

TRANSPORT: PO DOŁKU WZRASTA SPRZEDAŻ NACZEP I ZABUDÓW

TRUCKS & MACHINES

MIESIĘCZNIK SPRAWNOŚCI



TGX CIĘŻARÓWKĄ 2021 ROKU

- WIELTON – NOWOCZESNE NACZEPY WYWROTKI NA SIEDEM RÓŻNYCH SPOSOBÓW
- 40-TYSIĘCZNY ŻURAW MARKI LIEBHERR PRZEKAZANY DO KLIENTA W POLSCE
- DOSKONALSZE I MOCNIEJSZE – OPONY DLA CIĘŻARÓWEK DO BUDOWLANEK
- MASZYNY BUDOWLANE: PRZEGLĄD OFERTY NA KRAJOWYM RYNKU RÓWNIAREK

SIMPLY MY TRUCK. SIMPLY THE BEST.



Nowy MAN TGX. International Truck of the Year 2021.

Pakiet doskonałości: nowa generacja pojazdów ciężarowych MAN przekonuje najlepszym w swojej historii miejscem pracy dla kierowców, wyjątkową wydajnością i opłacalnością, optymalną dostępnością pojazdów i silnym partnerstwem w zakresie obsługi klienta. Dzięki temu nowy MAN TGX otrzymał tytuł International Truck of the Year 2021.

I to sprawia, że pracownicy firmy MAN są dumni ze swoich osiągnięć.

#SimplyMyTruck



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

Redaktor naczelny
Dominik Woch
dominikwoch@trucks-machines.pl

Zespół
Leon Bilski
Jacek Dobkowski

Współpraca
Michał Jurczak
Marek Różycki
Robert Przybylski
Mariusz Miąsko

Korekta
Danuta Szperling

Wydawnictwo
FOCUS TRUCK LOGISTIC

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

Reklama i Marketing
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

VOLVO / IVECO	4
MOYA / CIMC / MAN	5

RYNEK

PODSUMOWANIE SPRZEDAŻY	
NACZEP I ZABUDÓW	6
TERAZ ULTIMATE	12
WIELTON STAWIA NA	
STABILNOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO	14
TGX CIĘŻARÓWKĄ ROKU	16
ROZMOWA T&M	18
HISTORIA	20
DZIESIĘĆ OBROTÓW	
TELESKOPÓW	24
LIEBHERR	26
DOOSAN DL-7	28
OPONY DO BUDOWLANÝCH	
POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH	30
RÓWNIARKI	34
KRZYŻÓWKA	38



VOLVO FMX z ZABUDOWĄ KH-KIPPER

W czasie pandemii, przy zakazie wszelkich spotkań i konferencji, media stają się nieocenionym źródłem informacji. Wzrosło znaczenie komunikacji online. Volvo Polska w samo południe, w piątek, 27 listopada zaprezentowało na popularnym portalu społecznościowym dwuminutowy, czarno-biały film nakręcony w kamieniołomie. Głównym bohaterem dynamicznej produkcji było czteroosiowe podwozie FMX z zabudową KH-Kipper. Lektor zwracał uwagę na wytrzymałość pojazdu, jego ładowność (maksymalnie 38 t), prześwit do 300 mm, przednią napędzaną oś z automatycznym systemem kontroli trakcji ATC, całkowicie nową kabinę. Polska to pierwszy kraj w naszej części Europy, w którym jest testowany nowy FMX. 



IVECO ON WPROWADZA PAY PER USE (PPU)



IVECO wprowadza nową ofertę serwisowo-naprawczą dla modeli DAILY, precyzyjnie dostosowaną do specyfiki działalności klienta i warunków eksploatacji pojazdu. Usługa Pay Per Use (PPU), dostępna w ramach topowych kontraktów serwisowych 2XL i 3XL, umożliwia coroczną weryfikację oraz rozliczanie pierwotnie zadeklarowanego przebiegu i sposobu eksploatacji pojazdu. Niezbędne dane są gromadzone za pośrednictwem usług łączności IVECO (moduł telematyczny Connectivity Box). Takie dopasowanie kontraktu Pay Per Use może przełożyć się na wymierne korzyści dla firmy klienta. Nowa oferta serwisowo-naprawcza PPU stanowi rozszerzenie portfolio usług cyfrowych IVECO ON

w obszarze przeglądów i napraw, który obejmuje także inne modułowe pakiety serwisowe Elements. To wyjątkowe podejście pozwala zwiększyć stopień indywidualizacji oferty przeglądów i napraw dla użytkowników pojazdów DAILY. 

ISUZU

Jedno ISUZU wiele zastosowań

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



SKONFIGURUJ I ZAMÓW SWOJE ISUZU

ISUZU THE PICK-UP SPECIALIST



Przyjmujemy już zamówienia
na nowy model MY'21

AUTORYZOWANY DEALER ISUZU

TruckEkspert
AGENCIJA USŁUG I WYK

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

www.truckekspert.eu

MIEJSKIE • ROLNICZE • KOMUNALNE • LEŚNE • RATOWNICZE • BUDOWLANE



ANWIM S.A. OGŁASZA PRZETARG NA REBRANDING STACJI eMILA

Anwim S.A., operator sieci stacji paliw MOYA, rozpoczyna proces rebrandingu stacji samoobsługowych przejętych od BM Reflex. Spółka ogłosiła przetarg na przygotowanie i montaż wizualizacji zewnętrznej MOYA na 30 stacjach paliw eMILA. Oferty można było składać do 4 grudnia br., a wymagany termin wykonania to 31 marca 2021 r. Docelowo, stacje samoobsługowe będą funkcjonowały jako MOYA typu express. Przejęcie stacji eMILA odbywa się na podstawie umowy z 19 października br. pomiędzy Anwim S.A. a BM Reflex sp. z o.o., sp. k., dotychczasowym właścicielem stacji eMILA. Obecnie trwa proces operacyjnego przyłączania poszczególnych lokalizacji do sieci MOYA – każdego tygodnia włączane są trzy stacje eMILA. Ten etap zakończy się w lutym przyszłego roku. Stacje włączone operacyjnie do sieci MOYA przez pewien czas będą występowały w dotychczasowych, fioletowych barwach eMILA. 



CIMC GLOBALNY



CIMC (China International Marine Containers), firma wywodząca się z Chińskiej Republiki Ludowej, jest obecna na wszystkich kontynentach. To największy na świecie producent kontenerów morskich oraz nacze, łącznie zatrudnia ponad 60 tysięcy ludzi. W naszym kraju chiński koncern jest znany przede wszystkim z zakładu w Gdyni, CIMC Trailer Poland, gdzie wytwarza naczepy podkontenerowe, naczepy kurtynowe, podwozia wymienne. W Europie CIMC jest właścicielem belgijskiej marki LAG oraz brytyjskiej SDC. 

MAN TRUCK & BUS ROZPOCZYNA PRODUKCJĘ SERYJNĄ

W zakładach MAN Bus w Starachowicach na początku października uruchomiono produkcję seryjną autobusów miejskich zasilanych bateriami elektrycznymi. Na chwilę obecną montowany jest pojedynczy autobus Lion's City E o długości 12 metrów – jego pierwsze egzemplarze opuszczają właśnie taśmę i pojadą do zakładów komunikacyjnych Verkehrsbetriebe Hamburg Holstein (VHH). Rozpoczęcie produkcji seryjnej autobusu Lion's City E w wersji przegubowej planowane jest ponad pół roku później, w pierwszym półroczu 2021 r. 


NOVUM: LIGHT & STRONG

Kögel Light^{plus}

Mniejsza waga i większy ładunek

BECAUSE WE CARE

- ✓ **mniejsza emisja CO₂**
- ✓ **większa ładowność**
- ✓ **większa wydajność**

**Economy meets Ecology –
Because we care.**

 GROUP **Kögel – Twój partner w Polsce**

Eurotrailer Sp. z o.o.
Spółka należy do Grupy DBK
10-410 Olsztyn, ul. Lubelska 43A
tel +48 89 621 96 55
www.naczepy.grupadbk.com

www.koegel.com

MUSI BYĆ LEPIEJ

Tym razem podsumowanie mijającego roku i prognozy na kolejne 12 miesięcy przedstawiamy dla rynku nacze-
p i zabudów. Jest to prężna, rozwinięta branża, z kilkoma znanymi, polskimi producentami.

Symptomy poprawy koniunktury manage-
rowie z firm zajmujących się naczepami
i zabudowami zauważają od kilku dobrych
miesięcy. Zależnie od profilu produkcji
objawy ożywienia dało się odczuć już przed
wakacjami, ewentualnie nieco później.
Oczywiście popyt na nowe naczepy nie jest
taki jak w ubiegłym roku, ale zdecydowanie
większy niż na początku pandemii.

– Rynek nacze-
p zaczął wracać do
w miarę normalnego poziomu na początku
czerwca – uważa Łukasz Toboła, kierownik
działu handlowego Febera. – Od tego czasu
ilość zamówień zdecydowanie się poprawiła.
Powodów jest kilka i w zasadzie wszystkie

są związane z wirusem. Po pierwsze, rząd
odmroził gospodarkę, zdając sobie sprawę z tego,
że przedłużanie lockdownu będzie wyrokiem
dla wielu przedsiębiorców. Po drugie, społeczeń-
stwo po pierwszych miesiącach strachu i paniki
oswoiło się z nową rzeczywistością i zaczęło
w miarę normalnie funkcjonować. Pomimo
panującej pandemii świat się nie zatrzymał
i nie zatrzyma.

Podobnego zdania jest Tomasz Kujawa,
członek zarządu, dyrektor handlowy Pozko-
rone (Krone). Po całkowitym lockdownie
rynek zaczął powoli się odbudowywać od
czerwca tego roku. Z każdym miesiącem jest
lepiej i pozostaje mieć nadzieję, że ten trend

się utrzyma. Rzecz jasna, rynek nie nadrobi
do ilości sprzedażowych z 2019 r., ale trzeba
myśleć i działać pozytywnie. Za czynniki
wzrostu można uznać pomoc państwa jak
i odbudowujący się popyt na rynku.

– Szczególnie niekorzystną koniunkturę
odnotowaliśmy od marca do maja – wspomina
Piotr Kuś, dyrektor zarządzający Wieltonu,
wiceprezes zarządu Wielton SA. – Jednak
pomimo trudnej sytuacji epidemiologicznej,
wszystkie komponenty i materiały niezbędne do
produkcji były dostarczane do naszych zakładów
na czas, przy optymalnym wykorzystaniu po-
ziomów magazynowych. Dzięki temu w okresie
pandemii zrealizowaliśmy wiele dużych kon-

W TYCH CIĘŻKICH CZASACH DZIĘKUJEMY WAM – KIEROWCY!

Bądźcie bezpieczni na drogach.

CIMC | VEHICLES

Driving New Value, Moving the World



www.CIMC.pl

*Dziękując serdecznie za zaufanie
i udaną współpracę, pragniemy
życzyć Państwu radosnych
i spokojnych Świąt Bożego Narodzenia
oraz pomyślności w nadchodzącym
Nowym Roku!*

Z wyrazami szacunku,
Zarząd i Pracownicy
SAF-HOLLAND Polska



LEKKIE, EKONOMICZNE I WYDAJNE ROZWIĄZANIA OSI I KOMPONENTÓW SAF-HOLLAND

- do naczep, przyczep i samochodów ciężarowych.

SAF Holland
Group



SAF-HOLLAND Polska Sp. z o.o.
Ul. Wawelska 131, 64-920 Piła
marketing@safholland.pl
tel. +48 67 216 65 60

www.safholland.pl





traktów, w ramach których dostarczyliśmy nasze produkty dla takich firm, jak Omega Pilzno, Francepol, Alcopper Trans. W trzecim kwartale nastąpiła widoczna poprawa, a rynek naczep i przyczep zaczął rosnąć. Pomimo niestabilnej sytuacji gospodarczej wywołanej drugą falą pandemii, szczególnie dobre wyniki sprzedażowe osiągnęliśmy we wrześniu. Uzyskane rezultaty stanowią potwierdzenie powrotu popytu na naczepy i przyczepy oraz pewnej normalizacji na rynku. Ponadto, rejestracje ciągników samochodowych, które sygnalizują z wyprzedzeniem sytuację na rynku przyczep i naczep, zwiększyły się w październiku zarówno rok do roku o 2,6 procent, jak i miesiąc do miesiąca o 27,7 procent, stanowiąc dla nas optymistyczną prognozę.

Tomasz Bartoszewicz, dyrektor zarządzający PTM Polska dodaje, że powodem poprawy koniunktury, od połowy sierpnia, był wzrost popytu na ładunki spowodowany wyczerpaniem zapasów w firmach produkcyjnych. Konsumpcja wzrosła przez brak wyjazdów wakacyjnych. Krzysztof Adamiuk, prezes Meiller Polska wskazuje na delikatny trend wzrostowy, ale jest on prawdopodobnie związany z tradycyjnym wzrostem obserwowanym na koniec roku. I jeszcze opinia Artura Zdunowskiego, kierownika sprzedaży pojazdów specjalnych w EWT Truck & Trailer (Schmitz):

– W drugiej połowie roku rynek naczep stopniowo zaczął się odbudowywać. Od września obserwujemy wzrost zamówień i powrót do stabilnego poziomu. Czynnikiem, na które zwróciłbym uwagę są wysoki kurs euro, tanie paliwo oraz brak mocy transportowych w Europie. Zapowiedź, że szczepionka na Covid-19 będzie ogólnie dostępna w najbliższych miesiącach, dodatkowo wpłynęło na poprawę nastrojów w branży transportowej.

Co teraz kupujemy?

Feber. Od lat największym zainteresowaniem cieszą się naczepy z aluminiową skrzynią typu box i klapo-drzwiami z tyłu o kubaturze 47-52 m³. Są to pojazdy najbardziej uniwersalne, dające możliwość transportu zarówno materiałów sypkich, jak również towaru na paletach. Drugim typem naczep, które klienci chętnie kupują są tzw. „złomiaraki”, wywrotki ze stalową skrzynią Hardox 450, tylnym zamknięciem drzwi i kubaturze 50-55 m³. Zainteresowanie wyposażeniem opcjonalnym stale rośnie. Klienci bardzo często decydują się na doposażenie naczepy w ledowe oświetlenie, alufelgi czy też aluminiowe zbiorniki powietrza. Hasło „naczepy szyte na miarę” ma stałe odzwierciedlenie w specyfikacji zamawianych pojazdów.

Kögel. Jest wzmożone zainteresowanie naczepami Kögel Mega oraz gamą pojazdów o niskiej masie własnej Kögel Light. W przypadku naczep lekkich, klienci często wybierają wersję do przewozu stali Light Plus Coil, gwarantującą im wysoką masę ładunku dzięki niskiej masie własnej pojazdu. Naczepy tego typu są wytwarzane z najlepszych, dostępnych stopów stali i dzięki temu możliwe jest przygotowanie konstrukcji stabilnej, odpornej i lekkiej.

Krone. Tradycyjnie Pozkrone sprzedaje najwięcej naczep plandekowych, ale zauważalny jest wzrost sprzedaży naczep typu chłodnia i furgon. Zwłaszcza w przypadku furgonów przyrost jest duży wraz z dynamicznym rozwojem branży e-commerce.

Mega. Na rynku polskim oraz za granicą jest stałe zainteresowanie lekką wywrotką aluminiową Light 3 o pojemności 55 m³, czyli flagowym modelem. Klienci pomimo pandemii nie wykazują tendencji do oszczędzania

na dodatkowym wyposażeniu. Znakomicie przyjęły się np. naczepy wywrotki z pneumatycznym systemem rozładunku Heitling, który Mega wraz z firmą MHS II wprowadziła na rynek w br. Od listopada w Nysie są produkowane naczepy samowyladowcze typu ruchoma podłoga. Grupa Benalu alokowała produkcję jednego z wiodących swoich modeli Jumboliner w Medze. Poza tym z sukcesem zakończyła się inwestycja w nową linię do kontenerów dla transportu intermodalnego. Trwa produkcja kontenerów 20', 30', 40' do różnych zastosowań, w tym spożywczych.

Meiller. Aktualnie największą stabilność w wywrotkach wykazuje segment naczep aluminiowych większej pojemności. W naczepach typu halfpipe stalowy zauważalny jest znaczący wzrost sprzedaży egzemplarzy z wyższym siodłem pod ciągniki 4x4. To zrozumiała tendencja, gdyż taki zestaw ma znacznie lepszą trakcję i może z powodzeniem pracować w trudniejszych warunkach.

PTM Polska. Firma sprzedająca naczepy różnych marek, przede wszystkim Stas, zajmuje się również konstrukcjami nie związanymi wprost z transportem drogowym. W tym roku uruchomiła system stacyjny z ruchomą podłogą do odbioru trocin w zakładzie firmy Ikea. System buforuje trociny z 6/8 naczep na dobę (praca wahadłowa, rozładunek bezpośrednio do bufora), dozując ich ilość na zakład produkcji peletu. Poza tym – linie stacjonarne ruchomych podłóg w sortowniach odpadów, kontenery WF na odpady bio, systemy szybkich załadunków palet w dużych fabrykach np. Żywiec, BAT.

Schmitz. Obecnie zapotrzebowanie jest praktycznie na każdy rodzaj, począwszy od naczep i zabudów chłodniczych, plandekowych, wywrotek, aż po naczepy do przewozu kontenerów.

Wielton. Naczepa Strong Light Master o trwałej i solidnej konstrukcji oraz obniżonej masie własnej o 500 kg w stosunku do standardowej konstrukcji, spotkała się z pozytywnym przyjęciem klientów, podobnie jak superlekkie wywrotki. W tym roku zostały w nich wprowadzone rozwiązania poprawiające stabilność konstrukcji ram podczas rozładunku w trudnych warunkach. W czasach, gdy klienci zwracają szczególną uwagę na budżet i efektywność transportu, dążenie



*Ciepłych i rodzinnych
Świąt Bożego Narodzenia
oraz samych sukcesów w nadchodzącym
Nowym 2021 Roku.*

XPOLogistics

PROGRAM PARTNERSKI XPO dedykowany
polskim firmom transportowym

Chcesz szybko rozwinąć swoją firmę transportową a boisz się ryzyka?
Obawiasz się braku ładunków i niewiarygodnych płatników?

**Mamy dla Ciebie gotowy przepis na bezpieczny,
szybki i opłacalny rozwój Twojej firmy!**

A oto nasz przepis na Twój sukces:

- ▶ Udostępnij nam swoje zestawy transportowe
- ▶ Dodaj nasze całoroczne ładunki
- ▶ Dopraw błyskawicznymi płatnościami w 7 dni
- ▶ **ZARZĄDZAJ I RÓB PIENIĄDZE**

XPOLogistics

Oferta skierowana jest do Firm transportowych, które chcą podjąć długofalową współpracę opartą na jasnych i uczciwych warunkach. Udostępnione pojazdy będą pracowały regularnie dla dedykowanego Klienta

Zainteresował Cie nasz przepis?
Zapytaj o szczegóły! Przeanalizuj! Umów się na negocjacje!
Zostań naszym Partnerem już dziś!

Mateusz Sobolewski
Sourcing Manager

mateusz.sobolewski@xpo.com
Telefon: 517 020 970



Jakich spodziewać się nowości?

Kögel. W ostatnim czasie Kögel bardzo skupia się na naczepach lekkich oraz na rozwoju gamy naczep podkontenerowych. Może pochwalić się wprowadzeniem do sprzedaży uniwersalnej naczepy podkontenerowej Kögel Triplex o masie własnej zaledwie 4,4 tony, przewożącej wszystkie rodzaje kontenerów morskich. Dużo pozytywnych zmian, wpływających na ich atrakcyjność, widać również w gamie pojazdów lekkich. Dzięki obniżeniu wysokości konstrukcyjnej na siodle Kögel może zaoferować większą wysokość załadunku, a co za tym idzie wzrost elastyczności w podejmowaniu ładunków.

Mega. Nowe pojemności naczep, które są w stałej sprzedaży oraz nowe konstrukcje pozwalające na dalsze optymalizacje masy własnej pojazdów. Podobny „lifting” przeszły pojazdy typu Tridem – krótkie wywrotki do zadań specjalnych, bardzo popularne na rynku zarówno rosyjskim jak i skandynawskim.

Meiller. Będzie koncentrował się na intensywnym, ponownym wprowadzaniu na rynek naczep aluminiowych, w szerokim typoszeregu. Oczekiwane jest też wprowadzenie nowej wywrotki trójstronnej. Meiller będzie promował nowy produkt – izolowaną wywrotkę dwustronną z bordmatkiem, która jest już obecna na rynku niemieckim.

PTM Polska. PTM Polska. Nowa marka, włoska TMT, z rodzajami naczep Walking Floor, których Stas nie ma w ofercie. Nowym, opatentowanym, własnym rozwiązaniem PTM, jest przegroda kompresująca do nadwozi naczep samowyladowczych.

Schmitz. Rozkwit branży e-commerce podczas pandemii ma bardzo duży wpływ na rozwój przesyłek kurierskich. Schmitz Car-gobull wychodząc naprzeciw oczekiwaniom klientów ponownie wprowadza do oferty, od przyszłego roku nadwozia wymienne i przyczepy przeznaczone do ich transportu. Będzie to uzupełnienie oferowanych dotychczas naczep do tego rodzaju transportu oraz rozszerzenie gamy pojazdów do transportu intermodalnego, po sukcesie odniesionym po powrocie do oferty naczep do przewożenia kontenerów morskich.

Inne firmy nie odpowiadały konkretnymi. Rozumiemy, że prace nad nowościami trwają i czekamy w przyszłości na obiecane informacje.

do ograniczenia masy pojazdów i kosztów eksploatacji ma bardzo duże znaczenie. Z kolei dynamiczny rozwój sektora e-commerce przełożył się na zwiększenie popytu na naczepy furgonowe. Z powodu dużego zainteresowania tymi produktami, Wielton wzbogacił portfolio o dwuosioową naczepę furgonową Dry Master, dedykowaną do transportu przesyłek kurierskich. Pojazd ma solidną konstrukcję i szeroką gamę dodatkowego wyposażenia, dzięki czemu możliwe jest jego dostosowanie do różnych zadań oraz co ważne, do potrzeb użytkowników.

Jaki będzie przyszły rok?

Poza wirusem są jeszcze inne sprawy niekoniecznie korzystne dla transportu. Nie wiadomo pozostają stosunki Unii Europejskiej z Wielką Brytanią po 1 stycznia 2021. Niekorzystne skutki może również przynieść tzw. pakiet mobilności, który prawdopodobnie podniesie koszty funkcjonowania firm transportowych z krajów Europy Środkowej i zmniejszy ich konkurencyjność w stosunku do przewoźników z Europy Zachodniej. Piotr Kuś (Wielton) dostrzega jednak nadchodzące w najbliższych miesiącach szanse. Pakiety stymulacyjne skierowane do firm transportowych przyczyniły się do zwiększonych nakładów na naczepy i przyczepy, a zmieniające się przyzwyczajenia klientów do wzrostu sprzedaży furgonów. Wielton posiada zdywersyfikowaną ofertę produktową i satysfakcjonujący portfel zamówień, w związku z tym prowadzi cały czas stabilną działalność. Nieustannie inwestuje także w modernizację zakładów produkcyjnych, wprowadza nowe modele i rozwiązania. Pracuje nad poprawą efektywności operacyjnej.

– Wierzmy, że rok 2021 będzie zdecydowanie lepszy od mijającego – wypowiada

się Tomasz Kujawa z Pozkrone. – *Dobre wiadomości na temat dostępności szczepionek z początkiem roku powinny wprowadzić więcej spokoju na rynku. Również pozytywnym czynnikiem będzie pomoc finansowa z Unii Europejskiej, która zasili polskie przedsiębiorstwa w kapitał potrzebny do prawidłowego funkcjonowania. Te wszystkie czynniki plus przedsiębiorczość Polaków pozwalają pozytywnie patrzeć w przyszłość.*

– *Jesteśmy pełni optymizmu* – dodaje Artur Zdunowski (EWT). – *Wszystko wskazuje na to, że przyszły rok będzie powrotem na ścieżkę wzrostu. W segmencie naczep samowyladowczych widać wzrost zainteresowania nowymi pojazdami. Powracający entuzjazm jest ściśle powiązany ze wzrostem ogłaszanych nowych przetargów na budowę dróg. Inwestycje w infrastrukturę powinny być czynnikiem mającym pozytywny wpływ na całą branżę transportową.*

Bardzo optymistycznie na 2021 patrzy Daniel Kozikowski, dyrektor handlowy, odpowiedzialny w Grupie DBK za sprzedaż naczep Kögel w Polsce. Niektóre firmy transportowe odłożyły planowane zakupy i będą je realizowały w nowym roku.

– *W wielu prowadzonych na co dzień rozmowach z naszymi klientami słyszymy optymistyczne informacje na temat rynku przewozowego w UE* – stwierdza dyrektor Kozikowski. – *Ostatnio coraz częściej spotykamy się z klientami, którzy chcą odnowić tabor i oferujemy im wymianę sprzętu na nowy, odkupując ich używane pojazdy.*

– *Rynek oczekuje stabilizacji* – podsumowuje Krzysztof Adamiuk (Meiller). – *Oczywiście, znaczący wpływ na rynek jak i na całą gospodarkę będą miały działania rządu w walce z pandemią, jak również stymulujące wzrost gospodarczy po jej zakończeniu.*

ZWROT NADPŁACONEGO MYTA W NIEMCZECH



Firmy transportowe otrzymały niepowtarzalną możliwość wystąpienia o zwrot część opłaty za myto, uiszczane w Niemczech. W dniu 28 października 2020 roku Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wydał precedensowy wyrok o sygnaturze akt C-321/19, dotyczący niemieckiego myta. W wyroku tym zaznaczono, że opłata drogowa, przez lata była obliczana w złej wysokości. Powyższe uprawnia firmy transportowe do żądania zwrotu nadpłaconych kwot.

Dlaczego można żądać zwrotu nadpłaconego myta?

W 2011 roku polska firma spedycyjna, wystąpiła do sądu niemieckiego z powództwem o zwrot opłat drogowych, z uwagi na błędnie ustaloną wysokość myta. Wskazywano, że opłata zawiera w sobie koszty utrzymania policji drogowej, co nie ma odzwierciedlenia w przepisach prawa.

Sprawa ta, swój finał znalazła w Trybunale Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Trybunał po przeanalizowaniu przedmiotu postępowania, przychylił się do argumentacji polskiego przedsiębiorstwa. W wydanym wyroku wskazano, że takie opłaty, jak koszty utrzymania policji drogowej, nie mogą być uwzględniane w opłacie za myto, co było praktykowane w Niemczech. Zaznaczono, że jedyne koszty, które są zasadne, to koszty infrastruktury, włączając w to koszty budowy i utrzymania sieci dróg. Koszty policji drogowej, w żaden sposób nie mogą zostać zakwalifikowane do powyższych kategorii. W związku z tym, włączanie tych kosztów do opłat drogowych, stanowi naruszenie prawa unijnego i dyrektywy 1999/62/WE z dnia 17 czerwca 1999 r w sprawie pobierania opłat za użytkowanie

niektórych typów infrastruktury za pojazdy ciężarowe. Dzięki powyższej argumentacji, firmy które przez lata uiszczały zawyżoną kwotę za opłaty drogowe, mają prawo ubiegać się o jej zwrot.

Jak ubiegać się o zwrot nadpłaconego myta?

W celu uzyskania zwrotu nadpłaconych kwot myta, należy wystąpić z odpowiednio umotywowanym wnioskiem do niemieckiego organu jakim jest Federalny Urząd ds. Transportu Drogowego. Wniosek zawierać musi wszystkie dowody, potwierdzające, że dana firma uiszczała kwoty myta w określonej wysokości. Dzięki wydanemu wyrokowi, można ubiegać się o zwrot w wysokości 3,8 % lub 6 % wysokości uiszczonej opłaty drogowej. W przypadku przedsiębiorstw, które w tym momencie decydują się na odzyskanie wpłaconych kwot, na kanwie wydanego wyroku, mogą one domagać się nadpła-

conego myta za okres trzech lat. Wynika to z trzy letniego terminu przedawnienia, tego typu roszczeń. Co za tym idzie, aby odzyskać nadpłacone myto, za cały rok 2017, należy złożyć stosowny wniosek do końca roku 2020.

Firmy transportowe powinny jak najszybciej zatroszczyć się o swoje interesy i wystąpić z odpowiednim wnioskiem do organu. Nie warto zwlekać z powyższym, z uwagi na zbliżający się upływ terminu przedawnienia za roszczenia z roku 2017. Każda firma, która uiszczała myto w zawyżonej kwocie, ma prawo do jego odzyskania.

Kancelaria Prawna Viggen gwarantuje skuteczną i profesjonalną pomoc, w zakresie przygotowania odpowiednich dokumentów i przeprowadzenia właściwego postępowania administracyjnego, w przedmiocie uzyskania kwot nadpłaconego myta.

Anna Sikora

Prawnik Kancelarii Prawnej Viggen



TERAZ ULTIMATE

Ultimate, czyli pakiet do modeli CF i XF, polepsza wydajność samochodów, bezpieczeństwo, komfort kierowcy. Ultimate⁺ to propozycja skierowana do operatorów wymagających maksymalnego czasu pracy bez przestojów.

Pakiety można zamówić niemal do każdej nowej ciężarówki z serii CF i XF wyposażonej w silnik PACCAR MX-11 lub MX-13. Pozwalają zamienić pojazdy CF i XF w ciężarówki, o których marzą zarówno właściciele jak i kierowcy. Jedną z podstawowych części pakietu Ultimate jest układ zarządzania energią i stopniem naładowania akumulatorów. Układ monitoruje stan baterii, co ma kluczowe znaczenie dla optymalnego czasu pracy bez przestojów pojazdu. Lampka na tablicy wskaźników ostrzega kierowcę, gdy poziom naładowania jest krytyczny, zapobiega to awariom na poboczu drogi. Regulator napięcia LIN zapobiega przeładowaniom, wydłużając żywotność akumulatora.

Oszczędzanie i bezpieczeństwo

W skład pakietu wchodzi układ monitorowania ciśnienia w oponach TPMS (Tire Pressure Monitoring System). Przez cały czas kontroluje ciśnienie i temperaturę w ogumieniu, a to w dużej mierze przyczynia się do uzyskania maksymalnej oszczędności

paliwa i zapobiega rozerwaniu opony na trasie. Gdy ciśnienie lub temperatura wykracza poza zaprogramowane wartości graniczne, na środkowym wyświetlaczu pojawia się informacja ostrzegająca prowadzącego.

W zmniejszaniu spalania oleju napędowego bierze udział tempomat przewidujący PCC (Predictive Cruise Control). To inteligentny tempomat, który jest w stanie przewidzieć warunki jazdy do dwóch kilometrów przed DAF-em i umożliwia maksymalne wykorzystanie jego energii kinetycznej. Pozwala to uzyskać oszczędność paliwa na poziomie 4 proc. ACC wykorzystuje technologię GPS (Global Positioning System) i szczegółowe mapy drogowe do przewidywania zmian kąta nachylenia drogi. PCC podnosi także skuteczność funkcji Eco Roll. DAF obiecuje „regularne i bezpłatne” aktualizacje map. Przełączniki PCC znajdują się w wygodnym miejscu, na kierownicy.

Aby poprawić widoczność i bezpieczeństwo Ultimate zawiera reflektory LED

(Light Emitting Diode) i tylne światła LED, które zapewniają bardzo mocne oświetlenie, niskie zużycie energii oraz trwałość porównywalną z całym okresem eksploatacji ciężarówki. Dzięki temu pozytywnie wpływają na wydajność i niższe koszty utrzymania pojazdu. Trzeba dodać, że z tyłu diody obsługują wszystkie funkcje oświetlenia.

Kwestia wygody

Kabiny DAF-ów oferują bardzo wysoki komfort. Jak zachwala DAF, są przestronne, z bezkonkurencyjną ergonomią, pozwalając odpocząć kierowcy dzięki najlepszym fotelom i najwygodniejszym łóżkom dostępnym na rynku. Elementem pakietu Ultimate jest zaawansowana, automatyczna klimatyzacja. Wszystkimi jej funkcjami steruje się z jednego panelu na tablicy rozdzielczej. Jednym dotknięciem uruchamia się rozmrażanie i wentylację na postoju. Dodatkowy panel na tylnej ścianie kabiny umożliwia regulację temperatury i uruchomienie dodatkowej nagrzewnicy.

Standardem jest dodatkowy konektor zasilania akcesoriów. Jest to układ 24V o maksymalnym prądzie aż 40 A, który montuje się w konsoli dachowej lub w schowku nad czołową szybą dla zasilania kuchenki mikrofalowej. Dodatkowe zasilanie akcesoriów pozwala wyposażać kabinę we wszystkie rzeczy podnoszące komfort podczas dłuższych przerw, takie jak klimatyzacja postojowa TRP, mikrofalówka, lodówka, telewizor.

Z plusem

Firmy transportowe, które chciałyby pójść o krok dalej i oczekiwać najwyższej wydajności przy możliwie najniższych kosztach utrzymania, mogą także wybrać rozbudowany pakiet Ultimate*. Obejmuje on DAF Connect, system zarządzania flotą online, który przekazuje w czasie rzeczywistym informacje o pojeździe ciężarowym oraz wynikach pracy kierowcy, a także przyczynia się do większej dyspozycyjności pojazdów, niższych kosztów i optymalnej wydajności logistycznej. Dzięki funkcjom otwartej platformy można nadal

korzystać z posiadanego systemu zarządzania flotą i bezproblemowo integrować dane DAF Connect z systemami administracyjnymi. Funkcja monitorowania stanu pojazdu umożliwia sprawdzanie wszystkich pilnych ostrzeżeń za pośrednictwem pulpitu DAF Connect.

Do tego pakietu wchodzi kontrakt serwisowy DAF Multi Support Flex Care.

Pozwala on ograniczyć niespodziewane koszty i utrzymać ciężarowy pojazd w idealnym stanie technicznym. Usługa Flex Care obejmuje pełną obsługę zapobiegawczą oraz wymagane naprawy i wymiany części eksploatacyjnych w całym pojeździe. Dostępna jest również możliwość rozszerzenia do pakietu Full Care. 



MA TRAIL Sp. z o.o. Sp. K.
+48 604 681 747

www.matrail.com

Firma MA TRAIL oferuje:

- naczepy z ruchomą podłogą Knapen Trailers
- części i serwis naczep z ruchomą podłogą Cargo Floor
- naczepy wywrotki z aluminiową ramą TISVOL
- naczepy aluminiowe segmentowe do wjazdu np. autobusów elektrycznych



DO WYBORU, DO KOŁORU

Wieltonski producent posiada w swoim portfolio produktowym aż 7 typów ram wywrotek dopasowanych do każdych warunków pracy o zróżnicowanej długości.

To najszersza oferta dostępna na rynku. Wielton oferuje swoim klientom, między innymi, szeroki wybór super lekkich (SL) naczep samowyładowczych. Dodatkowo wdrożył w swoich produktach rozwiązania poprawiające stabilność konstrukcji ram podczas rozładunku w trudnych warunkach. Osiągnięte rezultaty poprawy bezpieczeństwa pojazdów potwierdziły przeprowadzone testy wywrotek SL.

Niska masa własna połączona z solidną konstrukcją i wysoką jakością wykonania są w centrum zainteresowania klientów z sektora budowlanego, komunalnego i rolniczego. W odpowiedzi na ich potrzeby, spółka Wielton posiada w swoim szerokim portfolio produktowym aż 7 typów ram dopasowanych do każdych warunków pracy (SL, SL HD, GS, M1, M3, AF, AM), z których pięć jest dostępnych na rynku europejskim (SL, SL HD, GS, M1, M3), i o zróżnicowanym rozstawie osiowym mieszczącym się w zakresie 4800-8135 mm. Oferowane są między innymi standardowe ramy SL, ramy wzmocnione SL HD oraz ramy z obniżonym środkiem ciężkości typu gęsia szyja

(GS). Wielton pod względem szerokości oferty wywrotek SL jest bezkonkurencyjny na rodzimym rynku.

– W Wieltonie nieustannie monitorujemy trendy w branży oraz jesteśmy otwarci na potrzeby naszych klientów. Jesteśmy partnerem, który rozumie biznes transportowy, potrafi słuchać i dostarcza najlepsze rozwiązania, dopasowane do wymagań klientów. Ostatnio obserwowanym przez nas trendem jest nastawienie klientów na zwiększenie wydaj-

ności tonokilometra. Z tego powodu udoskonalamy naszą ofertę super lekkich wywrotek, które znajdują zastosowanie głównie w sektorze budowlanym. Niska masa własna przy jednoczesnym zachowaniu trwałej konstrukcji i komfortu użytkowania cechują nasze produkty, które cieszą się dużym zainteresowaniem. Nasze wywrotki SL są wykorzystywane zwłaszcza do eksploatacji w trudnych warunkach – powiedział Paweł Madziara, Head of Product Management Wielton S.A.



Bezpieczeństwo użytkowania produktów jest kluczowe dla wieluńskiego producenta. Z tego powodu marka Wielton wdrożyła w swoich super lekkich naczepach samowyladowczych rozwiązania poprawiające stabilność konstrukcji ram. Zmianie uległa konstrukcja ramy w jej tylnej części, przeprojektowano środniki belek głównych oraz węzeł tylny ramy. Wprowadzone zmiany zapobiegają nadmiernemu skręcaniu się ramy oraz bocznemu wychyleniu skrzyni. Wprowadzono także siłownik z czteropunktowym mocowaniem typu ShortCover jako wyposażenie standardowe w najdłuższych wywrotkach. Zastosowane rozwiązania poprawiają stabilność naczep i zwiększają bezpieczeństwo pracy kierowców.

Wysoka sztywność konstrukcji super lekkich wywrotek Wieltonu została potwierdzona w ramach przeprowadzonych badań w procesie rozwoju produktu. Testy referencyjnego pojazdu obejmowały analizy numeryczne Metodą Elementów Skończonych (MES) oraz analogiczne badania statyczne stabilności na stanowisku w instytucie badawczym OINBAS z wykorzystaniem pochylni bocznej. Badania zrealizowano pod kątem spełnienia rygorystycznych wymagań określonych przez Institute of Road Transport Engineers (IRTE) w ramach najwyższej kategorii A, dla stabilności pojazdów samowyladowczych. Wyniki przeprowadzonych badań potwierdzają spełnienie wymagań IRTE dla kąta przechyłu bocznego pojazdu wynoszącego 7 stopni, świadczących o najwyższej stabilności pojazdu.

– Nieustanny rozwój, poprawa jakości i bezpieczeństwa produktów są dla nas priorytetem. Z tego powodu nieustannie udoskonalamy nasze pojazdy. W produktach marki Wielton postawiliśmy na sprawdzone rozwiązania i w efekcie zwiększyliśmy odporność na skręcenie wzdlużne ramy podczas bocznego przechyłu. Wyladunek w trudnym terenie jest jednym z najbardziej niebezpiecznych manewrów w pracy z wywrotkami. Dokładamy wszelkich starań, żeby zminimalizować ryzyko wywrotu pojazdu. Co więcej, wprowadzone zmiany i ich wpływ na poprawę bezpieczeństwa dokładnie badamy i analizujemy, aby mieć pewność, że osiągnęliśmy pożądaną wyniki – powiedział



Łukasz Trzeciakiewicz, Product Manager Wielton S.A.

Wywrotki marki Wielton od lat spełniają wymagania najbardziej wymagających klientów działających w różnych gałęziach

przemysłu. Stosowanie sprawdzonych rozwiązań oraz ciągłe dążenie do poprawy jakości i funkcjonalności pojazdów wieluńskiego producenta, sprawiają, że są one niezawodnym partnerem w biznesie.

O firmie Wielton S.A.:

Wielton S.A. z siedzibą w Wieluniu to największy polski producent naczep, przyczep i zabudów. Spółka notowana na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie należy do grona dziesięciu największych producentów w swojej branży na świecie. Klientami Wieltonu są firmy transportowe, budowlane, produkcyjne, dystrybucyjne i rolnicze. Grupa Wielton posiada cztery centra produkcyjne: w Polsce, Niemczech, we Francji oraz Wielkiej Brytanii, a także dwie montownie: we Włoszech i w Rosji. Pod koniec 2016 r. Wielton uruchomił spółkę zależną na Wybrzeżu Kości Słoniowej. W ramach całej Grupy zatrudnienie znajduje obecnie ponad 3,1 tys. pracowników, przy czym najwięcej, bo aż 1,8 tys. w Wieluniu. Swoim klientom producent zapewnia również wsparcie serwisowe. Kierowcy mogą skorzystać z jednego z ponad 600 punktów zlokalizowanych w 29 krajach Europy. W 2016 r. w Wieluniu Wielton otworzył Centrum Badawczo-Rozwojowe. Inwestycje w badania i rozwój to dla spółki istotny element strategii. Już dziś firma współpracuje z instytutami i uczelniami w Polsce i za granicą, a Dział Badań i Rozwoju posiada jedyną w Polsce, a drugą w Europie stację do całopojazdowego badania naczep, która umożliwia wykrywanie ewentualnych usterek już na etapie testów produkowanych pojazdów. Oferta Grupy Wielton z roku na rok się poszerza i zostaje wzbogacona o nowe produkty. Klienci mogą wybierać spośród 12 grup pojazdów, dostępnych w 800 konfiguracjach. Siłą Grupy jest konsekwentnie realizowana strategia, oparta na rozwoju organicznym i akwizycyjnym. W 2015 r. Grupa nabyła wiodące włoskie marki Viberti i Cardi. W maju 2017 r. Grupa Wielton przejęła niemiecką spółkę Langendorf, dzięki czemu poszerzyła swoją ofertę m.in. o specjalistyczne pojazdy do przewozu szkła i prefabrykatów betonowych, a w ostatnim kwartale 2017 roku sfinalizowała akwizycję 100% udziałów we francuskiej spółce Fruehauf. Przejęcie spółki Lawrence David we wrześniu 2018 r. pozwoliło wzbogacić ofertę Grupy o kolejne unikalne pojazdy. Na szczególną uwagę zasługują produkty z linii last mile delivery oraz bezsłupkowe naczepy kurtynowe, które pozwalają na bardziej efektywne ładowanie i szybszy transport.

TGX CIĘŻARÓWKĄ ROKU



TEKST: Leon Bilski
ZDJĘCIA: T&M

MAN TGX wygrał międzynarodowy, dziennikarski konkurs International Truck of the Year (IToy) 2021. Jurorzy docenili szereg zalet TGX-a związanych z warunkami pracy, komfortem i bezpieczeństwem Skierowcy.

Celem corocznej nagrody IToy jest wyróżnienie nowego pojazdu ciężarowego, zaprezentowanego w ostatnich 12 miesiącach, który w istotny sposób przyczynia się do zrównoważonego rozwoju drogowego transportu towarowego. Przy wyborze zwycięzcy jury uwzględnia nowe rozwiązania techniczne i udoskonalenia, a także innowacje mające bezpośredni wpływ na poprawę ekonomiczności, bezpieczeństwa i poszanowania środowiska. IToy należy do najbardziej prestiżowych trofeów w branży, z początkami sięgającymi jeszcze lat 70.

– Od ponad pięciu lat zespół firmy MAN miał tylko jeden cel: zaprojektować i wprowadzić na drogi najlepszy dla kierowców i naszych klientów pojazd ciężarowy. Przyznana nam renomowana nagroda jest tego odzwierciedleniem, cel został osiągnięty – powiedział dr Andreas Tostmann, prezes MAN Trucks &

Bus, podczas wirtualnej uroczystości wręczenia nagrody.

Przypomnijmy, MAN w lutym zaprezentował publicznie pojazdy obecnej generacji. Od wczesnej wiosny nowe samochody z lwem na atrapie chłodnicy są dostarczane klientom w całej Europie.

Zdanie kierowców

Od momentu powstania pierwszych koncepcji pojazdów firma MAN zwracała się regularnie do 300 firm transportowych i 700 kierowców z prośbą o opinię na temat oczekiwań związanych z nowymi ciężarówkami. Odpowiedzi i uwagi zostały uwzględnione przy tworzeniu MAN-ów nowej generacji. Dzięki temu nowe auta jeszcze bardziej koncentrują się na potrzebach przedsiębiorstw w zakresie efektywności wykorzystania pojazdów i zużycia paliwa, a kierowcom za-

pewniają wyjątkowo ergonomiczne stanowisko pracy, wysoki poziom bezpieczeństwa i idealne warunki do wypoczynku podczas przerw.

Od początku celem tych starań było ułatwienie codziennej pracy kierowcom i przedsiębiorstwom, zwłaszcza w kontekście coraz większych wyzwań, do których należy zaliczyć wzrastający wolumen przewożonych ładunków i równocześnie coraz ostrzejsze wymagania związane z emisją dwutlenku węgla, pogłębiający się deficyt kierowców na rynku i postępująca cyfryzacja procesów logistycznych.

Nic więc dziwnego, że jurorzy oprócz komfortu jazdy docenili także stanowisko pracy kierowcy, m.in. bardzo dobrą czytelność całkowicie cyfrowo wyświetlanych wskaźników i parametrów. Zwrócili uwagę na intuicyjną obsługę funkcji związanych

z jazdą i mediami dzięki nowej, regulowanej, wielofunkcyjnej kierownicy oraz innowacyjnej jednostce sterującej MAN Smart Select. Pozytywnie ocenili ogólny komfort przebywania w nowej kabinie.

ON i bezpieczeństwo

Poza tym podczas jazd testowych osoby związane z ITOY przekonały się o efektywności układu napędowego spełniającego normę Euro 6d. Dzięki silnikowi i kabinie udoskonalonej pod względem aerodynamicznym oraz tempomatowi MAN Efficient Cruise, jeszcze bardziej przewidującemu, opartemu na GPS, jest możliwe ograniczenie zużycia paliwa nawet o 8,2 proc. w stosunku do poprzedniej generacji.

Przedstawiciele MAN-a podkreślają, iż uwadze jury nie umknął wysoki poziom bezpieczeństwa jazdy. Liczni „pomocnicy”, tacy jak oparte na radarze układy wspomagania przy skręcaniu i przy zmianie pasa ruchu, układ utrzymania pasa ruchu lub asystent jazdy w korku, ułatwiają pracę kierowcy, a także w istotny sposób przyczyniają się do zapewnienia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Ekspert z ITOY uznali nowego MAN-a TGX za bardzo nowoczesny i zaawansowany pojazd również ze względu na niespotykaną w segmencie użytkowym wyjątkową architekturę systemu elektronicznego i związaną z nim ofertą usług cyfrowych.

Konkretne przeznaczenie

I jeszcze jedna kwestia. MAN zastosował przy tym nową logikę produktu nastawioną na konkretne przeznaczenie pojazdu. Wykorzystał wieloletnie doświadczenie dotyczące różnych zastosowań i zabudów. MAN-y nowej generacji, wraz z solidną siecią stacji serwisowych i innowacyjnymi usługami cyfrowymi w warsztatach, które mają zapewnić optymalną dostępność pojazdów, tworzą interesujący, kompleksowy pakiet dostosowany do realizacji konkretnego zadania transportowego. Pakiet, który ułatwia pracę i kierowcom, i firmom transportowym.

– Nowy MAN TGX, jako przyszłościowy pojazd ciężarowy, odpowiada na wszystkie potrzeby transportowe dziś i jutro – podsumował Włoch Gianenrico Griffini, przewodniczący ITOY. 





Reisch już w Polsce!

NACZEPY:

- z ruchomą podłogą o kubaturze 64-97 m³
- z ruchomą podłogą z drzwiami bocznymi

NACZEPY WYWROTKI:

- stalowe i aluminiowe HALFPIPE
- aluminiowe o kubaturze od 24 do 65 m³

JUŻ OD
46 999 €*

OKRĄGŁA ROCZNICA
WYJĄTKOWA CENA



Reisch
YOUR CARGO. OUR CONCEPT.

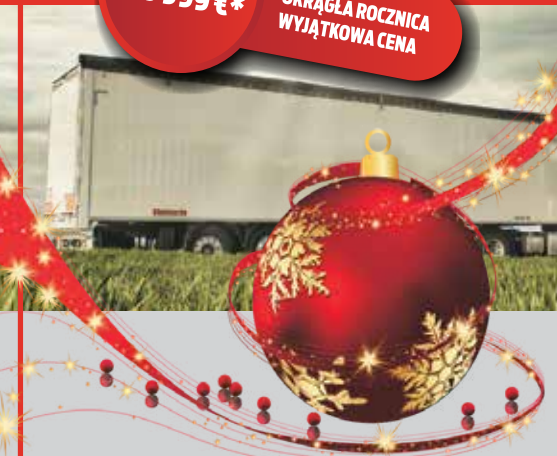
GENERALNY DYSTRYBUTOR

CN
POLTRAILERS
WWW.CENTRUM-NACZEP.COM

POLTRAILERS Centrum
Naczep Sp. z o.o. Sp. k.
Al. Spacerowa 1,
Byków 55-095 Mirków

+48 600 236 281
+48 600 236 820
+48 600 236 900

www.reisch.pl
www.centrum-naczep.com



Niech zbliżające się Święta Bożego Narodzenia spędzone w gronie najbliższych przyniosą Państwu wiele radości, ciepła i optymizmu.

RUSZAMY W MAJU!

Z Rafałem Jańczukiem, prezesem Polskiego Stowarzyszenia Przewoźników Autokarowych (PSPA) i prezesem firmy Raf Trans w Warszawie rozmawia Jacek Dobkowski, 8 grudnia.

Jacek Dobkowski: – Panuje opinia, że spośród różnych rodzajów transportu najgorzej ma w tej chwili transport autokarowy.

Rafał Jańczuk: – *Nasza branża jest na dnie. Jesteśmy jednymi z najbardziej przegranych. Staramy się przeżyć. Nasz biznes stanął jako pierwszy, kryzys bardzo nas dotknął i ruszy jako ostatni. Dlaczego? Turystyka jest dobrem luksusowym, więc później się przebudzi. Nasza branża nie jest też łatwa do rozmrożenia, nie stanie się to z dnia na dzień, ludzie muszą mieć swobodę przemieszczania się, podróżowania. Jesteśmy więc w stałym kryzysie. Odczuwamy go tak mocno również dlatego, że zatrudniamy dużą liczbę ludzi, a po drugie nasze inwestycje w tabor są bardzo kosztowne. Średnia wartość jednego nowego autokaru to milion trzysta tysięcy złotych netto. Jesteśmy mocno zakredytowani i związani leasingami. Żeby świadczyć usługi dla większości biur podróży w Europie zachodniej, trzeba mieć odpowiedni tabor. Wszystko mieliśmy bardzo dobrze policzone, nie kupowaliśmy czegoś, co przerastało nasze możliwości spłat. Ale żaden scenariusz nie zakładał, że w tak krótkim czasie możemy stracić praktycznie wszystko.*

JD: – *Aż do wybuchu pandemii można było mówić, że osiągnęliśmy w Europie sukces również w przewozach osób, nie tylko w przewozach towarów.*

RJ: – *Polskie firmy autokarowe były europejskim liderem, jeśli chodzi o przewozy na arenie międzynarodowej. Zdobyliśmy rynek i opanowaliśmy przewozy w Europie zachodniej, świadcząc usługi na najwyższym poziomie, obsługując największe biura podróży na świecie. W skali krajowej kupowaliśmy w sumie najwięcej nowych autokarów. Można powiedzieć, że było to około 400 sztuk rocznie. Przewoziliśmy grupy z Azji i Ameryki, które lądowały w Europie, Londynie, Rzymie, Frankfurtach, Paryżu, gdziekolwiek. To polskie autokary podejmowały te grupy i woziły po Starym Kontynencie. Obsługiwaliśmy wszystkie ważniejsze imprezy sportowe, kulturalne, konferencje,*



targi. Byliśmy naprawdę bardzo mocną gałęzią gospodarki. Bez żadnej pomocy, dofinansowań, staliśmy się liderem przewozowym. Dziennie minimum 100 polskich autokarów świadczyło usługi transportowe w Paryżu czy w Rzymie. W samym tylko 2018 i 2019 r. firma Raf Trans podstarwiała 40 autokarów w Londynie, każdego dnia. Można powiedzieć, że my, przewoźnicy autokarowi, jako pierwsi informowaliśmy polski rząd, że nadchodzi kryzys. Wożąc grupy azjatyckie zaczęliśmy obserwować pewne zachwiania w naszej branży.

JD: – *Kiedy to było?*

RJ: – *Zacząło się w styczniu. Już w lutym byliśmy w Ministerstwie Infrastruktury, przekazując informacje, że nadchodzi kryzys. Obecnie prosperują tylko firmy, które wykonują dowóz pracowników. Przewozy regularne działają na około 15 procentach, niestety turystyka nie funkcjonuje w ogóle. Chcielibyśmy, aby turystyka wróciła przynajmniej do poziomu 40 procent względem roku 2019, wtedy moglibyśmy przetrwać.*

JD: – *Na razie raczej nie zanosi się na to, przynajmniej w najbliższych miesiącach.*

RJ: – *Szacujemy, że w przyszłym roku ruszymy na poziomie 30 procent.*

Z naszych informacji wynika, że klienci biur podróży często wybierali karnety do zrealizowania w przyszłości, a nie zwrot pieniędzy.

JD: – *Ostatnio oglądałem w internecie konferencję z targów pojazdów użytkowych w Kantonie w Chinach i tam prawie wszyscy chodzili już bez masek. Skoro tak dzieje się w Chinach, w państwie w którym się wszystko rozpoczęło, może jest to nadzieja na przyszłość?*

RJ: – *Odbyliśmy dwa spotkania z Prezydentem RP Andrzejem Dudą, który potwierdził nasze przypuszczenia. Wynika z nich, że warto poczekać i starać się wytrzymać biznesowo jeszcze około pół roku w kryzysie. Do tego czasu pandemia powinna zostać opanowana do poziomu pozwalającego na w miarę normalną egzystencję.*

JD: – *Ale jak przetrwać te pół roku?*

RJ: – *Dzięki wsparciu Prezydenta najprawdopodobniej skorzystamy z pomocy oferowanej przez rząd, jako branża. Do tej pory nie byliśmy poważnie brani pod uwagę. Z inicjatywy stowarzyszenia które reprezentuję, Prezydent zaprosił przedstawicieli PSPA na spotkanie do Pałacu Prezydenckiego, aby wysłuchać naszych problemów i propozycji ich rozwiązania.*

Co najważniejsze, Prezydent wyraził wolę wsparcia dla branży i widzi sens jej ratowania. Wie, że jesteśmy wizytówką Polski w całej Europie oraz płaciliśmy podatki w Polsce.

JD: – Co konkretnie najbardziej by interesowało branżę?

RJ: – Cały czas walczymy, po pierwsze o ratowanie miejsc pracy. Chodzi o wsparcie wynagrodzeń. Rozmawiamy o dostępie do kredytów i leasingów, mam na myśli gwarancje Banku Gospodarstwa Krajowego oraz współpracę z Agencją Rozwoju Przemysłu. Oprócz tego, staramy się o pomoc podobną do tej z pierwszego PFR-u, Polskiego Funduszu Rozwoju na opłacenie kosztów stałych. Jesteśmy brani pod uwagę w dwóch programach, czyli Tarcza 6 i PFR 2. Cały czas rozmawiamy z rządem, ministerstwem, precyzujemy zasady udzielenia pomocy. Od marca 90 procent swojego czasu poświęcam na sprawy związane z ratowaniem branży.

JD: – A co robią ludzie w firmach autokarowych?

RJ: – Szukamy dla nich innej, zastępczej pracy. Dla części kierowców udało się znaleźć zatrud-



nienie w transporcie ciężarowym. Przebrano- wili się na tiry, pozostając w swoich firmach na urlopie bezpłatnym. Liczymy, że w kwietniu przyszłego roku ci ludzie wrócą i będziemy dalej wspólnie pracowali.

JD: – Rozmawiamy o tym, co może być w przyszłości, ale do tej pory przewoźnicy korzystali z pomocy, jak każdy przedsiębiorca.

RJ: – To była dobrze skonstruowana pomoc z PFR na utrzymanie pracowników, ale wystarczyła jedynie na trzy-cztery miesiące. Zakładano, że po takim czasie skończy się pandemia.

JD: – Jak pan widzi branżę po pandemii?

Czy na przykład skonsoliduje się, mniejsze firmy nie przetrwają?

RJ: – Nie. Łatwiej przetrwać małej firmie, bo nie ma ona kosztów pracowniczych, kosztów stałych. Wielokrotnie rozmawiałem z małymi przewoźnikami: „zwolniliśmy wszystkich, zamroziliśmy wszystko, siedzimy i czekamy.”

JD: – Na koniec możemy powiedzieć z drobnym optymizmem, że za kilka miesięcy branża autokarowa ruszy?

RJ: – Liczę na to, że będzie dobrze. Ludzie są spragnieni podróży, chcą jeździć. Ruszamy! Ruszamy w maju! Na poziomie 40 procent, ale to nam wystarczy, będziemy mogli się utrzymać. Mamy plany, jesteśmy w stałym kontakcie z naszymi dużymi klientami z Polski, Ameryki i Azji.

JD: – Dziękuję za rozmowę.

KAMAZ POLSKA

- DMC 19 ton
- wywrotka z HDS
- blokada tylnego mostu
- gwarancja bez limitu kilometrów

*** ŚNIEŻNYCH I RADOSNYCH ŚWIĄT
DLA WSZYSTKICH NASZYCH KLIENTÓW ***

KAMAZ TEAM

+48 12 307 60 70

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

www.kamazpolska.pl

TUR, KTÓRY NIE ZASTĄPIŁ ŻUBRA

Polsko-czechosłowacka współpraca okazała się niewypałem. Prototypy polsko-czeskich samochodów otrzymały nazwę Tur, jednak nigdy nie doszło do ich produkcji. Konstruktorzy zdobyli co prawda doświadczenia, ale jelczańska fabryka straciła 4 lata.

W grudniu 1955 roku kraje Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej zaakceptowały propozycję Komisji Maszynowej w sprawie specjalizacji w dziedzinie produkcji samochodów, traktorów i taboru kolejowego.

Celem specjalizacji była na poprawa jakości produkcji maszynowej, w czym miało pomóc wydłużenie serii wytwarzanych maszyn oraz obniżenie kosztów poprzez międzynarodową kooperację.

W maju 1958 roku w Moskwie pierwsi sekretarze komunistycznych partii skrytykowali powolny postęp prac i narzucanie decyzji o specjalizacji metodą głosowania i podejmowania decyzji na podstawie większości głosów.

Komunistyczny działacz Henryk Różański, który od 1949 roku reprezentował Polskę w RWPG tłumaczył w książce „Spojrzenie na RWPG”, że trudności w nawiązywaniu współpracy kooperacyjnej wynikały m.in. z wymiany towaru za towar, bez pośrednictwa pieniędzy, które w krajach socjalistycznych nie pełniły funkcji powszechnego ekwiwalentu.

Specjalizacja w oczach polityków

Mimo trudności, wicepremier PRL Piotr Jaroszewicz i wicepremier CSRS Ludmiła Jankowcowa wybrali kilka wspólnych projektów. W grudniu 1958 roku podpisali porozumienie o montażu w Polsce autobusów Karosa na podwoziach Skody, w sierpniu 1960 roku o wspólnej budowie średnich kołowych transporterów opancerzonych.



Najpoważniejszymi projektami była wspólna produkcja ciągników rolniczych oraz przygotowanie i produkcja wspólnej rodziny samochodów ciężarowych. Były one częścią ramowego porozumienia o współpracy obu krajów. Stosowną umowę podpisali w Pradze 30 września 1961 roku pierwsi sekretarze partii komunistycznych: Władysław Gomułka i Antonin Nowotny. Władze przewidywały wspólne projekty w przemyśle chemicznym, hutniczym, maszynowym i wydobywczym.

Porozumienie przemysłów maszynowych mówiło m.in. o przygotowaniu polsko-czechosłowackiej rodziny 8- i 10-tonowych samochodów ciężarowych. Różański przyznawał, że negocjacje były długotrwałe. Wynikały nie tylko z nieufności Czechosłowacji wobec strony polskiej i kojarzenia jej z marną jakością, co zagrażało reputacji marki Skoda.

Największe trudności we współpracy spowodowane były niewymiennością walut

obu krajów, odmiennymi systemami cen i kosztów, nieporównywalnością kalkulacji oraz wynikającą z tego trudnością uzgodnienia sprawy cen za poszczególne części i usługi oraz sposobu ustalenia za nie ekwiwalentnych dostaw.

Różański dodawał, że „sprawę wymienności walut krajów członkowskich RWPG oraz ustalenia jakiejś własnej bazy cen od czasu do czasu poruszano na forum RWPG. Wskazywano na potrzebę zajęcia się tymi zagadnieniami. I chociaż nikt nie zgłaszał sprzeciwu, spraw tych nie włączano do porządku dziennego kolejnych Sesji Rady.”

Pomimo przeszkód, władze RWPG nie zamierzały rezygnować z wprowadzenia specjalizacji. W 1961 roku październikowa XV Sesja RWPG przyjęła m.in. projekty w sprawie specjalizacji w produkcji ciężarówek.

Pomysł popierał Związek Radziecki, któremu zależało na zwiększeniu potencjału

produkcyjnego bloku. W lutym 1962 roku w Moskwie Chruszczow spotkał się z przedstawicielami krajów członkowskich RWPG i powiedział: (...) „Niektóre kraje demokracji ludowej hołdują zasadom autarkii i często nie wychodzą poza punkt widzenia jednej fabryki. Chciałyby produkować wszystko od igły do rakiety kosmicznej, brakuje im tylko środków. Produkować wszystko znaczy produkować drogo i źle.”

Inżynierowie do roboty

Polecenia partyjno-rządowe należało przekuć w czyn, czym zajęło się Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego po stronie polskiej oraz jego czeskosłowacki odpowiednik SNA. ZPMot już w 1959 r. rozpatrywał różne koncepcje. Odpowiadał za ich przygotowanie dyrektor techniczny Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Motoryzacyjnego Dawid Jung. Zlecił on opracowanie zarysu kilku koncepcji Jerzemu Sawickiemu, który był pracownikiem działu podwozi BKPMot, prowadzonego przez Witolda Kończykowskiego.



Zanim Gomułka i Nowotny podpisali praskie porozumienie, Rada Techniczna BKPMot przygotowała założenia techniczne polsko-czeskiego samochodu. – *Według tych założeń potem pracowaliśmy* – tłumaczył Sawicki.

Zjednoczenia powołały wspólne polsko-czechosłowackie biuro konstrukcyjne w Zakładach Skoda, które podlegało bezpośrednio pod dyktando zjednoczeń obu krajów.

Zaczęło pracę 2 stycznia 1962 roku. Kierownikiem ze strony polskiej został główny konstruktor Jelczańskich Zakładów

Samochodowych inż. Jerzy Drzewoski, ze strony czeskosłowackiej inż. Anton Pallo, który był także I konstruktorem.

Pierwotnie Jung przewidywał na szefa biura Kończykowskiego, ale ten nie mógł jechać. Wyzначzył więc Sawickiego, lecz ostatecznie okazało się, że kierownikiem powinien być przedstawiciel fabryki i Sawicki został I zastępcą Drzewoskiego.

Polsko-czechosłowacki zespół dostał pomieszczenia w fabryce Liaz (dawniej Skody) w Mnichow-Hradiste. – *Salę wypucowaliśmy i wstawiliśmy kulmany. O elektronice nikt jeszcze nie słyszał* – zapewniał Sawicki.

Specjalizujący się w konstrukcji kabin w JZS Bronisław Surma wspomina, że w polsko-czeskim biurze konstrukcyjnym (PCzBK) pracowało:

- 6 konstruktorów z Jelcza,
- 8 konstruktorów z BKPMot,
- 5 konstruktorów z łódzkiego Biura Konstrukcyjnego FSC Starachowice,
- 4 konstruktorów z FSO,



– 3 konstruktorów z FPS Tczew.

Z Jelcza do Czechosłowacji wyjechali m.in.: Grzebuła, Marecki, Łakomy, Surma. W miarę potrzeb biuro powiększało się o technologów.

Władze wyznaczyły konstruktorom dokładny harmonogram pracy. Do lipca 1962 roku przygotowali założenia techniczne i ekonomiczne samochodów ciężarowych 8-10 ton oraz pochodnych jak wywrotka, autobus, żuraw, śmieciarka.

Na 8 czy na 10 ton?

Wzorcową współpracę pomiędzy prze myślami bratnich krajów socjalistycznych nie umknęła uwadze dziennikarzy. Tygodnik Motor wiosną 1962 roku piórem Artura Bodnara przypominał, że wspólne biuro konstrukcyjne samochodów ciężarowych o ładowności 8-10 ton kończy rozrysowanie projektu wspólnego samochodu ciężarowego. „W oparciu o tę konstrukcję (model docelowy) dokonywać się będzie stopniowa modernizacja i unifikacja Żubra i Skody 706 RT. Prace potrwać do 1965 roku, a w trzy lata później (1968) rozpocznie się produkcja już całkowicie nowego, wspólnego typu samochodu.”

Wspólny samochód miał dwie wersje: Polacy przygotowywali pojazd 8-tonowy, natomiast Czechosłowacy 10-tonowy. Polska przewidywała produkcję wersji z napędem na wszystkie osie, (wojsku szczególnie zależało na wersji 6x6), zaś gospodarka narodowa niecierpliwie czekała na wywrotkę, także w wersji z napędem na obie osie.

Za całość prac odpowiadali konstruktorzy czechosłowaccy, oni zaprojektowali także silnik i skrzynię biegów. Polacy konstruowali tylny most oraz przedni dla wersji 4x4, która interesowała tylko Polaków. – *Czesi mówili, że oni mają Tatrę z napędem na wszystkie koła* – wyjaśniał Sawicki.

Polacy opracowali tylny most z planetarnymi zwolnicami z kołami walcowymi i zunifikowany z nim most przedni. Oba miały być produkowane w Starachowicach. Z FSC na 3 miesiące przyjechali technolodzy. – *Przedni most miał skopiwane ze Stara 6x6 przeguby homokinetyczne. Starachowice miały maszyny do produkcji takich przegubów ściągnięte (niemal przeschmuglowane) z Zachodu* – przyznawał Sawicki.

Układ hamulcowy mieli zapewnić Polacy, ponieważ ZPMot prowadził zaawansowane rozmowy z Westinghousem. – *Czesi kupowali od nas pojedyncze hamulcowe instalacje pneumatyczne, a po uruchomieniu produkcji Polska miała dostarczać je do obu krajów* – zapewniał Sawicki.

Układ kierowniczy został zaprojektowany w polsko-czeskim ośrodku, ale docelowo miał być sprowadzany z ZF, której patentów nie udało się obejść.

Ponieważ Czechosłowacy zakładali model 10-tonowy, projektowany dla Polski 8-tonowy model wykorzystywał te same komponenty podwozia, przez co był niepotrzebnie przewymiarowany i ciężki. Nie było jednak mowy, aby robić części dla dwóch wersji.

Problemy pojawiły się także z wyborem obręczy kół. – *Czesi chcieli odlewane Trilexy, Polacy tłoczone tarcze. W pierwszej, prototypowym tarczowym kole obręcz strzeliła tak, że wybiła dziurę w dachu. Wszyscy uciekli z hali* – wspominał Sawicki.

Od tej pory technicy stosowali klatki do pompowania opon, chociaż FSC Lublin poprawił tolerancje i w kolejnych partiach wystrzał pierścienia już się nie powtórzył.

Konstruktorzy musieli opracować takie piasty, aby można było montować na nich Trilexy lub tarcze. Wojsko nie chciało Trilexów, ponieważ są ciężkie. – *Świat poszedł do przodu i teraz używane są wyłącznie tarcze* – zauważył Sawicki.

Sztandarowy projekt

Pomimo problemów prace posuwały się szybkim tempem do przodu. Podczas narady ZPMot i SNA od 6 do 11 sierpnia 1962 roku strony ustaliły, że JZS przystąpi do budowy trzech 10-tonowych wywrotek do 1 maja 1963 roku. W tym terminie Czechosłowacy wykonają 3 skrzyniowe prototypy.

Dwa pierwsze prototypy miały inne kabiny: KO2 konstrukcji Drzewoskiego z zespołem oraz KO3 Henryka Kolendo z zespołem. – *KO2 była pierwszą polską konstrukcją wspólnego biura. KO2 i KO3 powstały równoległe, niezależnie od siebie. Kabiny różniły się pochYLENIEM przedniego słupka oraz innym przejściem ściany bocznej w tylną. W KO3 Kolendo zastosował gięte okno. Żadna z tych kabin nie była narysowana w wersji długiej.*

Priorytetem podczas projektowania obu kabin była m.in. łatwość wsiadania – wspomina Bronisław Surma.

Po nadejściu dokumentacji, budowę przedprototypów modelu 10-tonowego powierzono prototypowni JZS w październiku 1962 roku. Prototypownia przystąpiła do wykonania trzech skrzyń ładunkowych do wywrotki, jednej skrzyni ładunkowej oraz trzech kabin.

Władze nie spuszczały ze sztandarego projektu oka, pilnując aby nie doszło do opóźnień. Od 29 do 30 marca 1963 roku w JZS przebywał wraz z I sekretarzem wrocławskiego Komitetu Wojewódzkiego PZPR Stanisławem Grudzińskim minister przemysłu ciężkiego Zygmunt Ostrowski, który półtora roku wcześniej podpisywał w Pradze porozumienie dotyczące współpracy przemysłów maszynowych obu krajów.

W początkowych fazach wykonywania kabin okazało się, że nie jest to takie łatwe bez przyrządów pomocniczych („babki”, modele, szablony). Pracownicy prototypowni przy pomocy Biura Konstrukcyjnego szybko tę sprawę rozwiązali.

Wykonali na stolarni w bardzo krótkim czasie modele, „babki” oraz inne przyrządy, przy pomocy których grupa blacharzy z mistrzem Wojtowiczem przystąpiła do wykonania skomplikowanych elementów kabiny. W czerwcu 1963 roku zmontowane były dwie pierwsze kabiny. Jednocześnie JZS część zespołów wysyłała do CSRS, skąd nadeszły komponenty, których nie robiła Polska.

Władysław Jeleński na łamach Głosu Jelcza z lipca 1963 roku chwalił za zasługi w pracy: Mariana Kalecińskiego, Bronisława Dzimirę, Józefa Krzętowskiego, mistrza Włodzimierza Wojtowicza, który kierował grupą blacharzy oraz brygadzystę Feliksa Kłapkowski.

Ta sama grupa zbudowała także kabiną KO4 projektu Kolendo z zespołem. Była największą z trzech kabin zaprojektowanych w Czechosłowacji przez polskich konstruktorów.

Surma podkreśla, że kabiny polskie i czeskie nie zostały zunifikowane: każdy kraj projektował własną, ale żadna nie była odchylana. – *Nie przewidywano kilku wersji (np. dziennej lub sypialnej)* – zaznacza Surma.

Starachowicka FSC w trzecim kwartale 1963 roku FSC wykonała 10 mostów do polsko-czeskiego 10-tonowego samochodu, który jeltczanie nazwali Tur.

Gdzie i co produkować

Konstruktorzy intensywnie pracowali i widać było efekty. Także stosunki koleżeńskie układały się dobrze, jak wspominał Sawicki. Także Surma zapewnia, że Czesi i Słowacy przyjęli Polaków gościnnie. – *To był bardzo otwarty okres, wiele skorzystaliśmy z tego pobytu. Pamiętam inż. Pallo ze strony czeskiej (Słowak), był też inż. Paliczek od skrzyni biegów. W tym biurze pracował też niejaki Sodomka i do niego Czesi zwracali się „byli właściciel”. Reszta to technicy, ale doświadczenie mieli jeszcze sprzed wojny. Wykorzystywaliśmy rysunki z lat 20. i 30., niektóre nosiły hitlerowskie pieczęcie z czasów wojny – przypomina sobie Surma.*

Równolegle pracowali prawnicy i ekonomiści, którzy mieli przygotować podział zadań produkcyjnych. Początkowo politycy sądzili, że uda się ustalić podział produkcji

na konferencji ZPMot obu krajów jeszcze w 1962 roku.

Tygodnik Motor podawał wiosną 1962 roku, że „Każdy z krajów będzie produkował 20-30 tys. ciężarówek rocznie na rynek wewnętrzny i na eksport. Montaż pojazdów będzie prowadzony w Skodzie i w Jelczu. W lipcu powstanie także plan inwestycyjny dla przemysłów motoryzacyjnych obu krajów”.

Motor podawał ilości perspektywiczne. Bardziej realne były plany Motoprojektu, który przewidywał do 20 tys. mostów na przód i tył. Czesi liczyli na produkcję 10 tys. samochodów.

Chociaż trwały badania prototypów, tempo przygotowań nowej rodziny ciężarówek małało. Coraz rzadziej mówiło się o produkcji. Wreszcie cała współpraca rozpadła się w 1965 roku, gdy według planów miały być gotowe przedprototypy wszystkich wersji.

Sawicki uważa, że nastąpiło to przez eksport. – *Nikt nie wiedział jak go rozliczać.*

Czesi to wykorzystali, stwierdzili, że dla nich ta współpraca nie jest korzystna – dodawał Sawicki.

Przyznawał, że konstruktorzy czechosłowaccy i polscy byli rozgoryczeni, bo współpraca nabrała rumieńców i wydawało się, że za 2-3 lata ruszy produkcja.

Gdy program współpracy upadł, cała polska grupa wróciła w czerwcu 1965 roku. Został jedynie Sawicki, ponieważ był odpowiedzialny za przewiezienie do Polski kompletnej dokumentacji całego samochodu. W trzech egzemplarzach trafiła we wrześniu 1965 roku do Jelcza. – *Nikt nie wiedział, że ona jest w fabryce. A Czesi według niej uruchomili potem swój pojazd. Łącznie powstało 8 prototypów, z czego 3 pojechały do Polski – wymieniał Sawicki.*

Cztery lata stracił także Jelcz, który miał niezagospodarowane 3 ogromne hale o kubaturze 120 tys. m³. Surma przyznaje, że przydała się zdobyta wiedza konstruktorska, dzięki której JZS starał się nadgonić opóźnienia. 



Karta paliwowa MOYA Firma – to się opłaca!

KORZYŚCI:

			
Oszczędności atrakcyjne rabaty na paliwa	Bezpieczeństwo autoryzacja transakcji w trybie on line	Zasięg niemal 250 stacji w Polsce, 1800 stacji w Europie	Aplikacja mobilna pełne zarządzanie kartami online
			
Podgląd transakcji w systemie online	Personalizacja kart i dostępnych na nich limitów	Całodobowa pomoc techniczna	Przeszkolona obsługa stacji



tel. 22 496 00 73
www.moyastacja.pl

TRUCKS & MACHINES
WIEŚCZAKOM SPECJALISTYDZINY

MASZYNY BUDOWLANE



DZIESIĘĆ OBROTÓW TELESKOPÓW

TEKST: Michał Jurczak ZDJĘCIE: T&M

Bobcat zaprezentował gamę swych nowych teleskopowych ładowarek obrotowych. Wszechstronne maszyny dźwigają nawet kilkutonowe ciężary, dysponując zasięgiem od 18 do 39 m. Do napędu służą silniki wysokoprężne spełniające surowe wymagania normy Stage V.

Asortyment maszyn jakie trafiają na rynki europejskie obejmuje dziesięć wersji oznaczonych: TR40.180, TR50.180, TR50.210, TR50.250, TR60.210, TR60.250, TR70.260, TR60.300, TR60.350 i TR60.390. Maksymalny udźwig najmniejszej z maszyn wynosi 4 t, największej 7 t. – *Gama oferuje rozszerzony wybór modeli oraz zwiększoną wysokość podnoszenia i udźwig. Seria reprezentuje najnowocześniejszą technologię, która kontynuuje motyw naszej filozofii „Next is Now”. W rezultacie oferuje zwiększoną wydajność 360 st. aby stworzyć najlepsze narzędzia do nawet najbardziej złożonych zadań związanych z obsługą placu budowy. Duży wybór, ponad dwadzieścia wariantów osprzętu i różnych opcji gwarantuje, że praca na wysokości nigdy nie była tak wszechstronna, wydajna, wygodna i bezpieczna* – rekomenduje Olivier Traccucci, starszy menedżer produktu w Bobcat Telehandler.

Rynek perspektywiczny

Rynek obrotowych ładowarek teleskopowych rośnie, a wzrost ten ma miejsce praktycznie na całym świecie. W Europie, w ciągu ostatnich pięciu lat sprzedaż zwiększyła się o niemal jedną czwartą, po raz pierwszy pokonując w 2019 r. granicę 3 tys. sztuk. Kraje EMEA (Europa, Afryka, Bliski Wschód) są zresztą głównymi odbiorcami tego typu maszyn, to właśnie do nich trafia ok. 85 proc. łącznej produkcji. To właśnie w Europie, w sposób szczególnie doceniana jest wydajność, wynalezionych dopiero na początku lat 90-tych ubiegłego wieku, obrotowych „teleskopów”. Obrotowa wieża i stabilizatory mają gwarantować funkcjonalność, obrót wieży o 360 st. umożliwia maszynom przenoszenie ładunków w dowolnym miejscu w obszarze roboczym, bez konieczności poruszania się. Jest to rozwiązanie sprawdzające się szczególnie w obszarach miejskich, gdzie przestrzeń jest dość niewielka, zabudowa ciasna, a możliwości manewrowania całą maszyną mocno ograniczone. Zdolność ładowarek obrotowych do pracy praktycznie w każdym terenie

sprawia, że mogą być używane od pierwszego do ostatniego dnia realizacji konkretnego projektu budowlanego. Teleskopowe ładowarki obrotowe są często nazywane maszynami „3 w 1”, ponieważ łączą w sobie cechy ładowarki teleskopowej z ruchomą platformą roboczą i dźwigiem. Znajdują zastosowanie głównie w budownictwie (80 proc.), ale także np. w rolnictwie czy gospodarce komunalnej.

Jako przykład funkcjonalności, dostawcy maszyn Bobcat podają wariant w popularnej wersji tonażowej: TR60.250. To maszyna z nożycowymi stabilizatorami poprzecznymi, dysponująca udźwigiem nominalnym 6 t, a także udźwigiem przy maksymalnej wysokości 2,2 t. Wysokość podnoszenia to 25 m, zasięg przekracza 21 m. Do napędu służy jednostka marki Deutz generująca moc 100 kW (136 KM) przy 2.200 obr./min. Operator ma do dyspozycji po dwa biegi do przodu i do tyłu, a także układ hydrauliczny typu Load Sensing (350 bar), uzależniający wydatek energii od rzeczywistego zapotrzebowania. TR60.250 ma ok. 7,6 m długości, przy szerokości wynoszącej ok. 2,5 m. Prześwit wynosi 330 mm, a zatem maszyna może poruszać się po mocno pofalowanym terenie. Gotowa do pracy ładowarka waży ok. 18 t, potrafi przemieszczać się z jednego miejsca pracy na drugie z prędkością do 40 km/h.

Praktycznie, komfortowo, bezpiecznie...

Nowe maszyny Bobcat mają zapewniać nie tylko efektywność, ale też komfort eksploatacji. Innowacyjna, opatentowana konstrukcja kabiny ma być też kluczem do zagwarantowania bezpieczeństwa pracy. Producent zwraca uwagę na to, iż kabina jest w stanie zagwarantować 100-procentową filtrację powietrza, standardowo oferowany jest system klimatyzacyjny (z wyjątkiem TR40.180). Panoramiczna kabina ma wyjątkowo duże okna (praktycznie aż do poziomu podłogi), zwiększające pole obserwacji operatorowi. Kolumnę kierownicy można regulować, w pełni regulowane jest siedisko operatora. Wszystkie obrotowe ładowarki teleskopowe Bobcat posiadają w kabinie duży, jasny ekran dotykowy z intuicyjnymi elementami sterującymi. Ustawienia maszyny są zarządzane na pięciu różnych stronach. Poruszanie się między tymi stronami nie powinno sprawiać problemu, ekran ma funkcję sterowania dotykowego.

Za bezpieczeństwo podczas manewrów roboczych odpowiadają stabilizatory nożycowe. Te podpory sprawdzają się również w ciasnych przestrzeniach: nawet częściowo ustabilizowana maszyna jest zaprogramowana tak, aby zapewnić optymalny wykres obciążenia z każdej strony. Gdy stabilizatory są w pełni wysunięte, zapewniają najlepszą wydajność maszyny przy 360 st., umożliwiając realizację zadania na znacznie szerszej podstawie stabilizacyjnej.

Bez osprzętu ani rusz

Nowe ładowarki przystosowano do współpracy z wieloma modelami platform roboczych. Platformy te stanowią zresztą część kompleksowej gamy narzędzi przeznaczonych do użytku z ładowarką, obejmując również ramiona przedłużające, równego rodzaju łyżki, czy widły paletowe. Do dyspozycji są wysięgniki dźwigowe i wciągarki. Gama narzędzi pozwala na korzystanie z wszystkich zalet ładowarki teleskopowej ze sztywną ramą oraz lekkiego i uniwersalnego dźwigu obrotowego. Ładowarki automatycznie rozpoznają osprzęt, z którym są sparowane, za pomocą technologii RFID, która również przesyła odpowiednie wykresy obciążenia na wyświetlacz. W rezultacie, przygotowanie maszyny do bezpiecznej pracy zajmuje w praktyce kilka sekund, a na ekranie dotykowym wyświetlany jest dynamiczny wykres obciążenia, który pozwala operatorowi „mieć oko” na środek ciężkości ładunku.

Siła technologii

Producent zwraca uwagę na duży wybór opcji i zaawansowanych technologii. Jest wśród nich zdalne sterowanie z funkcją jazdy. Zapewnia to sterowanie radiowe wyposażone w ekran, umożliwiając też zarządzanie fazami stabilizacji bezpośrednio z kosza. Efektem tego ma być zwiększona produktywność i wydajność w operacjach wyciągarki, wysięgnika i platformy dla osób. Z kolei Twin Power umożliwia korzystanie z maszyny bez uruchamiania silnika wysokoprężnego (zerowa emisja spalin; cicha praca). Podłączenie maszyny do zewnętrznego źródła zasilania (380 V) umożliwia maszynie wykonywanie praktycznie wszystkich normalnych operacji podnoszenia i pozycjonowania ładunku. Za należytą wydajność i precyzję wykonywanych ruchów roboczych odpowiada silnik elektryczny (moc 15 kW) i pompa tłokowa (wydajność 90 l/min). 

40-TYSIĘCZNY ŻURAW DLA POLSKIEGO ODBIORCY



Liebherr-Werk Ehingen GmbH świętuje dostawę 40-tysięcznego żurawia samojezdnego. Dźwig terenowy typu LRT 1100-2.1 został 10 listopada oficjalnie przekazany polskiej firmie energetycznej PGE GiEK.

Liebherr produkuje żurawie samojezdne już ponad pół wieku. Pierwsze 20 tysięcy egzemplarzy opuściło fabrykę w ciągu 37 lat, na wyprodukowanie kolejnych 20 tysięcy potrzebowano już tylko 14 lat (ostatnie 10 tysięcy żurawi powstało w ciągu 6 lat).

Maszyny pochodzą z Liebherr-Werk Ehingen GmbH, która jest jednym z wiodących producentów żurawi samojezdných i gąsienicowych na świecie. Gama urządzeń obejmuje zarówno stosunkowo niewielkie, dwuosiowe maszyny o udźwigu 35 ton, jak i potężne, dziewięćosiowe żurawie mogące dźwigać ciężar wielokrotnie większy (udźwigi żurawi z wysięgnikiem kratowym na podwoziu kołowym lub gąsienicowym sięgają 3.000 ton). Dzięki uniwersalnym systemom wysięgników i bogatemu wyposażeniu dodatkowemu żurawie marki Liebherr znajdują zastosowanie na wielu placach budowy,

obiektów różnego typu. W zakładzie w Ehingen zatrudnionych jest 3,5 tysięcy osób. W ubiegłym roku fabryka osiągnęła sprzedaż w wysokości 2,1 miliarda Euro.

Spółka PGE GiEK (PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna) jest częścią największej grupy energetycznej w Polsce. Do PGE GiEK należą dwie kopalnie węgla brunatnego i pięć elektrowni znajdujących się w różnych regionach kraju. Firma od wielu lat używa dźwigów terenowych marki Liebherr. PGE GiEK wykorzystuje te urządzenia w szczególności do konserwacji i napraw maszyn górniczych, budowy dróg dojazdowych na terenach kopalni oraz montażu i demontażu przenośników taśmowych. Wraz z nowym żurawiem LRT 1100-2.1. dostarczony został również nowy LTM 1030-2.1.

Na decyzję o zakupie nowego, 100-tonowego żurawia serii LRT marki Liebherr

wpływ miał również wysoki poziom satysfakcji z urządzeń starej serii LTL. Najstarszy z nich to 80-tonowy żuraw działający w oddziale w Bogatyni. Wiekowy LTL 1080 (został zbudowany w 1991 r.) jest nadal w użyciu, w sumie przepracował już ponad 19,1 tysięcy godzin.

– *Bardzo dziękuję za wieloletnią współpracę. Cieszymy się, że możemy świętować tę wyjątkową okazję razem z jednym z naszych stałych klientów, odbiorców żurawi serii LTL i LRT. Dziękujemy również, że zaufaliście Państwo nie tylko naszym żurawiom LRT, ale również serii LTM. Zapewniamy, że zrobimy wszystko, co w naszej mocy, aby móc z powodzeniem kontynuować naszą wspólną pracę również w przyszłości* – podkreślał Christoph Kleiner, Dyrektor Zarządzający ds. Sprzedaży w Liebherr w Ehingen przekazując maszynę polskiemu odbiorcy.



Liebherr-Werk Ehingen GmbH powstała w 1969 r. jako spółka córka ówczesnej jednoosobowej firmy Hans Liebherr. W tym samym roku rozpoczęto produkcję dźwigów samojezdnych i okrętowych, a w niecałe 10 lat później dostarczono pierwsze żurawie gąsienicowe. Już wówczas oferowano maszyny zdolne dźwigać ponad 500-tonowe ciężary. Rosnące wymagania dotyczące wydajności i poszerzania gamy żurawi samojezdnych zdecydowały o tym, że od 1980 r. w Ehingen całkowicie skoncentrowano się na dźwigach samojezdnych (produkcję żurawi okrętowych, morskich i kontenerowych przeniesiono do Liebherr-Werk Nenzing GmbH). Asortyment żurawi drogowych wzbogacono o nową gamę żurawi terenowych LTM w połowie lat 80-tych. Ta całkowicie nowa technologicznie generacja żurawi, przeznaczonych do kombinowanego użytku drogowego i terenowego przyciągnęła uwagę klientów w kraju i za granicą, stanowiąc bazę do zdobycia przez firmę wiodącej pozycji na rynku żurawi samojezdnych. Obecnie prawie co drugi mobilny żuraw terenowy dostarczany do odbiorców na całym świecie pochodzi od Liebherr. Grupa Liebherr to rodzinna firma technologiczna o bardzo zróżnicowanym asortymencie. Powstała w 1949 r. w Kirchdorf an der Iller w południowych Niemczech, a obecnie jest m.in. jednym z największych producentów maszyn budowlanych na świecie. Grupa składa się z ponad 140 spółek na wszystkich kontynentach, zatrudnia ponad 48 tysięcy osób i w 2019 r. wygenerowała skonsolidowaną sprzedaż w wysokości ponad 11,7 miliardów Euro.

ŁADOWARKI PO TRANSFORMACJI

Seria kołowych ładowarek marki Doosan przeszła całkowitą metamorfozę. Zaprojektowane od podstaw maszyny serii DL-7, których oficjalna premiera odbyła się 9 grudnia mają wyróżniać się świetnymi osiąganiami, produktywnością, relatywnie niskim zużyciem paliwa, zapewniając przy tym operatorowi pełne bezpieczeństwo i wysoki komfort pracy.

Już w maju br. szefowie Doosan Infracore ogłosili, że firma gruntownie zmodernizuje serię swych flagowych ładowarek. Nowa maszyna będzie wprowadzana sukcesywnie na rynki na całym świecie, począwszy od Europy. Uniwersalne ładowarki mają sprawdzić się w przenoszeniu ziemi, piasku, kruszywa czy złomu, a adresowane są do firm działających głównie w budownictwie, ale też recyklingu, przetwórstwie odpadów, wyburzaniu, górnictwie oraz kamieniołomach. Charlie Park, szef Doosan Infracore liczy na to, że maszyna szybko zdobędzie popularność wśród budowlanców, przypominając iż Doosan ma już ponad trzydziestoletnią tradycję w budowie tego rodzaju ładowarek (pierwsza ładowarka trafiła na rynek w 1989 r.). W pierwszej fazie wdrażania serii DL-7 na rynek wchodzi siedem modeli: DL280-7, DL320-7, DL380-7, DL420-7, DL480-7, DL550-7 oraz DL580-7, a cztery kolejne: DL200-7, DL220-7, DL250-7 i DL-420CVT-7 pojawią się w sprzedaży w roku przyszłym.

Kluczowe walory

Doosan DL-7 zaprojektowano zgodnie z najnowszymi europejskimi przepisami dotyczącymi emisji spalin, Stage-V (Etap-V: przepisy UE z 2019 r.). Nowa konstrukcja łyżek ma zapewniać o 7 proc. większą pojemność (od 2,8 do 6,4 m. sześć.). W konstrukcji zastosowano ramię podnoszące z układem kinematycznym typu Z. Odpowiada za odpowiednio dużą moc wyrwywającą i udźwig, co przydaje się w przypadku ciężkich materiałów, a duży kąt zrzutu pozwala na efektywny wyładunek materiałów lepkich. Opcjonalne ramię do wysokiego podnoszenia dostępne jest dla zastosowań wymagających wyższych wysokości zrzutu i większej wszechstronności. Ładowarki DL-7 posiadają responsywny układ hydrauliczny oraz złącze pomocnicze



układu hydraulicznego. Elementem wyposażenia standardowego maszyn jest trzyczewkowy zawór z funkcją regulowanego przepływu i blokady (dla osprzętu napędzanego hydraulicznie). Operatorzy mogą z łatwością sterować osprzętem hydraulicznym za pośrednictwem przełącznika proporcjonalnego na dżojstiku. Ładowarki można zamówić z różnymi przeciwwagami; do wyboru są opcje: 300, 400 lub 500 kg.

Idzie (też) o pieniądze

Kluczowe znaczenie w budowlanym biznesie mają koszty eksploatacji maszyn. W serii DL-7 oszczędności przyniesie m.in. zastosowanie automatycznej pięciostopniowej skrzyni biegów PowerShift i lepsza przyczepność uzyskana dzięki hydraulicznej blokadzie mechanizmu różnicowego (HDL). Hydrauliczna blokada mechanizmu różnicowego może być automatycznie aktywowana przy pełnym momencie obrotowym bez jakiegokolwiek działania ze strony operatora. W DL-7 w kontroli kosztów pomaga też układ odłączania obciążenia LIS (Load Isolation System). Na ok. 5 proc. szacują

oszczędności z zużyciu paliwa wynikające z zastosowania nowego 6-cylindrowego silnika Scania (Stage V). Jednostka nie wymagająca stosowania układu recyrkulacji spalin (EGR) dzięki technologiom selektywnej redukcji katalizacyjnej i utleniania katalizacyjnego oraz filtrowi cząstek stałych (DPF). Okres oczyszczania z sadzy w filtrze DPF wydłużono do ponad 6 tys. godzin, a operator otrzymuje pełne informacje o statusie DPF dzięki wskaźnikowi poziomu sadzy wyświetlanym na nowym ekranie dotykowym w kabinie. Najnowsza technologia kontroli mocy SAT2 automatycznie skanuje aktywność maszyny i dostosowuje moc wyjściową silnika na podstawie analizy ciśnienia wysięgnika, ciśnienia pompy i mocy wyjściowej wału w czasie rzeczywistym. Nową funkcją jest inteligentny system sterowania (DSGS). Analizuje sposób jazdy i zachowanie operatora, pomagając uzyskać optymalne zużycie paliwa. Z punktu widzenia optymalizacji kosztów ważny jest też, fabrycznie instalowany, bezprzewodowy system zarządzania flotą Doosan CONNECT TMS2.0. Poprzez satelitę i sieci

komórkowe dostarcza kluczowe informacje na temat wydajności maszyny. Pomaga też podejmować decyzje w zakresie tzw. konserwacji zapobiegawczej. Z kolei zmodernizowany układ hydrauliczny ma gwarantować większą wytrzymałość i dłuższą eksploatację co pośrednio wpływa na koszty. Ładowarki objęto pełną gwarancją na 3 lata lub 5 tys. godzin pracy.

Duże okna i coś więcej

Nowa kabina oferuje znacznie ulepszone pole widzenia ze strony operatora dzięki ograniczeniu „martwych punktów” wokół kabiny. Wyliczono, że powierzchnia okien jest o 14 proc. większa w porównaniu z poprzednikiem, ładowarką DL-5. Widoczność po zmroku ułatwiają zamontowane na kabinie światła robocze LED (standardowo cztery z przodu i z tyłu, opcjonalnie sześć z przodu i z tyłu). Dla zwiększenia bezpieczeństwa pieszych światła LED na tylnej pokrywie silnika mają automatyczną funkcję antykoliyjną używaną podczas cofania.

Jako wyposażenie opcjonalne dostępna jest sprężarka powietrza z dmuchawą, narzędzie, którego można użyć do wyczyszczenia kabiny w dowolnym momencie. W prowadzeniu maszyny pomoc może ulepszyć układ kierowniczy i zaawansowany elektryczny układ sterowania. Nowy jest system tzw. inteligentnego kluczyka (zapobiega ewentualnej kradzieży), umożliwiający m.in. zdalne sterowanie drzwiami, blokowanie i odblokowanie czy też zwalnianie drzwi.

Panel sterowania posiada również dwa gniazda USB. Drzwi kabiny otwierają się pod kątem 180 st. i mogą zostać zablokowane w pozycji otwartej, dzięki czemu operator ma odpowiednio dużo miejsca na wejście i wyjście z maszyny. Sama kabina wyposażona jest w fotel Grammer Actimo XXL z pełną regulacją amortyzacji w poziomie i w pionie, pneumatyczną podporą oraz podgrzewaniem w standardzie.

Obsługę ułatwia ekran dotykowy Doosan Smart Touch 8.

Panel wskaźników otrzymał nowy wygląd oraz został wyposażony w szybę z powłoką antyrefleksyjną. Nowy jest też dźwistik EMCV (elektryczny główny zawór sterujący) wbudowany w podłokietnik.

Umożliwia operatorowi płynne i precyzyjne sterowanie ramieniem podnoszącym i osprzętem ładowarki.

Za pośrednictwem EMCV dostępne są też inne funkcje: automatyczny powrót do położenia kopania, przechylania łyżki, zatrzymanie nagarniania łyżką i zapobieganie wstrząsom.

Producent od dłuższego czasu zapowiadał już także, iż nowa seria ładowarek ma zostać ostatecznie wyposażona w przezroczystą łyżkę – najnowocześniejszą technologię bezpieczeństwa (pozwoli operatorowi widzieć przez łyżkę). Nie jest wykluczone, że to opcjonalne rozwiązanie trafi w przyszłym roku do ładowarek sprzedawanych w Korei, a później – jeśli się sprawdzi, też do innych krajów. 



OPONY PRZEMYSŁOWE
OPONY ROLNICZE

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



GALAXY

2 lata gwarancji
możliwość przedłużenia do 3 lat

SPECYFICZNE WYMAGANIA

Użytkownicy pojazdów ciężarowych pracujących na budowach oczekują od ogumienia przede wszystkim jak najwyższej trwałości. Zwracają uwagę na możliwość szybkich napraw ogumienia, gdyż zapewnia to utrzymanie pełnej mobilności floty.

Opony w ciężarówkach i naczepach budowlanych każdego dnia są narażone na rozcięcia i przebicia uniemożliwiające późniejsze bieżnikowanie karkasu. Jak zaznacza Janusz Krupa, menadżer marketingu ds. opon użytkowych Goodyear Polska Ukraina, transport mieszany jest szczególnym wyzwaniem dla opon ciężarowych, bowiem charakteryzuje się bardzo wymagającymi parametrami eksploatacyjnymi. Odporność na uszkodzenia, szybkie samooczyszczanie bieżnika, ochrona przed zakleszczaniem kamieni, dobra przyczepność to najważniejsze wyzwania dla opon pracujących na budowach, a także na normalnej szosie.

– Jazda po autostradzie i praca na budowie to dwa światy i zupełnie różne wymagania wobec pojazdu i ogumienia – dodaje Dariusz Dziewięcki, regionalny menedżer sprzedaży w Continental Opony Polska. – Na drogach utwardzonych niezbędne są niskie opory toczenia, pozwalające oszczędzać paliwo, cicha, płynna praca i duże przebiegi. Z kolei na budowie od opony oczekuje się większej wytrzymałości, przyczepności, odporności na odpryski, wykruszenia, przecięcia. Jednak pojazdy budowlane muszą często pracować w obydwu środowiskach: w terenie, często błotnistym, oraz na asfalcie.

Michał Kamiński, market quality responsible z Prometeon Tyre Group (Pirelli) podkreśla, że opony powinny być łatwe do naprawiania i wyjaśnia techniczne różnice między oponą budowlaną a oponą do transportu międzynarodowego. Opony budowlane różnią się pod względem konstrukcji, zastosowanych komponentów. Mają przede wszystkim znacznie wyższy bieżnik i inny wzór niż dalekobieżne (lepsza trakcja, przyczepność i stabilność na śliskiej nawierzchni oraz odporność na przebicia). Są zbudowane z innych typów mieszanki, bardziej odporne na uszkodzenia mechaniczne. Metalowy kord wchodzący w skład opony jest grubszy, mocniejszy, bardziej odporny na korozję



w porównaniu z oponami w transporcie międzynarodowym. Ściany boczne i bieżniki opon budowlanych są bardziej masywne. Konstrukcja stopki musi być bardziej wytrzymała i wzmocniona, zaprojektowana do pracy pod dużym obciążeniem.

Sprawa przebiegu

– Przebieg opony w transporcie budowlanym jest sprawą drugorzędną, bowiem najważniejszym elementem dla użytkownika jest jej odporność na ewentualne uszkodzenia bieżnika oraz karkasu – uważa Janusz Krupa z Goodyeara. – Oczywiście, jeżeli ogumienie pracuje w ekstremalnych warunkach, niekiedy może zostać uszkodzone. I tu pojawia się problem, gdyż przy relatywnie małym przebiegu awaria opony może oznaczać dużą stratę dla użytkownika. Aby wesprzeć klientów w takich sytuacjach, Goodyear oferuje program gwarancyjny na ewentualne, przypadkowe, losowe uszkodzenia opony w czasie jej pracy. Przy zakupie opon z linii Omnitrac uprawnieni klienci mogą dostać taką gwarancję nieodpłatnie.

Podobną opinię o przebiegu ma Michał Kamiński (Prometeon, Pirelli). Większość klientów z branży budowlanej woli wytrzymałość i niezawodność od przebiegu. Pojazd wyposażony w ogumienie budowlane

powinien przemieszczać się z punktu A do punktu B, z miejsca załadunku do miejsca rozładunku. Ewentualne awarie opon powodują przestoje w pracy, co skutkuje dodatkowymi kosztami związanymi również z demontażem, wymianą lub naprawą opony, jej montażem.

– Mimo, że przebieg nie zawsze jest istotny w tym segmencie, nasi specjaliści produktowi stale pracują nad poprawą również przebiegu – informuje Michał Kamiński. – Często w te opony wyposażane są w pojazdy użytkowane również poza placem budowy i na asfalcie. Opony muszą więc zachowywać się prawidłowo na szorstkich nawierzchniach (błoto, żwir) oraz na asfalcie, zapewniając przebieg i prowadzenie na mokrej i suchej nawierzchni oraz w różnych warunkach pogodowych, przy jednoczesnym ograniczeniu generowania hałasu.

Walory premium

Skoro w każdej chwili mogą ulec uszkodzeniu, jak przekonać klientów do zakupu opon premium? Wojciech Syga, sales manager z Prometeon Tyre Group kładzie nacisk na edukację klientów. Poruszając się wciąż między przewoźnikami korzystającymi z tego typu opon, można w dużej mierze poczuć stary sposób myślenia, tzn. „założę coś

taniego, bo i tak uszkodzi się mechanicznie, więc po co inwestować?”

– Ten model jest jednak coraz mniej aktualny – mówi Wojciech Syga. – Przede wszystkim, dzięki poprawie jakości produktów z tego segmentu, my jako producent jesteśmy świadomi na jakie niebezpieczeństwa narażona jest tego typu opona. Dlatego poprzez wprowadzenie najnowocześniejszych innowacji, które ciągle wzbogacają pakiet technologii Prometeon, takich jak lepsza mieszanka lub wzmocnienie opon w obszarach wrażliwych (ściana boczna, bark), nasze produkty dedykowane do tego zastosowania mogą sprostać wyzwaniom transportu budowlanego. Innym, ale równie ważnym elementem jest fakt, że sam plac budowy nie wygląda już tak, jak kiedyś. Rosnąca liczba utwardzonych szlaków komunikacyjnych na placu budowy zmienia proporcje on-road i off-road z 40/60 na 60/40.

Jak dodaje Michał Kamiński z Prometeona, opona premium jest o wiele łatwiejsza do naprawy w przypadku uszkodzenia niż budżetowa. Niektóre tanie opony po awarii

nie nadają się do reperacji, o czym wiedzą najlepiej osoby, które zajmują się tym w serwisach. Premium gwarantuje niższy wskaźnik awaryjności i co jest bardzo ważne dla wielu klientów, możliwość bieżnikowania, dzięki ogólnie wyższej odporności karkasu i większej odporności na uszkodzenia przez przypadkowe przyczyny zewnętrzne (uderzenia, kamienie itp.).

Dariusz Dziewięcki (Continental) argumentuje, że decyzja o zakupie opon do pojazdów budowlanych to inwestycja długofalowa i właściciel floty powinien przeanalizować wiele czynników. Nie cena zakupu, a jakość ogumienia decyduje o późniejszych kosztach eksploatacji oraz płynności funkcjonowania firmy.

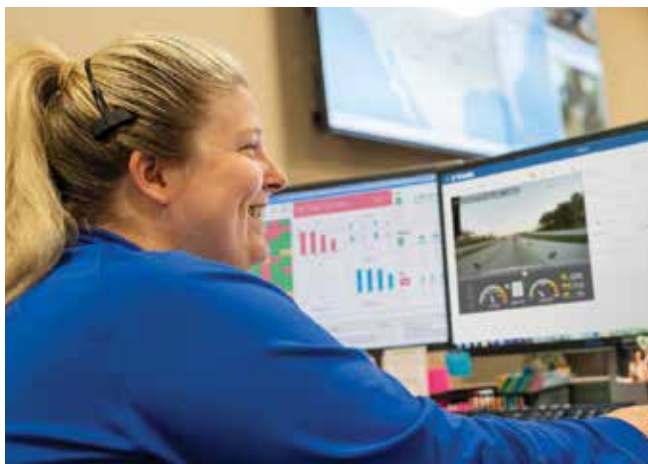
– Mówiąc najprościej, wybór opon premium zapewnia niższe koszty przy dłuższej eksploatacji oraz większą niezawodność, co przy pracy na budowie ma kluczowe znaczenie. Nie da się wyprodukować wytrzymałego karkasu i energooszczędnego bieżnika tanimi metodami. Nie może być mowy o bezpiecznym bieżnikowaniu takich

opon. Zużyte nadają się już tylko do utylizacji, przez co w końcowym rozrachunku generują więcej kosztów dla firm niż opony markowe.

Dodatkowo w przypadku opon premium klient ma do dyspozycji rozwiązania cyfrowe, które pomagają zapobiegać i monitorować ewentualne awarie. Wszystkie te zalety sprawiają, że zakup opon premium pozwala w dłuższej perspektywie nie tylko obniżyć, ale także lepiej przewidywać koszty eksploatacji.

– Najlepszym argumentem są zastosowane technologie, które przekładają się na oszczędności w eksploatacji i wytrzymałość ogumienia – wylicza Janusz Krupa z Goodyeara. – Finalna cena opony to wypadkowa wielu czynników takich jak miejsce oraz koszty produkcji, w tym surowce, a także zastosowane technologie. Ogumienie bazujące na innowacyjnych rozwiązaniach jest najdroższe w produkcji. Warto jednak pamiętać, że technologie przekładają się bezpośrednio na zwiększenie efektywności paliwowej czy wytrzymałości, a co za tym idzie na realne oszczędności użytkowników.

Video Intelligence: Chronić swoich kierowców, flotę i wizerunek



Więcej niż samochodowy wideorejestrator

- Nagrania dostępne na żądanie
- Automatyczne nagrania, w przypadku zdarzenia zarejestrowanego przez komputer pokładowy Trimble zainstalowany w pojeździe
- Intuicyjny webowy portal z nagraniami do analiz i szkoleń
- Funkcje zapewniające ochronę prywatności

Czy wiedziałeś o tym...

- ... Video Intelligence działa jako bezstronny naoczny świadek w razie wypadku.
- ... analiza zachowań podczas jazdy, za pomocą wideorejestracji może zmniejszyć liczbę wypadków nawet o 30%?



Trimble
Transport & Logistics
www.trimbletl.com

Zainteresowany? Sprawdź naszą stronę trimbletl.com/pl lub skontaktuj się z nami pod numerem **22 872 99 50** lub przez sales_trimbletl_pl@trimble.com.

Wszystkie te czynniki wpływają na finalny koszt zakupu opony, ale równocześnie mają istotne przełożenie na niższy pojedynczy koszt przejechanego kilometra, nie mówiąc o znaczącym zmniejszeniu ryzyka niespodziewanych przestojów, co wiąże się często z dodatkowymi, dotkliwymi obciążeniami dla firmy.

Rezultaty na poziomie

Z badań Europejskiego Związku Producentów Opon i Gumy (ETRMA), opublikowanych przez Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego (PZPO), wynika, że obniżenie wskaźników w pierwszych trzech kwartałach br. w porównaniu z 2019 dotknęło również producentów opon. Jednak w najmniejszym stopniu spowolnienie to objęło opony ciężarowe i przemysłowe (w tym sprzęt budowlany). Dzięki wzrostom sprzedaży, w trzecim kwartale spadki od stycznia zmniejszyły się do 3 proc. w przypadku opon ciężarowych oraz 6 proc. dla opon przemysłowych. Sytuacja na rynku opon jest podobna w całej Europie, co potwierdzają dane ETRMA. Z pewnością wpływ na to miał fakt, że branża budowlana mogła funkcjonować stosunkowo normalnie i bez większych obostrzeń, a transport po początkowych turbulencjach musiał sprostać nawet zwiększonym zamówieniom – komentuje Dariusz Dziewięcki z Continentala.

– Do czasu wybuchu pandemii rynek usług w transporcie budowlanym był na bardzo wysokim poziomie – ocenia Janusz Krupa, Goodyear. – Marzec-maj to czas zastoju, ale już od czerwca w zasadzie wszystko wróciło do stanu sprzed pandemii. W Polsce praktycznie nie ma budów, na których prace zostałyby wstrzymane, a współpraca firm budowlanych z kolejami oraz Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad nawet uległa poprawie. To całkiem inny obraz, niż na wielu europejskich rynkach, jak na przykład w Austrii czy Belgii, gdzie rozprzestrzenianie się wirusa doprowadziło do wstrzymania prac. W efekcie rynek opon z tego segmentu jest minimalnie mniejszy niż w ubiegłym roku.

Przykładowe rozwiązania

Nokian. Gama R-Truck obejmuje opony do samochodów ciężarowych na osi kierowaną i napędową, a także do naczip i przyczep. Otwarta rzeźba bieżnika i szerokie rowki zapewniają dobre samooczyszczanie i przyczepność. Cała gama wyróżnia się



specjalną, odporną na przecięcie mieszanką gumową i niewielkim nagrzewaniem się, co oznacza, że opony zużywają się równomiernie i zachowują dobre właściwości przez całą eksploatację.

Wszystkie Nokiany R-Truck nadają się do użytku przez cały rok. Można montować je w najcieplejsze lato, a z drugiej strony posiadają homologację 3PMSF, dzięki czemu sprawdzają się w warunkach zimowych. Rozcięcia i przebiccia są stałym zagrożeniem podczas robót ziemnych i na placach budowy. Opony Nokian R-Truck mają doskonałą odporność na przebicie w najtrudniejszych warunkach. Niski opór toczenia pomaga oszczędzać paliwo, a duży przebieg zmniejsza ogólne koszty opon. R-Truck nadają się również do bieżnikowania. Linia Nokian R-Truck została zaprojektowana z myślą o bezpieczeństwie i niezawodności. Karkasy są wykonane z materiałów wysokiej jakości, a innowacyjne wzory bieżnika łączą dobrą przyczepność na miękkich nawierzchniach z doskonałym przebiegiem.

R-Truck Steer są przeznaczone na osi sterującą. Odrzutniki kamieni w głównych rowkach przedłużają żywotność opony, szczególnie na trudnych nawierzchniach. Rozmiary: 315/80 R22.5, 385/65 R22.5, 385/65 R22.5 XL.

R-Truck Drive, na osi napędową, 315/80 R22.5, ma duże bloki bieżnika. Zapewniają one trwałość, zmniejszają wyrwania i rozdarcia bieżnika w trudnych warunkach. Otwarty wzór bieżnika gwarantuje dobre samooczyszczanie i przyczepność w często zmieniających się warunkach jazdy. R-Truck Trailer, do przyczep i naczip, zostały zoptymalizowane

do użytku w trudnych warunkach drogowych i terenowych oraz w przyczepach do przewożenia drewna. Rozmiary: 265/70 R19.5, 275/70 R22.5, 385/65 R22.5.

Continental. Opony Conti CrossTrac, dostępne od dwóch lat, odpowiadają na potrzeby wynikające ze specyfiki branży budowlanej: mieszanka warstwy bazowej zapewnia niskie opory toczenia, podczas gdy mieszanka bieżnika optymalną przyczepność. Mają też dodatkową zaletę – doskonale się samooczyszczają. Zapewnia to specjalna konstrukcja bieżnika, umożliwiająca skuteczne usuwanie ziemi, piasku i żwiru z przestrzeni pomiędzy klockami. Projektanci zadbali o ochronę przed przegrzewaniem oraz o dłuższą żywotność i wytrzymałość, dzięki dużej zawartości naturalnego kauczuku w mieszance. Wszystko to sprawia, że pojazdy wyjeżdżające z budowy w mniejszym stopniu zanieczyszczają nawierzchnię jezdni, niższe jest także ryzyko wystrzelenia kamyków spod opon.

Goodyear. Seria Omnitrac Heavy Duty jest przeznaczona dla samochodów ciężarowych pracujących w trudnych warunkach. Charakteryzuje ją zwiększona trwałość, wydajność, przebieg i trakcja w każdych warunkach pogodowych. Ogumienie zostało opracowane specjalnie dla wywrotek i innych ciężkich pojazdów użytkowych pracujących głównie w trudnych, nieutwardzonych środowiskach, takich jak place budowy, kopalnie oraz kamieniołomy, ale poruszających się także na krótkich trasach po drogach publicznych. Opony podlegają gwarancji Goodyear Omnitrac. Obejmuje ona przypadkowe uszkodzenia powstałe w wyniku uderzenia,

które sprawiają, że zarejestrowana opona nie nadaje się do naprawy i dalszego użytkowania. Wszystkie opony są przygotowane do pogłębiania i bieżnikowania, zgodnie z koncepcją wielu żyć.

Wszystkie wyposażone są w opatentowaną przez Goodyear technologię Dura-Shield. To specjalna, poliestrowa warstwa górna opasania, która zapewnia dodatkową odporność na uszkodzenia karkasu i zapobiega wnikanii kamieni oraz wody, chroniąc pasy w karkasie przed korozją. Główne korzyści to zwiększenie potencjału przebiegów i poprawa możliwości bieżnikowania.

Zarówno wersje na oś sterującą, jak i na napędową wyróżniają się konstrukcją karkasu, która nie była wcześniej stosowana w oponach Goodyear do zastosowań mieszanych. Została ona zaprojektowana, by ograniczyć odkształcenia i zapewnić wysoką odporność na twardnienie komponentów, co przekłada się na wyższą trwałość i niższą wagę.

Zintegrowany układ identyfikacji radiowej (RFID) umożliwia łatwe rozpoznanie

i łączność z systemami zarządzania oponami i śledzenia. Dzięki komunikacji z chmurą, na poziomie indywidualnego numeru seryjnego osiągnięto efektywne zarządzanie przepływem ogumienia. Identyfikacja radiowa przeciwdziała kradzieżom, ponieważ opony można śledzić.

Michelin. Opony X Works nadają się do wszystkich typów użytkowania: drogi, dojazd do placu budowy, kamieniołomy. Gama X Works opiera się na najpopularniejszych rozmiarach: 315/80 R 22.5, 13 R 22.5 Z (wszystkie pozycje) i D (oś napędowa) oraz 385/65 R 22.5 T (oś wleczone) i Z (wszystkie pozycje). Gamę tworzą: X Works – wysokie przebiegi na drogach oraz dojazdach do placów budowy, X Works HD (Heavy Duty) – wytrzymałość na placach budowy, przeznaczone dla użytkowników, którzy 20 proc. transportu realizują na dużych placach budowy obiektów takich jak lotniska, infrastruktura drogowa, osiedla mieszkaniowe czy wielkopowierzchniowe centra handlowe, X Force – wytrzymałość na agresywnym podłożu, np. w kamieniołomach.

X Works obniżają koszty prowadzenia działalności transportowej. W porównaniu do poprzedniej gamy opony charakteryzują się dłuższą żywotnością. X Works Z (na wszystkie pozycje) oferuje przebieg o 25 proc. większy od poprzedniczki, X Works D (oś napędowa) o 15 proc., zaś X Works T (oś wleczone) to zysk 10 proc. całkowitego przebiegu. Z nową propozycją Michelin łączy się oferta podwójnego bieżnikowania gwarantująca użytkownikom maksymalne wykorzystanie potencjału i wartości karkasów.

W oponach X Works Z (na wszystkie pozycje), D (oś napędowa) i T (oś wleczone) znalazły zastosowanie trzy najbardziej zaawansowane technologicznie innowacje Michelin. Są to: carbion, czyli bardziej jednoodna mieszanka gumy bieżnika powstająca w specjalnym procesie łączenia składników stałych z płynnymi; lamele w kształcie litery Z zaprojektowane, by zwiększać przyczepność zimą, szczególnie na zaśnieżonych drogach; powercoil bardziej wytrzymały i lżejszy stalowy kord osnowy. 



nokian[®]
TYRES

THE ROAD ENDS, THE WORK CONTINUES

NOKIANTYRES.COM/R-TRUCK

NOKIAN
R-TRUCK STEER

NOKIAN
R-TRUCK DRIVE

NOKIAN
R-TRUCK TRAILER

SPECJALISTKI OD GŁADKIEJ ROBOTY

Wprawdzie rynek równiarek jest mocno ograniczony, jednak ofertę tego rodzaju maszyn budowlanych ma wielu dostawców. Bobcat, CASE, CAT, HBM, Komatsu czy Mista to kluczowe z marek. Wiele oferowanych równiarek to w istocie maszyny wielofunkcyjne, poza budową dróg i autostrad, z powodzeniem stosować je można do skarpowania, spychania, zrywania czy odśnieżania.

Podstawowym walorem równiarek jest dla ich użytkowników wydajność. Dominują maszyny samojezdne, głównie w wersji trzyosiowej. Liczy się też uniwersalność maszyn, w tym możliwość zastosowania dodatkowego sprzętu. Mają zarówno lemiesz standardowe, jak i (opcjonalne) dłuższe, są producenci oferujący odpowiednie przedłużenia montowane z prawej, bądź lewej strony lemiesz. Gama osprzętu roboczego obejmuje nierzadko asortyment osprzętu do prac ziemnych, w tym krawędzie tnące, nakładki oraz końcówki zębów zrywaka.

Duża wydajność i koszty pod kontrolą

Dostawcy maszyn marki Bobcat zwracają uwagę m.in. na ostrze znajdujące się na końcówce równiarki, a przesuwające się na kilka sposobów, aby niwelować każdą powierzchnię. Podpora oscyluje, aby zminimalizować nierówności terenu, zapewniając odpowiednie nachylenie w różnych warunkach. Jak to działa? Siłowniki hydrauliczne niezależnie regulują każdą stronę lemiesz, ustawiają kąt lemiesz i przesuwają lemiesz na bok. Płynniejszą pracę i szybszą reakcję równiarki można uzyskać w połączeniu z systemem sterowania laserem. W przypadku systemu laserowego im dalej ostrze znajduje się od nachylenia, tym szybciej przesunie się do niego. Ręczne przesunięcie boczne w mniejszych modelach powoduje przesunięcie ostrza do 12 cali w lewo lub w prawo. Hydrauliczne przesunięcie boczne w większych modelach zapewnia przesunięcie do 13 cali w lewo lub w prawo, ułatwiając pokonywanie wzniesień obok budynków, słupów i innych przeszkód.



Dostawca równiarek samobieźnych Caterpillar 120/120 AWD zapewnia, że maszyny potrafią zużyć nawet 15 proc. mniej paliwa niż te poprzedniej generacji (funkcja Eco). Technologia Cat GRADE pozwala uzyskać docelowy stan nawierzchni przy mniejszej liczbie przejazdów. Skrzynia biegów Powershift współpracuje z balastem, odpowiadając za optymalne przeniesienie siły pociągowej na grunt. W przypadku precyzyjnego wykańczania powierzchni można wykorzystać opcję belki regulowanej od góry (nawet o 45 proc. niższe koszty konserwacji w porównaniu do wersji standardowej). Wyważenie maszyny można poprawić za pomocą przeciwwagi i bloku dociskowego. Przedni podnośnik przygotowano do montażu osprzętu, takiego jak lemiesz (prosty lub przedni). Dostępne jest przedłu-

żenie lemiesz środkowego powiększające szerokość o 605 mm (24 cale). Na łatwiejszą konserwację wpływa m.in. zgrupowanie filtrów paliwa, powierza dolotowego i oleju. Hamulce hydrauliczne są smarowane, co eliminuje potrzebę ich konserwacji. Układ Circle Saver ogranicza kosztowne naprawy obrotnicy i mniejszego koła zębatego.

W maszynach marki Mista (oferta obejmuje modele: RD130FHD, RD165C, RD165H, RD200C, RD200H) zastosowano ramy wykonane ze stali konstrukcyjnej wysokiej jakości, rama przednia to profil spawany o przekroju prostokątnym, tylna zaś wykonana jest profilu zamkniętego. Obydwie ramy są połączone przegubowo przy pomocy łożysk stożkowych oraz dwóch cylindrów hydraulicznych zabezpieczonych zaworami podpierającymi, zabezpieczający-

mi przed przypadkowym „złamaniem” ram. Dodatkowo zastosowano sworznie ustalające ramy w pozycji na wprost i zabezpieczające funkcję łamania ram na czas transportu.

W równiarkach CASE (C836C, 836C AWD, 856C, 856C AWD) pierścieni obrotu zabudowano w szczelnej obrotnicy. Budowa układu lemiesza środkowego i maksymalizuje możliwości jego kontrolowania: bardzo niskie tarcie podczas operacji, wolny od szarpnięć moment obrotowy dla bardzo płynnego i precyzyjnego działania lemiesza. Wewnętrznie uzębiony, zamontowany na łożysku wałeczkowym pierścieni obrotu jest wolny od luzów i wytrzymały na wysokie obciążenia mechaniczne, jednocześnie nie podlegając przedwczesnemu zużyciu. Rama ma kształt litery „A”, konstrukcja jest wolna od naprężeń. Stale kompensuje obciążenia podczas pracy. Typowe naprężenia poprzeczne wynikające z przesunięć i położenia lemiesza są niemal zupełnie zneutralizowane (dłuższa żywotność elementów). Siodło można hydraulicznie nastawić w pięciu pozycjach, dzięki zamkowi sworzniowemu.

Równiarki HBM posiadają hydrodynamiczny napęd tandemów kół tylnych polegający na zastosowaniu przekładnika momentu obrotowego. To nowatorskie rozwiązanie, pozwala osiągnąć ekstremalnie wysoki moment obrotowy na czterech kołach (płynna zmiana biegów także pod pełnym obciążeniem maszyny). Równiarki można stosować także do prac prowadzonych pod ziemią. HBM 110 M-Mining to

wyspecjalizowane maszyny o wysokości 1,8 m, co umożliwia pracę w wąskich, kopalnianych korytarzach. – *Wyrównanie podłoża pod budowę drogi to nie jedyna funkcja równiarek HBM. Często znajdują zastosowanie, jako maszyny do konserwacji dróg leśnych lub gminnych dróg nieutwardzonych, czego potwierdzeniem są pochwały klientów, takich jak Nadleśnictwo Toruń czy Składnica Lasów Państwowych w Stargardzie. Równiarki świetnie sprawdzają się również podczas zimy – można je wyposażać w pług przedni oraz w pług boczny, dzięki czemu bardzo dobrze radzą sobie z odśnieżaniem dróg – usłyszeliśmy od dostawcy (FULL Maszyny Budowlane).*

Technologii nie trzeba się bać

Z pozoru niewiele się zmieniają, ale w istocie współczesne równiarki są, podobnie

jak inne maszyny budowlane „nafaszerowane” technologicznymi nowinkami.

W maszynach CAT 120/120 AWD dostępna jest zmodernizowana technologia GRADE z wyświetlaniem na opcjonalnym kolorowym ekranie dotykowym o przekątnej 203 mm (8 cali). Cyfrowy miernik nachylenia lemiesza pozwala uzyskać wymagane nachylenie bez potrzeby stosowania ręcznych metod pomiaru nachylenia terenu. Cat GRADE z opcjonalną funkcją Cross Slope Indicate zapewnia odczyty spadku poprzecznego w czasie rzeczywistym. Układ stabilizacji lemiesza wykrywa odbicie lemiesza szybciej od operatora, zmniejszając otwarcie przepustnicy i późniejszą potrzebę poprawek obrabianego obszaru. System Product Link za pośrednictwem internetowego interfejsu VisionLink udostępnia na żądanie informacje o lokalizacji, liczbie godzin pracy, zużyciu paliwa, wydajności, czasie bezczynności czy kodach diagnostycznych. Aktualizacja oprogramowania następuje za pomocą usług zdalnych, bez potrzeby wyłączania maszyny z eksploatacji.

W przypadku maszyn Bobcat zastosowano m.in. systemy automatycznego sterowania. Automatycznie przesuwają ostrze w górę lub w dół, aby materiał bazowy był dokładnie na równi. Grader przygotowany do lasera 3D. Dostępne są systemy sterowania laserowego i sonic / cross slope. System 3D Ready pozwala w istocie „połączyć biuro i plac budowy”. By dokonać konfiguracji wystarczy załadować wygenerowany programowo plik modelu do skrzynki sterowniczej





CB450. Postęp pracy można monitorować z biura za pomocą oprogramowania Connected Site. Daje również możliwość aktualizowania projektów. Korzystając z systemu plug-and-play można pracować z wręcz milimetrową dokładnością. Wykorzystując GPS lub UTS, system ma możliwość wykonywania złożonych projektów obejmujących parkingi, boiska sportowe czy roboty drogowe.

W równiarkach Mista zwraca uwagę m.in. rama ciągniona i układ obrotu lemiesza. Wieniec zębataj jednocześnie pełnoobrotowy 360 st. pozwala przenieść duże obciążenia. Siłą sprawczą obrotu lemiesza środkowego są dwa siłowniki hydrauliczne umieszczone na obrotnicy, współpracujące

z przekładnią zębatą. To opatentowane przez Mista rozwiązanie konstrukcyjne. Ideą jest zapewnienie szybkiej realizacji zadanego obrotu lemiesza, powiązanej z płynnym ruchem narzędzia przy zachowaniu wysokiej dokładności niezbędnej do realizacji prac wymagających precyzji działania. Zastosowane przez Miste rozwiązanie zawiera w sobie jednocześnie hydrauliczny system zabezpieczający przed przeciążeniem z fabrycznie ustawianą wartością graniczną ciśnienia. Wkładki i ślizgi wykonywane z tworzyw sztucznych podnoszą niezawodność i sprawność układu wydłużając okres pracy do momentu wykonania niezbędnych czynności serwisowych.

Dostawcy równiarek CASE zwracają uwagę m.in. na zacieśniający się promień profilu lemiesza (redukuje opór materiału, a przy pracach wykończeniowych poprawia efekt mieszania materiału). W maszynach stosuje się hydraulikę typu „load sensing”, bezpośrednio aktywowana pompa wielotłoczkowa dostarcza jedynie wymaganą ilość oleju dokładnie do miejsca w układzie, w którym jest potrzebny, unikając jakichkolwiek strat mocy. Zawory sterujące (rozdzielacz główny) z funkcją kompensacji ciśnienia umożliwiając równoległe podnoszenie i opuszczanie lemiesza. Dedykowany przełącznik zamontowany w podłodze kabiny pozwala operatorowi uzyskać maksymalną moc hydrauliki, niezależnie od obrotów silnika (tryb „Full Flow”).



Bezpiecznie i wygodnie

Współczesny operator chce pracować wygodnie, przy zachowaniu maksymalnego poziomu bezpieczeństwa. W maszynach CASE sprzyja temu bezpośrednie łączenie dźwigni sterujących z rozdzielaczem. Bezpośrednio sterowany rozdzielacz hydrauliczny zmniejsza ryzyko pojawienia się luzów na dźwigniach sterujących w trakcie całego cyklu życia maszyny. Ponadto, operator może dzięki temu lepiej wyczuć reakcje maszyny zwiększając tym samym precyzję pracy.

Konstruktorzy maszyn HBM nie kryją, że stawiają sobie za cel zapewnienie maksymalnego komfortu pracy operatora. Elementem wyposażenia równiarki, które poprawia komfort pracy operatora jest przenośna lodówka z funkcją chłodzenia, ale również podgrzewania posiłków. Od niedawna firma Full Maszyny Budowlane oferuje nowy rodzaj równiarki, który znajduje zastosowanie przy placach budowy, boiskach sportowych, a przede wszystkim przy ścieżkach rowerowych i chodnikach. Mini równiarki Easy Grader, francuskiej

produkcji, docierają tam, gdzie nie mogą inne równiarki. Kompaktowy rozmiar, masa 2,7 t oraz moc silnika sięgająca do 50 KM pozwalają na efektywną pracę. Napęd tandemowy (6x4) ze sprzęgłem kłowym pozwala wykorzystywać mini równiarkę w każdym terenie. Maszynę wyróżnia jej praktyczność i łatwość w obsłudze. Równiarką można poruszać się po drogach publicznych, posiada kierownicę z hydrostatycznym wspomaganiem. Wszystkie funkcje można też obsługiwać posługując się dwoma dżojstikami. Tak jak w przypadku równiarek HBM, w Easy Grader zastosowano regulowany fotel z zawieszeniem. Na życzenie równiarka może zostać wyposażona np. w przedłużenie lemiesza, zdejmowany pług przedni, przygotowanie hydrauliki pod montaż laserowego systemu niwelacji, przyczepę transportową oraz centralne smarowanie.

W równiarkach CAT 120/120 AWD można wybrać opcję kabiny: Standard, Comfort Plus oraz Premium Plus. Informacje dotyczące maszyny, takie jak poziom paliwa czy opcje technologii GRADE i aler-

ty są wyświetlane na jednym kolorowym wyświetlaczu. Wyświetlacz z powłoką antyrefleksyjną umożliwia odczytywanie zawartości niezależnie od poziomu nasłonecznienia. Istnieje możliwość podłączenia telefonu za pomocą opcjonalnej łączności Bluetooth lub przewodu aux. Układ ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji (HVAC) osusza kabinę, zapewnia cyrkulację świeżego powietrza, utrzymuje w kabinie odpowiednie ciśnienie oraz zapobiega przedostawaniu się do wnętrza pyłu oraz osiadaniu pary na szybach. Na pełną widoczność otoczenia wpływa m.in. opcjonalna kamera cofania. Ogrzewany obiektyw zapewnia wyraźny obraz z kamery tylnej. W przypadku zdlawienia silnika pomocniczy układ kierowniczy automatycznie i bezpiecznie zatrzyma maszynę. Podczas wsiadania i wysiadania z maszyny z użyciem pomostów i poręczy zapewniono trzy punkty oparcia. Dostępny z poziomu podłoża wyłącznik silnika po aktywowaniu zatrzymuje doprowadzanie paliwa i wyłącza maszynę. Dobra widoczność tylnej części maszyny dzięki połączonym oknom. 

**TRANSPORT ŁADUNKÓW
PONADNORMATYWNYCH**
KRAJOWY I MIĘDZYNARODOWY



FOCUS TRUCK

www.focustruck.pl kontakt@focustruck.pl mobile 24 h: + 48 602 221 009





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!

60 SZTUK		HUCZNE PRZYJĘCIE		ZIELONY OWOC		ŁĄKA W GÓRACH	
GŁOS W DYSKUSJI		CZŁOWIEK PIÓRA		BRAK W KASIE		TŁO UTWORU	
ZBIÓR SPRAW SĄDO- WYCH							
BEZŁADNE BIEGANIE			CZARNY KAPELUSZ GÓRALSKI		STRZELBA MYS- LIWSKA		OWOC JAK KOLOR
GROBOWIEC W KSZTAŁ- CIE TRUMNY	FELER MA- SZYNY						
USYPANY Z ZIEMI			WERSJA POŁO- NEZA		ZWIERZĘ Z BRÓDKĄ		
MAŁA TEŻ WCINA SIĘ W ŁĄD		FILIP, REŻYSER FILMU „PANIE DULSKIE”					
RYCERZ Z BOG- DANCA		PRE- TENSJA					
					MOCARNA KOBIECI		



Wśród wszystkich Czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązanie krzyżówki SMS-em na nr 791 892 568 do dnia 20.01.2021 r. rozlosujemy upominki ufundowane przez firmy:

moya
sieć stacji paliw



AFTERMARKET

LEMFÖRDER  SACHS  TRW 



Nagrodzeni z ostatniego numeru:
Jarosław Prus Warszawa, Danuta Małecka Wałbrzych
oraz Paweł Bratecki Radom.

Rozwiązaniem są słowa z literą B.

PARZYSTA W KSIĄŻCE, TYTUŁOWA W GAZECIE	OGONEK PRZED KASĄ	RYTUAL- NA FORMUŁA MAGICZNA	WIELKA KWOTA LEGAR W PODŁODZE	KILKA PARAFII DO KLEJ- NIA PAPY
		WPA- DAJA DO ŁUŻY		
NACZYNIE KUCHEN- NE Z RĄCZKĄ				
		DRZEWO JAK BUJDA		
BROŃ KOWBOJA RZĘKA W ŁODZI		ZABIŁ ABLA		
		FIASKO		
WODNA SPORTS- STARA, ZDARTA MOTŁA	WAFLEK NA LODY	PORWAŁ HELENĘ	PTAK W KOMINIE	MIASTO NA PODKAR- PACIU
			ŚPIEWA- JĄCA DANUTA	OJCIEC CZULE
ROŚLINA Z OWOCAMI NA KISIEL	NIEZŁY GAGATEK THURMAN, AKTORKA			
ŚNIA SIĘ TENI- SIŚCIE				
		W ŚRODKU ŚWIECY		
KRWISTY WYRÓB MASAR- SKI				

DAF XF ORAZ CF

Najwyższa forma ewolucji z pakietem Ultimate



Najlepsze ciężarówki na rynku DAF XF oraz CF z pakietem Ultimate jeszcze podnoszą wydajność, bezpieczeństwo i komfort kierowcy. Wejdź na najwyższy poziom doskonałości.

Ten unikatowy pakiet zawiera:

- System zarządzania energią i akumulatorem
- Przednie i tylne światła LED
- Automatyczną kontrolę klimatyzacji
- ...i wiele więcej

Sprawdź co przygotowaliśmy dla Ciebie:

www.daf.com/ultimate



Święta i Nowy Rok zbliżają się z dużą prędkością!
Życzymy z tej okazji, by nie opuszczały Państwa zdrowie
i pogoda ducha! Mamy nadzieję, że nadchodzący rok
upłynie nam na pokonywaniu dystansów, znajdowaniu
nowych dróg i realizacji planów.

Biuro Klientów Flotowych

 **LOTOS** Paliwa