również pojazdy specjalne, np. pompy do betonu, betonomieszarki, śmieciarki, pojazdy asenizacyjne, zamiatarki drogowe.

Na miejscu wykonywana jest geometria ram i układów jezdnych w oparciu o pomiar laserowy firmy Josam.

Posiadacze nowych naczep i przyczep Wielton, Langendorf, Fruehauf, Schwarzmuller, Fliegl, Mega, Benalu, Zasław mogą skorzystać z napraw oraz przeglądów gwarancyjnych.

Kolejne usługi to montaż oraz adaptacje zabudów pojazdów ciężarowych: hakowej, dźwigowej, kontenerowej, a także naprawy blacharsko-lakiernicze samochodów ciężarowych, dostawczych, lakierowanie naczep i przyczep.

Co ich wyróżnia?

Truck Service Polska jest autoryzowanym serwisem Ford Trucks, dzięki czemu użytkownicy pojazdów tej marki są szybko i profesjonalnie obsłużeni w zakresie napraw gwarancyjnych, pogwarancyjnych, jak

również w bezgotówkowym usuwaniu szkód komunikacyjnych. Truck Service Polska od wielu lat współpracuje z czołowymi towarzystwami ubezpieczeniowymi.

Truck Service Polska legitymuje się również autoryzacją producentów naczep Wielton, Langendorf, Fruehauf, Schwarzmuller, Mega, Benalu, Zasław, Fliegl, które obsługuje w zakresie serwisu gwarancyjnego i pogwarancyjnego.

Serwis posiada własną mieszalnię lakierów, wykorzystując komponenty Spies Hecker i Novol. Firma jest także autoryzowanym przedstawicielem Knorr Bremse, Haldex, SAF i JOST.

Dzięki aktywnej kooperacji z producentami pojazdów i naczep oraz Inter Cars, Martex i Winkler, serwis jest szybko zaopatrywany w części zamienne, co znacznie skraca czas naprawy pojazdów.

Obecność w sieci Q Service Truck pozwala Truck Service realizować naprawy flotowe w oparciu o zgłoszenia Motointegrator Flota.

Profesjonalne prostowanie ram

Do prostowania i napraw ram w Truck Service wykorzystywane są przyrządy pomiarowe, pompy i siłowniki hydrauliczne oraz ramy i nitownice do nitowania nitów stalowych w ramach. Do podgrzewania ram używa się podgrzewaczy indukcyjnych, dzięki czemu nie zmienia się struktury stali konstrukcyjnych oraz nie naraża instalacji pojazdów na uszkodzenia, które mogą powstać podczas używania otwartego płomienia z palnika.

Pomoc drogowa na zawołanie

Truck Service Polska jest partnerem 24/7 ADAC, która jest największym w europie operatorem Assistance. Flota samochodów warsztatowych pozwala na niezawodną pomoc drogową oraz holowanie każdego rodzaju pojazdu, od samochodu osobowego po ciężkie samochody ciężarowe i autobusy.

Przedsiębiorstwo oferuje dojazd do każdego klienta, którego pojazd ciężarowy uległ awarii. W przypadku chęci skorzystania z usług wystarczy zadzwonić. Gdy naprawa samochodu ciężarowego na drodze okaże się niemożliwa, serwis zapewnia transport do warsztatu, który mieści się w Drogomyślu (przy drodze krajowej nr 81, woj. śląskie).

Firma dysponuje specjalistycznym sprzętem, dzięki któremu sprawnie i fachowo odholuje każdy rodzaj ciągnika siodłowego, również z naczepą. Holuje samochody ciężarowe, niezależnie od ich rozmiarów i masy.

Jak przebiega proces naprawy powypadkowej?

Po dostarczeniu pojazdu następują oględziny rzeczoznawcy ubezpieczyciela. Kolejnym etapem jest przygotowanie kosztorysu, w oparciu o technologię naprawy dopuszczoną przez producenta, a potem naprawa, z wykorzystaniem części zamówionych u producenta lub u autoryzowanego dystrybutora części zamiennych. Oczywiście przewidziano akceptację kosztorysu przez towarzystwo ubezpieczeniowe. Cały proces kończy badanie techniczne ponaprawcze, pomiary ramy, ustawienie zbieżności kół oraz ocena ponaprawcza rzeczoznawcy towarzystwa ubezpieczeniowego. Później, po wystawieniu faktury za naprawę, pojazd może być wydany klientowi.

Sklep lakierniczy ze spektrofotometrem

W nowym sklepie lakierniczym Truck Service Polska można kupić lakiery metalic, akrylowe i przemysłowe. Ponadto można tu precyzyjnie dobrać kolor lakieru z użyciem profesjonalnego urządzenia – spektrofotometru. Firma wykonuje mieszankę dedykowaną specjalnie pod konkretny pojazd i nabija lakier w spray.

W sklepie oferowane są wyroby renomowanych producentów: Spies Hecker, Mobihel, Helios, Gravi HEL, Challenger.

W ofercie sklepu znajdują się lakiery samochodowe i materiały lakiernicze, lakiery metaliczne, LKW na samochody ciężarowe oraz lakiery przemysłowe marki Spies Hecker, taśmy lakiernicze i dodatki lakiernicze firmy Boll, Novol, Troton, Normfest, 3M, Indasa, Blue-Car, K2, druty spawalnicze oraz tarcze do cięcia i szlifowania.

Lista świadczonych usług:

- Kompleksowe naprawy powypadkowe pojazdów ciężarowych (łącznie z zakupem części);
- Geometria ram i układów jezdnych;
- Naprawy blacharskie kabin;
- Naprawa i prostowanie ram pojazdów (ciężarowe i dostawcze);
- Remonty główne silników (MAN, Mercedes, Volvo, Scania, Iveco, DAF;
- Naprawy mechaniczne w pełnym zakresie;
- Remonty, naprawy skrzyń biegów;
- Naprawy i regulację układów hamulcowych i zawieszenia;
- Naprawa instalacji elektrycznych i pneumatycznych;
- Diagnostyka i naprawy systemów ABS, EBS; ECAS, EPS, EDC;
- Naprawy i diagnostyka układów paliwowych;
- Wymiana płynów i olejów.

MEGA SCHWARZMÜLLER INTELLIGENTE FAHRZEUGE ZASŁAW

ROBERT NA BOISKU / OGÓŁ ZAGADNIEŃ
NAD MLECZNĄ / STRÓJ WOJAKA
SZTUCZNE WŁÓKNO / STOPIEŃ GAMY
SŁODKI ZIEMNIAK / MIASTO DYWANÓW
MUSKA FALE DNEM / ARYSTOKRATKA
POWOŁANY NA STANOWISKO
FANATYK RELIGIJNY
GAZ PŁYNNY
SUROWIEC NA JOGURT
DALSZY PLAN
PIĘKNO MISS
WIELKI SSAK MORSKI
CHOW YUN ..., AKTOR CHIŃSKI
WALUTA W KOREI
PRZEŁOŻONA
KRZEW NA NARKOTYK
DO ŚCINANIA GŁOWY
MATECZNIK LEŚNY

SZKOŁA WYŻSZA / DZIEŁO KAPUSIA
PRAWO DO WYNALAZKU
STRÓJ JAPOŃCZYKA / GAPI SIĘ W GNAT / KUMPEL
NARAMIENNIKI
WIERSZ DO MŁODOŚCI / PODNIEBNA PODRÓŻ
SKRZYNIA NA UROBEK W KOPALNIACH
LEKARZ KOBIECY
RZYM DLA WŁOCHA
BARWA GŁOSU
GRA LICZBOWA / MEG, AKTORKA
PRZYPRAWA DO MIĘS I SOSÓW
STARE DRZEWO IGLASTE
FIGUROWA NA LODZIE
PRZYPADEK PRAWNY
WŁOSKA PRZYPRAWA
WZMACNIA GŁOS
CHIŃSKI WERNIKS
OGLĄDA MECZ
IMIĘ MĘSKIE / PREZENT
OGÓRKOWA
WINCENTY, KRONIKARZ / ZJAWA
BIBLIJNA ŻONA ABRAHAMA

Wśród wszystkich Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązanie krzyżówki SMS–em na nr 791 892 568 do dnia 24.07.2023 r. rozlosujemy upominki ufundowane przez firmy:

MARTEX®

Hengst FILTRATION

moya sieć stacji paliw

Nagrodzeni z ostatniego numeru:
Julita Mokrzyk – Warszawa, Piotr Nikczewski – Łódź oraz Dominik Figarski – Radom.

Litery w kolorowych polach, czytane poziomo, utworzą rozwiązanie.

SAILUN TYRE

SMART FORWARD.

TRANSPORT DŁUGODYSTANSOWY

SFL1 SDL1 STL1

TÜV SÜD

@Sailun @sailun_europe @sailungroup

SAILUN TYRE
GLOBAL TYRE PARTNER

TEKST: Jacek Dobkowski ZDJĘCIE: T&M

Mogło być gorzej

Gdy ostatnio pisaliśmy o cenach oleju napędowego, w numerze styczniowym, jego litr na stacjach kosztował ponad 7,50 zł. Na początku lata średnie ceny w kraju niewiele przekraczały 6 zł, co oznacza obniżkę o prawie 1,50 zł w ciągu pięciu miesięcy.

Jak będzie w najbliższych miesiącach, nikt nie podejmuje się wyrokować, a przynajmniej oficjalnie dzielić się takimi przypuszczeniami z prasą. Z zespołu prasowego Orlenu otrzymaliśmy informację, którą cytujemy. „Poziom cen paliw jest ściśle uzależniony od sytuacji na rynkach międzynarodowych, co do cen w najbliższych miesiącach, nie udostępniamy tego rodzaju przewidywań." Z kolei zdaniem Iwony Osińskiej, dyrektor ds. administracyjnych i promocji Polskiej Izby Paliw Płynnych (PIPP), trudno przewidzieć, czy w obecnej sytuacji geopolitycznej ten trend spadkowy czy nawet stabilizacyjny będzie kontynuowany. Patrząc optymistycznie na ostatnie dane, można mieć nadzieję, że poziom cen będzie w najbliższym czasie w miarę stabilny.

Iwona Osińska wiąże obniżki na stacjach przede wszystkim ze zmniejszającymi się cenami w hurcie. W lutym ceny hurtowe spadły poniżej 6 tys. zł netto za metr sześcienny, pod koniec kwietnia poniżej 5 tys. zł netto. Od tamtego czasu utrzymują się na tym poziomie (stan z 19 czerwca). Utrzymuje się również relatywnie niska cena za baryłkę ropy, od początku roku poniżej 90 dolarów, a od maja poniżej 80. Stabilizuje się także kurs dolara, a inflacja powoli maleje.

ON znowu tańszy

Wraca do normy proporcja cen między ON a bezołowiową 95. „Ropa", tak jak przez wiele dziesięcioleci, kosztuje mniej od benzyny. Eksperci Orlenu wskazują, że różnica w poziomie cen paliw gotowych zależy w szczególnym stopniu od relacji popytu i podaży na rynkach międzynarodowych. Sytuacja na rynku krajowym wpływa na nie w znacznie mniejszym stopniu. Jednym z czynników, który pośrednio wpłynął na różnicę w cenie paliw były wysokie ceny gazu zimą, które spowodowały, że z ON

Wakacyjne ***obniżki Orlenu nie dotyczą transportu***

w większym stopniu korzystał także sektor energetyczny. W odpowiedzi na wynikający z tego wzrost zapotrzebowania globalny przemysł rafineryjny przestawił się na zwiększenie produkcji diesla kosztem benzyn. Od pewnego jednak czasu gaz istotnie staniał, więc zapotrzebowanie na ON ze strony energetyki zostało zredukowane. Większa ilość ON stała się dostępna dla transportu, co przełożyło się na jego niższą cenę. Efektem powiązania zwiększonej podaży ON z rosnącym popytem na benzynę (ze względu na „driving season", sezon wyjazdów wakacyjnych) oraz ograniczeniami mocy rafineryjnych jest obecnie obserwowana różnica w wartości paliw. Przestawianie produkcji globalnych rafinerii w drugą stronę – czyli z diesla na benzyny – już trwa, jednak wymaga czasu.

PIPP zwraca większą uwagę na czynniki krajowe. Różnica w cenie między olejem a benzyną wynika przede wszystkim z poziomu obciążeń, czyli podatków i danin, nałożonych na te paliwa. Wpływ na cenę ON w szczególności mają podatek akcyzowy i opłata paliwowa. Sumarycznie jest to kwota niższa niż w przypadku benzyny. W ostatnim czasie ogólne zainteresowanie silnikami Diesla, jako tymi mniej ekologicznymi, także może mieć wpływ na zmniejszony popyt. Coraz śmielej radzą sobie samochody elektryczne, dzieje się to kosztem aut z napędem spalinowym, także benzynowych. Nie bez znaczenia pozostaje też stale rozwijająca się komunikacja zbiorowa, na korzystanie z której decyduje się coraz więcej osób.

Wojna trwa

Wpływ wojny Rosji z Ukrainą na rynek paliw, na poziom i wahania cen, jest oczywisty, nie tylko w Polsce, również w wielu innych krajach. Import paliw z Rosji był zwyczajnie tańszy i przez lata rozwijany. Jednak wpływ wojny na rynek nie jest tak duży, jak mogłoby się wydawać – uważa Iwona Osińska z PIPP. Wystarczy spojrzeć na wspomniany spadek hurtowych cen oleju napędowego poniżej 6 tys. zł netto, który zbiegł się z wprowadzeniem embarga. Od tamtej pory ceny spadły o kolejne 1 tys. zł netto.

– We wspólnym komunikacie z Polską Organizacją Przemysłu i Handlu Naftowego z lutego właśnie zaznaczaliśmy, że produkcja rafinerii w Gdańsku i Płocku pokrywa około 70 procent zapotrzebowania na olej napędowy w Polsce – przypomina Iwona Osińska. *– Ponadto od początku wojny do wprowadzenia embarga wiele firm i koncernów samo zrezygnowało z importu paliw z Rosji, skupiając się na rozwoju nowych łańcuchów dostaw. Mimo wszystko ceny paliw byłyby najprawdopodobniej jeszcze niższe, gdyby nie wojna za naszą wschodnią granicą.*

REDOS™

Rób swoje

ZESKANUJ

REDOS.PL/BLOG

- my zajmiemy się resztą!

kierowco!

W Redos Trailers **cenimy** sobie
Twoją pracę i Twój czas.

wykręć pauzę

Odwiedź Redos Blog i dowiedz się:
- w jaki sposób to robimy?

SOLIDNE NADWOZIA – zabudowane korzyściami

TEKST: Jacek Dobkowski ZDJĘCIA: T&M

Duże zmiany przed nami

Z Małgorzatą Kulis, VP, dyrektor zarządzającą Volvo Trucks Poland rozmawia Jacek Dobkowski.

Jacek Dobkowski: – Rozmawiamy tuż przed otwarciem Targów Rozwiązań Transportowych 4Poland na Autodromie Jastrząb. Sądząc po rozstawionych stoiskach będą to największe targi z dotychczasowych.

Małgorzata Kulis: – *Na pewno największe, mamy blisko 70 wystawców. Mamy też mocno powiększoną i uatrakcyjnioną strefę wystawienniczą, bo kilkanaście firm zdecydowało się na podwójne stanowiska, zapewniając dodatkowe atrakcje, takie jak na przykład strefy chill outu. Śledząc dotychczasowe rejestracje, spodziewamy się też rekordowej liczby odwiedzających.*

JD: – Żeby dostać się na targi, trzeba otrzymać zaproszenie?

MK: – *Tak, zapraszamy naszych klientów i akceptujemy ich sugestie zaproszeń dla klientów naszych klientów. Poza tym stwarzamy firmom współpracującym z nami, pracującym z naszymi produktami również możliwość zaproszenia ich klientów. Tworzy to pozytywną atmosferę networkingową, w której wszyscy mogą spotkać się razem, mogą zobaczyć wiele nowości i zapoznać się całkowitą ofertą okołoproduktową dostępną na rynku. To także piknikowe wydarzenie rodzinne, ludzie przyjeżdżają z daleka wraz ze swoimi pociechami. Piknikowa atmosfera sprzyja, żeby połączyć przyjemne z pożytecznym, biznes i relacje w jednym miejscu i jednym czasie.*

JD: – Żaden, inny importer nie wpadł na pomysł takiej konstrukcji eventu.

MK: – *Nie. Generalnie te targi są wypadkową naszej przemyślanej filozofii sprzedaży podwozi i strategii, którą stworzyliśmy właśnie pod hasłem „4Poland". Celem tego przedsięwzięcia było stworzenie z jednej strony dobrych relacji z firmami zabudowującymi, ale też, poprzez firmy zabudowujące, z klientami. Nie jest tajemnicą, że w przeszłości Volvo Trucks nie było mocne*

Małgorzata Kulis: – Chcemy być liderem elektromobilności

w sprzedaży podwozi. Próbowaliśmy sprzedawać, ale były to marginalne ilości. Dzisiaj, po raz kolejny z rzędu jesteśmy liderem w podwoziach ciężkich, których z roku na rok sprzedajemy coraz więcej, skutecznie penetrując nowe segmenty. Tę pracę wykonaliśmy również po to, żeby dziś mając dużą bazę danych lokalnych klientów, wprowadzić ich również w przyszłość, wprowadzić w zrównoważony transport, czyli oferować pojazdy elektryczne.

JD: – Do tego jeszcze dojdziemy. Jesteście liderem w podwoziach ciężkich, to pozytywny przykład, że podejmując pewne działania można osiągnąć sukces.

MK: – *Plan, strategia, konsekwencja, ludzie i produkt, to są najważniejsze czynniki sukcesu. Będę upierać się przy tym, że nasz sukces jest wypadkową tego, że przemyślany plan, realizowany konsekwentnie przez wspaniałych, pełnych pasji ludzi, po prostu musi się udać.*

JD: – Jak pani ocenia tegoroczne wyniki? Po pierwszym kwartale druga pozycja Volvo w najcięższej kategorii, z dużym wzrostem …

MK: – *…po kwietniu już pierwsze miejsce!*

JD: – No właśnie, jeszcze lepiej.

MK: – *Staramy się jak zawsze profesjonalnie spełniać oczekiwania klientów. Myślę, że pierwsze cztery miesiące tego roku były jeszcze odzwierciedleniem „głodu" na pojazdy, wynikającego z ich ograniczonej dostępności w ostatnich dwóch latach. Pamiętajmy, że po pierwszej fali pandemii, rok 2021 był rekordowy, a 2022 okazał się jeszcze lepszy. W tym roku szacujemy, że cały rynek uplasuje się podobnie wysoko, w granicach 31-32 tysięcy rejestracji.*

JD: – Skąd biorą się tak dobre rezultaty Volvo Trucks?

MK: – *Jesteśmy dumni, że reprezentujemy taką markę jak Volvo Trucks, to nie ulega wątpliwości. Na pewno jesteśmy marką premium, marką innowacyjną, marką, która od lat plasuje się w czołówce technologicznej. Znowu powtórzę, że tutaj wygrywa konkretna strategia, konse-*

kwencja, focus na to, żeby dotrzeć do jak największej liczby klientów. Ktoś może powiedzieć, że odbyło się to kosztem firm flotowych. Cóż, i tak, i nie. Jestem przekonana, że nasz dobry dialog i relacje, które mamy z klientami, pozwoliły nam na to, żeby podzielić dostępne pojazdy w taki sposób, że część trafiła do flot, a część do klientów pojedynczych, w tym również do wielu dla nas nowych, często z polecenia klientów obsługiwanych przez nas od lat. W ubiegłym roku odnotowaliśmy rekordową liczbę nowych klientów, ponad 35 procent, w tym wielu właśnie z segmentów lokalnych.

JD: – Ale też jest więcej pracy z dotarciem do mniejszych przewoźników?

MK: *– Tak jest. Więcej pracy, więcej czasu potrzebnego na budowanie relacji, poznanie specyfiki pracy klientów, tego jaki model biznesowy proponowanego przez nas rozwiązania transportowego jest najodpowiedniejszy. Musimy we wszystkich możliwych punktach „styku" potwierdzić, że wybór naszej marki był słuszny. Ale już w tym roku widzimy, że ci którzy zaufali nam w ubiegłym roku, jako klienci dla nas zupełnie nowi, wracają z kolejnymi zakupami, czyli można uznać, że wykonaliśmy solidną pracę.*

JD: – Jakie jest pani zdanie o kondycji polskiego transportu? Słyszy się narzekania na niższe stawki…

MK: *– Na pewno tak jest. I zdecydowanie wchodzimy w fazę spowolnienia koniunkturalnego. Niepokojące jest to, że bardzo rośnie zadłużenie branży transportowej, która rozdysponowała już otrzymane w ramach tarcz covidowych środki. Następują przetasowania na rynku, z jednej strony przybywa firm, z drugiej wiele jest wyrejestrowywanych lub wchłanianych przez większe podmioty. W wyniku ograniczonych środków budżetowych pewne segmenty zdecydowanie odczuwają zastój, na przykład branża budowlana lub meblowa. Na pewno sytuacja na rynku jest trudniejsza niż jeszcze kilka miesięcy temu. Ceny frachtów systematycznie spadają. Myślę, że nie należy spodziewać się kompletnego krachu, jak w 2009, ale nastąpi na pewno jakaś korekta rynku, bo te sygnały jasno widać już na horyzoncie. Wyzwań dla branży nie brakuje, cały czas jest problem z kierowcami, problem cen paliw, w tym LNG (teraz ceny gazu troszkę się ustabilizowały, ale wciąż jest wokół nich niepewność). Największe wyzwanie widzę dzisiaj w przepływach finansowych i wysokich stopach procentowych. Poza tym dochodzi kwestia pakietu mobilności, rosnącej administracji, to wszystko nie pozostaje bez wpływu na kondycję naszych przewoźników.*

Przyszłość** **Volvo jawi się elektrycznie

JD: – Wróćmy do elektromobilności w transporcie drogowym. Widzę, że będzie to piekielnie trudne.

MK: *– Znowu i tak, i nie. Dziś temat wydaje się trudny, zgadza się, bo to jest nowa technologia, nie ma dotacji wspierających rozwój elektromobilności w tym segmencie, nie ma dotacji wspierających rozwój infrastruktury. A sama infrastruktura jest już dużym wyzwaniem, bo pojazdy elektryczne to tylko część większej, bardzo kompleksowej układanki. Same pojazdy elektryczne już są. My w Volvo Trucks mamy pełną ich gamę, do różnych zadań. Bardzo ważne przy zakupie pojazdu elektrycznego jest odpowiednie, bardzo przemyślane wykorzystanie tego pojazdu. Powtarzalne zadania, jakie będzie wykonywał, ładunki przewożone, planowanie tras, topografia, doświadczony kierowca, przemyślane punkty załadunku i rozładunku, żeby pojazd w optymalny sposób wykorzystać. Żeby punkty ładowania były w takich miejscach, gdzie trwa załadunek bądź rozładunek albo tam, gdzie kierowca akurat wykonuje pauzę. My w Volvo Trucks postrzegamy to jako naszą misję, chcemy być zdecydowanie liderem elektromobilności, pasjonuje nas to wyzwanie, bo po raz kolejny wprowadzamy naszych klientów w przyszłość, rozwijamy się wspólnie z nimi. Dziś śmiało możemy powiedzieć, że od samego początku jesteśmy liderem elektromobilności ciężkiej w Polsce. Od trzech lat realizujemy naszą misję i kreujemy rynek pojazdów elektrycznych. 2021 rok – cztery pojazdy zarejestrowane w segmencie ciężkim, trzy nasze, 2022 – pięć, cztery nasze. W tej chwili mamy cztery zarejestrowane Volvo Trucks po czterech miesiącach, i kolejne w produkcji i karnecie zamówień.*

JD: – Cały czas mówimy o sztukach.

MK: *– Tak, dziś wciąż mówimy o sztukach, natomiast regulacje redukcji śladu węglowego, które Unia Europejska wprowadza, spowodują, że ten segment w najbliższym czasie mocno przyspieszy. O elektromobilności mówią wszyscy, oczywiście nie wszyscy mają już dziś gotowe pojazdy do sprzedaży, ale za chwilę będą je mieli. Myślę, że w najbliższych dwóch latach bardzo dużo się w tym temacie zmieni i nawet nie mieści nam się w głowie to, jak szybko te zmiany nastąpią i jak bardzo będą dynamiczne. Wszystkich sceptyków, którzy mówią „poczekajcie 15 lat" odsyłam do przypadku Nokii, która nie wierzyła w smartfony. Będąc liderem prawie zniknęła z rynku. Dlatego warto otwierać się na nowe, bo żeby utrzymać konkurencyjność rynkową w dłuższym okresie, trzeba w swojej strategii mieć cele środowiskowe, myśleć o przyszłości młodych pokoleń, dbać o to, żeby mogły się cieszyć czterema porami roku i doświadczać takiej natury, jaką my mogliśmy się cieszyć, będąc dziećmi. Przyszłość kreujemy już dziś i robimy to z ogromną radością i satysfakcją.*

JD: – Dziękuję za rozmowę.

TEKST: Robert Przybylski ZDJĘCIA: Narodowe Archiwum Cyfrowe

Przejściówka, która była nie do zastąpienia

Star 28 pojawił się jako model przejściowy na 3 lata, ale pozostał w produkcji ponad dwie dekady i został najpopularniejszym modelem marki.

W czerwcu 1968 roku na Międzynarodowych Targach Poznańskich starachowicka Fabryka Samochodów Ciężarowych zaprezentowała nowe modele Starów oznaczonych 28 i 29. Pierwszy z wymienionych miał silnik wysokoprężny, drugi otrzymał napęd benzynowy.

We wrześniu 1968 roku fabryka zorganizowała II Rajd Techniczny, na którym pierwsze 5-tonowe Stary 28 i 29 pokonały 10 tys. km (na taki przebieg zakład dawał gwarancję), aby wykazać, że samochody są niezawodne i znacznie lepsze od schodzącego Stara 27.

Kierowcy pochwalili dobrą amortyzację, wygodną kabinę i efektowny wygląd zewnętrzny. Przyznawali, że szoferka jest cichsza od poprzedniej, ma izolację cieplną, ogrzewanie, wentylację i panoramiczną szybę zapewniającą dobrą widoczność. Cieszyli się, że można dostosować do wzrostu kierowcy położenie kierownicy i fotela.

Tygodnik „Motor" wyliczał, że podczas rajdu mechanicy wymienili w Starze 28 świecę żarową, sprzęgło pompy wtryskowej i przewód paliwowy wysokiego ciśnienia. W Starze 29 konieczny był nowy czujnik ciśnienia oleju, śruba mocująca głowicę i pasek klinowy napędu pompy wodnej. Naprawy obu Starów kosztowały (odpowiednio) 0,11 i 0,05 proc. ceny aut, podczas gdy fabryka płaciła stacjom obsługi za naprawy gwarancyjne 1 proc. wartości samochodu.

Po rajdzie Komisja oceny poziomu technicznego wyrobów ze Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego zaliczyła 5-tonowe Stary do grupy A, czyli pojazdów nowoczesnych.

Star 28 z wczesnych lat produkcji z dzieloną szybą przednią.

29 listopada 1968 roku z taśmy montażowej zjechał tysięczny 5-tonowy Star, ale tempo produkcji było niewystarczające: w połowie listopada wynosiło 20 nowych Starów na dobę, gdy powinno sięgać czterdziestu. Dyrekcja tłumaczyła, że nowy model jest droższy i bardziej pracochłonny od poprzednika. Na koniec listopada wykańczalnia wykonywała już 100 samochodów na dobę. Całą fabrykę rozgrzewała „walka o plan", a razem z nią o premie dla załogi. Ostatecznie FSC wyprodukowała w 1968 roku 2.200 Starów 28/29.

„Motor" z końca 1969 roku zapowiadał, że w 1970 roku 5-tonowe modele zostaną zastąpione przez 6-tonowe Stary. Tak się jednak nie stało, a po rocznej eksploatacji wyszły na jaw słabe strony nowego modelu. Kierowcy narzekali, że resorowanie tylnych kół jest zbyt elastyczne, więc od trzeciego kwartału 1969 roku fabryka zastosowała grubsze resory.

Samochód z dieslem okazał się głośny. Norma hałasu w kabinie wynosiła 85 dB, ale żeby szoferkę wyciszyć, Star powinien użyć taśmy prądoprzewodzącej, która po wypaleniu w piecu zakleja wszystkie otwory. Taka taśma wykorzystywana była przez FSO do produkcji Polskiego Fiata 125p i warszawska fabryka miała pierwszeństwo w dostawach. Zdarzało się, że dla Starachowic jej brakowało.

Jednak użytkownicy byli z nowości zadowoleni. Bolesław Milewski, pracownik PKS Człuchów, który zaczynał od Starów

25 i 27 zapewnia, że Stary 28 i 29 miały najlepsze kabiny ze wszystkich ciężarówek. – *Były zrobione tak elegancko jak osobówki, miały szczelne kabiny, gładkie poszycie i były też najlepiej pomalowane* – przekonywał.

Produkcyjne kłopoty

Produkcja modelu z wysokoprężnym silnikiem (oznaczonego Star 28) przekroczyła w 1970 roku 11 tys. sztuk, a benzynowego 29 sięgnęła 4 tys. Cztery lata później zjechało z taśmy montażowej ponad 10 tys. wersji benzynowych, gdy diesli nadal było ponad 11 tys. W 1974 roku fabryka uruchomiła produkcję silników dostosowanych do wspomagania kierownicy.

Zjednoczenie i dyrekcja fabryki przypuszczały pod koniec lat 60., że produkcja przejściowego Stara 28/29 zakończy się w 1972-73 roku. Tymczasem opóźnienia w przygotowaniu następcy, czyli Stara 200 oraz w modernizacji i reorganizacji fabryki, a także nienadążanie dostawców z przygotowaniem części do Stara 200 i zbyt małe dostawy, wymusiły wydłużenie produkcji przejściowego modelu. Główny konstruktor FSC i dyrektor Ośrodka Badawczo-Rozwojowego FSC Antoni Chmielnicki wspominał, że potężną część swojej aktywności musiał przeznaczać na troskę o to, co już było skonstruowane i wdrożone do produkcji. – *W ramach produkcji bez przerwy pojawiał się problem różnic między projektem przygotowanym przez nas, pracowników pionu głównego konstruktora, a tym, co produkowano naprawdę. Były to tzw. odstępstwa* – wyjaśnia. – *Produkcja właściwie nie zgłaszała postulatów zmian, pochodziły one raczej ze strony pionu głównego technologa i od zaopatrzenia* – dodawał Chmielnicki.

Jeżeli któryś z wydziałów wykonał części i okazało się, że są one niezgodne z rysunkiem, to w przypadku niewielkich różnic próbowano wymusić na konstruktorach akceptację. Chmielnicki wspominał, że wnioski o przyznanie odstępstw były zgłaszane kilka razy dziennie. Pod koniec pierwszej połowy 1980 roku w FSC naliczono 800 odstępstw technologicznych z powodu braków w zaopatrzeniu.

Z upływem lat okazało się, że przejściówka jest nie do zastąpienia. W czerwcu 1980 roku Sejm uchwalił aktualizację planu społeczno-gospodarczego i w ślad za tym Polmo zredukowało zadania FSC. Zjednoczenie zgodziło się na zmniejszenie o 1.200 sztuk produkcji importochłonnych Starów 200 i zastąpienie ich odpowiednią liczbą Starów 28.

Przedłużająca się produkcja modeli 28/29 okazała się kłopotliwa dla dostawców. Fabryka Przekładni Samochodowych w Tczewie planowała szybko zakończyć produkcję sięgającej rodowodem lat 50. skrzyni A25 i zastąpić ją licencyjną S5-45 dla Stara 200. – *Nowa przekładnia wytwarzana była w nowej hali, na nowych maszynach, gdy park obrabiarkowy A25 był zużyty i awaryjny* – wspominał dyrektor techniczny (a od 1981 roku naczelny) tczewskiej fabryki Józef Łodej.

W 1978 roku biuro konstrukcyjne FPS Tczew przedstawiło uproszczoną wersję przekładni S5-45, pozbawioną synchronizatorów jak AK5-45, z obudową przystosowaną do instalacji hamulca taśmowego. Konstruktor FPS Bogusław Postek przypuszczał, że zaoferowanie niesynchronizowanej skrzyni mogło wynikać z chęci przygotowania taniego produktu (synchronizatory były kosztow-

***Zarówno** w latach 70. jak i 80. Star 29/29 był najpopularniejszym modelem starachowickiej fabryki*

Stary 28 i 29 mogły być wyposażone w żurawiki oraz windy samozaładowcze

ną częścią i w tamtych latach importowano je z Niemiec), w miejsce również niesynchronizowanej A25.

Nowe skrzynie, oznaczone TN5-45 otrzymała wersja wysokoprężna i wraz z nimi nowe oznaczenie: 38. Starachowicka fabryka podkreślała, że nowa skrzynia jest 5-krotnie trwalsza od A25 i wytrzymuje 250 tys. km.

Produkcja seryjna Starów 38, będących modelem pośrednim pomiędzy Starem 28 i 200, ruszyła w FSC pod koniec maja 1980 roku. Star 38 miał odmienny od 28 układ hamulcowy, wzbogacony o wspomaganie hamulca zasadniczego (nożnego).

Jeden z kierowców wspominał, że w stosunku do 28 hamowało się lekko tak jak w dzisiejszych ciężarówkach. W Starze 28, żeby zatrzymać auto trzeba było niemal stanąć na pedale hamulca, a przynajmniej mocno się zaprzeć.

W wersji 28 kierowca bezpośrednio działał na pompę hamulcową, a serwo miało za zadanie umożliwienie hamowania przyczepą. Star 28 miał hamulce hydrauliczne, a przyczepa pneumatyczne. Zaletą takiego systemu była możliwość zatrzymania auta niezależnie od ilości powietrza w układzie pneumatycznym. Star 38 takiej możliwości nie miał i przy uszkodzeniu układu powietrznego kierowało się pociskiem. Z tego powodu po kilku latach model zniknął z oferty.

Silniki „czytające" gazety

Wysokoprężny silnik 338 (oznaczany także S530) stosowany w Starze 28 znany był z trudnego rozruchu. Procedura zaczynała się od demontażu maski i podgrzewania zasysanego przez silnik powietrza kopciem przystawianym do rury ssącej. Kopeć to z reguły płonące gazety, stąd Stary 28 miały osmoloną podsufitkę i utarło się powiedzenie o „Starze czytającym gazety".

Gdy nie było bardzo zimo, kierowcy włączali świece żarowe, do czego służył umieszczony po lewej stronie tablicy przyrządów guzik i kontrolka w postaci coraz jaśniej świecącej spiralki. Gdy stawała się biała, dobrze było włączyć ją powtórnie. Czasami silnik zaskakiwał i wtedy Star stawiał na całą osadę zasłonę dymną z siwego dymu.

Gdy temperatura spadała poniżej 5 stopni mrozu kierowcy nawet nie popróbowali tego sposobu, bo jedynym skutecznym było zalanie silnika gorącą wodą. Taka procedura pozwalała uruchomić silnik w godzinę i dlatego nawet gdy już dostępne było borygo, kierowcy woleli zimą dla własnej wygody jeździć na wodzie, którą co wieczór spuszczali.

Przy tęgich mrozach, gdy nad ranem temperatura spadała poniżej 15 stopni mrozu, konieczny był koksownik wstawiony pod miskę olejową, ponieważ na mrozie olej silnikowy nabierał konsystencji towotu.

Dla kierowców było oczywiste, że diesel 338 nie był najlepszym wyborem. – *Marzył mi się SW400, bo S530 był słaby, awaryjny, ciężko zapalał zimą i wymagał sprawnych świec żarowych. W powszechnej opinii produkowany w Andorii na licencji Leylanda SW400 był lepszy od starowskiego silnika* – zaznaczał przewoźnik z Tychów Piotr Ozimek, który zaczynał do Stara 28. Leylandy montowane były w kombajnach, Autosanach i maszynach roboczych. Te silniki na wtórym rynku były najdroższe, natomiast najniżej cenione były silniki benzynowe. Zużywały w dużych ilościach reglamentowaną benzynę i decydowali się na nie tylko ci, który nie mieli innej możliwości działania. – *Od Gminnej Spółdzielni Produkcyjnej w Sochaczewie kupiłem ramę Stara, która miała 15 lat. Na niej zbudowałem samochód. Wszystkie części załatwiałem, co trwało 2 lata. Rozbitą kabinę kupiłem na drugim krańcu Polski, w Lesznie Wielkopolskim, w 1982 roku. Na drzwiach namalowałem napis „Użytek własny" i przez 4 lata rozwoziłem Starami napoje. Najpierw miałem silnik benzynowy, potem udało mi się kupić S530 i na koniec wyposażyłem mojego Stara w silnik Leylanda* – wspominał Jan Buczek.

Prywatni przedsiębiorcy mogli w PRL kupić jedynie złom. Tak rozpoczynał pracę założyciel firmy Trans-Man Edward Mancewicz, który w 1979 roku na złomie znalazł ramę Stara przeciętą na pół. Zespawał ją, potem na złomowisku kupił zatarty silniki i tak złożył pierwszego Stara.

Remont na postoju

Dyrekcja FSC zdecydowała się na uruchomienie „Przejściówki', ponieważ zabrakło pieniędzy i czasu na przygotowanie silnika oraz całego układu przeniesienia napędu: skrzyni biegów i mostu napędowego. Star 28 otrzymał te komponenty w spadku po Starze 25, który miał słabszy silnik i mniejszą o tonę ładowność.

W rezultacie wymienione podzespoły były awaryjne. – *Miałem Stara 28 ze skrzynią*

A25, była to ta sama skrzynia, która trafiła do benzynowych Starów 21, a następnie do diesli. S530 miał wyższy moment od silnika benzynowego, a z szybszym tylnym mostem szybko przeciążała się zębatka piątego biegu. Co 30 tys. km, a więc co kilka miesięcy, pękało na pół koło piątego biegu. Do domu dojeżdżałem na czwartym biegu, bezpośrednim. W naprawach doszedłem do takiej wprawy, że na podwórku w kilka godzin sam wymieniałem koło zębate – zapewniał Ozimek.

Zaznaczał, że ciągniki siodłowe miały szybki most, ale wolną skrzynię biegów i w nich nie występował problem pękających kół zębatych. – *W skrzyniach szybkich piąty bieg włączało się do przodu, a w ciągniku siodłowym do tyłu. Chętnie taką skrzynię biegów bym zdobył, ale to były czasy braków, „organizowania" wszystkiego. Nikt przecież nie czekał na mnie w PKS czy innej państwowej firmie. Nie udało mi się kupić takiej skrzyni* – przyznawał Ozimek.

Inny przewoźnik wspominał, że w modelu 28 wał napędowy odkręcał się tuż za hamulcem ręcznym i wymagał praktycznie codziennego doglądu.

Słabym punktem były też półosie, o wymiarach niewiele większych od stosowanych w Starze 25. Kierowcy musieli uważać na nie i nie przeładowywać samochodu na drogach gruntowych, na których występują większe niż na asfaltowych opory ruchu. W przedsiębiorstwach państwowych kierowcy, gdy chcieli mieć wolne, na pierwszym biegu gwałtownie puszczali sprzęgło i ukręcali wałek półosi.

Były one utrapieniem właścicieli Starów 28. – *Warsztaty opracowały nawet sposób wyciągania ukręconych półosi bez rozbierania tylnego mostu. Długa elektrodą załapywali spawem ukręcony wałek i wyciągali go* – opisywał Krzysztof Polak.

Kolejnym słabym punktem tylnych mostów Stara 28 były odkręcające się śruby łączące półosie z bębnami hamulcowymi. – *Co 150 km musiałem stawać i obiegać samochód z kluczem. Wreszcie rozwierciłem otwory z 10 do 12 mm i te dodatkowe 2 mm sprawiły, że problem zniknął* – opisywał Ozimek.

Prywatni przewoźnicy, którzy patrzyli na efektywność jazdy potrafili zastąpić most Stara 28 mostem z IFY, który był na zwolnicach i miał większą nośność. Nigdy jednak nie było słychać narzekania na nitowaną ramę. Była ona zaprojektowana z zapasem i znosiła nawet 9-tonowe ładunki.

W drugiej połowie lat 80. nawet zmuszeni przydziałami państwowi odbiorcy niechętnie godzili się na Stary 28. Ich cena w 1986 roku wynosiła 1 mln 186 tys. zł, gdy poszukiwanego Stara 200 S wyceniono na 2 mln 450 tys. zł. Ostatecznie FSC zakończyła produkcję Stara 28 w 1988 roku.

Antoni Chmielnicki i Paweł Chmielnicki w książce „Star znad Kamiennej" podkreślają, że „prowizorka" wymyślona przez Antoniego Chmielnickiego okazała się, jak to prowizorka, niesamowicie żywotna. Do końca roku 1988 Starów 28/29 (także w wariancie zmodernizowanym Star 38) powstało 215.257 sztuk, przy „zaledwie" 70.018 egzemplarzach „docelowego" Stara 200!

TRUCKS & MACHINES
MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY
MASZYNY BUDOWLANE

DUŻA SIŁA NIEWIELKICH MASZYN

TEKST: Michał Jurczak ZDJĘCIA: T&M

Ładowarki, również te niewielkie zwane często miniładowarkami – to maszyny bardzo uniwersalne. Mogą być wykorzystywane np. do przenoszenia materiałów budowlanych, ale również do wyburzeń, układania kostki brukowej, porządkowania terenu czy wiercenia. Stosuje się je zarówno w budownictwie, jak i w rolnictwie czy w gospodarce komunalnej oraz recyklingu.

Wybierając konkretną wersję małej ładowarki należy zwrócić uwagę m.in. na udźwig, ale również prześwit (im większy, tym lepiej maszyna radzi sobie w terenie). Liczą się gabaryty, a także rodzaj napędu. Ładowarki dostępne są w wersjach na podwoziu kołowym, jak i gąsienicowym, a popularność zawdzięczają też bogatej gamie osprzętu dodatkowego. Najczęściej stosuje się łyżkę ładowarkową, ale nierzadko również chwytak typu „krokodyl", widły do palet, czy zamiatarkę. Wśród popularnych przystawek są także: młot hydrauliczny, walec wibrujący, wiertło do gruntu czy łuparka do drewna. Często spotyka się maszyny o konstrukcji przegubowej zapewniające kąt obrotu 45 st. w każdą stronę, co ma gwarantować odpowiednią zwrotność przy relatywnie niewielkim promieniu skrętu.

Bobcat – czas kompaktów

Bobcat ma od niedawna w ofercie ładowarki kompaktowe S86 oraz T86. Maszyna o sterowaniu burtowym S86 oraz kompaktowa ładowarka gąsienicowa T86 zastępują poprzednie modele, 700 i 800 z serii M i uzupełniają linię ładowarek z serii R. Obie maszyny wykorzystują sprawdzony silnik Bobcat 3,4 l (Stage V), generujący moc 105 KM (przy 2.600 obr./min). Jak we wszystkich ładowarkach z serii R jednostkę zamontowano liniowo z układem napędowym, co poprawia chłodzenie silnika i podzespołów hydraulicznych. – *S86/T86 idą w ślady mniejszych ładowarek S66/T66 oraz S76/T76. Modele S86/T86, najmocniejsze w tej serii wyznaczają nowe standardy w każdej dziedzinie, od komfortu i bezpieczeństwa w kabinie po dostępną moc i wszechstronność osprzętu* – podkreśla John Chattaway, dyrektor ds. ładowarek, Bobcat.

Obie maszyny mają do wyboru trzy wyjścia przepływu pomocniczego. Jest standardowa konfiguracja przepływu zapewniająca 87 l/min do przenoszenia i przewożenia oraz do użycia osprzętu o niskim przepływie, Bobcat oferuje również dodatkowe funkcje zwiększające wydajność hydrauliczną wykorzystujące pompę o wydatku sterowanym elektronicznie: funkcję wysokiego przepływu High Flow (138 l/min) oraz nową, wyjątkową w branży funkcję Super Flow zwiększającą przepływ do 159 l/min. Blok z pięcioma złączkami (w standardzie

Mniejsze KOSZTY
Większa WYDAJNOŚĆ

Jak przebiega ADAPTACJA MOCY?

OKREŚLENIE WYMAGAŃ KLIENTA
Technicy firmy Agroecopower przyjeżdżają do klienta, uzgadniają z nim jego wymagania i oczekiwania wedle możliwości maszyny.

DIAGNOSTYKA
Pomiar mocy i kopia zapasowa pierwotnego oprogramowania na potrzeby ewentualnej adaptacji jednostki do oryginalnych ustawień.

ZAPISANIE NOWEGO OPROGRAMOWANIA
Nowy program zostaje przygotowany w sposób indywidualny do danej maszyny na podstawie oryginalnego i ponownie zapisany w jednostce sterującej.

POMIAR MOCY I PRZEKAZANIE
Ponowna diagnostyka i pomiar mocy, jazda próbna i wystawienie karty gwarancyjnej z parametrami maszyny.

ENGINECOPOWER®
MODYFIKACJE OPROGRAMOWANIA SILNIKA

10% obniżenie spalania
20% Wzrost mocy

Darmowy test
Dożywotnie wsparcie techniczne

+48 722 700 537
biuro@engineecopower.pl
www.engineecopower.pl

Olbrzymim walorem ładowarek Avant jest ich wielofunkcyjność

z opcją Super Flow) zwiększa elastyczność we współpracy z osprzętem. Zarówno opcje wysokiego przepływu jak i superprzepływu są wbudowane w urządzenie sterujące osprzętem ACD. Maszyny S86 oraz T86 wyposażone w wysoki przepływ lub superprzepływ mają w standardzie system Power Bob-Tach. Pozwala na przyłączanie i zdejmowanie niektórych rodzajów osprzętu bez konieczności opuszczania przez operatora kabiny, tylko z użyciem wygodnych przełączników w kabinie.

Nowa konstrukcja zespołu roboczego w S86 oraz T86 pozwala na dźwiganie oraz przewożenie cięższych ładunków, przy większym zasięgu. Odpowiada za to nowa geometria zespołu roboczego. Dostawca zwraca uwagę również na wyjątkowo niski poziom hałasu i drgań wewnątrz jednoczęściowej, hermetycznej kabiny, intuicyjne sterowanie SJC oraz użyteczne wyświetlacze. Kabina ma w standardzie układ ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji. W kabinie typu Clear Side 75 proc. powierzchni okien bocznych jest pozbawione siatek, co poprawia pole obserwacji. Bobcat dodaje do listy wyposażenia standardowego kamerę cofania. S86 oraz T86 posiadają również: Bobcat Horsepower Management – rozbudowane zarządzanie mocą; kontrolę prędkości (wydajność i precyzja osprzętu); podwozie z zawieszeniem na pięciu drążkach skrętnych (opcja); mocowanie na przeciwwagę (wzrost wydajności podnoszenia); dwukierunkowe ustawianie łyżki (standard), które ogranicza rozsypywanie i zwiększa wydajność; a także automatyczne sterowanie jazdą (opcja) – płynniejszą jazdę po nierównym terenie. S86 ma udźwig wynoszący 1.587 kg, T86 o niemal 200 kg większy.

Nowość stanowi też kompaktowa ładowarka kołowa L85. Producent podkreśla, że wysoką wydajność zapewnia połączenie silnika Bobcat z układem hydraulicznym. Portfolio osprzętów obejmuje, łyżki ogólnego zastosowania, łyżki do materiałów o małej gęstości, łyżki typu combo, widły paletowe, dmuchawy śnieżne oraz zamiatarki. L85 jest standardowo wyposażona w system Power Quick-Tach, zgodny ze złączami stosowanymi szeroko w branży. Do pracy z osprzętem wymagającym wysokiego przepływu, takim jak dmuchawy śnieżne i zamiatarki, L85 można wyposażyć w opcjonalny układ wysokiego przepływu (wydajność 100 l/min). Inne wyjątkowe rozwiązanie L85 to Advanced Attachment Control – zaawansowane sterowanie osprzętem. Pozwala operatorowi jednym przyciskiem przełączyć się na alternatywny schemat sterowania maszyny. Zapewnia to niezależne sterowanie obrotami silnika (i maksymalnym przepływem w układzie pomocniczym) oraz prędkością jazdy maszyny. Złącze 7-pinowe pozwala operatorowi sterować nawet najbardziej skomplikowanym osprzętem w sposób intuicyjny i efektywny.

Silnik zwykle uruchamiany jest konwencjonalnym kluczykiem, ale do szybkiego uruchamiania i zatrzymywania silnika w ciągu dnia operator może również użyć przycisków umieszczonych na prawym pulpicie. Maszyna posiada też automatyczny hamulec postojowy oraz funkcję asystenta pochyłości. Wszelkie oprzyrządowanie służące do sterowania maszyną w kabinie operatora zaprojektowano tak, aby L85 można było obsługiwać łatwo i wygodnie nawet podczas długich zmian. Przełącznik zmiany kierunku jazdy (przód-neutralny-wstecz) znajduje się z przodu dżojstika i obsługuje się go palcem wskazującym. Sterowanie blokadą mechanizmu różnicowego, zakresu prędkości, pływania wysięgnika i przepływu układu pomocniczego znajdują się w zasięgu dłoni operatora na szczycie dżojstika. Pokrętło sterowania służy do uruchamiania, nawigacji i potwierdzania ustawień na 5-calowym wyświetlaczu oraz do szybkiego przełączania widoku z kamery cofania. Wszystkie ekrany wyświetlające istotne dane maszyny oraz ekrany konfiguracji obsługuje się pokrętłem sterowania. L85ma standardowo łyżkę o poj. 0,8 m sześc. Do napędu maszyny służy 68-konny motor.

Avant – siła wszechstronności

Wielu klientów, którzy stawiają na moc i udźwig w kompaktowej obudowie wybiera ładowarki Avant serii 600. Najnowszy model 650i to maszyna napędzana 2-biegowym silnikiem Kubota o mocy 44 KM. Ładowarka osiąga prędkość 23 km/h, a jej maksymalny udźwig to niemal 1,2 t. Wysięgnik teleskopowy o długości 600 mm oraz maksymalna wysokość podnoszenia do 283 cm, umożliwiają np. załadunek na samochody ciężarowe i rozładunek ładunków z wysokości. Hydraulika o przepływie 75 l /min zapewnia sprawne korzystanie z ponad 200 dostępnych narzędzi, mocowanych za pomocą multizłącza.

Większym udźwigiem (1,4 t) pochwalić może się maszyna Avant serii 700. Taka moc wraz z 3-metrowym wysięgnikiem sprawia, że ładowarka radzi sobie z podnoszeniem i przenoszeniem kostki brukowej, materiałów rozbiórkowych czy innych ciężkich elemen-

tów. Parametry Avanta serii 700 nie wpłynęły znacząco na jego gabaryty – jest tylko pół metra dłuższy niż Avant serii 600.

Avant 860i to obecnie zdecydowanie najpotężniejszy model fińskiego producenta. 3,5-metrowy wysięgnik może załadować ciężarówkę z jednej aż do drugiej strony krawędzi (nie trzeba jeździć wokół ciężarówki podczas załadunku). Ma 1,9-tonowy udźwig. Ładowarka 860i jest wystarczająco kompaktowa, aby pracować w miejscach, w których większe maszyny nie mogą się poruszać, a maksymalna prędkość 30 km/h ułatwia przemieszczanie się na dużym placu budowy. Ładowarkę można przewozić przyczepą samochodową.

Co w sytuacji gdy np. prace wyburzeniowe i rozbiórkowe należy wykonać wewnątrz budynku? Tu Avant proponuje maszynę z zasilaniem elektrycznym. Ładowarki przegubowe Avant serii e mogą być używane również w budynkach i niewentylowanych przestrzeniach zamkniętych, które nie pozwalają na emisję zanieczyszczeń i nadmierny hałas.

Dwa najnowsze modele Avant e513 i Avant e527 są zasilane akumulatorami litowo-jonowymi Avant OptiTemp (odpowiednio 13 kWh i 27 kWh) zanurzonymi w cieczy zarówno chłodzącej jak i podgrzewanej, w zależności od warunków zewnętrznych. Wysokość podnoszenia obu maszyn, to blisko 2,8 m. Dysponują udźwigiem 900 kg, a ich średni czas pracy to 3 godziny dla e513 i 6 godzin dla e527. Ładowarki można opcjonalnie doposażyć w gniazda szybkiego ładowania i szybką ładowarkę Avant 400V DC.

Wśród ***nowości Bobcat są ładowarki S86 oraz T86, a także L85 (na zdj.)***

Największą zaletą ładowarek Avant jest ich wielofunkcyjność. Jedna maszyna może pełnić funkcję koparki, ładowarki, wózka widłowego, betoniarki czy narzędzia do rozbiórki. Ładowarka z powodzeniem wytworzy prąd za pomocą generatora hydraulicznego, uporządkuje teren z myjką ciśnieniową. – *Dzięki mocnej hydraulice i ponad 200 wymiennym narzędziom Avant posiada nieograniczone możliwości na placu budowy* – podkreślają dostawcy maszyny.

JCB na kołach

Ładowarka JCB WLS403 napędzana jest 50-konnym silnikiem wysokoprężnym. Masa robocza maszyny przekracza 2,5 t, a standardowa pojemność łyżki wynosi 0,4 m sześc. Dwubiegowy hydrostatyczny Bosch Rexroth ułatwia operatorom precyzyjne ruchy maszyny nawet w ciasnych przestrze-

Dostawca maszyn JCB zwraca uwagę na solidną, odlewaną tylną przeciwwagę

niach. Układ napędowy pracuje równolegle, a połączony układ hamowania/pełzania na pedale hamulca. Zapewnia to odpowiednią wielofunkcyjność i zwiększoną sterowność podczas załadunku i przeładunku. Istnieje możliwość wyboru opcji blokady mechanizmu różnicowego. Oscylujący przegub centralny umożliwia dostosowanie pracy wszystkich czterech kół do konturów podłoża i utrzymanie maksymalnej siły pociągowej przez cały czas.

Wydajność ładowania zależy od długości ramienia ładowarki. Standardowe ramię nadaje się do prac ogólnych i wysokiego odspajania/podnoszenia, przedłużone ramiona wysokiego podnoszenia sprawdzają się w układaniu i ładowaniu na wysokości. Dwa siłowniki podnoszące wspomagają JCB WLS403 przy wykonywaniu codziennych zadań związanych z podnoszeniem i ładowaniem. Dostępnych jest wiele szybkozłączy, każdy standardowo wyposażony w hydrauliczną blokadę sworznia.

Dostawca zwraca uwagę na solidną, odlewaną tylną przeciwwagę pomagającą zapobiegać uszkodzeniom wynikającym z uderzeń. Płytki (napisałbym płyty) ochronne pod urządzeniem WLS403 chronią silnik przed uszkodzeniami mechanicznymi. Ramiona ładowarki należą do najciężej pracujących elementów dowolnej maszyny, ponosząc główny ciężar codziennych zadań. Tak więc opatentowane, równoległe ramiona podnoszące modelu WLS403 mają na celu równomierne rozłożenie sił na przód podwozia, zwiększając wytrzymałość.

Oferta obejmuje też nieco większe i mocniejsze maszyny: JCB WLS406 (moc 50 KM, masa 4.995 kg) oraz JCB WLS407/409 (odpowiednio: 64 i 74 KM; 5.210 i 6.031 kg).

Volvo na prąd

Volvo L20 i L25 to maszyny elektryczne. Ładowarka kołowa Volvo L20 Electric to model najnowszy, oparty na sprawdzonej konstrukcji większego L25 Electric. Ładowarka L20 Electric została specjalnie zaprojektowana do zastosowań wymagających pojemności łyżki 0,8 m sześc. To odpowiedni wybór do prac w ciasnych i wąskich miejscach.

L20 ma silnik o mocy 22 kW. Maszyna o nieco ponad 4,5-tonowej masie roboczej może poruszać się z prędkością do 20 km/h. Kabiny wyróżniają się szerokim wejściem oraz odpowiednią widocznością i wygodą, producent podkreśla, że w maszynie znacznie ograniczono emisję hałasu, ale też drgań i ciepła. Zintegrowane szybkozłącze osprzętu Volvo odpowiadają za wszechstronność, umożliwiając szybką i prostą wymianę osprzętu bez opuszczania kabiny. Elektryczny hamulec postojowy posiada funkcję Hill Hold, co ma podnosić komfort pracy. Układ jest bezobsługowy, co oznacza oszczędność czasu i pieniędzy.

Napęd stanowi silnik bazujący na akumulatorze litowo-jonowym (48 V). Zapewnia moc 40 kW w modelu L25 Electric, a L20 Electric jest dostępny z zestawem akumulatorów o mocy 33 kW lub 40 kW. Akumulatory są projektowane tak, by wytrzymały do 2.500 pełnych cykli ładowania. W pełni elektryczny układ napędowy ma funkcję odzyskiwania energii ograniczającą do minimum jej straty, zapewniając wydajność bez pogorszenia osiągów. Do oszczędzania energii dodatkowo przyczyniają się pełne oświetlenie LED i funkcja automatycznego wyłączania silników elektrycznych.

Maszyny L20 Electric i L25 Electric mają zintegrowaną ładowarkę pokładową dostarczającą moc 6 kW do akumulatorów, co pozwala na ich naładowanie od 0 do 100 proc. w mniej niż 6 godzin. Są również dostarczane z niezbędnym przewodem ładującym, wtykiem i przejściówkami do ładowania z gniazdka sieciowego lub stacji naściennej. Gdy projekty i zastosowania wymagają szybszego ładowania, w ofercie są opcjonalne, szybkie ładowarki pokładowe, do użytku zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz. Naładują elektryczną ładowarkę Volvo od 0 do 100 proc. w mniej niż 2 godziny, wydłużając efektywny czas pracy.

Dyspozycyjność zwiększa aplikacja do zarządzania maszynami elektrycznymi EMMA (Electric Machine Management Application). To aplikacja internetowa dostarczająca dane m.in. o stanie ładowania, poziomie naładowania akumulatora czy położeniu geograficznym. Wystarczy otworzyć aplikację na urządzeniu połączonym z internetem, aby uzyskać cenne informacje pomagające w wydajniejszym zarządzaniu procesem ładowania i uzyskaniu maksymalnej dyspozycyjności maszyny.

Dostawca podkreśla, że elektryczne ładowarki Volvo mają o 30 proc. mniejsze wymagania w zakresie konserwacji. Silniki elektryczne wyłączają się, gdy maszyna nie pracuje lub jedzie (eliminuje niepożądane zużycie i pracę na biegu jałowym). Argumentem sprzedażowym ma być m.in. objęcie maszyn dwuletnim programem bezpłatnej obsługi serwisowej oraz dwuletnią gwarancją na całą maszynę. Jeśli użytkownik podpisze umowę na obsługę techniczną po drugim roku, gwarancja na akumulatory i komponenty elektroniczne obejmująca wady zostanie bezpłatnie przedłużona o trzy lata.

ZAPROJEKTOWANY DLA PRAWIE NIEOGRANICZONYCH MOŻLIWOŚCI.

Z firmą MAN będziesz zawsze po zwycięskiej stronie.

Samochody ciężarowe MAN do zastosowań terenowych umożliwiają niezwykle wydajną i bezpieczną pracę. Idealne połączenie nadwozia z ciężarówką to warunek konieczny do osiągnięcia optymalnego rezultatu. Pod tym względem MAN oferuje niezrównaną elastyczność i rozwiązania dostosowane do indywidualnych potrzeb, które uproszczą Twoją codzienną pracę. Nie trzeba dodawać, że partnerstwo z MAN jest również gwarancją maksymalnej rentowności. Dowiedz się więcej: **www.truck.man**
#SimplyMyTruck

MAN

TEKST: Jacek Dobkowski ZDJĘCIA: T&M

Strefa z maszynami

XII edycja Centralnych Targów Maszyn, Urządzeń i Sprzętu Roboczego eRobocze Show odbyła się 26-27 maja, w Lubieniu Kujawskim w woj. kujawsko-pomorskim, w strefie przemysłowej przy ul. Fabrycznej. Każdy operator mógł wypróbować maszyny w akcji.

Bobcat wprowadza w Europie nową gamę produktów do zagospodarowania terenów, głównie zielonych. Należą do tej gamy kompaktowe traktory, produkowane w Korei. Są to cztery platformy modelowe, serie: 1000 (25 KM), 2000 z kabiną lub bez (25, 35, 40 KM), 4000 na razie bez kabiny (49, 59 KM). Oprócz ciągników pojawiają się nowe modele kosiarek, o zerowym promieniu skrętu. A nowością wśród ładowarek teleskopowych jest kompaktowa 25.60, która nie przekracza 2 m szerokości i wysokości, o udźwigu 2,5 t i wysięgu 6 m. Bobcat jak zawsze stawia na wydajność i na siłę. Na stoisku Bobcata rozmawiałem z Adrianem Winnickim, district managerem z Doosan Bobcat EMEA i Damianem Głąbickim, kierownikiem ds. maszyn komunalnych i budowlanych w firmie Contractus (dealer).

Bobcat, na pierwszym planie kompaktowy ciągnik CT2525

Sprzęt do ciężkiej pracy

Liebherr ma mocno zdywersyfikowaną ofertę, więc ewentualny, chwilowy dołek w jednej branży z powodzeniem rekompensuje sprzedażą w innej. Olbrzymi boom dotyczy przeładunków w polskich portach, „stanęła" deweloperka, zwłaszcza mała. Nowym modelem na polskim rynku jest wozidło przegubowe TA 230, pierwszy egzemplarz już został u nas sprzedany. Koparka gąsienicowa R 922 należy do ósmej generacji. Ładowarka XPower 550 reprezentuje najlepiej sprzedającą się serię tego rodzaju maszyn. Mechaniczny napęd ma w niej wspomaganie hydrauliczne.

– *Zaletą urządzeń najnowszej generacji jest niskie zużycie paliwa, obecnie ma to olbrzymie znaczenie* – zachwala Marceli Bednarek, członek zarządu Liebherr-Polska, dyrektor ds. sprzedaży i marketingu.

922F to koparka gąsienicowa, jedna z maszyn Liugonga pracujących na tej imprezie. Jej masa eksploatacyjna wynosi 22,8 tony, pojemność łyżki 0,9-1,4 m sześc., moc silnika Cumminsa 158 koni. Zespół projektowy Liugonga z siedzibą w Wielkiej Brytanii poświęcił tysiące godzin, aby w pełni zrozumieć, w jaki sposób taki sprzęt jest używany na co dzień. Celem było opracowanie maszyny przyjaznej dla człowieka, ergonomicznej, do której profesjonalni operatorzy będą chcieli wsiąść, a potem nie będą chcieli z niej wysiadać. Faktycznie, na Show 922F była jedną z bardziej obleganych koparek.

– *Prezentujemy wielofunkcyjność* – podkreśla Andrzej Getler, dyrektor operacyjny Mecalac Polska. – *6MCR, maszyna gąsienicowa jest najszybsza na rynku, może poruszać się z prędkością 10 kilometrów na godzinę, jest takim połączeniem midikoparki ze średniej wielkości ładowarką burtową. Jesteśmy kompaktowi i silni.*

Najczęściej sprzedawaną maszyną jest kołowa 9MWR, sztywnoramowa, z dwiema osiami skrętnymi. Koparka z wielofunkcyjnością typową dla Mecalaka, która przejawia się przez różnorodność i wszechstronność osprzętu roboczego. Szybkozłącze umożliwia przepinanie osprzętu praktycznie bez wychodzenia z kabiny. Również największa z tej serii, 15MWR, charakteryzuje się kompaktową budową, ale parametrami odpowiada cięższym maszynom konkurencji.

Jan Rudak z Bergerat Monnoyeur Polska (Caterpillar): – *Prezentujemy tutaj wycinek szerokiej gamy naszych maszyn. Skoncentrowaliśmy się na maszynach nowej generacji, są to koparki, ładowarki małe i duże. Największa, która tutaj pracuje ma masę operacyjną około 25 ton. Wyposażone są w najnowsze systemy pomagające operatorom w pracy, na przykład ładowarka potrafi sama się załadować, koparki*

Efektowne ***stoisko Caterpillara***

EnginEcopower ***– optymalizacja sterowników silnika***

mają wagi technologiczne, asysty, systemy 2D, 3D. Udogodnieniem jest też sterowanie dżojstikiem. Dbamy o wygodę kabin, bo jest to „biuro" operatora, spędza tam wiele godzin. Część maszyn posiada ciśnieniowe kabiny, sprawdzające się bardzo dobrze podczas pracy w zapyleniu. Maszyny Cat są przemyślane w każdym szczególe.

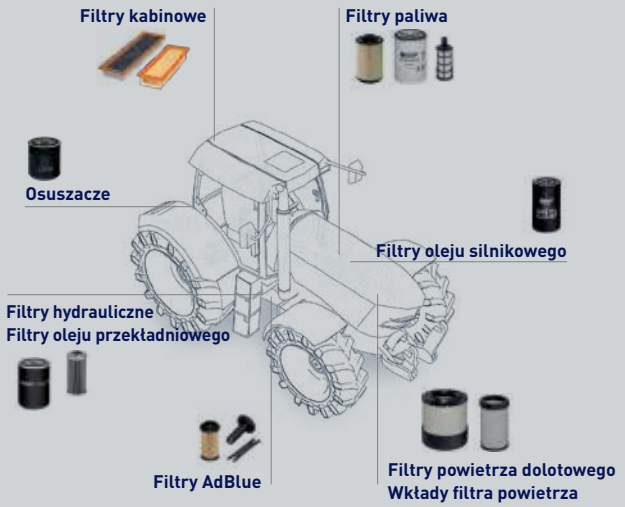
Na stoisku Interhandlera, importera JCB, przyciągał uwagę m.in. Demo Truck, czyli specjalna naczepa, w której po jej rozłożeniu można wypocząć, porozmawiać, wypić kawę. Jak dowiedzieliśmy się od Józefa Bacica, dyrektora regionu północ Interhandlera, naczepa jest wykorzystywana przez JCB, na różnych eventach od kilku lat. JCB angażuje się w zeroemisyjność, oferuje modele elektryczne, w przyszłym roku mają pojawić się maszyny na wodór, spalające ten gaz w silniku z zapłonem samoczynnym. Wodór ma przed sobą przyszłość.

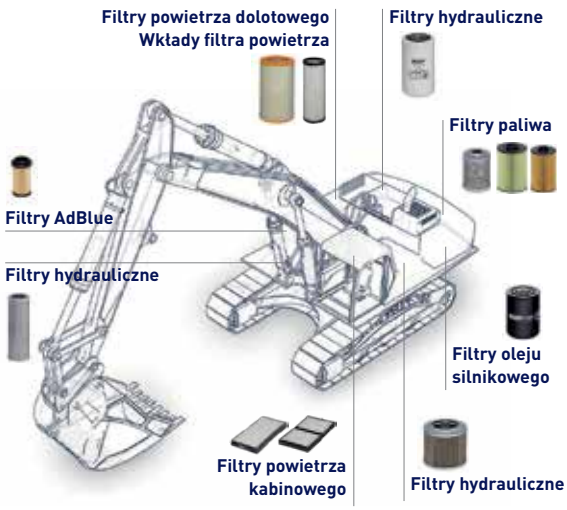
Smarować trzeba

– Marka Q8 Oils oferuje środki smarne dla ciężkiego sprzętu, maszyn budowlanych, samochodów ciężarowych, osobowych, również dla rolnictwa i firm przemysłowych – wylicza Jarosław Dębski, prezes Syntaco, autoryzowanego, generalnego dystrybutora Q8 Oils. *– Mamy w gamie kilka tysięcy produktów. Dużą popularnością cieszą się oleje hydrauliczne, nasze produkty charakteryzują się wysokimi wskaźnikami lepkości, które powodują, że praca maszyn*

The SMART Alternative.

Szeroka oferta filtrów jakości OE
do maszyn rolniczych i budowlanych.





Hengst FILTRATION

purifying our planet

JCB, nowoczesna koparka Hydradig

Liebherr, wozidło TA 230 i ładowarka XPower 550

jest stabilna. Q8 to najwyższa jakość, którą wyrażamy również przez powtarzalność. Jeśli ktoś wydaje na maszynę, ciągnik czy ciężarówkę duże pieniądze, oszczędzanie na olejach jest nieodpowiednią decyzją. Gorszy jakościowo olej oznacza nie tylko mniejszą wydajność, ale dodatkowe koszty i zmarnowany czas na wypadek przestoju.

W katalogach Q8 wyszukiwanie konkretnych olejów jest ułatwione. Lepkość to tylko jeden z parametrów. Przykładowe są cztery silnikowe Formula Truck 5W-30, ale nie są to te same oleje, mają aprobaty różnych producentów sprzętu i pojazdów.

– Jesteśmy dystrybutorem olei i smarów marki Neste – mówi Sławomir Ziemnicki, przedstawiciel handlowy firmy PHU Andrzej Klimowicz. *– To są produkty z Finlandii, do branży budowlanej, rolniczej, leśnej, również do samochodów ciężarowych, osobowych. Mamy też pełną ofertę smarów i płyny eksploatacyjne. Neste jako producent z północnej Europy musi sprostać surowym warunkom klimatycznym, bardzo szerokim zakresom temperatur roboczych. Oleje syntetyczne to dwie gamy produktów, jeśli chodzi o bazy. Nowa baza to produkty pochodzące ze zrównoważonego rozwoju, w nowej technologii.*

Tuning i wiertła

EnginEcopower proponuje modyfikacje oprogramowania w sterownikach silników maszyn budowlanych, maszyn rolniczych, aut ciężarowych i osobowych. Celem jest optymalizacja, czyli zwiększenie mocy przy jednoczesnym obniżeniu spalania i zachowaniu żywotności jednostki napędowej. Silnik do modyfikacji musi być sprawny technicznie, nie może kopcić. Firma oferuje 30 dni testowania udoskonalonego softu za darmo – co podkreśla Dariusz Sęk, przedstawiciel techniczno-handlowy.

Wiertła do różnych zastosowań przywiozła firma Serafin PUH Andrzej Serafin. Największe z nich jest przeznaczone do bardzo zakamienionej ziemi, mocno wcina się w taki grunt. Trwałość wiertła – każdego – zależy od różnych czynników: jakości gleby, umiejętności operatora, producent nigdy nie podaje takich informacji. Alicja Strzelecka, specjalistka ds. eksportu zwróciła uwagę na skuteczny system LED-owy, który wtopiony w obudowę napędu Digga wskazuje operatorowi, czy otwiert jest wykonywany pod kątem prostym, czy nie.

Zainteresowanie produktami Neste było duże

Koparka Liugong 922F, zaprojekowana w Europie

Wiertła i napędy od firmy Serafin

Nowe koncepcje ładowarek podczas Demo Days 2023

Tegoroczna impreza Bobcat Demo Days (22 maja do 2 czerwca 2023 r.) w Doosan Bobcat Campus w Dobris w Czechach gościła klientów, dealerów i prasę z całej Europy, Bliskiego Wschodu i Afryki (EMEA), którzy przybyli, aby zobaczyć najnowsze maszyny Bobcat. Było ich niemało. Bobcat S7X to pierwsza na świecie w pełni elektryczna ładowarka o sterowaniu burtowym, jedna z trzech nowych koncepcji ładowarek zaprezentowanych na imprezie. Odwiedzający mogli zapoznać się z nowymi, ekscytującymi rozwiązaniami technologicznymi. Model L95 prezentowany podczas Demo Days jest kolejnym dodatkiem do linii kompaktowych ładowarek kołowych Bobcat, po oryginalnej maszynie L85 wprowadzonej na rynek w 2021 roku. Model L95 jest napędzany silnikiem Bobcat o mocy 75 KM i oferuje maksymalną prędkość 40 km/h oraz zwiększony udźwig. W kategorii sprzętu mniejszych gabarytów – od 2 do 3 ton, firma prezentowała nową maszynę koncepcyjną – L40. Model L40, opracowany we współpracy z zewnętrznym partnerem, waży mniej niż 2,5 tony i został zaprojektowany jako wydajna maszyna do załadunku i przenoszenia, skoncentrowana na konkretnych zastosowaniach. Jednym z najbardziej ekscytujących aspektów nowych, najwyższej klasy kompaktowych ładowarek gąsienicowych T86 i ładowarek o sterowaniu burtowym S86 jest to, że obie maszyny mają po raz pierwszy trzy różne wyjścia przepływu pomocniczego, w tym nową, unikalną w branży funkcję Super Flow, która zwiększa przepływ pomocniczy do 159 l/min. Podobnie jak T7X, pierwsza na świecie w pełni elektryczna kompaktowa ładowarka gąsienicowa zaprezentowana w zeszłym roku, prototyp S7X jest w pełni elektryczny – jest zasilany 60,5-kWh akumulatorem litowo-jonowym, posiada elektryczne silniki napędowe i wykorzystuje siłowniki śrub kulowych do funkcji podnoszenia i pochylania.

Nowa 14-tonowa koparka gąsienicowa DX140LC-7K firmy DEVELON

Firma Develon, dawniej Doosan Construction Equipment, wprowadziła na rynek nową koparkę gąsienicową DX140LC-7K o masie 14,6 tony, która zastąpi popularny model DX140LC-7. Wydajność i zakres roboczy pozostają bez zmian, natomiast nowa maszyna oferuje szereg ulepszeń, które zwiększają bezpieczeństwo i wygodę zarówno operatora, jak i realizacji prac w ogóle, a także ułatwiają obsługę, szczególnie z punktu widzenia konserwacji. Usprawnienia dotyczące czynności serwisowych w modelu DX140LC-7K obejmują lepszy dostęp do zbiornika płynu DEF i przewodu do uzupełniania paliwa. Jest to połączone ze znacznie łatwiejszym dostępem operatora do komory silnika dzięki nowym antypoślizgowym stopniom i poręczom umieszczonym za kabiną. Antypoślizgowe stopnie są zabezpieczone nowymi drzwiczkami z boku koparki. Model DX140LC-7K ma również nową spłaszczoną konstrukcję pokrywy silnika. Maksymalna wysokość elementów pokrywy z tyłu maszyny zmniejszyła się z 1.285,5 mm i 1.320 mm do jednolitej wysokości 1.070 mm, zapewnia to operatorowi znacznie lepszą widoczność zarówno z tyłu, jak i z prawej strony maszyny.

Pięć nowych Actrosów w Eneris SA

Licząca już około 300 pojazdów ciężarowych, w tym ponad 100 Mercedesów, flota Eneris SA powiększyła się o kolejnych pięć śmieciarek firmy Terberg na podwoziu najnowszego Actrosa 2633. Dwie z nich trafiły na Dolny Śląsk, gdzie obsługują mieszkańców Świdnicy i Strzegomia, trzy natomiast do oddziału spółki w Pile. Jedna z najnowszych pięciu śmieciarek na podwoziu Actrosa 2633 trafiła do Świdnicy. Jednokomorowa zabudowa firmy Terberg umożliwia zbiórkę odpadów różnego rodzaju, a o tym, jakie będą zbierane podczas konkretnego kursu, informuje umieszczona na masce tabliczka. Dziennie pojazd pokonuje trasę 100-200 km.

Volvo CE wprowadza średniej wielkości koparkę

Pierwsza średniej wielkości koparka elektryczna Volvo Construction Equipment (Volvo CE) jest teraz dostępna dla wybranych klientów w Europie. EC230 Electric, jedna z nielicznych w branży większych koparek z elektrycznym napędem akumulatorowym, dowiodła już swojej przydatności w różnych zastosowaniach komercyjnych – zarówno w Europie, jak i w Azji. Po debiutach w Chinach w 2021 roku oraz w Norwegii w 2022 roku jest teraz komercyjnie dostępna dla wybranych klientów w Europie. Koparka EC230 Electric o masie 23 ton ma takie same osiągi, jak jej tradycyjny odpowiednik z silnikiem wysokoprężnym. Oferuje jednak dodatkowe korzyści w postaci zerowych emisji, cichej pracy, niskiego poziomu drgań, lepszej kontroli i mniejszego całkowitego kosztu posiadania. Pracujący na niej operatorzy stwierdzili, że kopie z podobną siłą, jak jej odpowiednik z silnikiem wysokoprężnym – model Volvo EC200E – ale robi to przy jeszcze krótszym czasie cyklu i znacznie mniejszym hałasie.

TRUCK SERVICE

NAPRAWY I SERWIS SAMOCHODÓW ORAZ NACZEP CIĘŻAROWYCH

Pomoc drogowa i holowanie pojazdów ciężarowych (TIR)
Profesjonalny sklep lakierniczy

- WIELOLETNIE DOŚWIADCZENIE
- NOWOCZESNY KOMPLEKS SERWISOWY
- SATYSFAKCJA KLIENTA

Drogomyśl, ul. Kręta 27
43-424 Drogomyśl

NIP: 548-264-32-70

tel.: + 48 33 85 61 768
fax: + 48 33 85 88 900

SERVICE: +48 604 501 060;
+48 600 214 600
Części: +48 608 620 800;
+48 504 225 775

e-mail: truck.service@o2.pl
service@truckservice.info.pl

godziny otwarcia:
pon. – pt. 8 – 16

Nasi główni partnerzy

WIELTON
STAS
ZASŁAW
SCHWARZMÜLLER
MEGA
Fliegl
BERGER ecotrail