

TRUCKS & MACHINES

MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY

RUCHOME PODŁOGI



- VII TARGI TRANSPORTU I LOGISTYKI TRANS LOGISTICA POLAND W WARSZAWIE
- JELCZE ŁODOWYCH WOJOWNIKÓW, CZYLI POLSKIE CIĘŻARÓWKI W HIMALAJACH
- OLEJE DO MASZYN BUDOWLANYCH; TENDENCJE RYNKOWE, NOWOŚCI, PRODUKTY
- MASZYNY BUDOWLANE: KRAJOWY RYNEK WALCÓW DROGOWYCH A.D. 2019

FOCUS TRUCK

SPECIAL TRANSPORT



KRAJOWY I MIĘDZYNARODOWY TRANSPORT ŁADUNKÓW PONADNORMATYWNYCH

www.focustruck.pl / kontakt@focustruck.pl
mobile **24h**: +48 602 221 009 / fax: 81 443 95 39

Adres Redakcji
20-328 Lublin
ul. Anny Walentynowicz 34 pok. 203
tel. 791 892 568
e-mail: redakcja@trucks-machines.pl
www.trucks-machines.pl

Redaktor naczelny
Dominik Woch
dominikwoch@trucks-machines.pl

Zespół
Leon Bilski
Jacek Dobkowski

Współpraca
Michał Jurczak
Marek Różycki
Robert Przybylski
Mariusz Miąsko

Korekta
Danuta Szperling

Wydawnictwo
AUTO FOCUS

Redaktor graficzny
Michał Woch
tel. kom. 602 221 009
kontakt@michalwoch.com

Dział Reklamy i Marketingu
Justyna Maziarczyk-Szacuń
tel. kom. 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

DAF / DBK / DKV	4
IVECO / BRIDGESTONE	5
MERCEDES-BENZ / SCANIA	
AUTOSTRADA	6
MOYA	7
VOLVO	8
VOLVO / BCC	9
VOLVO / SCANIA / SOLARIS	10
FSE M / TEXACO / HYUNDAI	
VOLKSWAGEN	11
LIUGONG / DOOSAN / BOBCAT	38

RYNEK

NACZEPY RUCHOME PODŁOGI	12
PORADY PRAWNE	17
DEMARKO	18
SAMOCCHODY CIĘŻAROWE	
PONAD 16 T DMC	20
VII TARGI TRANS LOGISTICA	
POLAND	22
HISTORIA	26
WALCE DROGOWE	30
OLEJE DO MASZYN	
BUDOWLANYCH	34

ODNOWIONE MUZEUM DAF OFICJALNIE OTWARTE

Przy dużym zainteresowaniu opinii publicznej, w obecności prawie wszystkich 160 wolontariuszy pracujących w muzeum, niedawno odnowione Muzeum DAF w Eindhoven zostało oficjalnie otwarte przez prof. Pietera van Vollenhoven. Prof. van Vollenhoven jest członkiem holenderskiej rodziny królewskiej, którą zawsze łączyły z DAF szczególne więzi. Muzeum DAF, które w rekordowym roku odwiedziło prawie 60.000 osób, jest jednym z najpopularniejszych muzeów w regionie Eindhoven i najpopularniejszym w samym mieście według badań serwisu TripAdvisor. Muzeum nie spoczęło jednak na laurach i dążąc do dalszego zwiększenia swojej atrakcyjności właśnie przeszło osiemnastomiesięczną renowację i modernizację, której celem jest zwiększenie liczby zwiedzających do 80.000 rocznie. 



200. DAF DLA MASZOŃSKI LOGISTIC PRZEKAZANY



W nowej siedzibie firmy Maszoński Logistic w Sulęcinie miała miejsce uroczystość przekazania tej firmie 200. samochodu ciężarowego marki DAF. Jest to jedno z 20 podwozi z systemem BDF dostarczane w kolejnej transzy w ramach zamówienia 90 sztuk podwozi DAF z zabudową realizowanego w bieżącym roku przez DAF Trucks Polska. Podwozia oznaczone w fabrycznej nomenklaturze jako FAR są wyposażone w silniki PACCAR MX-13 o mocy 480 KM oraz największe z dostępnych sypialnych szoferek – Super Space Cab. 

DBK RENTAL WPROWADZA USŁUGĘ WYNAJMU KRÓTKOTERMINOWEGO

W ramach DBK Rental pojazdy ciężarowe, dostawcze i naczepy dostępne są teraz również w wynajmie krótkoterminowym – od 1 dnia do 12 miesięcy. DBK Rental to wiodąca marka na rynku wynajmu pojazdów użytkowych w Polsce. Dotychczas flota firmy, licząca ponad 3.000 pojazdów, obejmowała samochody ciężarowe, dostawcze, naczepy, a także pojazdy specjalistyczne dostępne w wynajmie na okres od 36 do 60 miesięcy. Klienci DBK Rental to przede wszystkim firmy poszukujące elastyczności, jaką daje im wynajem. W ramach stałej miesięcznej opłaty otrzymują oni pełną mobilność w realizacji usług transportowych, czyli m.in.: finansowanie, ubezpieczenie, podatki drogowie, rejestracje, serwis, opony, a także samochód zastępczy w razie potrzeby. Jest to zgodne z głównym hasłem DBK Rental – „Po prostu jedź, a my zajmiemy się resztą”. Elastyczne podejście do usługi wynajmu pojazdów to wyjście naprzeciw potrzebom przedsiębiorców małych i dużych, działających w różnych branżach. 



20 LAT ODLICZANIA VAT



Równo dwie dekady temu klienci DKV Euro Service zyskali możliwość odliczania podatku VAT zawartego w polskich fakturach DKV. Od tamtej pory operator nie ustaje w doskonaleniu usług finansowych, czego dowodem jest podpisana właśnie umowa przejścia przez DKV dwóch duńskich spółek Alfa Transport Service VoF (ATS) oraz Alfa Commercial Finance BV (ACF). Transakcje przejścia spółek ATS i ACF zawarte w październiku br. odzwierciedlają strategiczną ekspansję DKV na międzynarodowym rynku usług finansowych dla transportu. Specjalizacja pierwszej ze spółek, ATS, wzmocni kompetencje DKV w obszarze zwrotu VAT od towarów i usług kupowanych za granicą, a zarazem poszerzy grono klientów operatora. Natomiast dzięki know-how spółki ACF firma DKV poszerzy swoją ofertę m.in. w zakresie faktoringu – dzięki transferowi należności do instytucji wyspecjalizowanej w usługach finansowych. 

IVECO MA NOWEGO PREZESA

IVECO ma nowego prezesa marki – Thomasa Hilse. Stanowisko objął 1 listopada bieżącego roku. Odpowiada za zarządzanie produktem w skali globalnej, sprzedaż, marketing i rozwijanie sieci marki IVECO. Nowy prezes sprawuje swoje obowiązki z siedziby głównej IVECO w Turynie we Włoszech. Thomas Hilse dysponuje niebagatelnym doświadczeniem, które zdobył w ciągu 22 lat pracy w branży samochodów ciężarowych, autobusów i pojazdów użytkowych, piastując różne stanowiska zarządcze na poziomie międzynarodowym i pracując dla różnych marek w Europie, krajach NAFTA, Ameryce Łacińskiej i Azji Południowo-Wschodniej. Pełnione przez niego funkcje dotyczyły wszystkich aspektów ważnych dla branży: od sprzedaży i rozwijania działalności biznesowej, poprzez obsługę klienta i rozwój produktu po stanowisko dyrektora generalnego. Studiował inżynierię mechaniczną i administrację w biznesie, ponadto uzyskał tytuł magistra nauk humanistycznych na kierunku stosunków międzynarodowych. 



BRIDGESTONE I WEBFLEET SOLUTIONS PRZEDSTAWIAJĄ PIERWSZĄ WSPÓLNĄ OFERTĘ DLA FLOT

Kilka miesięcy po przejściu Webfleet Solutions, Bridgestone przygotował pierwszą ofertę, której użytkownicy kupując opony ciężarowe klasy premium – Duravis R002 lub Ecopia H002, w cenie otrzymają dostęp do platformy telematycznej WEBFLEET. Wszyscy klienci, którzy od 4 listopada do końca 2019 roku kupią 12 opon Bridgestone Duravis R002 lub Bridgestone Ecopia H002, otrzymają dwa zestawy telematyczne WEBFLEET na okres 12 miesięcy w cenie. W skład zestawu wchodzi: w ramach promocji każdy klient może kupić maksymalnie 24 opony i otrzymać do 4 zestawów Webfleet. Szczegóły i regulamin promocji dostępne na stronie: www.natrased.pl/promocja.html 

LUKASZEN

Export trucks

SKUPUJEMY ZA GOTÓWKĘ,

samochody ciężarowe
ciągniki siodłowe
naczepy

WYWROTKI 6x4, 6x6, 8x4, 8x6, 8x8

- RENAULT
- MERCEDES
- DAF
- IVECO
- MAN
- SCANIA
- VOLVO

Roczniki 1985 -2006
Szybki odbiór na terenie całego kraju
Wypowiadamy ubezpieczenia OC

www.lukasen.com
LUKASEN Łukasz Niemczewski, ul. Osowiecka 4/3, 86-014 Kruszyn biuro@lukasen.pl

 **533 313 313**



MERCEDES-BENZ TRUCKS PODSUMOWUJE DOTYCHCZASOWE WYNIKI

W pełni elektryczny Mercedes-Benz eActros już od ponad roku dobrze sobie radzi w niełatwej codziennej eksploatacji u klientów. Poczynając od jesieni 2018, klienci Mercedes-Benz Trucks w Niemczech i Szwajcarii otrzymali łącznie dziesięć 18- i 25-tonowych pojazdów z tzw. „floty innowacyjnej” eActrosa w celu ich praktycznego przetestowania. Analizując dane z dziesiątków tysięcy kilometrów przejechanych przez klientów, ale również dzięki ścisłemu kontaktowi z kierowcami, dyspozytorami i menedżerami flot, specjaliści z Mercedes-Benz Trucks sporo się dowiedzieli. Wiedza ta zostanie bezpośrednio spożytkowana w udoskonalaniu eActrosa, którego pierwszy egzemplarz seryjny ma zjechać z taśmy w 2021 r. Zwrotne informacje nadsyłane przez klientów, jak i wyniki testów dowodzą w sumie, że już dziś ciężki transport dystrybucyjny przy użyciu eActrosów Mercedes-Benz może być cichy i lokalnie bezemisyjny. 



Nowy Actros – TRUCK OF THE YEAR 2020



Grono specjalistycznych dziennikarzy, zajmujących się pojazdami użytkowymi, już po raz piąty wybrało Actrosa najlepszą ciężarówką roku. Ta historia sukcesu rozpoczęła się wraz z pierwszym Actrosem w 1997 roku, a w następnych latach plebiscyt wygrywały kolejne generacje pojazdu. Marka Mercedes-Benz, jako zdobywca dziewięciu tytułów, jest więc najbardziej utytułowaną marką w rywalizacji o wyróżnienie za postęp techniczny, będący podstawowym kryterium wyboru dla międzynarodowego jury Truck of The Year (ITotY). Tę prestiżową nagrodę odebrał prof. Uwe Baake, szef działu rozwoju Mercedes-Benz Trucks, podczas dni prasowych na Międzynarodowych Targach Pojazdów Użytkowych do Transportu Drogowego i Miejskiego (Solutrans) w Lyonie. 

WSPÓŁPRACA SCANIA I NAVISTAR DLA KANADYJSKIEGO SEKTORA WYDOBYWCZEGO

Scania i Navistar badają potencjał współpracy w zakresie dostaw i obsługi pojazdów dla kanadyjskich kopalń. Partnerzy planują dostawę ciężkich pojazdów terenowych Scania do testów u wybranych użytkowników pod koniec 2020 r. W ramach współpracy Scania dostarczy wiedzę na temat pojazdów przeznaczonych do kopalń oraz doradztwo w zakresie lean management. Z kolei Navistar oferuje sieć serwisową i usługi posprzedażne. Głównym założeniem współpracy jest zapewnienie klientom z sektora wydobywczego najwyższej klasy wsparcia oraz ciężkich pojazdów przeznaczonych do transportu zróżnicowanych ładunków oraz wody, paliwa, a także pracowników. Obie strony będą ubiegać się za pośrednictwem odpowiednich agencji o kanadyjską homologację dla pojazdów Scania. 



AUTOSTRADA WIELKOPOLSKA UBOŻSZA O 1,4 MLD ZŁ

Autostrada Wielkopolska nie może ubiegać się od państwa polskiego o zwrot prawie 1,4 mld zł. Taki jest wyrok Sądu Unii Europejskiej. Autostrada Wielkopolska użyła nieprawidłowych danych do wyliczenia rekompensat za przejazdy płatnymi odcinkami przez samochody ciężarowe posiadające winiety w latach 2005-11. Chodzi o okres, w którym obowiązywały i winiety, i płatności za autostrady. Kierowcy pojazdów ciężarowych z winietami korzystali z autostrady A2 Nowy Tomyśl – Konin za darmo, natomiast koncesjonariusz, czyli Autostrada Wielkopolska, otrzymywał od państwa rekompensatę z tytułu utraconego przychodu z opłat. Doszło jednak do wypłaty wyższych rekompensat niż uzasadniona wprowadzoną zmianą prawa. W 2017 r. Komisja Europejska potwierdziła stanowisko Polski i nakazała odzyskanie od Autostrady Wielkopolskiej nadmiernie wypłaconych kwot wraz z odsetkami, co nastąpiło w marcu 2018. Wyrok Sądu Unii Europejskiej może zostać zaskarżony do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. 

NA ŚNIADANIE DO CAFFE MOYA

Sieć stacji paliw MOYA nieustannie rozwija koncept gastronomiczny Caffè MOYA. Do standardowego menu, na które składają się przede wszystkim kawa, hot-dogi czy zapiekanki, dołączyły specjalne zestawy śniadaniowe. Oprócz tego, na najbardziej głodnych czekają powiększone hot-dogi z kielbasą, a na miłośników słodkości czekoladowe brownie z orzechami pekan i muffiny czekoladowe. Na wybranych stacjach MOYA klienci mogą skorzystać z nowego menu śniadaniowego. Składają się na nie ciabatty lub zapiekanki z omletem i bekonem oraz kawa w promocyjnej cenie. Zestawy oferowane są przez siedem dni w tygodniu w godzinach między 6 a 11. Menu śniadaniowe można skosztować na 25 stacjach sieci MOYA. Sukcesywnie oferta będzie rozszerzana na pozostałe stacje sieci. Kolejną nowością na stacjach MOYA są mega hot-dogi z kielbasą o wadze aż 130 gram. Nowych hot-dogów można spróbować już na ponad połowie stacji sieci MOYA. Docełowo oferta będzie dostępna na wszystkich obiektach wyposażonych w koncept gastronomiczny Caffè MOYA. Drożdżówki również będą dostępne w promocyjnej cenie w zestawie z dowolną kawą. 



NOWE STACJE W SIECI MOYA



Sieć MOYA wzbogaciła się o dwa kolejne obiekty – stację paliw w Warszawie, przy ul. Chelmskiej 247 oraz w Międzyzdrojach, przy ul. Nowomyśliwskiej 102, w pobliżu trasy Szczecin-Świnoujście (DK3). Obie stacje oferują najwyższą jakość produktów i usług. Sieć MOYA liczy tym samym już 227 stacji. Nowa stacja w Warszawie położona jest na trasie łączącej dzielnicę Rembertów z miastem Żąbki. Obiekt jest bogato wyposażony – oprócz wszystkich rodzajów paliwa, przystajnego sklepu czy konceptu kawiarniano-gastronomicznego Caffè MOYA, klienci mają do dyspozycji restaurację oraz hotel. Druga stacja mieści się w Międzyzdrojach, która znajduje się przy drodze wojewódzkiej 102, blisko węzła drogowego, gdzie przebiega droga krajowa nr 3. Obsługuje ruch tranzytowy, lokalny oraz turystyczny. Stacja, oprócz wszystkich rodzajów paliwa, oferuje wielobranżowy sklep oraz koncept gastronomiczny Caffè MOYA. Co więcej, zmotoryzowani mogą skorzystać także z kompresora oraz odkurzacza. W sklepie przystajnym jest ogólnodostępna sieć WiFi. 



LEASING NACZEP PODKONTENEROWYCH ORAZ KURTYNOWYCH

Więcej niż proste finansowanie.

CIMC SC03 / CIMC Vehicles CS-U



stalowa
rama



maszynowo
spawana
konstrukcja



10 lat gwarancji
na korozję

**Oferta leasingu
już od 101%***

ZAPRASZAMY DO KONTAKTU:

**CIMC TRAILER
POLAND sp. z o.o.**

Michał Wawrzynowski
+48 515 099 055

/ cimc.pl

**Millennium
Leasing sp. z o.o.**

Wojciech Bonk
+48 797 929 410

/ millennium-leasing.pl

* Suma rat leasingowych w EUR już od 101% ceny naczepy netto.

Millennium
leasing

AUTOBUSY HYBRYDOWE VOLVO JADĄ DO KOSZALINA



oświetlenie wewnętrzne i zewnętrzne energooszczędnymi lampami w technologii LED, wygodne siedzenia z logotypem miasta, nowoczesne kasowniki. 

MZK w Koszalinie na początku listopada odebrało pięć miejskich autobusów hybrydowych Volvo 7900 Hybrid. Jeden z nich – to 15-tysięczny autobus wyprodukowany we wrocławskiej fabryce Volvo. Nowe, niskoemisyjne autobusy Volvo 7900 Hybrid zaczną wozić mieszkańców Koszalina w najbliższych dniach. Mają 12 metrów długości, mogą pomieścić do 70 pasażerów, w tym 32 na miejscach siedzących, z których aż 12 dostępnych jest bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi. Autobusy zostały wyposażone w system informacji pasażerskiej (wizualnej i głosowej), klimatyzację, gniazda USB pozwalające pasażerom naładować telefon, pełen system monitorowania pojazdu, system detekcji i gaszenia pożaru silnika,

VOLVO ROZSZERZA OFERTĘ AUTOKARÓW O VOLVO 9700 W WERSJI 15-METROWEJ

Volvo Buses rozszerza ofertę autokarów do przewozów długodystansowych o nowy wariant – Volvo 9700 w wersji 15-metrowej, mogącej przewieźć do 65 pasażerów. Inne nowości w tym modelu – to opcja drzwi z tyłu, nowe siedzenia oraz większa elastyczność w zakresie rozmieszczenia siedzeń pasażerskich i bagaży. Nowy autokar Volvo 9700, zarówno w wersji 15- jak i 13-metrowej, będzie dostępny z opcją drzwi tylnych umieszczonych za osią tylną, dzięki czemu pasażerowie uzyskają większą przestrzeń bagażową w środku autobusu. Rozwiązanie to umożliwi ponadto umieszczenie toalety z tyłu pojazdu. Inna zaleta – to lepsza widoczność dla pasażerów. Zmodyfikowano też przednie drzwi, które uzyskały nowy system otwierania do wewnątrz, ułatwiający wsiadanie i wysiadanie, nawet w sytuacji kiedy chodnik jest pokryty zaspą śniegu czy innymi przeszkodami. Volvo 9700 jest napędzane silnikiem o pojemności 11 litrów o mocy 430 lub 460 KM, przy czym ten ostatni może pracować również na biopaliwie. Autokar może też zostać wyposażony w aktywny układ kierowniczy Volvo (Volvo Dynamic Steering) zapewniający idealną stabilność podczas jazdy i redukujący obciążenie mięśni ramion, rąk i pleców kierowcy. 



VOLVO ULEPSZA AUTOBUSY HYBRYDOWE



Volvo poprawiło parametry swoich autobusów hybrydowych. Mogą teraz jeździć cicho i bezemisyjnie – wyłącznie na napędzie elektrycznym – z większą prędkością i na dłuższych odcinkach. Zmiana obejmuje wszystkie modele autobusów hybrydowych Volvo. Autobusy hybrydowe Volvo dojeżdżając do przystanku, podczas postoju – kiedy wsiadają i wysiadają pasażerowie, a także ruszając – poruszają się obecnie wyłącznie na napędzie elektrycznym, cicho i bezemisyjnie. W nowych hybrydach zasilanie elektryczne może być wykorzystywane przy prędkościach nawet do 50

km/h (wcześniej napęd spalinowy uruchamiał się po osiągnięciu 15-20 km/h). W zależności od warunków atmosferycznych i ukształtowania trasy, autobus może bez przełączania się na napęd spalinowy przejechać na zasilaniu elektrycznym do 1 km. Nowe autobusy hybrydowe zostały też wyposażone w system zarządzania strefami (Volvo Zone Management), który umożliwia zaprogramowanie pojazdu tak, aby automatycznie przełączał się na zasilanie elektryczne w wybranych obszarach, a prędkość regulowana była bez konieczności hamowania. 

PONAD 100 NOWYCH CIĄGNIKÓW VOLVO FH WE FLOCIE PAULA FISH

16 pierwszych ciągników siodłowych Volvo FH trafiło właśnie do firmy Paula Fish ze Słupska. W ciągu najbliższych miesięcy, Volvo Trucks Polska dostarczy kolejnych kilkadziesiąt – łącznie 107 pojazdów. To jak dotąd największy kontrakt sprzedażowy dla Volvo Trucks w Polsce w 2019 roku. Na przełomie tego i przyszłego roku, Volvo Trucks Polska będzie sukcesywnie dostarczać ciągniki siodłowe Volvo FH z oszczędnymi, zmodernizowanymi silnikami Step D, o mocy 500 KM, spełniające najnowsze normy emisji spalin Euro 6. Nowe ciągniki będzie można zobaczyć na drogach Europy w odświeżonych barwach firmowych. Marka Volvo we flocie Paula Fish obecna jest od ponad trzech lat i – jak zapewniają przedstawiciele firmy – w pełni spełnia ich oczekiwania. Ostatnie ze 107 ciągników siodłowych Volvo FH trafią do Słupska w pierwszej połowie przyszłego roku. Firma Paula Fish nie zatrzymuje się i niebawem powiększy swoją flotę o kolejne ciągniki siodłowe. 



POMYSŁY BCC NA BRAK KIEROWCÓW

Dotacje w urzędach pracy na prowadzenie szkoleń z zakresu kwalifikacji zawodowych kierowców na prawo jazdy C + E, szkoleń z obsługi tachografu cyfrowego oraz czasu pracy i przerw, czy wykonywania specjalnych operacji transportowych. Warto wykorzystać symulatory aut ciężarowych, które znajdują się w niektórych wyższych szkołach technicznych, przykładowo na Politechnice Wrocławskiej. Wymaga to jednak określenia możliwych ram współpracy uczelni i biznesu transportowego. Takie są propozycje Business Centre Club (BCC) mające choć częściowo zaradzić brakowi zawodowych kierowców. W naszym kraju czeka aż 100 tysięcy nowych miejsc pracy na profesjonalnych kierowców – wynika z szacunków polskich przewoźników. Jedną z barier stanowią koszty uzyskania kwalifikacji i niezbędnych uprawnień, które wynoszą ok. 10.000 zł. Dlatego zdaniem komisji BCC ds. transportu konieczne jest instytucjonalne wsparcie, aby zwiększyć dostępność zawodu kierowcy oraz dopływ nowych ludzi na rynek pracy. 

Niezawodne, lekkie naczepy idealnie dopasowane do Twoich potrzeb.

NACZEPY TYPU BOX 24-76m³



www.feber.com.pl

Feber sp. z o.o., ul. A. Mickiewicza 4, 98-200 Sieradz, tel. (+48) 43 826 64 00



VOLVO TRUCKS ROZPOCZYNA SPRZEDAŻ ELEKTRYCZNYCH SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

Volvo Trucks ogłasza rozpoczęcie sprzedaży elektrycznych samochodów ciężarowych Volvo FL i Volvo FE na wybranych rynkach w Europie, wychodząc tym samym naprzeciw rosnącemu zapotrzebowaniu na zrównoważone rozwiązania transportowe dla miast. Elektryczne samochody ciężarowe, cechujące się zerową emisją spalin i znacząco mniejszą emisją hałasu, oferują ogromne możliwości na obszarach miejskich. Po pierwsze, niski poziom hałasu pozwala na realizację dostaw i wywozu odpadów wczesnym rankiem, późnym wieczorem, a nawet w nocy, co pozytywnie wpływa na efektywność logistyki transportu i ograniczenie zatłoczenia ulic w godzinach szczytu. Po drugie, jako pojazdy nie zanieczyszczające powietrza i bardziej cichobieżne, elektryczne samochody ciężarowe otwierają nowe możliwości w zakresie urbanistyki i rozwoju infrastruktury drogowej. Na przykład, elektryczny pojazd ciężarowy może być z powodzeniem użytkowany wewnątrz budynków. Jednym z wyzwań na przyszłość jest maksymalizacja ładowności przy jednoczesnym zapewnieniu optymalnego zasięgu użytecznego pojazdu. 

ŚMIECIARKI SCANIA CNG WE WROCŁAWSKICH KRZYKACH



FBSerwis Wrocław – spółka należąca do Grupy FBSerwis – zainwestowała w pięć Scanii nowej generacji napędzanych CNG. Pojazdy będą wykorzystywane do odbioru odpadów komunalnych we Wrocławiu. Nowe pojazdy we flocie FBSerwis Wrocław to śmieciarki Scania P 340 CNG o konfiguracji osi 6x2 z tylną osią skrętną. Rozwiązanie to zapewnia optymalną zwrotność pojazdów, co ma duże znaczenie podczas pracy w centrach miast. Poprzez zastosowanie wzmocnionego zawieszenia tylnego, nośność tylnych osi każdej śmieciarki to aż 21 t. Zakupione przez FBSerwis Wrocław podwozia Scania posiadają wzmocnione komponenty układu napędowego, co wpływa na ich niezawodność oraz niskie zużycie paliwa. Pojazdy wyposażono w zautomatyzowaną skrzynię biegów Scania Opticruise, która przyczynia się do ograniczenia zużycia paliwa, a także zapewnia doskonały komfort pracy kierowcy. Zabudowę pojazdów dostarczył producent śmieciarek – firma EKOCEL. Wykorzystany w pojazdach model to Medium XL Sk350 Simplex. 

ELEKTRYCZNE SOLARISY POJADĄ DO PAKS NA WĘGRZECH

Miasto Paks w środkowej części Węgier zamówiło w Solarisie 10 bezemisyjnych autobusów elektrycznych, w tym sześć pojazdów Solaris Urbino 12 electric oraz cztery elektrobusy o długości 8,9 metra wraz z pięcioma ładowarkami stacjonarnymi. Zostaną one dostarczone na Węgry w ciągu 11 miesięcy od podpisania umowy. Łączna wartość kontraktu, obejmującego elektrobusy wraz z pięcioma ładowarkami stacjonarnymi oraz obsługą posprzedażową kontraktu wynosi 4,7 miliona euro. Zgodnie z oczekiwaniami dwunastometrowe pojazdy Solaris Urbino 12 electric jednorazowo na pokład zabiorą blisko 70 osób, 28 z nich na miejscach siedzących. Pojazdy będą wyposażone m.in. w nowoczesną klimatyzację wyposażoną w funkcję grzania dachowego. W przestrzeni pasażerskiej nie zabraknie ponadto gniazd USB, dzięki którym pasażerowie naładują swoje urządzenia mobilne. 



W RUMUNII Z NOWOCZESNYMI AUTOBUSAMI HYBRYDOWYMI



Przewoźnik miejski z Satu Mare w Rumunii wyłonił dostawcę 11 autobusów hybrydowych. Będą to Solarisy Urbino 12 hybrid, które zgodnie z treścią umowy zostaną dostarczone w drugiej połowie 2020 roku. Dwunastometrowe autobusy marki Solaris dla Satu Mare będą posiadały szeregowy układ hybrydowy składający się z silnika elektrycznego o mocy 120 kW oraz spalinowego o mocy 151 kW. Wyposażone zostaną także w superkondensatory pozwalające magazynować, a następnie wykorzystywać energię pozyskiwaną z rekuperacji. 

FSE M, ELEKTRYCZNY NA BAZIE FIATA DOBLO



W jednym z warszawskich hoteli miała miejsce prezentacja FSE M, czyli polskiego, dostawczego furgonu z napędem elektrycznym na bazie Fiata Doblo. Popularnego Doblo zelektryfikowała firma FSE (Fabryka Samochodów Elektrycznych) z Bielska-Białej na Górnym Śląsku. Głównym jej udziałowcem jest Niemiec Thomas Hajek z rodziną, manager znany m.in. z pracy w Wieltonie. Model M ma baterie o pojemności 33,2 kWh, silnik o maksymalnej mocy 85 kW i momencie obrotowym 250 Nm, ładowność do 600 kg, zasięg 110-130 km. Szacowana cena wynosi od 150 tys. zł netto. Seryjna produkcja ma ruszyć na początku przyszłego roku w Bielsku-Białej. W planach znajdują się następne modele, FSE S oparty na Pandzie oraz FSE L na Ducato. Problem jednak w tym,

że jak dowiedzieliśmy się po prezentacji, FCA (Fiat Chrysler Automobiles) nic nie wie o współpracy z FSE! Stawia to całe przedsięwzięcie pod znakiem zapytania, a na pewno jego rentowność. 

TEXACO DELO ZE SPECYFIKACJĄ MERCEDESA

Syntetyczny olej do silników wysokoprężnych Texaco Delo 400 XSP-SD SAE 5W-30 został uznany przez Mercedesa jako spełniający wymogi jego specyfikacji 228.51. To kolejny, znany producent jednostek napędowych, który zatwierdził ten środek smarny, obok Cummins, Deutza, Renault, Volvo. Olej tak opracowano, aby zapewnić oszczędzanie paliwa, wysoką wydajność, wydłużoną pracę i optymalną żywotność silnika. Nadaje się do stosowania w silnikach Euro VI, jest także zalecany do starszych konstrukcji. Pomaga chronić silnik uruchamiany w skrajnie niskich temperaturach. Zawiera zaawansowane dyspergatory i detergenty w celu rozproszenia sadzy i kontroli zużycia. Przyczynia się do utrzymania w czystości takich elementów jak pierścienie tłokowe, zawory, dna tłoków. 



CIEŻAROWY HYUNDAI NA WODÓR



Na targach pojazdów użytkowych North American Vehicle Show w Atlancie (USA) Hyundai pokazał concept ciężarówki HDC-6 Neptune. Trzyosiowy ciągnik siodłowy ma nietypowy układ napędowy, to pojazd elektryczny zasilany wodorem, czyli z ogniwami paliwowymi. Nazwa „Neptune” nawiązuje do rzymskiego boga mórz, bo właśnie morza i oceany stanowią największe, potencjalne źródło paliwa wodorowego na Ziemi. Nietypowy, jak na dzisiejsze czasy, design w stylu art deco nawiązuje do opływowych lokomotyw z lat 30. ubiegłego stulecia. Motyw grilla zastosowano na całej dolnej części ciągnika z powodu zwiększonych wymagań dotyczących chłodzenia. Na razie Hyundai nie zdradza danych

technicznych. Wodorowemu napędowi towarzyszą również zaawansowane, elektroniczne technologie w kabinie. Pojazdy użytkowe na wodór to dla Hyundai również praktyka – do 2023 r. dostarczy 1.600 takich aut do Szwajcarii. 

6.1, VOLKSWAGEN TRANSPORTER PO LIFTINGU

W listopadzie wszedł do sprzedaży w Polsce Volkswagen Transporter 6.1, czyli po modernizacji. Oprócz podstawowego modelu zmiany objęły także osobowe pojazdy na bazie Transportera, czyli Caravelle i Multivana. Kamper California 6.1 pojawi się za kilka miesięcy. Ceny (wszystkie netto) zaczynają się od 96.180 zł w przypadku auta skrzyniowego. Najtańszy Transporter Furgon kosztuje 97.800 zł, Transporter Kombi 114.120 zł, Caravelle 115.620 zł, a Multivan 131.780 zł. Z gamy silników wypadły jednostki benzynowe, są wyłącznie turbodiesle 2.0 TDI. Warianty 110- i 150-konne mają po jednej turbosprężarce, motor 199 KM (Caravelle, Multivan) dwie turbosprężarki. Napęd może być przekazywany na przód albo na obie osie, 4 Motion. W Furgonie seryjnie jest niezależne otwieranie i zamykanie ładowni i kabiny. Zmiana wspomagania kierownicy z hydraulicznego na elektromechaniczne pozwoliła na wprowadzenie rozbudowanej gamy elektronicznych asystentów kierowcy. 



Po prostu Walking Floor

Naczepy z ruchomymi podłogami łączą funkcjonalność wywrotek i standardowych naczep do transportu ładunków paletyzowanych. Umożliwiają przewóz zarówno materiałów sypkich: zboża, trocin, piasku, jak i ładunków na paletach, bądź w workach. Głównym walorem jest możliwość szybkiego i łatwego rozładunku.

Podstawowa konstrukcja pozostaje od lat niezmienna. Ruchoma podłoga to horyzontalny system załadunku/rozładunku naczep. Hydrauliczna podłoga naczepy wykorzystuje zjawisko tarcia. Poruszane przez siłowniki listwy powodują przesuwanie towaru w celu jego stopniowego wyładunku. Podłoga (zazwyczaj o szerokości 2,5 m) jest zwykle podzielona na 21 profili aluminiowych. Profile (w kształcie listew) z kolei są podzielone na trzy grupy, każda po siedem listew. Kiedy wszystkie trzy grupy poruszają się w tym samym czasie, ładunek się przesuwa. Następnie jedna z grup cofa się, a ładunek pozostaje w miejscu do czasu aż wszystkie trzy grupy wykonały ten sam ruch do tyłu. W tym momencie podłoga wykonała pełny ruch i cały cykl może zacząć się od nowa. Wszystko dzieje się szybko, proces rozładunku naczepy trwa nie więcej niż kwadrans. Producenci zazwyczaj oferują specjalnie dostosowane rodzaje ruchomej podłogi i naczep dla określonego rodzaju towarów, np. takie o wzmocnionych profilach przesuwanych.

Doświadczenie i nowoczesność

Dostawcy naczep podkreślają, że tzw. ruchome podłogi to pojazdy praktycznie „szyte na miarę”, ściśle dostosowane do potrzeb konkretnego odbiorcy. Klient może zarówno wybrać grubość listew czy typ felg, opon lub oświetlenia, jak i określić wymagania dotyczące transportu tzw. agresywnych ładunków, takich jak złom (np. wzmocnienia ścian bocznych, czy grubsza ścianka wewnętrzna burty). Naczepy z ruchomymi podłogami przez lata bazowały na stali,

obecnie coraz częściej budowane są z aluminium. Z racji aluminiowej konstrukcji, już „na starcie” naczepy tego rodzaju są nieco droższe od stalowych, jednak mają niższą masę własną, a tym samym oferują użytkownikom większą ładowność. Tego rodzaju, aluminiowa konstrukcja to m.in. domena marki Benalu. Najpopularniejsza z naczep tej marki, Jumboliner przy pełnej kubaturze waży nominalnie niecałe 7 t (z aluminium wykonano m.in. ramę pomocniczą i korpus samonośny).

Benalu to marka francuska, z kolei Knapen ma holenderski rodowód. Firma z Deurne z sukcesem stosując unikatowe patenty, roboty spawalnicze, niezmiennie spawaną konstrukcję zabudowy oraz oferuje kompletne wyposażenie fabryczne. Również w tym przypadku co rusz pojawiają się nowości (np. naczepa z otwieranym bokiem). MA TRAIL (dystrybutor naczep Knapen) ma naczepy na ramie aluminiowej K200 (przy pełnej kubaturze 92 m.sześc. waży ok. 6,9 t), na ramie stalowej K100 oraz właśnie naczepę z ruchomą podłogą i otwieranym bokiem K502. Wieloletnie doświadczenie w konstruowaniu oraz produkcji pozwala na uzyskanie niskiej masy własnej naczepy z otwieranym bokiem (ok. 8,2 t), co stanowi bardzo dobry wynik dla tak elastycznego na załadunki pojazdu. W jedną stronę wioząc długie elementy ładowane bokiem, a w drodze powrotnej materiały luzem przewoźnik minimalizuje czasy oczekiwania na załadunek.

Feber-Legras proponuje mierzącą 13,5 m naczepę, ważącą nieco ponad 7,5 t, której podwozie bazuje na tradycyjnym rozwią-

zaniu: ramie pełnej – konstrukcji spawanej ze stali wysokogatunkowej (zwiększona elastyczność oraz żywotność pojazdu). Zawieszenie jest pneumatyczne, pierwsza oś podnoszona automatycznie. Z aluminium wykonano skrzynię ładunkową (ścianka wewnątrz oraz ścianka zewnętrzna mają po 2 mm grubości). W odległości 300 mm od końca pojazdu na podłodze pod panelami aluminiowymi znajduje się blacha Hardox po której poruszają się panele (także podbite tego rodzaju blachą). Zastosowano pneumatyczny zamek zwalniający drzwi podczas wyładunku, aby nie zasypać kierowcy podczas otwierania drzwi, umieszczony po lewej stronie pojazdu, przed pierwszą osią. Profile aluminiowe marki Legras są poruszane za pomocą systemu hydraulicznego Cargo Floor. Rozładunek trwa 8-12 minut.

Schwarzmüller zapewnia, że najnowszą (debiut jesienią br.) naczepą z ruchomą podłogą jest wygodniejsza w obsłudze i zapewnia większe bezpieczeństwo. Ułatwia też wykonywanie czynności serwisowych, czy ewentualnych napraw. Po raz pierwszy wyposażono ją w podest obsługowy z bezpiecznym zamknięciem. – Oprócz dotychczasowego, hydraulicznie sterowanego dachu, istnieje od tej chwili również rozwiązanie elektryczne, które ma na celu optymalizację wagi i bezpieczeństwo pracy. Do tego dochodzą adaptacje konstrukcyjne i jakościowe, które umożliwiają jeszcze lepszą obsługę i prostsze naprawy – informuje Roland Hartwig (Schwarzmüller). Wśród innowacji, naczepa zawiera również te, które wydają się niepozorne, ale przekładają się na funkcjonalność.

Chodzi np. o zoptymalizowaną górną belkę poprzeczną, która dzięki profilowej konstrukcji, umożliwia na zawieszeniu prostą regulację trudno zamykających się drzwi, co minimalizuje ryzyko awarii. Podobne zalety oferuje przykręcany śrubami zderzak przeciwnajazdowy, który po uszkodzeniu można szybko wymienić kilkoma ruchami.

NR3A90FM, NR3A92FM, NR3A94FM to wersje naczep z ruchomymi podłogami marki Wielton. W pierwszej z nich zastosowano zawieszenie standardowe, w pozostałych tzw. zawieszenie niskie. Zawieszenie jest pneumatyczne, a pierwsza oś podnoszona w cyklu automatycznym z możliwością ręcznego sterowania. Podwozie bazuje na konstrukcji stalowej, spawanej wykonanej z wysokowytrzymałej stali S700. System ruchomej podłogi stanowią 6-milimetrowe profile aluminiowe (system hydrauliczny Cargo Floor). Istnieje możliwość rozładunku ruchomej podłogi manualnie, poprzez zawór umieszczony w ramie pojazdu (w przypadku awarii zasilania elektryczne-

go). Zabudowa jest aluminiowa, tylne drzwi zamykane są w proporcji 50/50. Elementem wyposażenia mogą być: aluminiowa przesuwana ściana przednia wewnątrz skrzyni (w celu oczyszczania skrzyni podczas rozładunku), balkon na ścianie przedniej pojazdu, a także trzy poprzeczki spinające wewnątrz skrzyni.

Chodzi o detale

Kraker Trailers zachęca do zainteresowania naczepą CF Best Advance, przekonując, że to najbardziej innowacyjny pojazd z ruchomą podłogą. Jej wyróżnikiem jest maksymalne zastąpienie spawania przez skręcanie. To możliwe dzięki nowej technologii precyzyjnego przygotowania elementów przy użyciu specjalistycznych robotów. Wyniki badań i testów wskazują, że połączenia śrubowe wytrzymują większe obciążenia niż elementy spawane. Ramę wykonano z dwuteownika. Podstawowa masa pojazdu wynosi 7,35 t. W podłodze zastosowano 41 belek poprzecznych, (rostaw między profilami – 28 cm). Wzmocnienie krzyżowe przedniej części skrzyni redukuje naprężenia. Zastosowano

też płyty wzmacniające nad kołami. W ścianach, wewnątrz skrzyni stosowane są spawy ciągłe (następnie przykręcane do ramy – połączenia śrubowe). Słup tylny zintegrowano z panelami bocznymi. Konstrukcję tworzą ponadto: przykręcane stalowe narożniki ściany przedniej, zintegrowany portal tylny z płytą INOX, belki podłogowe mocowane do ścian bocznych.

W przypadku nowej naczepy Schwarzmüllera, oprócz dotychczasowego hydraulicznie sterowanego dachu, istnieje od tej chwili również rozwiązanie elektryczne, które ma na celu optymalizację wagi i bezpieczeństwa pracy. Do tego dochodzą adaptacje konstrukcyjne i jakościowe, które umożliwiają łatwiejszą obsługę i prostsze naprawy. Elektrycznie sterowany zwijany dach jest otwierany i zamykany za pomocą pilota zdalnego sterowania. Załadunek i rozładunek odbywa się dzięki temu szybko i wygodnie (naciśnięcie przycisku). Dach może być otwierany i zamykany z kabiny kierowcy. Premierę w naczepie ma podest

CENTRUM RUCHOMYCH PODŁÓG, NACZEP, PRZYCZEP I STACJONARNYCH SYSTEMÓW PRZEŁADUNKOWYCH

PTM
Professional Trailers in Mind

Automatic Loading Solutions



OFERUJEMY:

- sprzedaż naczep nowych i używanych, najem, odkup
- serwis naczep, naprawy, renowacje, regeneracje
- magazyn części zamiennych do wszystkich marek naczep z ruchomą podłogą (Cargo, Floor, Keith Walking Floor)
- rozwiązania dla przemysłu, mobilne i stacjonarne systemy przeładunkowe
- usługi doradcze w zakresie finansowania inwestycji (leasing, kredyt, pożyczka)

PTM Polska Sp. z o.o.
Łódź 91-364, ul. Zgierska 250/252, Polska
Tel. + 48 42 658 10 97

www.ptmpolska.pl
biuro@ptmtrade.pl



obsługowy z bezpiecznym zamknięciem (dla tych którzy chcą pozostać przy ręcznej obsłudze składanego dachu). – *Schwarz-müller jest jedynym producentem, który oferuje podest obsługowy z drzwiami zabezpieczającymi kierowcę. Nowe rozwiązanie oparte jest na mechanizmie samozamykania* – wyjaśnia dostawca naczepek. Wystarczy lekkie naciśnięcie, aby otworzyć drzwi. Drzwi zamykają się automatycznie, zapobiegając wypadnięciu. Podest obsługowy jest przykręcany śrubami,

jego naprawa jest prostsza i łatwiejsza do czyszczenia. Feber-Legras oferuje m.in. sterowanie elektroniczne rozładunkiem Start/Stop, umieszczone na 10-metrowym kablu po lewej stronie pojazdu (zamykane w wodoodpornej skrzynce). W przypadku awarii zasilania elektrycznego istnieje możliwość rozładunku przy pomocy ruchomej podłogi manualnie, poprzez zawór umieszczony w ramie pojazdu. Zastosowano panel podłogowy TYP 10 o grubości: 7 mm górny,

3 mm dolny (możliwość poruszania się wózkami widłowymi o masie do 9 t). Relatywnie grube panele z pionowymi wzmocnieniami wewnętrznymi oznaczają dłuższą żywotność podłogi, jednocześnie umożliwiają większe naciski (o 2 t). Podłoga z nachodzącymi panelami daje możliwość transportu m.in. rzepaku. Dodatkowa, aluminiowa przesuwana ściana przednia pomaga w oczyszczaniu skrzyni podczas rozładunku.

CHARAKTERYSTYKI WYBRANYCH NACZEP

BENALU

Benalu to francuski producent (w Polsce posiada zakład montażowy), oferujący serie naczepek z ruchomymi podłogami: Jumboliner, Jumborunner i Jumbotrack. To naczepek budowane z aluminium, a ich odbiorcami są głównie firmy zajmujące się transportem biomasy, odpadów, ale też np. wiórków czy złomu aluminiowego. Coraz częściej naczepek Benalu stosowane są również do przewozu towarów pakowanych na paletach lub w „bigbagach”. Najpopularniejszym modelem jest Jumboliner o poj. sięgającej 100 m sześć. Aluminiowa konstrukcja powoduje, że masa naczepek w wersji bazowej nie przekracza 7 t. do dyspozycji jest wiele opcji konfiguracji, od najbardziej „standardowych” jak wybór grubości listew czy typu felg, opon lub oświetlenia poprzez bardziej zaawansowane dla klienta transportującego agresywne ładunki, np. złom (m.in. wzmocnienia ścian bocznych).



FEBER – LEGRAS

Naczepa NPR marki Feber-Legras ma skrzynię o poj. 91 m sześć. a waży nieco ponad 7,5 t. System za- i rozładunku bazuje na profilach aluminiowych marki Legras, poruszanych za pomocą systemu hydraulicznego Cargo Floor – 21 paneli (3x7). Rozładunek trwa 8-12 minut. Sterowanie elektroniczne rozładunkiem umieszczono na 10-metrowym kablu po lewej stronie pojazdu. W przypadku ewentualnej awarii zasilania elektrycznego istnieje możliwość rozładunku naczepek z wykorzystaniem ruchomej podłogi manualnie (poprzez zawór umieszczony w ramie pojazdu). Podwozie stanowi rama pełna- konstrukcja spawana ze stali wysokogatunkowej, co skutkuje zwiększoną elastycznością oraz wydłużoną żywotnością pojazdu.



FLIEGL

W budowie swych naczepek z ruchomymi podłogami Fliegl bazuje na wytrzymałej, solidnej ramie stalowej. Masa własna naczepek wraz z kołem zapasowym wynosi 7,3 t. Skrzynia jest produkowana z najwyższego jakościowo i najtwardszego aluminium (110 w skali Brinella). Ściana wewnątrz zabudowy jest ruchoma. Panele podłogi systemu Cargo Floor w standardzie mają 6 mm grubości, opcjonalnie 8 mm, 10 mm, stosowane są różnorodne rozwiązania technologiczne pozwalające na szczelne przewożenie materiałów płynnych. Standardem są kompletnie zespane panele boczne o szerokości 600 mm. Liczba osi podnoszonych zależy od potrzeb klienta. Marki osi, do wyboru spośród: SAF lub BPW (z hamulcami tarczowymi o dużej średnicy).



KNAPEN

Firma z holenderskiego Deurne z sukcesem produkuje i nieustannie ulepsza swoje produkty. Knapen stosując unikatowe patenty produkcyjne, roboty spawalnicze, niezmiennie spawaną konstrukcję zabudowy oraz w pełni kompletne wyposażenie naczepy wyjeżdżającej z fabryki, potwierdza dbałość o wysoką jakość i trwałość swoich produktów. Naczepy sprzedawane przez Autoryzowanego Dealera Knapen Trailers firmę MA TRAIL z Chojnic to produkty ponadstandardowe. Klienci coraz częściej wybierają wyposażenie premium. Najczęściej są to wzmocnione listwy podłogi oraz radiowy bezprzewodowy pilot obsługujący system Cargo Floor, podnoszenie osi oraz inne funkcje, np. światła robocze. Przeważają również pojazdy wyposażone w felgi aluminiowe oraz specjalny tył Luxury z potrójnymi okrągłymi lampami LED. W ofercie jest m.in. naczepa K502 – z otwieranym bokiem.



KRAKER

Kraker Trailers ma w ofercie naczepę Best Advance. Jej wyróżnikiem jest maksymalne zastąpienie spawania przez skręcanie. Rozwiązanie stało się możliwe dzięki technologii precyzyjnego przygotowania elementów przy użyciu specjalistycznych robotów (stosowane są spawy ciągłe wewnątrz skrzyni i następnie są przykręcane do ramy). Naczepa przeszła wiele prób na różnych trasach. Wyniki wskazują, że połączenia śrubowe wytrzymują większe obciążenia niż elementy spawane. Naczepa CF Best Advance, osadzana na spawanej ramie, w bazowej wersji waży ok. 7,35 t. Ramę wykonano z dwuteownika, konstrukcja podłogi bazuje na z 41 belkach poprzecznych, (rostaw między profilami – 28 cm). Zastosowano płyty wzmacniające nad kołami. Słup tylny zintegrowano z panelami bocznymi. Demontowalny balkon przedni złożony jest z elementów (rura 40 mm).



ADRES:
Bieszewo 1
86-141 Lnianko

KONTAKT:
tel: +48 (52) 334 72 02
biuro@rokpasz.pl



Partner
finansowy

**SZEROKA OFERTA
WYTRZYMAŁYCH NOWYCH
NACZEP RUCHOMYCH
PODŁÓG MARKI TMT**

- Nowe i używane naczepy i przyczepy
- Naprawa oraz części do naczep ruchomych podłóg
- Wynajem naczep

**ATRAKCYJNE CENY
PROFESJONALNA OBSŁUGA
WYGODNE FINANSOWANIE**

www.rokpasz.pl

www.tmt-trailers.pl

SCHWARZMÜLLER

Jesienią 2019 r. Schwarzmüller wprowadza na rynek zmodyfikowaną naczepę z ruchomą podłogą. Nowum stanowi podest obsługowy z bezpiecznym zamknięciem. Oprócz dotychczasowego, hydraulicznie sterowanego dachu, istnieje również rozwiązanie elektryczne, które ma na celu optymalizację wagi i bezpieczeństwo pracy. Do tego dochodzą adaptacje konstrukcyjne i jakościowe, które umożliwiają jeszcze lepszą obsługę i prostsze naprawy. Elektrycznie sterowany zwijany dach jest otwierany i zamykany za pomocą pilota zdalnego sterowania (z kabiny kierowcy). Załadunek i rozładunek odbywa się szybko i wygodnie przez naciśnięcie przycisku. Wśród innowacji, jest też np. zoptymalizowana górna belka poprzeczna (dzięki profilowej konstrukcji, umożliwia na zawieszeniu prostą regulację trudno zamykających się drzwi, co sprawia, że czasochłonne interwencje w warsztacie stają się zbędne).



STAS

Naczepy STAS oferuje w Polsce PTM. Model MF produkowany jest w wielu wersjach, z ładownią o kubaturze od 55 do 92 m.sześc. Dostępnych jest kilkanaście wariantów, podzielonych na trzy główne kategorie: lekkie, mocne i specjalne. W zależności od pojemności, grubości podłogi (6,8,10 mm lub inne profile aluminiowe i stalowe) oraz wyposażenia dodatkowego (np. hydraulicznie otwierany dach, otwierany bok) naczepy mają szerokie i uniwersalne zastosowanie. Wykorzystywane są do transportu towarów sypkich, luzem, np. transport zboża, biomasy, transportu odpadów komunalnych, ale także do przewozu towarów paletyzowanych. Po to, aby precyzyjnie dopasować konkretną naczepę do własnych potrzeb, klienci mają możliwość skorzystania z dziesiątek opcji doposażenia.



TMT

Włoska firma TMT oferuje wachlarz ruchomych podłóg: z otwieraniem bocznym, z opcją wodoszczelności, z podłogą typu „V” oraz nowość, ruchomą podłogę z chłodnią 2w1. Dzięki specjalnemu systemowi załadunku i rozładunku można rozładować materiał sypki bez podnoszenia. Przestrzeń ładunkowa dla ładunków na paletach jest miejscem zarówno dla ładunków o dużej objętości i drobnicowych wliczając w to również produkty mieszane. Transport materiałów sypkich na paletach, drobnicowych lub mieszanych i częściowym załadunku jest jedną z zalet naczepy Walking Floor. Niezależnie od rodzaju załadowanych towarów, firma TMT oferuje rozwiązania do pełnego wykorzystania potencjału pojazdu, a tym samym maksymalizacji zysku.



WIELTON

Naczepy typu ruchoma podłoga: NR3A90FM, NR3A92FM, NR3A94FM różnią się od siebie m.in. wysokością wewnętrzną (od 2,68 do 2,8 m), a także wysokością platformy (od 1,32 do 1,2 m). Poj. ładunkowa skrzyni wynosi odpowiednio 90, 92 i 94 m sześc. Stalowa konstrukcja podwozia bazuje na wysokogatunkowej stali S700, zawieszenie jest pneumatyczne. W aluminiowej zabudowie/ skrzyni ładunkowej zastosowano system ruchomej podłogi Cargo Floor. Istnieje możliwość rozładunku ruchomej podłogi manualnie, poprzez zawór umieszczony w ramie pojazdu (w przypadku awarii zasilania elektrycznego). Zastosowano tylne zamknięcie, drzwi (w proporcji 50/50), każda strona zamykana jest na dwa zamki, czyli cztery rygle.



PŁACA MINIMALNA NA TERYTORIUM KRÓLESTWA NIDERLANDÓW 2019

Rok 2019 to liczne zmiany uregulowań w prawie holenderskim. Dzisiaj przypominamy jeszcze raz postanowienia holenderskiej ustawy o zatrudnianiu pracowników delegowanych w UE w kontekście stawek wynagrodzenia dla kierowców, stopnia ich zaszeregowania zgodnie z układem zbiorowym Collectieve Arbeidsovereenkomst voor het Beroepsgoederenvervoer over de weg en de verhuur van mobiele kranen ich dotyczącym oraz składnikami wynagrodzenia zaliczanymi do holenderskiej płacy minimalnej.

Zliberalizowaniu uległy postanowienia art. 7 ustawy dotyczące obowiązku posiadania przedstawiciela na terytorium Holandii. Nowe uregulowanie stanowi, że firma delegująca pracownika do pracy w Holandii musiała będzie wskazać spośród tych pracowników osobę do kontaktu, która będzie odpowiedzialna za komunikację z holenderską Inspekcją Spraw Socjalnych i Zatrudnienia (SZW). W miejscu pracy na terytorium Holandii przez cały czas muszą być dostępne na każde wezwanie i żądanie Inspekcji Spraw Socjalnych i Zatrudnienia w wersji papierowej bądź elektronicznej paski płac, zestawienie godzin pracy, umowy o pracę, potwierdzenia wypłat wynagrodzeń. Posiadanie pasków płac w wersji elektronicznej będzie dawało taką możliwość, że ich przedstawienie będzie możliwe na urzędzeniu mobilnym kierowcy.

Przedsiębiorca, który deleguje pracownika do pracy na terytorium Holandii jest zobowiązany zgłosić delegowanie do holenderskiego Ministerstwa Pracy i Spraw Socjalnych przed rozpoczęciem wykonywania pracy w Holandii przez tego pracownika. Zgłoszenie delegowania musi zawierać:

- dane przedsiębiorstwa (adres siedziby, NIP);
- dane osobowe pracownika delegowanego (imię nazwisko, adres stałego zamieszkania);
- dane osoby kontaktowej odpowiedzialnej za kontakt z Inspekcją jako jednostką podległą Ministerstwu (może to być pracownik delegowany);
- dane osoby odpowiedzialnej za wypłatę wynagrodzenia;
- charakter wykonywanej przez pracownika pracy na terenie Holandii oraz prawdopodobny czas trwania delegowania;
- adres miejsca pracy w Holandii;

Kopia przedstawionych powyżej wymaganych dokumentów musi być przekazana odbiorcy usługi w Holandii. Odbiorca usługi ma prawo do zgłoszenia zastrzeżeń do Inspekcji. Organem odpowiedzialnym za kontrolę dokonania obowiązku zgłoszeniowego jest Inspekcja Spraw Socjalnych i Zatrudnienia. Obowiązek przekazania kopii jest całkowicie nowym obowiązkiem, który do tej pory nie znajdował uregulowania w ustawie. Nie dopełnienie obowiązków informacyjnych oraz zgłoszeniowych

będzie skutkowało nałożeniem przez Inspekcję SZW grzywny administracyjnej do kwoty 20.500 Euro (dwadzieścia tysięcy pięćset euro). Jeżeli przedsiębiorca nie będzie dopełniał obowiązku wypłaty holenderskiego minimalnego wynagrodzenia lub wypłacał je będzie w kwocie niższej, pracownik będzie mógł dochodzić od pracodawcy wypłaty pozostałej części wynagrodzenia zarówno przed sądami polskimi, jak i holenderskimi. Jest to o tyle ważna kwestia, że powstępowanie przed holenderskim wymiarem sprawiedliwości narazi przedsiębiorcę na jeszcze większe koszty związane z poniesieniem kosztów postępowania sądowego.



Piotr Jan Tarasek
Kancelaria Prawna Viggen sp.j.
Stan prawny na 24.10.2019 r.

Niniejszy dokument podlega ochronie prawnej na mocy ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych (ustawa z dnia 4 lutego 1994 r., Dz. U. 06.90.631 z późn. zm.)



www.lisplus.pl

ORYGINALNE
CZĘŚCI UŻYWANE
TIR VOLVO FH, FM
& RENAULT

W naszej ofercie m. innymi:

- ❑ Silniki (części silnikowe i osprzęt)
- ❑ Skrzynie biegów (części skrzyń biegów)
- ❑ Hydraulika
- ❑ Oświetlenia
- ❑ Łożyska
- ❑ Akumulatory
- ❑ Elementy zawieszeń
- ❑ Sprzęgła
- ❑ Kabiny
- ❑ Karoseria
- ❑ Części plastikowe
- ❑ Układy hamulcowe

**FAKTURY VAT
DOSTAWA 24H**

Prowadzimy również
skup samochodów ciężarowych
marki VOLVO & RENAULT :
uszkodzone / całe / zdekompletowane

LIS-PLUS
UL. ZIELONA 4, PAPROTNIA 62-513
KRZYMÓW (WOJ. WIELKOPOLSKIE)
Tel.: 693 114 232, 603 114 232
Email: biuro@lisplus.pl

ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY!

NACZEPA WSZECHSTRONNA

DEMARKO Special Trailers to polska, uznana marka specjalistycznych naczep, przede wszystkim niskopodwoziowych, platformowych oraz z obniżonym pokładem.

Jednym z ciekawszych produktów jest wszechstronna, trzyosiowa naczepa 3N, należąca do segmentu określanego jako allrounder. Jacek Mańka, dyrektor sprzedaży działu Special Trailers, podkreśla, że pojazd będący autorską konstrukcją DEMARKO jest wytwarzany już od 2015 r. i z powodzeniem realizuje zlecenia transportowe. Model 3N znajduje nabywców nie tylko na polskim rynku, ale również za granicą, głównie w Niemczech i krajach Skandynawii. Służy przede wszystkim do przewozu maszyn budowlanych, choć może także transportować wiele innych, ponadnormatywnych ładunków.

Konstrukcja stalowa

Warto przyjrzeć się tej naczepie pod względem technicznym. Dwubelkową ramę wykonano między innymi ze stali S690QL lub Domex 650. Poprzeczne żebra zostały spawane do ceownika w zewnętrznej części ramy. Zagłębienie na ramię koparki ma wymiary ok. 2.950 x 600 x 220 mm. Towarzyszą mu zagłębienia na koła o głębokości 190-410 mm pomiędzy sztytą a pierwszą osią oraz między pierwszą a drugą osią. Wypełnienie zagłębienia jest z drewna, obitego blachami cynkowanymi ogniowo. Przednie nogi podporowe charakteryzują się nośnością 24 t dynamicznie i 50 t statycznie. Tylnie nogi podporowe są cynkowane ogniowo. Praktyczne rozmieszczenie specjalnych uchwytów znacząco ułatwia stabilne zamocowanie każdego rodzaju ładunku.

Zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji stalowej spełnia najwyższe światowe standardy. Przed każdym malowaniem konstrukcja stalowa jest wyśrutowana a następnie malowana podkładem cynkowym lub metalizowana. Na koniec nanoszona jest



powłoka zewnętrzna w kolorze dowolnie wybranym przez Klienta (paleta RAL). Podłoga naczepy została zaprojektowana w sposób zapewniający stabilne i bezpieczne podparcie przewożonych ładunków – bez względu na to czy będą to pojazdy kołowe, gąsienicowe czy np. konstrukcje stalowe – drewniane deski oraz stalowa blacha ryflowana zadbają o to, by każdy ładunek dotarł do celu, pozostając podczas całej podróży w swoim pierwotnym położeniu.

Rzut oka na podwozie

Każda z trzech osi SAF odznacza się nośnością 11.000 kg. Pierwsza jest stała i podnoszona, druga stała, trzecia nadążna. Pneumatyczne zawieszenie posiada funkcję podnoszenia i opuszczania. Naczepa ma 12 stalowych, srebrno-szarych felg z oponami Pirelli 235/75 R17.5. Dwuprzewodowy układ hamulcowy z ABS i EBS dostarcza Knorr-Bremse. Do tego wymienny sworzeń królewski 2", instalacja elektryczna 24 V i elementy oświetlenia marki Aspöck.

Mnogość dodatków

Wśród opcji DEMARKO oferuje szeroką paletę najazdów 3, 4, 5 metrów, a także najazdy aluminiowe. Inne, warte odnotowania opcje to: zestawy do transportów ponadgabarytowych (teleskopowo wysuwane światła obrysowe, biało-czerwone tablice ostrzegawcze 423 x 423 mm), uchwyty na koło zapasowe, kliny pod koła, stalowa skrzynka narzędziowa na przedzie pojazdu z dwoma zamkami, 12 kłonic cynkowanych ogniowo, praktyczny schowek na kłonic montowany pod pokładem ładunkowym, poszerzenia do 3 m wysuwane teleskopowo i cynkowane ogniowo, pręty antypoślizgowe na tylnym skosie naczepy i wiele innych specjalistycznych dodatków wykonywanych w ramach programu Custom Tailored Trailer (CTT) – naczep szytych na miarę potrzeb Klientów DEMARKO, dzięki któremu każda naczepa objęta programem CTT w 100 proc. spełnia ich wymagania. 



Inteligentna siła na budowie.

Nowy Arocs przekonuje siłą i inteligencją. Nawet w trudnych warunkach szczegóły mają duże znaczenie. Dlatego Arocs robi wrażenie nie tylko swoją wyjątkową wytrzymałością, lecz także nowymi i inteligentnymi funkcjami, takimi jak innowacyjne MirrorCam czy najnowocześniejszy Multimedia Cockpit. Tym samym stanowi podstawę pełnej sukcesów i komfortowej pracy. Więcej informacji na stronie www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



TRZEBA SOBIE RADZIĆ

Wyniki po dziesięciu miesiącach wskazują na lekkie przyhamowanie rynku zarówno nowych jak i używanych ciężarówek powyżej 16 ton DMC.

Rynek dużych ciężarówek, o dopuszczalnej masie całkowitej ponad 16 ton, w okresie styczeń – październik doznał lekkiej zadyszki. Spadł z 23.708 egzemplarzy do 22.444, czyli ponad 5 procent, inne liczby pokazujemy w tabeli. Zmniejszył się, o niepełna 4 procent, również indywidualny import samochodów ciężarowych, z 20.868 do 20.115. Nie są to jeszcze dane dające powody do niepokoju, poczekajmy na podsumowanie całego roku.

Nowe na rynku

Na temat nowości i zmierzeń na przyszłość uzyskaliśmy wypowiedzi przedstawicieli zupełnie nowej marki na polskim rynku (Ford) oraz uznanego brandu ze ścisłej czołówki (Scania). W przypadku Forda można pisać dopiero o starcie działalności. Importerem jest Q-Service Truck, spółka Inter Carsu. Jak na początek wygląda to obiecująco: osiem punktów prowadzących sprzedaż i autoryzowany serwis, trzy w planach na najbliższą przyszłość oraz 10 serwisów do końca 2020 r. Tak więc za rok z okładem sieć ASO Ford Trucks powinna liczyć 21 placówek.

– *Dzięki temu chcemy być jak najbliżej naszych klientów, ułatwić im, w razie potrzeby, pomoc serwisową* – deklaruje Jacek Żytnicki, specjalista ds. marketingu i PR. – *Oczywiście, jeśli okaże się, że wymagania rynku będą rosły i zapotrzebowanie na sieć serwisową będzie większe niż to, które obecnie zakładamy, wówczas tych punktów pojawi się na mapie jeszcze kilka.*

Scania, zakorzeniona od lat w Polsce, stale rozwija sieć ASO. W 2019 r. otworzyła nowy serwis w Częstochowie, zmieniły się lokalizacje w Radomiu i w Toruniu.



– *Uzupełniliśmy również ofertę 13-litrowych silników o nowy wariant o mocy 540 KM* – dodaje Paweł Paluch, dyrektor ds. marketingu i komunikacji Scania Polska. – *Nowy silnik jest przeznaczony głównie do zadań, w których wymagana jest wysoka moc i niska masa własna pojazdu.*

Samochód Roku

Ford musi usilnie walczyć o swój kawałek rynku, zdaniem niektórych podzielonego, wręcz zabetonowanego między siedmiu wielkich graczy. Dysponuje jednak nie lada atutem, F-Max został przecież Samochodem Ciężarowym Roku. Jak argumentuje Jacek Żytnicki, F-Max to bardzo dobre rozwiązanie dla firm transportowych, bo charaktery-

zuje się jednym z najniższych wskaźników zużycia paliwa. „Napęd” tworzy niemal połowę kosztów prowadzenia transportowej działalności. Inną zaletą stanowi komfort pracy kierowcy – nowoczesny, dotykowy wyświetlacz; przestronna, ergonomiczna, wysoka na ponad dwa metry kabina; wygodna leżanka z grubym materacem; praktyczne, pakowne schowki.

Więcej na gaz

Strategia Scanii opiera się na oferowaniu rozwiązań dla zrównoważonego transportu, w którego skład wchodzi trzy filary: paliwa alternatywne i elektryfikacja, efektywność energetyczna oraz inteligentny i bezpieczny transport. W Polsce, w naj-

blizszych latach będzie to związane przede wszystkim z upowszechnieniem się pojazdów na LNG i CNG. Dyrektor Paweł Paluch:

– Za każdym razem, gdy pojawia się zapytanie dotyczące pojazdu napędzanego LNG bądź CNG, wspólnie z klientem przygotowujemy projekty biznesplanu, sprawdzając możliwości wykorzystania pojazdu oraz koszty jego eksploatacji już w specyficznych warunkach pracy klienta. Służy to porównaniu kosztów ze standardowymi pojazdami zasilanymi dieslem. Polskie firmy transportowe dążą do redukcji kosztów oraz dbają o najefektywniejsze wykorzystanie paliwa. Dodatkowo użytkowanie pojazdów zasilanych CNG/LNG przyczynia się do ograniczenia emisji dwutlenku węgla i jest bardziej przyjazne dla środowiska.

Rady na spowolnienie

Spowolnienie gospodarki już jest faktem, także na rynku największych ciężarówek. Scania zamierza kontynuować swoją politykę poprzez oferowanie bardzo dobrych produktów i usług tworzących kompleksowe,

zrównoważone rozwiązania transportowe.

– Stale obserwujemy rynek, aby jak najefektywniej reagować na potrzeby naszych klientów – zapewnia Paweł Paluch. – Przede wszystkim jednak możemy dopasować naszą ofertę do rzeczywistych potrzeb klienta, od specyfikacji pojazdu po warunki obsługi serwisowej. Nasze rozwiązania są dostępne w pakiecie, dzięki czemu klient może poświęcić się temu co najważniejsze – prowadzeniu swojego biznesu. Bierzymy pełną odpowiedzialność za pojazd, a dzięki rozwiniętej sieci serwisowej i sprzedaży oraz doświadczonym i wykwalifikowanym pracownikom dostarczamy rozwiązania najwyższej jakości.

Zdaniem Jacka Żytnickiego spowolnienie może okazać się korzystne właśnie dla takich firm jak Ford Trucks. Przewoźnicy szukając oszczędności będą decydowali się na bardziej ekonomiczne pojazdy. Nieco tańsze w eksploatacji, gwarantujące niższe spalanie, ale zapewniające kierowcom równie wysoki komfort pracy i wypoczynku.

– Dobra i pewna marka zawsze się obroni, nawet kiedy gospodarka będzie charakteryzowała się nieco mniejszą dynamiką rozwoju – podkreśla Jacek Żytnicki. – Dlatego jesteśmy przekonani, że nasz produkt znajdzie nabywców, nawet pomimo zauważalnego już spowolnienia gospodarczego.

Sprzedaż nowych ciężarówek powyżej 16 t DMC, I-X 2019 r.

Marka	Liczba (w tym solo)
1. DAF	5.097 (593)
2. Scania	4.808 (900)
3. MAN	4.191 (959)
4. Mercedes-Benz	3.441 (699)
5. Volvo	3.396 (565)
6. Renault	1.181 (221)
7. Iveco	286 (97)
8. Pozostałe	44 (30)
Rynek ogółem	22.444 (4.064)

Źródło: Samar, pierwsze rejestracje, przy wykorzystaniu danych z Centralnej Ewidencji Pojazdów Ministerstwa Cyfryzacji (CEP)

ISUZU

Jedno ISUZU wiele zastosowań

SPRZEDAŻ 509 064 282, FLOTY: 665 392 250, FINANSOWANIE : 785 801 182



SKONFIGURUJ I ZAMÓW SWOJE ISUZU



AUTORYZOWANY DEALER ISUZU

TruckEkspert

05-870 Błonie k/Warszawy
ul. Powstańców 97 A (Dk nr 92)

www.truckekspert.eu

MIEJSKIE • ROLNICZE • KOMUNALNE • LEŚNICZE • RATOWNICZE • BUDOWLANE



WOKÓŁ PRZEWÓZÓW

Po raz siódmy w stolicy, w centrum Expo XXI, odbyły się targi transportu i logistyki. Trwały od 5 do 7 listopada. Nasza redakcja była jednym z medialnych patronów, prezentujemy tuzin wybranych stoisk.

CIMC Trailer Poland założono stosunkowo niedawno, w roku 2015, w Gdyni. Jest to spółka-córka CIMC, największego producenta naczep na świecie. W br. firma z Gdyni lideruje na krajowym rynku naczep podkontenerowych (dane na koniec sierpnia), szybko rozwija się też sprzedaż naczep kurtynowych.

– Nasza nowość to naczepa typu mega, która jest wystawiona przed halą targową – informuje Michał Wawrzynowski, odpowiadający za sprzedaż w północnej Polsce. – Kolejna nowość to naczepy ultralekkie o masie 3.900 kg do przewozu kontenerów 40 high cube i 45 high cube. Sprzedają się świetnie, wpasowaliśmy się w aktualne wymagania rynku. Do tego dochodzą usługi finansowe, czyli promocyjny leasing naczep kurtynowych, w tym mega, 101 procent w euro. Leasing naczep podkontenerowych ma najniższą ratę gwaran-



towaną od 700 zł netto miesięcznie, na stałej stopie procentowej.

Przed Expo XXI stały dwie naczepy z firmy PTM Polska, jedna z nich miała Cargo Matic. Przypomnijmy, jest to system rozładunkowo-załadunkowy towarów pako-

wanych i paletyzowanych, który znakomicie sprawdza się przy wadliwym transporcie na krótkie odległości. Przy takim wykorzystaniu ruchomej podłogi, załadunek bądź rozładunek naczepy o długości 13,6 m trwa zaledwie 90 s. Drugi Orthaus to naczepa podkontenerowa typu gęsia szyja o masie własnej 4.700 kg. Może przewozić kontenery od 20 stóp do 45 stóp high cube, tylny zderzak wysuwany dla „45”. Rama spawana, z 12 blokadami kontenerowymi i z 10-letnią gwarancją na warstwę antykorozyjną. Osie SAF (pierwsza podnoszona), zawieszenie pneumatyczne, hamulce tarczowe Knorr.

Karty i urządzenia

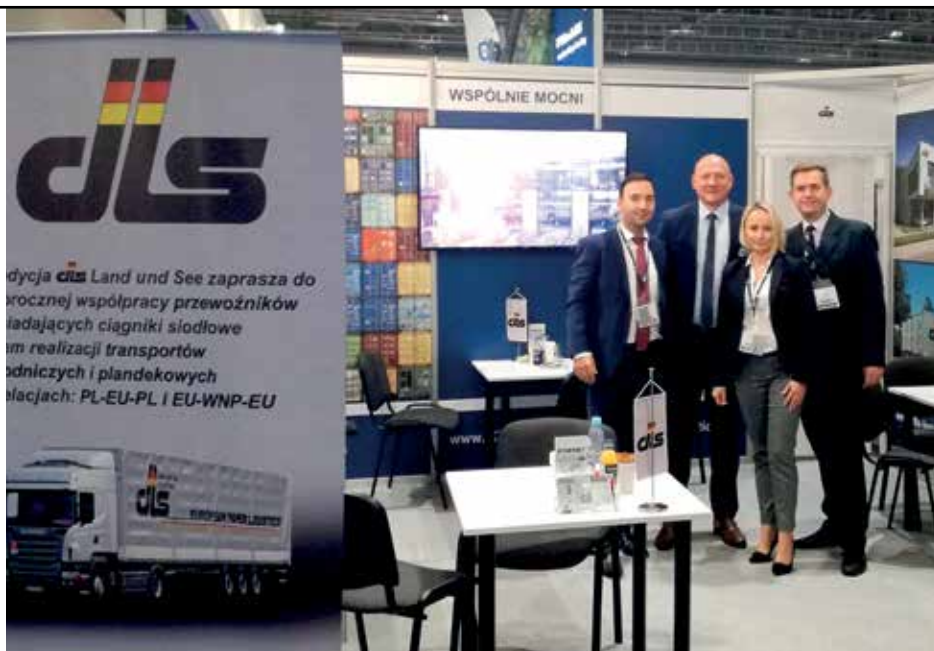
UTA One, tak nazywa się urządzenie pokładowe przystosowane do systemu EETS (European Electronic Toll Service, europejska usługa opłaty elektronicznej). UTA jako pierwsza wprowadziła takie urządzenie na rynek. Pracuje ono w ośmiu krajach: Niemcy, Belgia, Francja, Hiszpania, Portugalia, Włochy, Austria, w Polsce na fragmencie auto-



strady A4 Kraków – Katowice. W przyszłości wszystkie kraje Unii powinny zostać objęte usługą EETS. Urządzenie można nazwać bezobsługowym, przejeżdżając z jednego do drugiego państwa kierowca nic nie musi robić, podkreśla Wojciech Bąk z UTA.

– *Możemy zdalnie zmieniać wszelkie ustawienia w urządzeniu* – dodaje Adrian Płatun. – *Jeżeli na przykład chce pan przełożyć urządzenie do innego samochodu, nie ma problemu. Tak samo zdalnie odbywa się włączenie każdego, nowego kontekstu, bez konieczności wymiany urządzenia. Poza tym urządzenie konsoliduje w sobie rabaty za opłaty drogowe w różnych krajach. Wszystko może być rozliczane w tym urządzeniu.*

Shell również oferuje urządzenia EETS. Oprócz niego paliwowy koncern promował Shell Fleet Hub, czyli portal pomagający zarządzać flotą, zaprojektowany z myślą o wygodnym korzystaniu zarówno z poziomu komputera jak i smartfonu. A karta Schell Card pozwala również na bezgotówkowe regulowanie opłat i podatków drogowych, bezgotówkowe rozliczanie opłat



za tunele i mosty, także za pomoc drogową w 40 krajach naszego kontynentu.

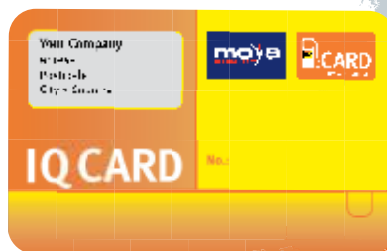
DKV wprowadzi urządzenie do EETS niebawem. Obecne testy mają na celu jego dopracowanie. Póki co DKV oferuje inne urządzenie, do nowego, satelitarnego systemu poboru opłat w Czechach. Do końca listo-

pada klienci nie płacą za wysyłkę urządzeń. W Polsce, jak informuje Cezary Wiśniewski, specjalista ds. sprzedaży i obsługi klientów, sieć stacji SPOT, czyli z paliwem w cenie hurtowej, liczy już 349 punktów. Przyłączył się do niej Amic ze 108 lokalizacjami. DKV bywa kojarzone z ciężkim transportem, ale

Wielkie oszczędności w Europie!

- Ponad 1700 stacji benzynowych
- Bezgotówkowe i przedpłacone karty paliwowe
- Przyjazny cennik klienta:
W każdym kraju jedna cena, podawana na 7 dni z góry
- Dostęp do platformy eCommerce:
Podgląd każdej transakcji w trybie online na wszystkich stacjach
- Limitowanie zakupów kart: dzienne, tygodniowe, miesięczne
- Bezpłatne karty, brak ukrytych kosztów i prowizji

Karta paliwowa dla mądrych Przewoźników



Najprostszy cennik: tylko jedna tygodniowa cena na wszystkich stacjach w 1 kraju

www.iqcard.at



moja
sieć stacji paliw

moja firma

**GWARANTOWANA JAKOŚĆ PALIW
NA PONAD 200 STACJACH W POLSCE**

ZADZWOŃ: 22 496 00 73 / NAPISZ: BOK@MOYASTACJA.PL / WWW.MOYASTACJA.PL





może być również dobrym wyborem dla flot mieszanych i osobowych.

20-letnie doświadczenie, około 16,5 tysiąca stacji w Europie i Azji od Portugalii do Kazachstanu, sprawny zespół handlowców opiekujących się klientami, gorąca linia 24 h to podstawowe cechy firmy E100, emitenta znanej karty paliwowo-serwisowej. Jak zaznacza Alex Michailow z E100, poza tankowaniem można ubiegać się o zwrot VAT-u, regulować opłaty drogowe również za pomocą urządzenia One Toll pracującego w systemie EETS. Na stoisku była do wygrania... elektryczna hulajnoga. Trzeba było pisemnie odpowiedzieć na 10 pytań związanych z branżą transportową i liczyć na szczęście w losowaniu.

– Prowadzimy klub E100 Family – mówi Jaryna Zozula, dyrektor marketingu E100. – Jest to działalność charytatywna. Wspieramy kierowców, również ich rodziny po wypadku czy w razie nagłej choroby. Mamy specjalny fundusz, przecież nie zawsze ubezpieczenie pokrywa wszelkie koszty. Na razie program działa na terenie Polski, Rosji, Białorusi, ale chcemy go poszerzyć.

Moya to najszybciej rozwijająca się sieć stacji paliw w Polsce, jak już informowaliśmy składa się z 225 punktów. Średni wzrost sprzedaży paliw w zeszłym roku na stacjach Moya przekroczył 10 proc. Aplikacja dla biznesu umożliwia monitorowanie tankowania na bieżąco, także zarządzanie kartami i limitami online. Charakterystyczną cechą karty paliwowej jest jedna, tygodnio-

wa cena na wszystkich stacjach w danym kraju. A przy automatycznej stacji Słubice II można skorzystać z dynamicznej wagi już od 1 zł. Warunkiem jest posiadanie karty Moya Firma i zatankowanie minimum 99 l.

Przewieźć, ubezpieczyć, umyć

Dmitrij Gabcenko, dyrektor działu marketingu SKAT Transport: – Cały czas się rozwijamy się w głównych kierunkach: własny transport drogowy międzynarodowy i krajowy, spedycja międzynarodowa i krajowa, przeprawy promowe, polisy dla branży transportowej. Dużą wagę przywiązujemy do takich usług jak transport ekspresowy, transport drobnicowy, doładunki – może być jedna paleta, dwie, trzy, dziesięć. Mocno rozwijamy współpracę z naszymi podwykonawcami, czyli mniejszymi firmami

transportowymi, zależy nam na ich sukcesie. Możemy wziąć je pod całkowitą „opiekę” dając ładunki, naszych dyspozytorów. Nasza własna flota, 150 ciągników z naczepami, to kropla w morzu potrzeb, bo realizujemy kontakty dla największych producentów światowych, często dla eksporterów i importerów.

Potencjalne trudności, czyli brexit (któż wie, kiedy nastąpi?) i unijny pakiet mobilności Dmitrij Gabcenko traktuje nie jako problem, ale jako kolejne wyzwanie, które trzeba pokonać. Wielka Brytania dla SKAT jest rynkiem strategicznym i na pewno firma go nie odpuści, będzie dostosowywała się do sytuacji. Brexit może wręcz stać się impulsem do rozwoju.

– Zapraszamy do współpracy przewoźników i z samymi ciągnikami siodłowymi, i z całymi zestawami, wystarczy standardowa naczepa – zaznacza Jacek Cymański, specjalista ds. sprzedaży w DLS. – W przypadku ciągników są to kierunki zachodnie, ale również skandynawskie. Gdy przewoźnik ma również naczepę, oferujemy pracę całoroczną, bez sezonowości, po kraju, również do Czech, Słowacji, na Węgry i na Zachód. Poszukujemy także nowych klientów, którym możemy zaoferować usługi transportowe. Od tego roku polski oddział DLS zajmuje się także transportem morskim, intermodalnym.

Mirosław Siech, dyrektor na Polskę Lutz Assekuranz, podkreśla że główną zaletę Lutza stanowi wysoka suma gwarancyjna, której wymagają spedycje zachodnie. Druga, bardzo ważna sprawa to ochrona prawna.



Firma np. pomaga wybronic przewoźnika od nieuzasadnionej odpowiedzialności, przed nieuzasadnionymi roszczeniami. Poza tym Lutz oferuje bardzo szeroki zakres, ubezpiecza wszystkie towary, oprócz ADR gr. I i VII oraz przewozu samochodów osobowych i ciężarowych.

BPW przechodzi na okrągły korpus osi. Ważną nowinką jest druga generacja zacisku hamulcowego Eco Disc. Zacisk jest bardziej kompaktowy, troszkę lżejszy. Nowy czujnik klocków został wkręcony w długą prowadnicę zacisku. Dzięki temu stale kontroluje stopień zużycia klocków, podając dane co 10 proc. Czujnik umożliwia wstępną diagnostykę prowadnic zacisku, identyfikuje przy którym kole problem wystąpił. BPW pokazało również zamek do tylnych drzwi naczepy, Safe T. Konstrukcja czysto mechaniczna, nie wymagająca zasilania. Rygiel blokuje się automatycznie po zamknięciu drzwi. Żeby otworzyć, na klawiaturze wybiera się kod. W razie potrzeby można awaryjnie otworzyć drzwi od wewnątrz.



Naszym przewodnikiem po stoisku BPW był Łukasz Łatkowski z pionu technicznego BPW Polska.

W ofercie firmy WashTec zwraca uwagę model MaxiWash Vario, najszybsza myjnia w swojej klasie, tylko 7 minut na zestaw. Szybkie mycie to zarazem małe zużycie

wody i niskie koszty eksploatacji. Ba, dzięki dwóm portalom na jednej szynie, w wersji Tandem, na 12-metrowy autobus potrzeba ledwie 2,5 min. Szeroki wybór specjalnych programów pozwala na mycie pojazdów o zróżnicowanych kształtach, m.in. z wystającymi lusterkami. 



Land und See Speditionsgesellschaft mbH

nasza oferta:



DLS jest:

liderem na rynku spedycyjno-transportowym co umożliwia nam czołową pozycję w transportach do i z EUROPY WSCHODNIEJ.



DLS zaprasza:

do całorocznej współpracy przewoźników posiadających:

- ciągniki siodłowe (realizacja transportów z naczepami plandekowymi i chłodniczymi f-y DLS)
- zestawy typu jumbo (przewóz mebli z Polski do Niemiec)
- zestawy typu plandeki z certyfikatem code XL oraz systemem JOLODA

**45-dniowy
termin płatności**



DLS zapewnia:

- oferujemy bezpłatne naczepy
- gwarantujemy stałe stawki, stałe zatrudnienie i punktualną płatność
- oferujemy karty paliwowe

Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:
DLS Land und See
Speditionsgesellschaft mbH
Jacobsrade 1, D-22962 SIEK
(koło Hamburga)
E-Mail: A.Hische@dls-logistics.de
www.dls-logistics.de
Andrzej Hische
Tel.: 0049/4107/8770 2140;
Fax: 0049/4107/8770 1140

**Ekskluzywna giełda transportowa
dls-cargo: cargo.dls-logistics.eu**

JELCZE LODOWYCH WOJOWNIKÓW

Jelcze szczęśliwie dowiozły liczne ekspedycje polskich himalaistów w najwyższe góry. 40 lat po tamtych wyprawach szykuje się kolejna, z Jelczem jako maskotką i pamiątką największych sukcesów polskiego himalaizmu.

Poczułem euforyczną radość. Zrobiliśmy to! – wspomina pierwsze zimowe zdobycie Mount Everest w lutym 1980 roku Leszek Cichy. – *Zrealizowaliśmy marzenie naszej ekspedycji* – dodaje. – *Gdy schodziliśmy z wierzchołka Everestu, cała 20-osobowa grupa była bardzo szczęśliwa. Przez całą wyprawę nie było kłótni, bo warunki były bardzo trudne i wszyscy musieliśmy bardzo się starać, żeby osiągnąć cel wyprawy. Gdy zeszliśmy do bazy koledzy przygotowali ciastka. Nigdy potem nie jadłem ciasta na wysokości 5.300 m. Na dodatek ktoś przypomniał sobie, że mamy dwa szampany. Z całą atencją otworzyliśmy je i... nic. Były zamrożone na kość, ale butelki nie pękły. Podgrzaliśmy je we wrzółku. Jedyne raz piłem szampana po podgrzaniu – zapewnia Cichy.*

Polscy himalaiści jako pierwsi na świecie zdobywali najwyższe wierzchołki Himalajów zimą. – *To wynikało ze sportowej żylki. Wszystkie 14 ośmiotysięczników zostało zdobyte w latach 1953–1960, gdy Polacy nie mogli*



wyjeżdżać. Pierwsza poważna polska wyprawa wyruszyła w 1971 roku. Polacy skoncentrowali się na niezdoitych 7-tysięcznikach oraz na także niezdoitych bocznych wierzchołkach 8-tysięczników. Do tej pory najliczniejszą grupę zdobywców 25 najwyższych punktów Ziemi

stanowią Polacy. Potem wyznaczaliśmy nowe, trudniejsze drogi. Logiczną konsekwencją było zdobywanie szczytów zimą – tłumaczy Cichy.

Podkreśla, że himalaiści kłopoty mieli w władzami Pakistanu lub Nepalu. – *W zależności od położenia góry na którą chcieliśmy wejść. Nikt zimą w góry nie chodził. Pozwolenie na zimowe wejście na Everest dostaliśmy na druku króla Nepalu, na którym skreślono wydrukowane słowa „lato” oraz „jesień” i ręcznie dopisano „zima”. Z czternastu ośmiotysięczników zdobytych zimą zostało 11, w tym 8 przez Polaków – wylicza Cichy.*

Skromne Jelcze

Sukcesy byłyby niemożliwe bez ciężarówek Jelcz, które dowiozły tony wyposażenia do podnóża gór. Polski Związek Alpinizmu zdołał otrzymać przydział na te samochody. Władzom PRL zależało na reklamie kraju, z kolei Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego Przemysłu Motoryzacyjnego Pol-Mot



potrzebowało reklamy wyrobów w Azji. Władze liczyły na zainteresowanie ciężarówkami. Pod koniec lat 60. przemysł rozpoczął produkcję zmodernizowanych Starów i Jelczy. Te ostatnie prezentowane były jako niemal licencyjne wyroby. Fabryczne foldery głosiły tłustym drukiem, że Jelcz 315 ma silnik Leylanda oraz instalację hamulcową Westhouse.

Pierwszym eksportowym rynkiem dla tych samochodów stała się NRD. Także Przedsiębiorstwo Międzynarodowych Przewozów Samochodowych Pekaes otrzymało w 1970 roku dwa Jelcze 315, które ruszyły za granicę.

Jako promocję jelczańska fabryka potraktowała wyprawę do Afganistanu, zorganizowaną w 1971 roku pod kierunkiem Janusza Fereńskiego. Poza samochodem przydzieliła także kierowcę, Tadeusza Barbackiego, który odpowiadał w zakładzie za dział badań.

Afgański Hindukusz był łatwo dostępny od strony ZSRS i właśnie tam skierowała się pierwsza zimowa wyprawa, kierowana przez Andrzeja Zawadę. 13 lutego 1973 roku Zawada i Tadeusz Piotrowski zdobyli najwyższy szczyt Afganistanu, Noszak, piętrzący się na wysokość 7.492 m. Udowodnili, że Edmund Hilary mylił się, mówiąc, że zimą na wysokości ponad 7 tys. żadne życie nie ma prawa przetrwać. Kierowcą Jelcza był Mirosław Wiśniewski.

Jelcze znacznie lepiej spisały się w wyprawach wysokogórskich niż pracując w międzynarodowym transporcie. Pekaes po niecałych dwóch latach pozbył się tych samochodów, wskazując na wyższą awaryj-



ność przy dużych przebiegach niż wozów zachodniej konkurencji oraz brak serwisu w Europie i na Bliskim Wschodzie.

W 1974 roku na Lhotse pojechała Jelczem 316 wyprawa kierowana przez Andrzeja Zawadę. Ciężarówką kierował ponownie Mirosław Wiśniewski. Zimowe podejście jednak nie udało się. Dopiero rok później polscy himalaiści zdobyli pierwszy 8-tysięcznik. Był to Broad Peak, a uczestnicy dojechali do podnóża gór Jelczem 315-M. Za kierowcę zasiadł powtórnie Barbacki oraz Marian Sajnog.

Kule świstały nad głowami

Sukcesy zachęcały coraz liczniejsze grono do wypróbowania swoich sił w najwyższych górach. W kwietniu 1979 roku spod jeleniogórskiej szkoły podstawowej nr 2 odjechał Jelcz 315 z uczestnikami i wyposażeniem wyprawy na Annapurnę Połu-

dniową. Kierownikiem wyprawy był Jerzy Pietkiewicz, a samochód prowadził Wiktor Szczypka.

Trasa prowadziła przez południową Europę, Turcję, Irak, Iran, Afganistan, Pakistan, Indie do Katmandu w Nepalu. Po drodze mijali trzy wojny, więc emocji nie brakowało. Najpierw w południowej Turcji przejeżdżali przez Kurdystan, gdzie trwała wojna partyzancka z wojskami tureckimi. Potem Afganistan, w którym już byli sowieccy żołnierze. Walczyli z nimi mudżahedini. No i wojna Pakistanu z Indiami o Kaszmir.

– Tam kule świstały nam nad głowami i było bardzo groźnie. To była też dla mnie dramatyczna lekcja ludzkiego okrucieństwa. W tych krajach byłem w roku 1975 z inną wyprawą z Wrocławia. Po czterech latach kwitnące krainy, jakimi były Iran za szacha i Afganistan za panowania króla, zamieniły się krajobraz zniszczeń. W Iranie z powodu rewolucji Ajatollahów, w Afganistanie z powodu komunistycznego przewrotu i wkroczenia armii sowieckiej – wspominał Szczypka w rozmowie z portalem Jelonka.com.

Szczyt został zdobyty, choć zginęło trzech wspinaczy. – Zresztą i ja miałem w drodze powrotnej tragiczny wypadek – ciągnie Wiktor Szczypka w rozmowie z Jelonka.com. – W Iranie z grupy idących poboczem kobiet jedna z nich gwałtownie skręciła i wpadła pod Jelcza. Zatrzymała mnie policja, ale na szczęście dwie butelki koniaku wręczone mundurowym z drogówki sprawiły, że w jeden dzień zrobili





Wieżliśmy wszystko w beczkach zaplombowanych przez celników. Wiozłem też zapasowe części, jak paski klinowe, wentylki, dętki. Trzymałem je pod ręką, na balkonie zwanym „burubuhajką”. Opony z olszyńskiego Ozosu były nowiuteńkie, więc 20 tys. km przebiegu nic im nie zrobił – dodaje Sajnog.

Jelcz wioził sporo rzeczy na handel. – Wyprawa nie miała finansowania urzędowego, paliwo po drodze himalaishi musieli kupować za swoje, a w tamtym czasie nikt nie miał dolarów. Handel był jedyną szansą pozyskania funduszy – tłumaczy Maciej Pietrowicz, syn uczestnika jeleniogórskiej wyprawy, Jerzego.

W 1979 roku 9 osób z wyprawy na Annapurnę Południową pojechało Jelczem, a samolotem dotarło na miejsce 6. Z osób podróżujących ciężarówką trzech siedziało w kabinie, a sześciu pod plandeką. – Nie było leżanek. Spało się na materacach rozkładanych na skrzyniach, w których przewożone były zapasy i różne rzeczy na handel. W ciepłych krajach spało się także na balkonie, czyli w zamontowanej na szoferce „burubuchajce” – opisuje Maciej Pietrowicz.

Sajnog przyznaje, że komfort jazdy Jelczem nie był wysoki. – Nie zwracałem na to uwagi. Miałem 30 lat i byłem cały zachwycony że jadę na taką wyprawę. Luksusu nie było, ale fotel kierowcy nie był najgorszy. Mój rekord za kółkiem to 17 godzin – wspomina.

Niewygodne były wysoko umieszczone pedały. – Kładłem cegłę pod piętę, żeby noga nie męczyła się. Zdarzało się, że na pedał gazu też kładłem cegłę, to był tempomat. Nie miałem większych problemów z wciskaniem sprzęgła.

badania techniczne pojazdu. Inaczej musieliśmy na nie czekać miesiąc. Trzeba wiedzieć, że wtedy za posiadanie alkoholu groziła kara śmierci. Stanąłem przed sądem i ten wydał salomonowy wyrok, nie jestem winien wypadku, ale w związku z tym, że kobieta nie będzie mogła wykonywać domowych obowiązków i nie ma pieniędzy na leczenie, sąd nakazał mi zapłacić 100 dolarów odszkodowania jej mężowi. Miałem tylko 50 dolarów. Sędziowie przystali na tę kwotę, zapłaciłem ją od razu na sali sądowej i jak najszybciej wyjechaliśmy stamtąd do Iraku, wtedy spokojnego kraju. Już bez przeszkód wróciliśmy do kraju i do Jeleniej Góry – opowiada Szczypka.

Pół roku później wyjechała zimowa wyprawa na Mt. Everest Zawady. Jelcza prowadzili Marian Sajnog oraz Krzysztof i Mirosław Wiśniewscy. Od 1980 roku podczas zimowych wypraw Polacy zdobyli 10 z 14 ośmiotysięczników. Polaków nazwano „Lodowymi wojownikami”.

Konserwy nie wytrzymały

Zanim wspinacze mogli zmierzyć się z górami, musieli dojechać na miejsce. Marian Sojnog na wyprawę na Południową Annapurnę pobrał Jelcza z fabryki, podobnie jak na Everest i na Broad Peak. – Samochód był prosto z fabryki i musieliśmy go dotrzeć. Ponieważ sami odbieraliśmy zaopatrzenie na wyprawę, używaliśmy do tego naszego Jelcza. Po kraju zrobiliśmy 5 czy 10 tys. km i na koniec docierania wymieniałem olej. Po spuszczeniu zużytego, silnik przemywało się olejem wrze-

cionowym i dopiero zalewano nowym olejem silnikowym. Obowiązywała Obsługa Codzienna, czyli OC. Każdego dnia kontrolowałem hamulce, opony, śruby kół.

Także oleju trzeba było pilnować i co 500–1.000 km sprawdzać poziom. Na wyprawę zabraliśmy 25 l oleju – wspomina Sajnog.

Seryjny Jelcz miał tylko jeden, 200-litrowy zbiornik. Himalaishi dołożyli jeszcze trzy, samochód łącznie mógł zatankować tysiąc litrów oleju napędowego. Zbiorniki były połączone szeregowo, a do przepompowania paliwa służyła ręczna pompka, którą na zmianę obsługiwali uczestnicy wyprawy.

Ślusarz dorobił drugą podłogę skrzyni, 20 cm nad fabryczną. – Pomiędzy podłogami schowaliśmy zapatrzenie. Każda wyprawa kompletowała własny zestaw wyposażenia.



Przy pewnej wprawie, jakiej nabierało się za kółkiem, nie trzeba było ze sprzęgła korzystać za wyjątkiem ruszania i zatrzymywania się. Skrzynia biegów nie zakleszczyła mi się ani razu. Zawsze ruszałem z jedynki, bo auto załadowane było pod 16 ton masy całkowitej i nie chciałem zniszczyć sprzęgła – tłumaczy Sajnog.

Udało się także nie spalić hamulców. – Z góry zjeżdżaliśmy na pierwszym biegu, ale pomimo zastosowania hamulca kłapowego auto nabierało prędkości, więc trzeba było wspomagać się hamulcami zasadniczymi. Hamowałem trochę tym, trochę tym i szczęśliwie zjechałem – podkreśla kierowca.

Najbardziej dokuczliwe były jednak upały. – Na pustyni wszystko parzyło. Kabinę obłożyliśmy jutowymi workami i polewaliśmy wodą. Brakowało klimatyzacji, szczególnie tym, którzy siedzieli pod plandeką. Tam było naprawdę gorąco. Z temperaturą był największy problem, nie z brakiem światła, bo zamontowaliśmy tam żarówkę. Alternator bez trudu poradził sobie z dodatkowym obciążeniem. Wieźliśmy włoskie butle z gazem, atestowane



na 50 stopni C, gdy na skrzyni było 70 stopni. Wytrzymały w przeciwieństwie do konserw, które popuchły i mieliśmy dobre kilkadziesiąt kilogramów do wyrzucenia – przyznaje Sajnog.

Śladami uczestników

Jelcz wyprawy jeleniogórskiej przejechał w jedną stronę 10.500 km, a jazda trwała 28 dni. Jej kierowca chwali samochód. – Nie ma niezawodnych aut. Każde się psuje. Jelcz też się psuł, ale nie był zły. Żadnych poważnych problemów z nim nie mieliśmy. Gdzieś pękł pasek

klinowy, raz musiałem zmienić oponę – opisuje Sajnog.

Jego przejazd chce powtórzyć Maciej Pietrowicz (rocznik 1981) wspólnie z zespołem: Arkadiuszem Perygą i Krzysztofem Czaplickim, uczestnikiem wyprawy z 1979 roku. Pietrowicz zdobył Jelcza, którego z wielkim poświęceniem, w największe upały wyremontował Arek Peryga. – Auto nie jest repliką. Ma przypominać Jelcza z tamtych wypraw – tłumaczy Peryga.

Pietrowicz planuje jesienią 2020 roku wyruszyć Jelczem do Nepalu, razem z pomocą humanitarną dla dzieci. Samochód jest sprawny, ale przed tak daleką wyprawą trzeba wymienić w nim kilka części, choćby pneumatyczną instalację hamulcową, akcesoria elektryczne i tylne koła na bezdętkowe. Potrzebne są także części zapasowe.

Organizatorzy poszukują sponsorów i proszą o pomoc w znalezieniu części zamiennych. Więcej na stronie:

www.jelczemwhimalaje.pl



**KAMAZ
POLSKA**

SAMOCCHODY DOSTAWCZE I CIĘŻAROWE



**KAMAZ
W NIM JEST MOC!**



+48 12 307 60 70



Autobagi Polska Sp. z o.o.
Góra Libertowska 27
30-444 Libertów k/Krakowa



www.kamazpolska.pl

TRUCKS & MACHINES **MASZYNY BUDOWLANE**



ZAGĘŚCIĆ NAJLEPIEJ JAK SIĘ DA

Walce to maszyny, których kluczowym zadaniem jest zagęszczenie masy nawierzchniowej. Z punktu widzenia przyszłego użytkownika najważniejsze są cechy decydujące wprost o wydajności maszyn, a zatem moc silnika oraz parametry związane z trakcją, wibracją oraz oscylacją (ciężar; szerokość bębna oraz siła wymuszająca), jak również to, co ma wpływ na komfort pracy, a zatem widok na bęben czy „aranżacja” kabiny operatora.

TEKST: Michał Jurczak ZDJĘCIA: T&M

Walce drogowe należą do najstarszych maszyn budowlanych. Pierwsze z nich powstały już ponad sto lat temu. Różne nawierzchnie preferują odmienny rodzaj sprzętu. Budowlańcy podkreślają, jak istotne jest to by jak najlepiej dobrać walec do specyfiki realizowanego zadania. Czasem optymalny jest walec jednobębnowy, w innych popularny tandem (nierzadko z napędem na obie osie i z obiema osiami skrętnymi). Firmy potrzebują walców, który można podczas pracy dostosować do zmieniających się warunków oraz wykonywanych zadań, a znajdujących zastosowanie na autostradach, ulicach miejskich, drogach gruntowych, pasach startowych ale też w obiektach przemysłowych, przy budowie parkingów.

Uniwersalne i wydajne

CAT zachęca do zainteresowania pneumatycznymi walcami kołowymi. Wśród walorów wymienia: możliwość łatwego dociążenia (lub odciążenia), by siła nacisku była odpowiednia. W efekcie uzyskuje się równomierną gęstość podłoża, zarówno podczas zagęszczania materiałów ziarnistych, jak i asfaltu (co umożliwia zagęszczanie wszystkich warstw, od podkładowej aż po nawierzchnię asfaltową, przy użyciu jednej maszyny). Szerokość zagęszczania wynosi 2,1 m dla modelu CW34 oraz 1.7 m dla modeli CW14 i PS150C. Opcjonalnie stosowane jest narzędzie Air-on-the-Run (dostępne w modelu CW34) umożliwiające automatyczną regulację siły nacisku opon, pomocną w dostosowaniu parametrów walca do warunków roboczych. Opcje obciążenia obejmują piasek, stal i wodę. W modelu CW34 istnieje możliwość

Modułowego, bądź nie modułowego obciążenia stalowego (odpowiednio: 6,5 i 6,1t). Wodoszczelna komora ma poj. 3 m.sześć. Wahliwe opony przednie i tylne odpowiadają za zapewnienie odpowiednich sił pionowych i poziomych redukujących kieszenie powietrzne i umożliwiają uzyskanie równomiernej powierzchni.

Również producent maszyn Vibromax serii CT podkreśla ich uniwersalność, walce serii CT oraz VM mogą służyć zarówno do zagęszczania gruntu, jak i asfaltu, a takie

cechy jak ogromna łatwość manewrowania oraz kompaktowe wymiary czy dostępność wersji z oponami z tyłu pozwalają zastosować je w wielu warunkach terenowych, np. na drogach, podwórzach, uliczkach dojazdowych, osiedlowych, parkingach, autostradach czy lotniskach. Gama modeli Vibromax obejmuje maszyny od 1,5 do 13 t. Dostawca zwraca uwagę na to, że przednie obciążenie w stosunku do całej masy zapewnia bardzo wysokie statyczne obciążenie liniowe. W połączeniu z optymalizacją amplitudy i częstotliwości pozwala osiągnąć jednorodną, najwyższą wydajność zagęszczania. Oferta obejmuje m.in. tandemowe walce wibracyjne CT 160 i 260. Posiadają zgrzewane boki ramy, co pozwala im pracować w ograniczonej przestrzeni, a rama przenosząca oscylacje z przodu do tyłu zapewnia maszynom wyjątkową stabilność. Dostępne są szerokości bębna 80-120 cm.

Konstruktorzy walców marki Ammann skupili się zarówno na rozwiązaniach zapewniających odpowiednio wysoką wydajność zagęszczania, jak i tych które spełniają należyte standardy w zakresie bezpieczeństwa operatora. Układ napędowy znajduje się w tylnej części ramy. Zastosowanie niezależnych pomp układu napędowego oraz wibracji ma zapewniać uzyskanie odpowiednich parametrów trakcyjnych oraz siły zagęszczającej na bębnach (np. walec ARP 95 Tier 4f dysponuje możliwością zagęszczania gruntu z siłą ponad 28 kg/cm). W maszynie zastosowano inteligentny system pomiaru i regulacji, automatycznie sterujący amplitudą drgań i częstotliwości (uwzględnia temperaturę asfaltu).

Jedną z najbardziej znanych marek jest HAMM. To walce do każdego rodzaju robót ziemnych i budowy dróg. Doświadczenie robi swoje (pierwszy na świecie walec drogowy z napędem silnikowym HAMM zbudował w 1911 r.). Wśród maszyn kompaktowych jest seria H. CompactLineH 5i to najmniejsza z nich, walec drogowy z bębniem wibracyjnym o powierzchni gładkiej. Zastosowano trzypunktowy przegub wahadłowy. Producent zwraca uwagę na dużą zdolność do pokonywania wzniesień. Wykorzystano nowoczesne technologie (HCQ – HAMM Compaction Quali-

ty; HAMM Compaction Meter; HCQ Navigator). Ciężar maszyny gotowej do pracy z kabiną nieznacznie przekracza 5 t, szerokość bębna 1,37 m. Do napędu służy 75-konny Diesel. Największym z kompaktowych maszyn tej serii jest H 25i VC, walec drogowy z bębniem kruszącym. To rozwiązanie typu 2 w 1: łamanie i zagęszczanie odbywa się w ramach jednej operacji. I tu zastosowano trzypunktowy przegub wahadłowy ułatwiający poruszanie się w terenie, jak również opatentowany system prostej wymiany narzędzi. Gotowa do pracy maszyna waży ponad 25 t, szerokość bębna to 2,22 m. Do napędu służy silnik wysokoprężny generujący moc 217 KM.

Praktycznie na każdego rodzaju podłoże posiada odpowiednie maszyny marka JCB. Asortyment obejmuje np. walce do wykopów, walce dwubębnowe, walce drogowe dwukołowe, jednobębnowe walce do zagęszczania gruntu. To walce od 0,7 do 20 t. VM1500F jest wysokoudarową zagęszczarką podłoża. Posiada kierowanie 4-bębnowym napędem oraz centralnie zamontowany system wzbudzania wibracji. Wśród walorów dostawca wymienia solidność, wszystkie osłony zostały wykonane z mocnej stali, aby uniknąć uszkodzeń. Urządzenie posiada hamowanie hydrodynamiczne, 3-cylindrowy silnik Kubota chłodzony wodą, podwójne skrobaki na każdym bębnie, elektryczny rozruch oraz podgrzewacz wstępny silnika. W ofercie jest też m.in. VM117 D-PD, nowa maszyna, z silnikiem EcoMAX, spełniającym ustawowe wymagania normy Tier 4i bez zajmującego miejsce filtra cząstek stałych (DPF) oraz układu selektywnej redukcji katalitycznej (SCR). Zwraca uwagę wysoką efektywność zagęszczania podłoża oraz zdolność pokonywania wzniesień do 60 proc. Dostępny jest system pomiarowy zagęszczania z wykorzystaniem GPS.

Prostota i komfort

Użytkownicy walców coraz większą wagę przywiązują do prostoty obsługi, a także komfortu. Producent maszyn Cat zwraca uwagę na przestronne stanowisko pracy, jak również łatwo dostępne elementy sterujące. Stanowisko operatora jest przesuwane i obracane (standardowo w CW

34, opcjonalnie w PS150C / CW14). Przydatnym elementem wyposażenia jest układ sterowania zagęszczaniem. – *Operatorzy podczas pracy wymagają odpowiedzi na wiele pytań. Jaka jest temperatura? Skąd jadę i dokąd będę zmierzał za chwilę? Opcjonalny układ sterowania zagęszczaniem Cat ułatwia poznanie odpowiedzi na te pytania. W efekcie operatorzy mogą szybko dostosować ustawienia maszyny do zmieniających się warunków, a po zakończeniu pracy wiedząc, że została ona wykonana prawidłowo – tłumaczą dostawcy maszyn Cat. Wśród funkcji sterowania zagęszczaniem są: łatwy w użyciu interfejs; zliczanie i oznaczanie przejazdów (informuje operatora o liczbie wykonanych cykli roboczych); znajdujące się z przodu i z tyłu (większa dokładność) czujniki podczerwieni informujące operatora o temperaturze nawierzchni; czujniki oraz funkcja mapowania informują operatora o optymalnych warunkach oraz miejscach, w których uzyskano odpowied-*

nie zagęszczenie; mapowanie temperatury rejestrujące dane w celu ich wykorzystania w przyszłości oraz udokumentowania jakości wykonanej pracy.

W tandemowych walcach przegubowych HAMM stosowana jest koncepcja obsługi Easy Drive, mająca zapewnić operatorowi ergonomię i właśnie komfort. Z całkowicie oszklonej, panoramicznej kabiny może on przez cały czas obserwować krawędzie bębnow, okrawalnik i otoczenie maszyny. Dzięki dodatkowym okienkom w podłodze przez cały czas widzi także bębny i koła. Przegubowy układ kierowniczy i duże przesunięcie bębnow w tzw. psim chodzie pozwalają dokładnie prowadzić maszynę, wykorzystując jeden z czterech trybów kierowania. Walec jest seryjnie wyposażony w dzielone bębny wibracyjne. W połączeniu z równomiernym rozkładem masy oraz automatycznym sterowaniem układu jezdnego umożliwiającym łagodne przyspieszanie i hamowanie zapewnia to

możliwość uzyskania warstw asfaltowych o najwyższym stopniu równości nawet na wąskich zakrętach.

Dostawca maszyn Vibromax rekomenduje komfortowe siedzenia z regulacją wagi wyposażone w podłokietniki, jak i uchwyt na kubek, czy wyłącznik bezpieczeństwa, co redukuje zmęczenie operatora i pozwala na dłuższą i przyjemniejszą pracę. Swobodny dostęp do siedzenia z obu stron maszyny pozwala na pracę w nieograniczonych przestrzeniach. Walce z serii CT mają zapewniać pełen dostęp do wszystkich elementów układu hydraulicznego i silnika.

Również wśród walorów walców marki Amman dostawcy wymieniają łatwość serwisowania, prosty dostęp do instalacji spryskiwaczy; przestronną, przeszkloną kabinę operatora; przejrzyste rozplanowaną deskę rozdzielczą; obracany i przesuwany fotel operatora a także regulowaną kierownicę.

IntraLog Poland

Międzynarodowe Targi
Intralogistyki,
Magazynowania
i Łańcucha Dostaw

3 - 5 marca 2020
PTAK WARSAW EXPO

REZERWACJE JUŻ TRWAJĄ!
Nie zwlekaj i już dziś
zapytaj o stoisko.

 **IntraLog**
Poland

 info@intralogpoland.pl
 www.intralogpoland.pl

AMMANN

W walcach marki Ammann układ napędowy znajduje się w pod kabiną. Zastosowanie niezależnych pomp układu napędowego oraz wibracji zapewnia uzyskanie odpowiednich parametrów trakcyjnych oraz siły zagęszczającej na 2 dzielonych bębnach. Wśród zalet maszyn są też: łatwy dostęp do instalacji spryskiwaczy, przestronna, całkowicie przeszklona kabina operatora, przejrzyste rozplanowana deska rozdzielcza, obracany i przesuwany fotel operatora. Jeden z nowych w ofercie, walec ARP 95 Tier 4f dysponuje możliwością zagęszczania gruntu z siłą ponad 28 kg/cm. W maszynie zastosowano opcjonalny, inteligentny system pomiaru i regulacji, automatycznie sterujący amplitudą drgań i częstotliwością (uwzględnia temperaturę asfaltu). Walec charakteryzuje się największą maksymalną szerokością roboczą – tak zwany „psi chód” – 3,030 mm



CAT

Pneumatyczne walce kołowe marki CAT (CW 34; CW 14; PS 150C) można podczas pracy dostosować do zmieniających się warunków. Walce można łatwo dociążyć (lub odciążyć) w celu uzyskania odpowiedniej siły nacisku. W efekcie uzyskuje się równomierną gęstość podłoża, zarówno podczas zagęszczania materiałów ziarnistych, jak i asfaltu. Maszyny napędzane są fabrycznymi silnikami Cat. Standardowy, wynoszący 500 godzin, okres między wymianami oleju silnikowego maksymalizuje czas pracy oraz zmniejsza koszty eksploatacji. Zwraca uwagę duży układ chłodzenia, zapewniający odpowiednią temperaturę podzespołów nawet w przypadku wysokiej temperatury otoczenia (wydłuża okres eksploatacji maszyn). Zaawansowany układ natrysku wody i emulsji zapobiega nagromadzeniu się asfaltu (uniknięcie kosztownej regulacji). Masa eksploatacyjna 4,9-17,2 t.



JCB

Wibracyjne walce drogowe JCB nadają się na każde podłoże. Asortyment obejmuje walce do wykopów, walce dwubębnowe, walce drogowe dwukołowe, jednobębnowe walce do zagęszczania gruntu. Producent walców od 0,7 do 20 t szczyty się wiodącymi osiągnięciami w zagęszczaniu gruntu oraz niskim kosztem eksploatacji. Wysokoudarowa zagęszczarka podłoża JCB Compaction VM 1500F 630/850, posiada system zdalnego sterowania. Zaprojektowano ją w celu uzyskania maksymalnej wydajności z uwzględnieniem zróżnicowania gleb. W odróżnieniu od systemów wykorzystujących podczerwień oraz kable, radiowy system zdalnego sterowania ułatwia obsługę maszyny w przypadku występowania przeszkód. Walce zagęszczające posiadają kierowanie czterobębnowym napędem oraz centralnie zamontowany system wzbudzania wibracji. Nowością jest maszyna VM117 D-PD, o zdolności pokonywania wzniesień do 60 proc., nowym systemem wzbudzającym, wygodną i ergonomiczną kabiną do całonocnej pracy.



VOLVO

Walce do asfaltu Volvo zaprojektowano tak, aby zapewnić maksymalną produktywność, gęstość i gładkość przy realizacji mniejszych projektów związanych z zagęszczaniem. Dwubębnowy walec Volvo DD105 napędzany jest zaawansowanym silnikiem zgodnym z rygorystyczną normą emisji spalin Stage 4, z trybem ECO zmniejszającym zużycie paliwa nawet do 30 proc. i automatycznym powrotem do obrotów biegu jałowego. Umieszczenie silnika w tylnej ramie, jak najdalej od operatora, pozwoliło ograniczyć hałas w kabinie. Elementy sterujące walca są łatwo dostępne i pomagają zmniejszyć zmęczenie operatora. Zastosowano system kontroli trakcji (ASC). Szczególną uwagę zwrócono też na łatwość obsługi i serwis, co gwarantować ma m.in. konstrukcja otwieranej do góry pokrywy. Operator ma pełny dostęp do silnika oraz podzespołów hydraulicznych (ułatwienie obsługi technicznej). Maszynę wyposażono także w system telematyczny CareTrack.



RYNEK ZRÓŻNICOWANY

Maszyny budowlane potrzebują olejów silnikowych, przekładniowych, hydraulicznych. Na rynku są produkty różnej jakości, choć wzrasta rola tych o najwyższych parametrach.

Wszystkie oleje powinny być traktowane jednakowo, ale w praktyce użytkownicy maszyn największą uwagę przykładają do silnikowych, w dalszej kolejności do przekładniowych i hydraulicznych, uważa Katarzyna Starzec, kierownik produktu z działu badań i rozwoju Orlen Oil. W nowoczesnych maszynach silniki wymagają cieczy o ściśle określonej jakości, według API, ACEA, a także OEM, czyli producentów sprzętu.

– Statystycznie większość użytkowników częściej zwraca uwagę na olej w silniku, a o przekładniowym i hydraulicznym nie zawsze pamięta – dodaje Jerzy Domaszczyński, CVL sector specialist Poland & EE cluster z Exxon Mobil. – Jednak w przypadku pojazdów użytkowych, a w szczególności maszyn budowlanych, nie można traktować tych środków smarnych jako mniej istotnych. Bezawaryjność ma dotyczyć wszystkich podzespołów, a niewłaściwa praca chociażby jednego układu spowoduje, że cała maszyna nie będzie zdolna do wydajnej pracy.

Eksperti z Lotosu podkreślają, że klienci poszukują przede wszystkim olejów określonych w dokumentacji techniczno-ruchowej maszyny, przy czym wymagania Caterpillara są zbieżne ze standardami innych producentów tego rodzaju sprzętu.

Sezonowość w odwróceniu

– Sezonowość sprzedaży olejów z oczywistych względów jest zauważalna głównie w segmencie maszyn dla rolnictwa – mówi Katarzyna Starzec z Orlen Oil. – Jeśli chodzi o segment maszyn budowlanych, zjawisko sezonowości z każdym rokiem maleje. Jeszcze dekadę temu widoczny był wzrost zapotrzebowania na



oleje letnie. Aktualnie oleje jednosezonowe są zastępowane przez wielosezonowe o wysokim wskaźniku lepkości, co oznacza, iż zapewniają skuteczne smarowanie poszczególnych układów w szerokim zakresie temperatur. Prawdopodobnie wynika to z optymalizacji gospodarki olejowej prowadzonej przez końcowych użytkowników. Ponadto w branży budowlanej sprzedajemy swoje środki smarowe na wiele rynków eksportowych o różnym ukształtowaniu klimatycznym, dlatego zjawisko sezonowości w obszarze olejów do maszyn ulega zminimalizowaniu.

Podobne zdanie o sezonowości ma Robert Gałkowski, ekspert techniczny Shell Polska. Zaznacza, iż prace budowlane z użyciem maszyn są wykonywane przez cały rok. Interwały wymiany olejów mogą kończyć się w każdym okresie roku, tak samo jak nieplanowane przestoje lub awarie, które powinny łączyć się z wymianą środków smarnych. Pewne wahania oczywiście występują.

W Mobilu, w przypadku maszyn budowlanych największe zainteresowanie olejami jest zauważalne wcześniej wiosną, gdy liczba robot rośnie, a sprzęt musi gwarantować niezawodność.

Jaki olej jest dobry?

– Odpowiedź jest prosta, najważniejsza jest jakość i niezawodność oraz gwarancja spełniania norm, parametrów i specyfikacji przedstawionych w karcie produktu – wylicza Jerzy Domaszczyński z Mobila. – Zaufanie do marki i długie lata doświadczeń firmy na światowym rynku środków smarnych to argumenty, które pozwalają wygrywać z niskimi cenami często niosącymi ze sobą ryzyko niskiej jakości. Wybór sprawdzonego produktu odzwierciedla się nam utrzymaniem wysokich parametrów i skuteczną ochroną w dłuższym okresie eksploatacji. Im wyższa rezerwa jakościowa oleju, tym mniejsze ryzyko przedwczesnego zużycia układu lub wystąpienia awarii.

Katarzyna Starzec z Orlen Oil rysuje jeszcze szerszy kontekst. Rozwój konstrukcji szerokiej gamy silników do samochodów ciężarowych, autobusów oraz maszyn i urządzeń zarówno w segmencie dla rolnictwa jak i budownictwa, wywołany rosnącymi wymaganiami ochrony środowiska (normy emisyjne, recykling), energooszczędną pracą urządzeń (fuel economy), obniżoną materiałochłonnością, wymaga paliw i olejów smarowych o coraz lepszych parametrach jakościowych. Zasadniczej modernizacji ulegają nie tylko silniki, ale także skrzynie biegów dające coraz większe możliwości. Maszyny budowlane i rolnicze charakteryzują się także bardzo wydajną pracą hydrauliki zewnętrznej oraz mechanicznie sterowanymi podnośnikami

o dużym udźwigu. Tak więc warto zainwestować w bardzo dobrej jakości oleje hydrauliczne i przekładniowe. Tego typu oleje powinny przede wszystkim zapewniać trwały film smarowy nawet w najcięższych warunkach eksploatacji, wysoką odporność na utlenianie i korozję, kompatybilność z uszczelnieniami, tłumienie drgań, a także dobrze odprowadzać ciepło z układu oraz zapewniać wydłużone okresy eksploatacji.

Jak zaznacza Robert Gałkowski (Shell), radość klienta z niskiej ceny środka smarowego wynika z obniżenia początkowych kosztów eksploatacji. Trwa ona do momentu pierwszej awarii lub nieplanowanego przestoju urządzenia. Generuje to znacznie większe koszty niż zakup produktu smarnego wysokiej jakości, spełniającego lub przewyższającego wymagania branżowe. Dobry olej przekładniowy czy hydrauliczny powinien charakteryzować się przede wszystkim utrzymaniem swoich właściwości użytkowych przez cały interwał. Tańsze oleje mogą np. mieć obniżoną zawartość odpowiednich dodatków uszlachetniających lub być produkowane z baz olejowych I grupy, czyli najmniej odpornej na chemiczne i mechaniczne zużycie.

Zmiany powolne

– Zmiany dotyczące olejów zazwyczaj zachodzą powoli z uwagi na zróżnicowany wiekiem park maszynowy – komentuje Robert Gałkowski. – Ciągłe jeszcze najważniejszą bazą jest olej mineralny. Dotyczy to zarówno olejów silnikowych, jak i innych środków smarnych. Wymogi środowiskowe oraz przepisy branżowe wymagają jednak używania olejów spełniających obecne aprobaty i dopuszczenia zgodne z najnowocześniejszymi trendami i przepisami UE. Oleje o wyższych parametrach użytkowych mogą pracować dłużej i zapewniają lepszą ochronę przeciwzużyciową. Z tego powodu użytkownicy nowoczesnych maszyn stawiają przede wszystkim na takie produkty.

Obecnie główny faktor to cena, następnym jest jakość – to opinia specjalistów z Lotosu. Trzeba jednak podkreślić, że przy takim ustawieniu kryteriów szybko pojawiają się problemy. Często użytkownicy zmieniają myślenie i przy kolejnym zakupie w pierwszej kolejności kierują się jakością, a dopiero potem ceną.

– Do nowoczesnych typów maszyn coraz rzadziej stosowane są oleje wielofunkcyjne typu STOU (przekładniowo-hydrauliczno-silnikowe) z uwagi na fakt, iż nowoczesne silniki wymagają najwyższej jakości olejów spełniających wymagania jakościowe API: CJ-4, ACEA E6, E9 (oleje dedykowane do silników spełniających normy emisji Euro VI) oraz poszczególnych norm OEM, na przykład MAN 3677 – informuje Katarzyna Starzec z Orlen Oil. – Można także zauważyć rosnące zastosowanie olejów

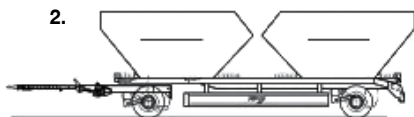
o niższej klasie lepkości np. 5W-30, 10W-30 zapewniających oszczędność paliwa, a tym samym wpływających na zmniejszoną emisję spalin. Również przekładnie automatyczne wymagają dobrej jakości olejów przekładniowych.

Jednak z uwagi na wciąż bardzo dużą ilość „pełnoletnich” lub nawet starszych pojazdów w segmencie off-road, wielofunkcyjne produkty typu UTTO (przekładniowo-hydrauliczne) i STOU ciągle cieszą się dużą popularnością.



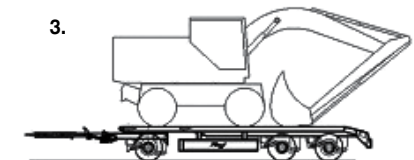
Przyczepy FLIEGL KOMBİ do transportu różnego typu kontenerów oraz maszyn budowlanych

1. Do transportu kontenerów bramowych
2. Możliwość przewozu kontenerów rolkowych
3. Transport maszyn budowlanych



Możliwości transportowe przyczepy FLIEGL KOMBİ

- kontenery rolkowe do złomu od 5 m do 7 m
- kontenery bramowe od 7 m³ do 10 m³
- najazdy aluminiowe umożliwiające załadunek maszyn budowlanych
- przyczepa w wersji 2 i 3 osiowej



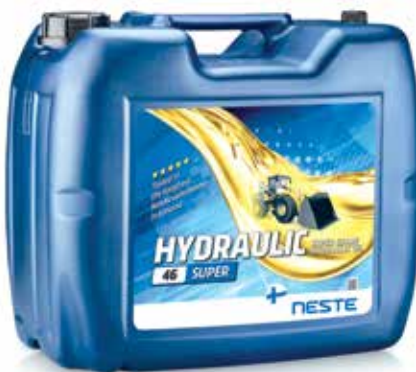
LUX-TRUCK Sp. z o.o. ul. Św. Katarzyny 10, 55-011 Siechnice

tel. kom. +48 609 323 554; email: biuro@fliegl.pl

PRZYKŁADOWE OLEJE DO MASZYN BUDOWLANYCH

GULF

Oleje przekładniowe serii HT Fluid TO-4, w lepkościach 10, 30, 50 są przeznaczone dla układów przeniesienia napędu, przekładni głównych i mokrych hamulców w wysokoobciążonych maszynach pozadrogowych stosowanych do robót ziemnych, prac górniczych, prac związanych z pozyskiwaniem drewna oraz w transporcie drogowym i w rolnictwie. Stworzone z baz olejowych o najwyższej jakości i sprawdzonych, eksploatacyjnych dodatków uszlachetniających w celu zapewnienia lepszej ochrony przed zużyciem, stabilności termiczno-utleniającej, charakterystyk ciernych i ochrony przed rdzą i korozją. Zostały opracowane specjalnie w celu spełnienia wymagań określonych dla układów przeniesienia napędu Caterpillar TO-4, Komatsu, przekładni ZF z przemiennikiem momentu obrotowego oraz automatycznych przekładni Allison C-4. Spełniają normy: API CF, CF-2, Allison C-4, Cat TO-4, Komatsu KES 07.868.1, ZF TE-ML 03. Olej hydrauliczny Harmony HVI 46. Jest antyzużyciowym produktem zaprojektowanym do pracy w bardzo szerokim zakresie temperatur lub w układach, w których wymagane są małe zmiany lepkości wraz z temperaturą. Harmony HVI 46 jest formułowany z parafinowych baz najwyższej jakości, polimerów wysoce odpornych na ścinanie i zaawansowanego technologicznie pakietu dodatków, tak aby sprostać wymaganiom najnowszych systemów hydraulicznych. Zapewnia bardzo dobrą ochronę przeciw zużyciu i antykorozyjną, a sam jest bardzo odporny na degradację oksydacyjną. Wykazuje bardzo niskie pienienie. Przewyższa wymagania stawiane przez powszechnie znane normy przemysłowe i przez głównych producentów systemów hydraulicznych. Występuje też w lepkościach 32, 68 i 100. ISO 11158 HV, DIN 51524 Part 3 HVL, AFNOR NFE 48-603 (HV), Bosch Rexroth 07 075 for vane, piston & gear pumps, Denison HF-0, HF-1, HF-2, Eaton (Vickers) M-2950-S, M-2952-S, I-286-S, Hitachi, Sauer Danfoss 520L0463.



NESTE

Olej przekładniowy Gear TO-4 10W40 spełnia wymagania specyfikacji Caterpillar TO-4 i Allison C-4, nadaje się do użytku zimowego. Utrzymuje właściwe parametry tarcia w przekładniach, zapewnia równą pracę mokrych hamulców, zmniejsza zużycie kół zębatach i innych elementów układów przeniesienia. Redukuje hałas hamulców, stabilizuje tarcie i właściwości materiału ciernego, zapobiega poślizgom sprzęgła nawet na stromych podjazdach z obciążeniem. Wydłuża okresy między wymianami oleju, zapobiega nieprawidłowościom w działaniu przekładni dzięki odporności na utlenianie i właściwościom separacji osadu. Zapewnia także dobre właściwości chłodzące. API GL-4, API MT-1, Allison C-4, Cat TO-2, TO-4, Eaton Fuller, Komatsu KES 07.868.1, ZF TE-ML 03C, 07F. Olej hydrauliczny Hydraul 46 Super – produkt mineralny, bardzo szeroki zakres temperatur pracy, nadzwyczajna odporność na niskie temperatury. Wyprodukowany do całorocznego zastosowania, gdy temperatury są niskie na początku pracy oraz wysokie podczas wykorzystywania systemów hydraulicznych. Specjalne

dodatki, wytworzone do pracy w ekstremalnych warunkach, zapewniają wyjątkowo skuteczną ochronę przeciw zużyciu, utlenieniu, korozji. Jest odpowiedni do wszystkich systemów hydraulicznych. Znajduje zastosowanie m.in. w koparkach, maszynach leśnych, spycharkach, podnośnikach widłowych. ISO 11158 HV, DIN 51524 Part 3 HVL, AFNOR NFE 48-690/1, AFNOR NFE 48-603, Cincinatti Milacron P-70, Denison HF-0, HF-1, HF-2, Eaton Vickers I-286-S, M-2950-S, SS 15 54 34 AV.

SHELL

Olej hydrauliczny Tellus S2 VX 46 powstał na bazie olejów grupy II. Zastosowanie: mobilne i stacjonarne układy hydrauliczne, precyzyjne układy hydrauliczne, systemy hydrauliczne w przemyśle morskim. Jego formułę opracowano tak, by utrzymywał lepkość i osiągi przy dużym obciążeniu mechanicznym oraz w szerokim zakresie temperatur. Taki zakres pracy oleju jest przystosowany szczególnie do potrzeb urządzeń mobilnych, jak przykładowo koparki czy dźwigi. Tellus S2 VX 46 spełnia także rosnące wymagania związane z wydajnością maszyn i urządzeń. Ograniczenie degradacji oleju pomaga zwiększyć jego żywotność i skrócić czas przestojów. ISO 11158 HV, DIN 51524 Part 3 HVL, ASTM D6158 (HV), Denison HF-0, HF-1, HF-2, Eaton E-FDGN-TB002-E, Fives (Cincinatti Machine) P-70, Swedish Standard SS 15 54 34 AM.





DEMARKO.
SPECIAL TRAILERS



AFTERMARKET

LEMFÖRDER SACHS TRW



**INTER
CARS**

Rozwiązaniem są słowa z literą Ł.

Trucks & Machines | 37

DEALERZY LIUGONGA W STALOWEJ WOLI

Od czwartku do soboty, 14-16 listopada trwała w Stalowej Woli, w województwie podkarpackim europejska konferencja dealerów LiuGonga, na którą przyjechało przeszło 100 osób z ponad 25 krajów. Zeng Guang'an, prezes Grupy LiuGong zapewnił, że koncern będzie wspierał europejskich partnerów, aby mogli rozwijać zrównoważony i zyskowy biznes, zbudowany na najwyższym poziomie zadowolenia klientów. Hasło „Wizja 2020” dotyczy przede wszystkim dwóch obszarów: przyspieszenia działalności, aby wykorzystać wraz z dealerami rynkowe szanse oraz realizacji planu inwestycyjnego. Plan ten obejmuje badania i rozwój, ludzi, produkcję, europejską centralę w Warszawie oraz sprzedaż i dystrybucję części zamiennych. 



NOWA 30-TONOWA KOPARKA DOOSAN DX300LC-7 ZGODNA Z NORMĄ STAGE V



Firma Doosan wprowadziła na rynek swoją pierwszą koparkę gąsienicową zgodną z normą Stage V – DX300LC-7 o masie 30 ton. Nowy model z oznaczeniem „-7” stanowi wyjątkowe połączenie wysokiej wydajności, inteligentnych rozwiązań do obsługi, oszczędności paliwa, niezawodności i wytrzymałości w swojej klasie. Nowa koparka DX300LC-7 zgodna z normą Stage V wykorzystuje znakomitą konstrukcję wcześniejszej maszyny zgodnej z normą Stage IV. Wprowadza jednak znaczne udoskonalenia w zakresie wygody operatora, sterowności maszyny, wydajności, czasu pracy i zwrotu z inwestycji z silnym naciskiem na niskie zużycie paliwa, większą moc, trwałość i uniwersalność. 

DNI OTWARTE „DEMO DAYS”

Kampus Doosan Bobcat w Dobris w Republice Czeskiej był gospodarzem najnowszej wersji bardzo popularnych dni otwartych „Demo Days” - unikalnego w branży wydarzenia organizowanego od 2011 roku. Zlokalizowany blisko Pragi Kampus w Dobris został właśnie powiększony poprzez otwarcie nowej siedziby głównej Doosan Bobcat dla Europy, Środkowego Wschodu i Afryki (EMEA). W łączących prezentację sprawdzonych produktów z nowościami dniami otwartych „Demo Days 2019” wzięło udział ponad 700 klientów i dealerów z regionu EMEA. Wszyscy mieli możliwość wypróbowania pełnej gamy ładowarek, minikoparek, podnośników teleskopowych i osprzętu Bobcat w warunkach roboczych. Wprowadzone niedawno produkty pokazane w trakcie dni otwartych „Demo Days” po raz pierwszy obejmowały pierwszą na świecie jednotonową minikoparkę elektryczną – E10e - oraz nową gamę podnośników teleskopowych Bobcat Waste Expert. Jedną z nowości w ramach dni otwartych „Demo Days” była prezentacja nowej tożsamości marki odzwierciedlającej slogan firmy ‘One Tough Animal®’, która jeszcze bardziej zwraca uwagę na najważniejsze właściwości sprzętu Bobcat: siłę, zwinność i uniwersalność. Nowy wygląd łączy i wzmacnia wizualną identyfikację wszystkich linii produktowych Bobcat. Nowa stylistyka jest teraz bardziej modułowa i może być stosowana dla maszyn różnych typów i rozmiarów. Od lat produkty firmy Bobcat były dobrze rozpoznawalne dzięki białym, czarnym i pomarańczowym barwom połączonym z logo firmy Bobcat. Poprzez skojarzenie nowej stylistyki z kluczowymi dla DNA firmy Bobcat hasłami: siły, zwinności i uniwersalności design  wprowadzili nową dynamikę w wyróżniających się sylwetkach maszyn oraz unikalny i zakorzeniony w tradycji wizerunek firmy Bobcat.





34 lata owocnej i długoletniej współpracy jest dowodem zaufania naszych klientów i partnerów transportowych wobec naszej firmy. W przyszłości stawiamy na ekspansywny rozwój i poszukujemy chętnych przewoźników, posiadających 40-tonowy oplatekowany samochód, do stałej współpracy w kółkach tj. Niemcy-Francja/Benelux-Niemcy. Oferujemy korzystne warunki współpracy:

- stałe ceny na bazie przejechanych kilometrów (ładownych i pustych)
- szybką zapłatę za fracht przy potrąceniu skonta
- rozbudowaną sieć klientów i związane z tym optymalne wykorzystanie taboru przez cały rok

- lukratywne obroty/duża ilość przejechanych kilometrów
- dobra wiarygodność/dogodne warunki płatności
- doświadczony zespół dysponentów posługujących się językiem polskim, niemieckim, francuskim i angielskim
- specjalne warunki przy podstawieniu od 5 ciężarówek

Nowości firmowe!!! Od zaraz udostępniamy karty paliwowe bez kaucji /fakturowanie netto-bez podatku. Jeżeli jesteście Państwo zainteresowani podjęciem współpracy z solidnym i ekspandującym spedytorem prosimy o kontakt z Panią Ewą Komorską (język polski), tel. 0049(0)7042/ 87 51 12, z Panem Dirkiem Remmler (język angielski) tel. 0049(0)7042/ 87 51 17 lub zamówicie pisemnie naszą teczke informacyjną.

deuFrance Transport GmbH,
tel. 0049-(0)7042 / 8 75 10

Maybachstr. 15, 71735 Hochdorf
fax: 0049-(0)7042 / 7 84 53

www.deufrance.de
spedition@deufrance.de

Największy portal poświęcony branży TSL w Polsce

etransport.pl

Ważne informacje branżowe, szeroka baza ofert pracy, na bieżąco aktualizowany serwis zakazów ruchu dla ciężarówek, niezliczone dyskusje na forum to tylko niektóre możliwości, jakie oferuje portal.



ANMAR
plus
OPONY PRZEMYSŁOWE
OPONY ROLNICZE

ul. Biecka 23A, 38-300 Gorlice
tel. 519 055 333, 501 680 715
www.oponydokoparek.pl
opony@anmarplus.pl



DEMARKO.

SPECIAL TRAILERS



PRODUCENT SPECJALISTYCZNYCH NACZEP
I PRZYCZEP O ZASIĘGU MIĘDZYNARODOWYM

WWW.DEMARKO-TRAILERS.COM

