

TRUCKS & MACHINES

MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY

*Rok 2021 dobiega końca,
z tej okazji pragniemy złożyć
Państwu serdeczne życzenia
szczęśliwych, spokojnych
Świąt i udanego Nowego Roku.*

Redakcja



Wesołych Świąt - Frohe Weihnachten - Merry Christmas



THE TRUCK & TRAILER SPECIALIST

- sprzedaż naczep Schmitz Cargobull
- sprzedaż zabudów Schmitz Cargobull
- sieć serwisowa 24h w całej Europie
- umowy Full Service
- serwis napraw powypadkowych i bieżących
- centralny magazyn części zamiennych
- finansowanie fabryczne
- wynajem długookresowy

EWT Truck & Trailer Polska Sp. z o.o.
Generalny Przedstawiciel Schmitz Cargobull AG



+48 22 733 53 00
www.ewt.pl

authorized
Partner of

SCHMITZ
CARGOBULL



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
Krzysztof Krusiński
kkrus@o2.pl

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

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

News

KRONE / DAIMLER TRUCK / MOYA	4
VOLVO / MAN	5
OMV / RENAULT / WIELTON	6
SEHA / LIUGONG / VOLVO	36
LIEBHERR R 926 G8	37

Rynek

KOLEJNY, TRUDNY ROK	8
LANGENDORF	12
MOYA	14
TRANSPORT INTERMODALNY	16
LUTZ	18
FILTRY OLEJOWE	20
HISTORIA	22
RÓWNIARKI	26
LIEBHERR	30
DOOSAN PORTABLE POWER	32
KRZYŻÓWKA	33
OPONY DO BUDOWLANÝCH POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH	34



LUKASEN
Export trucks

**SKUPUJEMY
ZA GOTÓWKĘ**

samochody ciężarowe
ciągniki siodłowe
wywrotki 6x4, 6x6, 8x4, 8x6, 8x8
naczepy

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

Roczniki 1989-2009
Szybki odbiór na terenie całego kraju
Wyprowadamy ubezpieczenia OC

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

533 313 313



„NA KONCIE” MILION POJAZDÓW

Z linii produkcyjnej jednego z naczepowych potentatów – Krone, zjechał niedawno milionowy pojazd. To naczepa chłodnicza Cool Liner. Powstała w zakładzie w Lübtheen dla norweskiego oddziału TIP Trailer Services. Współpraca Krone z TIP trwa równie pół wieku. W 1971 r. Krone debiutowało na rynku producentów naczep. Wówczas to właśnie TIP był jednym z pierwszych klientów. Teraz, również milionowy pojazd trafił do tego odbiorcy. Oficjalne przekazanie nastąpiło w Werlte. TIP jest międzynarodową firmą zajmującą się wynajmem, leasingiem i usługami dla branży transportowej i logistycznej. Działa w 18 krajach Europy i Kanadzie, w sumie ma ponad 120 lokalizacji. – *Jesteśmy szczególnie zadowoleni, że możemy dziś spojrzeć wstecz na pół wieku niezwykle niezawodnej współpracy z firmą Krone. Krone to potężny symbol firmy TIP. Jesteśmy przekonani, że również w przyszłości będziemy mogli polegać na wysokiej jakości i innowacyjnych naczepach* – powiedział Bob Fast, dyrektor generalny TIP. Również Ingo Geerdes, dyrektor zarządzający ds. sprzedaży, Krone, wyraża uznanie dla wieloletniej współpracy. – *TIP od samego początku był wyjątkowym klientem Krone. Jesteśmy bardzo dumni z 50-letniej współpracy z jednym z wiodących na świecie usługodawców. Nasze firmy zawsze dynamicznie rozwijały się w obsłudze branży transportowo-logistycznej. Milionowa naczepa Krone przekazana dziś firmie TIP to Cool Liner. Ten pojazd chłodniczy w szczególności podkreśla, jak wiele aspektów ma nasza współpraca. To prośba TIP, 25 lat temu sprawiła, że firma Krone weszła na rynek naczep chłodni* – mówił podczas przekazania naczepy. Pierwszy pojazd użytkowy Krone został wyprodukowany w Werlte w 1971 r. Obecnie Krone produkuje gamę przyczep i naczep w swoich zautomatyzowanych zakładach w Werlte, Lübtheen, Herzlake i Tire (Turcja). W ciągu ostatnich 50 lat z linii montażowych zjechało średnio ok. 20 tys. sztuk rocznie. 



DAIMLER TRUCK PRZENOSI DO WÖRTH ZABYTKOWE POJAZDY UŻYTKOWE MERCEDES-BENZ I SVOJE ARCHIWUM



W ramach podziału koncernu Daimler na dwa niezależne przedsiębiorstwa, który nastąpił 1 grudnia, pod koniec listopada firma Daimler Truck przeniosła do zakładu w Wörth pierwsze zabytkowe pojazdy użytkowe Mercedes-Benz oraz część archiwum samochodów ciężarowych i autobusów. Konwój ciągników z naczepami niskopodwoziowymi oraz zabytkowych ciężarówek i autobusów przejechał z okolic Stuttgartu do Centrum Informacji Branżowej (BIC) fabryki ciężarówek Mercedes-Benz w Wörth am Rhein. W przejeździe historycznych ciężarówek uczestniczył Mercedes-Benz LP 333 z roku 1960, nazywany „wijem” ze względu na dwie kierowane osie przednie, a także model Mercedes-Benz LP 608 – swego czasu pierwszy samochód ciężarowy produkowany w nowej wówczas fabryce w Wörth, pochodzący z roku 1965. W przyszłości firma Daimler Truck

zamierza umieszczać zbiory historycznych eksponatów głównie w pobliżu swoich zakładów produkujących samochody ciężarowe i autobusy. Na najbliższe tygodnie zaplanowano kolejne transporty archiwaliów i eksponatów. 

KOLEJNA SAMOOBŚLUGOWA STACJA PALIW W SIECI MOYA

W Częstochowie, przy ul. Wojska Polskiego 266 otwarto kolejny, już 35. punkt MOYA express, w którym tankowanie i rozliczanie transakcji odbywa się samoobsługowo. Z usług tego obiektu mogą skorzystać także kierowcy samochodów ciężarowych, dla których przygotowano cztery stanowiska szybkiego tankowania. Stacja paliw MOYA express w Częstochowie znajduje się na terenie centrum handlowego, przy mocno uczęszczanej drodze DK 1, relacji Katowice-Łódź. Korzystna lokalizacja sprawia, że obiekt jest atrakcyjny dla klientów lokalnych, jak i przejeżdżających tranzytem, także ciężarowym. 



mavet

• Kosze paletowe •
• Skrzynie narzędziowe •

www.mavet.pl

+48 669 983 460

VOLVO, NAJLEPSZY ROK W POLSCE

2021 będzie najlepszym rokiem dla Volvo w Polsce pod względem sprzedaży, która przekroczy 5 tys. Wszystko wskazuje na to, że w kategorii ciężarówek powyżej 16 ton dopuszczalnej masy całkowitej szwedzka marka zajmie drugą pozycję na naszym rynku. Takie optymistyczne informacje przekazała w środę, 8 grudnia Małgorzata Kulis, dyrektor zarządzająca Volvo Trucks Polska podczas świątecznego spotkania z dziennikarzami w restauracji na warszawskiej Pradze. Przedstawiciele mediów pracownicy ozdabiali pierniki lukrem, pod okiem Jowity Woszczyńskiej, która w 2019 r. wygrała Mistrzostwa Świata Dekoratorów Tortów w Mediolanie we Włoszech. 



ZMIANY W ZARZĄDZIE

Nowym prezesem zarządu (CEO) MAN Truck & Bus SE został Alexander Vlaskamp. Zastąpi on odchodzą-



cego z firmy Andreasa Tostmanna. Alexander Vlaskamp przejmie także odpowiedzialność za pion zamówień, którym zarządzał Holger Mandel. Operacyjnie za ten pion odpowiadać będzie Stefan Gramse. Arne Puls dołączy do zarządu z dniem 1 stycznia 2022 r. jako członek zarządu ds. zasobów ludzkich. Alexander Vlaskamp był wcześniej odpowiedzialny za sprzedaż i marketing w zarządzie grupy Scania. Posiada wieloletnie doświadczenie w branży pojazdów użytkowych. Pracował między innymi w firmie Scania w Niemczech i Austrii jako dyrektor ds. obsługi posprzedażnej (2002-2007) i dyrektor zarządzający (2012-2017). W międzyczasie był dyrektorem zarządzającym w Scania Polska. Wrócił do Szwecji w 2017 roku, gdzie objął stanowisko Senior Vice President Sales and Marketing w branży samochodów ciężarowych. W 2020 roku Vlaskamp został powołany do zarządu Scania jako wiceprezes ds. sprzedaży i marketingu. 

*Wesołych Świąt
i Szczęśliwego Nowego Roku!*

NACZEPY Z RUCHOMĄ PODŁOGĄ:

- o kubaturze 64-105m³
- z drzwiami bocznymi

NACZEPY WYWROTKI:

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



**ALUMINIOWE
FELGI
GRATIS!***



Reisch
YOUR CARGO. OUR CONCEPT.

GENERALNY DYSTRYBUTOR

CN
POLTRAILERS
WWW.CENTRUM-NACZEP.COM

POLTRAILERS
CENTRUM NACZEP Sp z o.o.
Aleja Spacerowa 1,
55-095 Byków

+48 600236900
+48 604274974
+48 600236789

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

*Limitowana seria, dostępnych tylko 10 sztuk

OMV ODDAŁ DO UŻYTKU PIERWSZĄ WYSOKOWYDAJNĄ STACJĘ LNG

Nowa stacja LNG powstała w okolicach Wiednia w Austrii. To ważna informacja dla wszystkich, którzy posiadają pojazdy napędzane LNG. Stacja oferuje rabaty uzależnione od ilości tankowanego paliwa. W rozmowach z przedstawicielami koncernu OMV w Austrii pojawiają się coraz częściej stwierdzenia, że LNG nie jest jednak ostatecznym zastępstwem dla oleju napędowego, a jedynie paliwem stosowanym przejściowo. Według OMV w najbliższych kilku latach pojawią się pojazdy napędzane silnikami wodorowymi. 



DO 10 PROC. OSZCZĘDNOŚCI PALIWA



Renault Trucks będzie wyposażać pojazdy gam T, T High, C i K w nowe silniki DE11 i DE13, wspomagane nowymi zaawansowanymi technologiami takimi jak Turbo Compound czy specjalnie dedykowane usługi pozwalające osiągnąć do 10 proc. oszczędności paliwa. Optymalizacji procesu spalania mieszanki w komorze służy opatentowane rozwiązanie tłoków z pofalowanymi denkami (Wave Piston Technology). Poprzez lepsze ukierunkowanie czoła płomienia w komorze spalania, wzrasta stopień wykorzystania dostępnego tlenu i tym samym wydajność całego procesu. Dodatkowo zastosowano nowy typ, wykonanych z wyższą dokładnością, wtryskiwaczy, których parametry techniczne wspierają ulepszone warunki spalania mieszanki. 

ZWIĘKSZONY ZASIĘG W ELEKTRYCZNYM RENAULT TRUCKS MASTER Z.E.

Elektryczny Renault Trucks Master Z.E. został wyposażony w nowe akumulatory o pojemności 52kWh. Taka wielkość pozwala wydłużyć efektywny zasięg do 190 km. Furgon o napędzie elektrycznym to idealne narzędzie pracy znajdujące zastosowanie w środowiskach miejskich. W nowej wersji będzie dostępny wiosną 2022 r. Pojemność akumulatorów trakcyjnych elektrycznego Renault Trucks Master Z.E. została zwiększona z 33 do 52 kWh. Ta nowa wielkość wydłuża efektywny zasięg do 190 km (oraz do 244 km wg. cyklu miejskiego WLTP). Przy użyciu szybkiej ładowarki można uzyskać 80 proc. stanu naładowania baterii po dwóch godzinach lub całkowicie naładować baterię w trzy godziny. 



WIELTON S.A. I POLITECHNIKA POZNAŃSKA ŁĄCZĄ SIŁY DLA PRZYSZŁOŚCI BRANŻY TRANSPORTOWEJ



Pod koniec listopada została podpisana umowa o współpracy pomiędzy firmą Wielton S.A. i Politechniką Poznańską, której celem jest wykorzystanie potencjału, doświadczeń i dorobku obu stron w celu kształcenia wysoko wykwalifikowanych kadr i rozwój produktów wspierających transport przyszłości. Sygnatariuszami porozumienia są Piotr Kuś, wiceprezes zarządu Wielton S.A. i prof. Teofil Jesionowski, rektor Politechniki Poznańskiej. Zarówno Wielton, jak i Politechnika Poznańska mają świadomość w jak ważnym momencie znajduje się obecnie branża transportowa oraz jak trudne i ambitne cele przed nią stoją. Z tego powodu podpisały porozumienie o współpracy, aby mieć realny wpływ na kształtowanie transportu przyszłości. Strategicznymi filarami właśnie rozpoczętej kooperacji będzie kształcenie kadr na potrzeby aktualnych wyzwań technicznych, w tym studia dualne – nowe rozwiązanie na kierunku logistyka i transport, które pozwala na równoczesne zdobywanie wiedzy teoretycznej i doświadczenia praktycznego już w trakcie studiów. Kolejnym ważnym punktem będzie wspólne formułowanie oferty praktyk i staży dla studentów i doktorantów, rozwój potencjału kadry, a także realizacja projektów B+R. 

WIELTON REALIZUJE ZAMÓWIENIE DLA FIRMY LINK NA NACZEPY DO TRANSPORTU INTERMODALNEGO

Firma LINK po raz kolejny zamówiła naczepy kurtynowe marki Wielton. W ramach nowego kontraktu LINK odbierze 137 naczep dedykowanych do transportu intermodalnego. Spersonalizowane pojazdy zostały wyposażone w rozwiązania umożliwiające bezpieczny przewóz blach w arkuszach, sprzętu AGD, czy opon. Naczepy te



stanowią kolejny dowód na zaangażowanie firmy Wielton we współpracę skupioną na potrzebach klientów oraz redukcji emisji szkodliwych substancji do atmosfery. Naczepy Curtain Master Mega zamówione przez LINK, to pojazdy typu huckepack dostosowane do transportu kombinowanego, dzięki wzmocnionej ramie i zawieszeniu pneumatycznemu, a także zastosowaniu unikalnych rozwiązań, jak składany zderzak. Produkty posiadają odpowiednie wzmocnienia w podwoziu, umożliwiające przeładunek pionowy, tj. zawieszenie rozłączne, 4 punkty chwytania „grab handles” rozmieszczenie zgodnie z normą UIC 596-5 i wzmocnioną tablicę przyłączeniową, która jest chroniona dodatkowymi odbojami gumowymi. 



KOLEJNY, TRUDNY ROK

Podsumowanie kończącego się roku i prognozy na kolejny przedstawiamy z perspektywy firm zajmujących się ogumieniem, hamulcami i środkami smarnymi dla transportu drogowego.

W 2021 roku portfolio opon ciężarowych oferowanych przez marki z Grupy Goodyear powiększyło się aż o trzy nowe linie produktów, które odpowiadają na różnicowane potrzeby flot. W segmencie budżetowym została wprowadzona gama opon Sava 5. Nowy asortyment słoweńskiej marki obejmuje opony Avant 5 na oś prowadzącą, Orjak 5 na napędzaną, Cargo 5 na osie wleczone naczepy i przyczepy. Segment marek premium powiększył się o dwie nowości – oponę Dunlop SP346+ oraz linię Goodyear Fuelmax Endurance. Dunlop SP346+ charakteryzuje się atrakcyjnym połączeniem wszechstronności, solidnej konstrukcji z bardzo dobrym przebiegiem oraz dodatkową korzyścią w postaci oznaczenia 3PMSF. Model ten jest dostępny w dwóch rozmiarach 315/70 R22.5 HL oraz 315/60 R22.5 HL. Natomiast linia Fuelmax Endurance to gama opon na oś kierowaną i napędową dla firm transportowych i logistycznych działających zarówno na autostradach, jak i na drogach regionalnych. Oprócz tego amerykański koncern zaoferował narzędzie Goodyear DrivePoint. Ten nowatorski, łatwy w instalacji system do monitorowania opon usprawnia ich konserwację i skraca czas przestoju pojazdów.

Z kolei Continental zaproponował odświeżone wersje opon dalekobieżnych, czyli serię EcoPlus generacji 3+. Kontynuował również wprowadzanie kolejnych rozmiarów z gamy EcoRegional, czyli przystosowanych do ruchu regionalnego, ale o oporach toczenia bliższych oponom dalekobieżnym. W ub.r. zainaugurował tę linię rozmiarem

315/70 i otrzymał pozytywne sygnały od flot, które obserwują wyraźnie mniejsze spalanie.

Łańcuchy dostaw

– Transport w pierwszych tygodniach pandemii jeszcze w 2020 mocno zwolnił, ale tylko na chwilę – mówi Krzysztof Otrząsek, dyrektor działu sprzedaży flotowej Continen-



tal Opony Polska. – Od tamtego czasu widać w branży bardzo dynamiczny wzrost, przewożymy nawet więcej niż dotychczas i przekłada się to na zwiększone zapotrzebowanie u nas, jak i na przykład u producentów pojazdów. To z kolei oznacza, że dla części taboru, który normalnie zostałby wymieniony na nowy, wydłużył się okres eksploatacji, aby sprostać zwiększonemu zapotrzebowaniu na frachty. Jeśli na taki zwiększony popyt nałożymy nie zawsze pełną wydajność fabryk, ze względu na ograniczenia reżimu sanitarnego czy przypadki zachorowań, to zapewnienie ciągłości dostaw staje się wyzwaniem. Sytuację dodatkowo komplikują rosnące drastycznie koszty frachtu morskiego. Z jednej strony producenta euro-

pejskiego powinno to cieszyć, ponieważ obniża opłacalność importu tanich opon, ale z drugiej strony tym samym frachtem morskim transportowane są materiały do produkcji. System naczyni wielokrotnie połączonych w globalnych łańcuchach dostaw chyba nigdy wcześniej nie był tak odczuwalny, jak w ostatnich miesiącach.

Dla Janusza Krupy, menedżera ds. marketingu opon użytkowych w Goodyear Polska, największym wyzwaniem było zagwarantowanie pełnej dostępności opon. Mimo, że kolejny rok upłynął pod znakiem walki z pandemią, w branży oponiarskiej obserwujemy zjawisko bardzo wysokiego popytu na opony ciężarowe. Wzrost kosztów transportu opon z Azji, przy obecnym poziomie podaży największych graczy rynkowych wygenerował bardzo duży popyt. Po 10 miesiącach rynek opon wzrósł o ok. 20 proc. Co ciekawe, wyznik ten został wygenerowany przy wyższym poziomie cen w stosunku do roku poprzedniego, które wynikały w głównej mierze ze wzrostu cen surowców wykorzystywanych do produkcji opon. Trudno jednoznacznie stwierdzić, czy podwyższony popyt się utrzyma. Być może tak, ale np. w przypadku kolejnych obostrzeń i lockdownów ten proces może zwolnić. Europa i Polska wracają do bardzo dobrych wskaźników w branży transportowej. W 2021 r. wartość europejskiego rynku przewozów drogowych ma wzrosnąć o 8,6 proc. w stosunku do 2020 r. i o 2,2 proc. przekroczyć poziom sprzed pandemii. Tak wynika z raportu przygotowanego przez analityków z Transport Intelligence (TI). Polska jest zaliczana do grupy krajów z najwyższym, 11-procentowym wzrostem w br. Co ciekawe,

w czasie kryzysu lepiej poradził sobie sektor transportowy w Europie Wschodniej.

Pytanie za milion dolarów

Tak Krzysztof Otrząsek z Continental skomentował pytanie o to, kiedy sytuacja rynkowa może się ustabilizować. Bo wystarczy cofnąć się do predykcji ekspertów z początku 2020, żeby dojść do wniosku, że trudno w tej chwili sięgać w przyszłość dalej niż na kilka miesięcy.

– Według prognoz analityków w 2022 roku rynek usług transportowych w Polsce wzrośnie o ponad 7 procent i będzie to jeden z najwyższych wzrostów w Europie – przytacza dane Janusz Kupa (Goodyear). – Należy mieć nadzieję, że w ślad za wzrostem usług transportowych pójdzie również większy popyt na rynku opon. Przy ograniczonym imporcie ogumienia z Azji w pierwszej połowie roku możemy obserwować bardzo podobne do obecnego roku mechanizmy związane z dostępnością opon.

Etykiety i plomby

Textar, marka należąca do TMD Friction, wprowadziła dwie istotne innowacje. Na

początku roku opakowania klocków hamulcowych Textar do pojazdów użytkowych otrzymały nowe etykiety. Znajdują się na nich: wyraźne oznaczenie producenta, piktogram ciągnika siodłowego, naczepy czy autobusu, określający zastosowanie produktu oraz oznaczenie osi, do której jest przeznaczony, szczegółowe wymiary klocka, symbole dotyczące akcesoriów znajdujących się w pudełku. Bardziej przejrzysty i czytelny układ graficzny, pozwala przyspieszyć identyfikację klocków, a w efekcie wymianę. Druga zmiana to wprowadzenie na pudełkach z produktami Textar do pojazdów ciężarowych specjalnej plomby PROriginal, dzięki której można potwierdzić autentyczność zakupionego towaru. Plomba jest umieszczona na opakowaniu w taki sposób, że aby wyjąć produkt, należy ją zerwać. Mechanik z pewnością uniknie montażu podrobionych części niewiadomej jakości, które mogą nie spełniać wymaganych norm i mogą zawieść w krytycznych momentach.

– Mimo różnych problemów na całym świecie, dobiegający końca rok był dla nas udany

– ocenia Joanna Krężelok, dyrektor oddziału TMD Friction Services w Polsce. – Zapo-
trzebowanie na produkty Textar, również do pojazdów użytkowych, było duże. Starał się zapewnić ciągłość obsługi naszych partnerów



handlowych, co wymagało pracy nad zarządzaniem łańcuchami dostaw. W obecnej sytuacji konieczne jest podejmowanie między innymi szybkich decyzji biznesowych, ale działaliśmy właśnie w taki sposób. Dzięki elastycznej



**Wesołych Świąt
Bożego Narodzenia
i samych sukcesów
w Nowym Roku!**

Fliegl DTS ►
przyczepa niskopodwoziowa
do transportu ciężkich
maszyn budowlanych

- | ocynkowana lub lakierowana
- | waga 5500 kg
- | ładowność
18500/24500 kg
- | długość powierzchni
załadunkowej: 8,1 m

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







i sprawnie reagującej strukturze wewnętrznej jesteśmy w stanie na bieżąco modyfikować zagrożone procesy, reorganizować łańcuchy dostaw i pracę magazynu. Nie będziemy ukrywać, nas również nie ominęły problemy logistyczne i związane z niedostępnością materiałów potrzebnych do produkcji mieszanek ciernych. Podobnych kłopotów doświadczyło wielu producentów z całego świata i różnych branż. Z powodu niedoborów surowców w przypadku wybranych produktów z oferty Textar ich dostępność, zazwyczaj utrzymująca się na poziomie 97-98 procent, nieco spadła. Jednak z powodzeniem poradziliśmy sobie z tym wyzwaniem, na przykład przenosząc produkcję do fabryk posiadających w danym okresie dostęp do potrzebnych materiałów.

Rozszerzanie oferty

Wobec pojawiających się ciągle nowych informacji dotyczących pandemii trudno przewidzieć rozwój sytuacji na rynku motoryzacyjnym. Dość niespodziewane zmiany zachodzą zarówno u producentów samochodów, jak i na rynku aut używanych, które zyskują na wartości w oczach właścicieli.

– Niezależnie od tego, co będzie działo się w branży, dla TMD Friction i marki Textar priorytetem będzie systematyczne rozszerzanie oferty części przeznaczonych do pojazdów ciężarowych, z uwzględnieniem trendów dotyczących zrównoważonego rozwoju i ograniczania negatywnego wpływu na środowisko. Drugą ważną kwestią będzie zapewnienie dostępności

produktów i na tym również będziemy się koncentrować – podsumowuje dyrektor Joanna Kręcelok.

Zakłócenia procesów

Ograniczenia w dostępności dodatków olejowych spowodowały wzrost ich kosztów, a za tym wzrost kosztów produkcji, przeciętnie o około 60 proc. Wymagało to od takich firm jak Petronas uelastycznienia procesów produkcyjnych, co wiązało się z okresowymi ograniczeniami produkcji.

– Jednakże dzięki podjętym wysiłkom w poszukiwaniu nowych rozwiązań w procesie tworzenia produktu, byliśmy w stanie

zagwarantować oleje na najpilniejsze potrzeby naszych klientów przy relatywnie stałych cenach – zaznacza Adam Bober, dyrektor sprzedaży Petronas Lubricants w Polsce, Niemczech i Austrii. – Przyczyn zakłóceń procesów produkcyjnych jest wiele. W minionym roku również i my odnotowaliśmy braki w dostawach komponentów niezbędnych do produkcji środków smarnych. Niedobory produktów bazowych i dodatków olejowych oddziaływały na całą globalną produkcję, także na nas. Wyzwaniem było utrzymanie ciągłości dostaw i optymalnej polityki cenowej dla naszych klientów. Poza ograniczoną dostępnością produktów bazowych i dodatków wzrosły ceny materiałów niezbędnych do skomponowania produktu finalnego. Dla przykładu podwyżka cen surowców takich jak stal sprawiła, że wzrosły także koszty opakowań. Podrożała również dystrybucja i magazynowanie naszych produktów. To wszystko wymagało od nas dostosowywania się do sytuacji bieżącej i elastycznego podejścia do planowania procesów produkcyjnych.

Co będzie w 2022, zależy głównie od sytuacji na różnych rynkach surowców. Zdaniem dyrektora Adama Bobera ceny produktów bazowych powinny się ustabilizować. Jednakże trudno o taką prognozę w przypadku dodatków olejowych. Nieznana jest również sytuacja na rynkach surowców, takich jak plastik oraz stal, co znacząco warunkuje koszty produkcji. Niewiadomą pozostaje też kurs złotego, mający zasadnicze znaczenie dla finalnych kosztów produktów. 



TWOJA KARTA PALIWOWA




SPRAWDŹ NASZE LOKALIZACJE
www.port24.pl

 OBNIEŻENIE KOSZTÓW
 KONTROLA TANKOWAŃ
 OGRANICZENIE NADUŻYĆ
 SKRÓCENIE CZASU TANKOWANIA
 BEZBÓTOWKOWA ZAPŁATA
 ODROZCZONY TERMIN PŁATNOŚCI
 SZCZEGÓŁOWE RAPORTY
 DODATKOWE RABATY

 +48 601 382 293
  +48 68 411 46 35
  info@port24.pl
 www.port24.pl

TOP2217

Wesołych Świąt
Bożego Narodzenia
oraz szczęśliwego Nowego Roku 2022



CIMC | VEHICLES

Driving New Value, Moving the World

www.CIMC.pl

CIMC Trailer Poland Sp. z o.o.
ul. Handlowa 21, 81-061 Gdynia

tel.: **+48 58 760 26 00**

TERAZ WIELUŃ

Langendorf Polska ma zakład produkcyjny w Wieluniu, po sąsiedzku z fabryką Wieltonu. Przeniesienie części produkcji do naszego kraju to logiczna konsekwencja struktury własnościowej, 80 proc. udziałów Langendorfa należy do Wieltonu.

Przypomnijmy – od prawie pięciu lat, od maja 2017 Langendorf, którego tradycję sięgają 1889 r., wchodzi w skład polskiej Grupy Wielton. W lipcu br. kolejną częścią Langendorf Group stała się spółka Langendorf Polska. Oprócz niej do tej niemieckiej grupy należą dwa podmioty: Langendorf GmbH oraz Langendorf Service GmbH. Tak to w tej chwili wygląda.

Rozwój zakładu Langendorfa w Wieluniu przebiegał stopniowo. Pod koniec 2020 r. ruszyła spawalnica, w marcu i kwietniu br. montaż mógł przenieść się obecnie zajmowanych hal. Całość tego obiektu ruszyła więc w kwietniu, a oficjalne zakończenie rozbudowy nastąpiło w listopadzie. Zatrudnienie wynosi 87 osób, powierzchnia produkcyjna hektar. W bieżącym roku Langendorf powinien wyprodukować 1.500 naczep, z czego 1.100 w macierzystym zakładzie w Walrtop w Niemczech. Z prostego rachunku wynika, że na Langendorf Polska przypadnie 400 sztuk. W przyszłym roku ta zdolność produkcyjna Wielunia ma zostać podwojona, takie są możliwości, również rynkowe.

Elastyczność popłaca

– *Wystartowaliśmy z jedną linią spawalniczą, od początku przyszłego roku będziemy mieć trzy linie, jedną dedykowaną do low-bedów, drugą do step-frame'ów, trzecią do podwozi wywrotek* – informuje Tomasz Wypchło, chief operating officer. – *Jeżeli*



TEKST: Jacek Dobkowski ZDJĘCIA: T&M

chodzi o montaż, w sierpniu zostały uruchomione dwie linie, jedna będzie do step-frame'ów, druga do low-bedów. Linie są uniwersalne, na przykład dzisiaj obie są zaopatrzone low-bedami. Z kolei w ubiegłym miesiącu musieliśmy przez dwa tygodnie produkować tylko i wyłącznie step-frame'y, dla brytyjskiej spółki Lawrence David. Oprzyrządowanie jest w taki sposób przygotowane, aby można było szybko wszystko przebroić.

W obecnych czasach, kiedy oczekiwanie na skonfigurowaną ciężarówkę bądź naczepę jest długie, Langendorf Polska wyróżnia się szybkością realizacji zamówień. Standardowa naczepa nawet w cztery tygodnie, bardziej nietypowa w osiem, dziewięć, ewentualnie 12 tygodni.

– *Uruchomienie Langendorf Polska oznacza dla Grupy Langendorf i oczywiście dla*

naszych klientów bardzo korzystną sytuację, gwarantując krótsze terminy dostaw zamówionych pojazdów – potwierdza dr Klaus P. Strautmann, dyrektor zarządzający obu zakładów.

Azobe z Kamerunu

Swego rodzaju ciekawostką jest egzotyczne drewno używane do podłóg w niskopodwoziówkach. Azobe rośnie w Afryce równikowej, m.in. w Kamerunie, charakteryzuje się bardzo dużą wytrzymałością i odpornością na warunki atmosferyczne i warunki eksploatacji. Drewno z azobe jest twarde i ciężkie, metr sześcienny waży ponad tonę. Spisuje się w takich specjalistycznych naczepach lepiej niż dąb.

Smart-Line po polsku

Podwozia dla brytyjskiej spółki i komponenty dla Langendorf GmbH są ważne, ale główny produkt Langendorf Polska to niskopodwoziowe naczepy z serii Smart-Line. Trzyosiowy model Satu 30 może mieć pokład o długości 8,55 m lub 9,30 m. Niska masa własna umożliwia ładowność do 38,3 t. Wersja z zagłębieniami pod koła maszyn budowlanych charakteryzuje się długością załadunkową 9,30 m i ładownością 37,5 t. Z kolei Satuv 30 ma rozsuwany pokład, do



13,55 m i ładowność 35,5 t. Wspólne cechy serii 30: dwie pozycje sworznia królewskiego umożliwiające współpracę z ciągnikami siodłowymi dwu- i trzyosiowymi, ostatnia oś samoskrętna, najazdy mechaniczne lub hydrauliczne, oświetlenie full LED.

Seria 40 jest czteroosiowa, z dwiema ostatnimi osiami skrętnymi, najazdami mechanicznymi lub hydraulicznymi, oświetleniem full LED. Satu 40 o ładowności 46,7 t oferuje pokład 8,55 mm albo 9,3 m. Odmiana z teleskopowym rozsuwem może mieć długość pokładu do 13,55 m i zabrać 44,5 t. Do rodziny Smart-Line należy również przyczepa Tu 30 o długości załadunkowej 6,5 m, ładowności 23,5 t. Nabywca otrzymuje LED-owe światła, może wybrać odpowiedni dyszel, zawieszenie mechaniczne względnie pneumatyczne, najazdy mechaniczne albo hydrauliczne. W planach jest przyczepa Tu 40, z czterema osiami.

Konferencja prasowa w Wieluniu przebiegała w języku... angielskim, pod koniec szczegółów techniczne naczep Smart-Line



Langendorf Polska ma dużo nowoczesnych maszyn

były prezentowane po polsku. Rozumiemy, że angielski pełni taką rolę jak łacina w wiekach średnich, ale... Naszym zdaniem lepszym rozwiązaniem byłoby prowadzenie spotkania po niemiecku (niemiecka marka) z tłumaczeniem na polski. A najlepszym używaniem

przed wszystkim polskiego, wszak nie powinniśmy się niczego wstydzić, zwłaszcza naszego języka, tym bardziej że to Polacy kupili firmę z RFN, a nie odwrotnie.









OSZCZĘDNOŚĆ
atrakcyjne rabaty na paliwa



SZYBKE PŁATNOŚCI
szybka aktualizacja limitu paliwowego



ZASIĘG
ponad 350 stacji w Polsce



PEŁNA KONTROLA
dostęp do szczegółowych raportów transakcji



WYGODA
zbiorcze fakturowanie, aplikacja mobilna MOYA Firma



BEZPIECZEŃSTWO
całodobowa infolinia, przeszkolona obsługa stacji



22 496 00 73



flota@moyastacja.pl

Z KARTĄ W TRASĘ – TAK JUŻ OD DZIESIĘCIU LAT

Rozwój oferty flotowej jest jednym z priorytetów dla spółki Anwim – właściciela i operatora ogólnopolskiej sieci stacji paliw MOYA. Karty MOYA Firma funkcjonują na rynku już od dziesięciu lat.

Stacje paliw MOYA obecne są we wszystkich województwach, przy głównych trasach tranzytowych, drogach lokalnych i w miastach. Oferują benzynę 95, 98, LPG oraz olej napędowy w wersji standardowej oraz premium (ON MOYA Power). Gwarancją jakości paliw jest niezależny program badania paliw – TankQ. Kierowcy pojazdów ciężarowych i dostawczych mają do dyspozycji dystrybutorów zapewniające szybkie tankowanie paliw oraz dostęp do płynu AdBlue. Dla klientów flotowych ciekawą propozycję stanowi program MOYA Firma, dzięki któremu można dokonywać płatności bezgotówkowych. Ten program flotowy, oferujący karty paliwowe i aplikację mobilną, na przestrzeni minionej dekady stał się atrakcyjną propozycją dla firm transportowych i logistycznych, zajmując istotną część polskiego rynku kart paliwowych. MOYA Firma to rozwiązanie dostosowane do wymagań konkretnej firmy, jej wielkości, liczby i rodzajów pojazdów, a także ilości tankowanego paliwa.

Szeroka oferta

Program flotowy MOYA Firma rozwiął się wraz z potężnym dziś polskim rynkiem transportowym.

– Wprowadzenie na rynek kart paliwowych było naturalnym krokiem w rozwoju oferty sieci stacji paliw MOYA. Konsekwentnie rozwijaliśmy program flotowy i zdobywaliśmy nowych klientów. Istotne znaczenie miał wzrost liczby stacji paliw MOYA, które z czasem stały się dostępne przy większości dróg krajowych – mówi Paweł Grzywaczewski, członek zarządu, Anwim przypominając, że MOYA Firma początkowo oferowała jedynie karty paliwowe, które uprawniały użytkowników do bezgotówkowego tankowania oraz rabatów na paliwo. Później zakres usług wzbogacano w wyniku bliskiej współpracy z klientami, firmami transportowymi.



Stacje paliw MOYA obecne są we wszystkich województwach, przy głównych trasach tranzytowych, drogach lokalnych i w miastach

– Rozwiązanie było coraz lepiej dostosowywane do potrzeb poszczególnych grup użytkowników, zarówno mikroflot, jak i firm dysponujących potężnymi parkami samochodowymi – dodaje Paweł Grzywaczewski.

Najważniejszym zadaniem programu MOYA Firma jest umożliwienie przevoźnikom optymalizacji kosztów poprzez rabaty na paliwa oraz uproszczenie procesu rozliczania tankowania poprzez wystawianie zbiorczych faktur. Stosowanie kart MOYA Firma zapewnia ponadto pełną kontrolę nad dokonanymi tankowaniami poprzez panel klienta oraz aplikację mobilną. To również możliwość bezpłatnego ubezpieczenia każdego użytkownika karty paliwowej (pakiet NNW jest kolejną formą oszczędności dla pracodawcy). Część stacji MOYA posiada dodatkowo parkingi dla samochodów ciężarowych, myjnie, kompresory czy odkurzacze.

Flota pod szczególnym nadzorem

Ponieważ oczekiwania klientów w zakresie obsługi i oferowanych na stacjach usług rosną, jednym z dodatkowych, istotnych rozwiązań oferowanych w ramach kart

paliwowych MOYA Firma stała się aplikacja mobilna. Daje ona możliwość efektywnego zarządzania flotami samochodowymi.

– Menedżerowie flot doceniają kwestie związane z rozliczeniami za usługi. Karta MOYA Firma umożliwia optymalny dla każdego użytkownika sposób rozliczenia tankowania, oferuje atrakcyjne warunki handlowe, zbiorcze fakturowanie i raportowanie za ustalone okresy. Istotnym uzupełnieniem programu jest aplikacja mobilna pod tą samą nazwą – wyjaśnia Paweł Grzywaczewski. Aplikacja oferuje dwa profile funkcjonowania. Profil właściciela pozwala na zarządzanie finansami, płatnościami za faktury z poziomu szybkich przelewów oraz zapewnia kontrolę nad przebiegiem procesu tankowania pojazdów. Użytkownik ma stały wgląd w transakcje z dowolnych przedziałów czasowych. Z kolei tryb kierowcy umożliwia zapłatę za tankowanie bez użycia fizycznej karty MOYA Firma na wszystkich stacjach sieci (obsługowych, samoobsługowych i automatycznych). Oferuje także nawigację oraz aktualną mapę stacji MOYA.

Zasięg rośnie

Karty honorowane są na każdej z ponad 350 stacji MOYA w całej Polsce. W sieci MOYA znajduje się także wiele stacji automatycznych, które położone są przy głównych szlakach transportowych. Ich oferta skierowana jest wyłącznie do obsługi klientów flotowych. Tankowanie na stacjach automatycznych odbywa się błyskawicznie, a płatność za paliwo dokonywana jest w zewnętrznym terminalu. W ostatnim czasie Anwim, operator sieci stacji paliw MOYA, podpisał umowę warunkową na akwizycję holenderskiej spółki The Fuel Company Holding BV (TFC), emitenta i operatora kart paliwowych TFC. Karty TFC akceptowane są na ponad 8 tys. stacjach w 18 krajach Europy. Celem zakupu tej spółki przez Anwim jest zaoferowanie użytkownikom programu flotowego MOYA Firma możliwości tankowania w całej Europie, rozliczenie opłat drogowych oraz szybki i prosty zwrot podatku VAT i akcyzy za zakupione zagranicą paliwo. – *Pozyskanie spółki The Fuel Company Holding BV pozwoli Anwim S.A.*

znacznie zwiększyć zasięg i poszerzyć katalog usług dla klientów flotowych. Dzięki temu nasza oferta będzie bardziej kompleksowa i atrakcyjna dla obecnych użytkowników programu MOYA Firma, którzy świadczą usługi transportowe także poza granicami kraju. Liczymy też, że dzięki przejęciu TFC znacznie przyspieszymy pozyskiwanie nowych klientów i tym samym zwiększymy nasze udziały na krajowym rynku flotowym. Oczywiście, będziemy nadal rozwijać ofertę TFC i zwiększać sprzedaż w całej Europie. Akwizycja firmy The Fuel Company Holding BV z pewnością jest kolejnym kamieniem milowym w rozwoju Anwim – uważa Paweł Grzywaczewski.

Można wybierać

MOYA to jedyna sieć stacji paliw w kraju, która ma w swojej ofercie trzy typy stacji. Tradycyjne, czyli z wielobranżowym sklepem i Caffé MOYA, automatyczne (dostosowane do obsługi flot), a także samoobsługowe MOYA express – z ofertą dla klientów detalicznych i biznesowych. Sieć szybko się rozwija. Na koniec ubiegłego roku

otwarto trzeczsetną stację w niebiesko-czerwonych barwach MOYA, do końca br. będzie ich ok. 360, a w 2024 r. liczba punktów zwiększyć ma się o kolejnych 140.

To nie koniec

Plany rozwoju oferty MOYA Firma zakładają wprowadzenie nowych rozwiązań oraz narzędzi, które usprawnią zarządzanie flotą samochodową, pozwolą jeszcze bardziej optymalizować wydatki. Dział kart flotowych realizuje projekty rozwojowe, wspomagające sprzedaż oraz inwestycje w modernizację systemów CRM i ERP. – *Duży nacisk kładziemy na dalszy rozwój aplikacji mobilnej. Dążymy do tego, by była ona jak najbardziej funkcjonalna, intuicyjna i przyjazna dla użytkowników, czyli kierowców i osób zarządzających flotą pojazdów lub właścicieli firm transportowych. Dlatego ostatnio wprowadziliśmy funkcjonalność NFC, która pozwala na szybkie i wygodne płatności zbliżeniowe telefonem. Opcja ta dostępna jest po aktualizacji androidowej wersji aplikacji MOYA Firma dla telefonów z modulem NFC – wylicza P. Grzywaczewski.* 



RAZEM W BIZNESIE. SPECJALIŚCI OD CHŁODNI

SOR

Oficjalne przedstawicielstwo
Firmy Sor Iberica

Piotr Iwański
tel. +48 666747807
piter.iwanski@gmail.com

www.soriberica.com

*Spokojnych i Radosnych Świąt Bożego Narodzenia
oraz Pomyślności i Sukcesów w Nowym 2022 Roku.*

MUSIMY NADROBIĆ

Podczas internetowej prezentacji raportu „Transport intermodalny. Automatyzacja, technologia, infrastruktura i tabor” przygotowanego przez Polski Instytut Transportu Drogowego (PITD) dyskutanci skupili się na Nowym Jedwabnym Szlaku wiodącym do Chin.

Transport intermodalny rozwija się w naszym kraju, w 2010 r. przewieziono kolejną 583 tys. TEU (ekwiwalent kontenera 20-stopowego), podczas gdy zeszłym roku już 2,6 mln TEU. Oznacza to ponad czterokrotny wzrost w ciągu dekady. Nawet pandemia, w ujęciu rocznym (2020), nie spowolniła tego rozwoju. Intermodalny, ze względu na proekologiczny charakter, aspekty finansowe oraz stabilność łańcucha dostaw, jest obecnie najbardziej perspektywiczną gałęzią transportu.

W Polsce przewozy intermodalne kolejną stanowią ledwie 10 proc. transportu kolejowego, dla porównania w Niemczech 29 proc, średnia europejska wynosi 23 proc. Udział intermodalnych przewozów kolejowych na terenie Unii jest bardzo zróżnicowany. Najwyższy wskaźnik występuje w Grecji (73 proc.), najniższy w Finlandii oraz krajach bałtyckich (niecałe 4 proc.).

Kierunek cyfrowy

Jakub Walczak, ekspert PITD, zwrócił uwagę, że jest jeszcze wiele do zrobienia, szczególnie PKP ma szerokie pole do usprawnień. Porty są bardziej zaawansowane. Kluczowe będą najbliższe dwa-trzy lata, należy skrócić czas transportu i ułatwić procedury. Paweł Moskała, prezes Real Logistics, podkreślał, że mamy dużo do nadrobienia w kwestii automatyzacji, np. żeby przyspieszyć zgłoszenie kontenerów do pobrania. W porcie w Hamburgu jest to rozwiązane wręcz wzorowo, kierowca dostaje kartę i pobiera ładunek.

Cezary Kowal, doradca klienta biznesowego Abax, również mówił o rozwijającej się automatyzacji, klienci chcą zarządzać zasobami i lokalizować zasoby. Urządzenia lokalizacyjne, pracujące na Nowym Jedwabnym Szlaku, muszą być i są bardzo solidnie przymocowane do kontenerów, w stalowej klatce i magnetycznej obudowie. Największe



wyzwanie, na tak długiej trasie, stanowił dostęp do sieci GSM, zachodziła także obawa czy wszędzie będzie zasięg. Sprzęt sprawdził się, co godzinę-dwie pojadą aktualną pozycję,

Prezes PITD, Justyna Świeboda, podniosła kwestię cyfryzacji dokumentów – to kolejne wyzwanie. Jeden pociąg na Nowym Jedwabnym Szlaku to sześć kartonów dokumentów. Podczas pandemii usługi kurierskie poszły w stronę cyfryzacji i maksymalnego uproszczenia, taki kierunek powinien dotyczyć transportu na znacznie większe odległości. Inny problem wiąże się z ludźmi, tzn. z brakiem doświadczonych pracowników.

Małaszewicze do poprawki

Dyskutanci byli zgodni, że Polska odnosi korzyści z Nowego Jedwabnego Szlaku i że w przyszłości mogą być one większe. Swego rodzaju wąskie gardło stanowi stacja w Małaszewiczach, bardzo ważna dla transportu intermodalnego, ale w Belgii czy Holandii odprawy celne są przeprowadzane szybciej. Mimo tego przez Małaszewicze przechodzi coraz więcej pociągów. W zeszłym roku było rekordowe 12 tys., w bieżącym powinno być 14-16 tys., a bardziej w przedziale 15-16 tys. Jakub Walczak wspominał też, że przepustowość poprawi planowany, nowy most nad Bugiem. A poza

tym dzięki Szlakowi poprawiła się w Chinach rozpoznawalność Polski i polskich firm.

Białoruś i migranci

Aktualna, trudna sytuacja polityczna związana z nieprzyjawnymi poczynaniami Białorusi nie powinna negatywnie wpłynąć na Nowy Jedwabny Szlak. Zagrożenie, owszem jest, ale niewielkie, tak ocenił Paweł Moskała. Białoruś potrzebuje pieniędzy i też chce na tym zarabiać. W razie pesymistycznego scenariusza można – teoretycznie – skierować pociągi na Sławków, Skandawę, Braniewo, Medykę. W dłuższej perspektywie na spadek obrotów w Małaszewiczach może wpłynąć inwestycja na Węgrzech, terminal pod Budapesztem.

Pole do ekspansji

Polska posiada jedną z najdłuższych sieci kolejowych w Europie, zaraz za Francją i Niemcami. Jej modernizacja i restrukturyzacja to najważniejsze zadanie stawiane przed tą branżą. Modernizacja głównych korytarzy umożliwi przejmowanie przez kolej części ładunków przewożonych transportem samochodowym. Jest to zgodne z założeniami Unii Europejskiej, która kładzie duży nacisk na rozwój transportu intermodalnego, głównie z tego powodu, że w mniejszym stopniu szkodzi środowisku naturalnemu.

W Białej Księdze transportu Komisja Europejska podkreśla, że największa ilość ładunków, zwłaszcza na dłuższych dystansach, musi być przewożona kolejną albo transportem śródlądowym. Rola tradycyjnego transportu drogowego powinna zostać zminimalizowana i sprowadzona do funkcji dowozowej ostatniej mili. Zgodnie z planem Brukseli, do 2030 r. aż 30 proc. drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km zostanie przeniesiona na inne środki transportu, natomiast do 2050 r. ma to być już 50 proc. 

„MOJA CIĘŻARÓWKA NAWET BEZ ŁADUNKU JEST PEŁNA. PEŁNA DODATKÓW.”



Poznaj nową generację ciężarówek MAN.
Simply my truck.

Świat kręci się coraz szybciej. Aby nadążyć, musisz być odpowiednio wyposażony – tak jak nasza nowa generacja ciężarówek MAN. Już dziś jest wyposażona w technologię jutra: od w pełni cyfrowego systemu lusterek MAN OptiView i gamy innych inteligentnych systemów wspomagania kierowcy po nowy, jeszcze wydajniejszy układ napędowy, zapewniający optymalne zużycie paliwa. Dzięki temu Ty i Twoja firma pozostajecie w czołówce razem z MAN. #SimplyMyTruck



WYMÓG FORMY PISEMNEJ

W postanowieniach Konwencji CMR forma pisemna jest wymagana przy zgłaszaniu zastrzeżeń w momencie wydania towaru, w przypadku niewidocznych uszkodzeń lub braków – i to niezależnie od tego, czy miało miejsce wspólne sprawdzenie towaru, czy też nie. Z drugiej strony, oznacza to oczywiście, że w razie widocznych szkód wystarczy zastrzeżenie ustne.

Jeżeli chodzi o zastrzeżenia z powodu opóźnienia dostawy, to wymagane jest co do zasady zastrzeżenie pisemne. Ze względów dowodowych, eksperci z firmy Lutz, zalecają, aby zastrzeżenia zgłaszać właśnie na piśmie. W codziennej praktyce ma to miejsce w większości przypadków, np. poprzez adnotację zamieszczaną na liście przewozowym.

Pisemne czy ustne – zastrzeżenie musi zawierać uzasadnioną informację o rodzaju braków lub uszkodzenia towaru. Dlatego też zastrzeżenia ogólne, a także odciski pieczęci itp., nie stanowią zastrzeżenia w rozumieniu art. 30 CMR.

Rozumiana bardzo szeroko

Omawiana forma pisemna może być rozumiana bardzo szeroko, przykładowo wystarczy wiadomość mailowa, nawet bez podpisu graficznego. Czy dotyczy to także WhatsApp'a i innych tego typu komunikatorów, można obecnie jedynie spekulować. Nawet jeśli założymy, że tego rodzaju wiadomości tekstowe (jeżeli można udowodnić ich otrzymanie) również odpowiadają wymaganej tu formie pisemnej, to brak jest obecnie orzecznictwa sądowego najwyższych instancji w tej kwestii. Dlatego też ze względów ostrożności zaleca się wysłanie maila lub faksu, aby spełnić wymóg formy pisemnej.

Zastrzeżeń uregulowanych w art. 30 CMR nie należy mylić z reklamacjami, o których mowa w art. 32 CMR. Aby reklamacje nie uległy przedawnieniu, należy je co do zasady sporządzać w formie pisemnej; to samo dotyczy odrzucania reklamacji. Z treści reklamacji musi wyraźnie wynikać, że zamierzone jest dochodzenie roszczeń od odbiorcy reklamacji, aby była ona skuteczna. Omawiane już zastrzeżenie jest w ten sposób zapowiedzią reklamacji, podczas gdy reklamacja daje perspektywę konkretnego roszczenia (oczywiście



SUMA UBEZPIECZENIA OCP 1 000 000 EUR
PRZY KAŻDEJ SZKODZIE

LUTZ Your risk is our business
(CMR/Kabotage/National)

Oczekiwania naszych klientów są dla nas priorytetem
Spełniamy wymagania największych spedycji

bez konieczności podawania określonej kwoty). Również i w przypadku formy pisemnej, wymaganej dla reklamacji, wystarczy podstawa tekstowa bez podpisu.

W zakresie stosowania Konwencji CMR sprawa jest więc stosunkowo prosta i obecnie bezsporna. W przypadku, gdy jest wymagana forma pisemna, wystarczy dowolna (czytelna) podstawa tekstowa, a więc zazwyczaj wiadomość mailowa i faks elektroniczny.

Uwaga na inne państwa

Inaczej wygląda sytuacja tam, gdzie zakres stosowania Konwencji CMR nie obowiązuje. Jako przykład można wymienić przewozy kabotażowe po Niemczech, które, jak wiadomo, są regulowane przez niemiecki Kodeks Handlowy. Art. 439 (3) niemieckiego Kodeksu Handlowego brzmi następująco: „Termin przedawnienia roszczenia wobec przewoźnika zawiesza się również poprzez złożenie przez nadawcę lub odbiorcę oświadczenia, w którym występuje on z roszczeniem odszkodowawczym, do momentu, gdy przewoźnik odmówi

zaspokojenia roszczenia. Zgłoszenie roszczeń, jak również odmowa ich zaspokojenia wymagają formy pisemnej. Kolejne oświadczenie, dotyczące tego samego roszczenia, nie powoduje ponownego zawieszenia biegu terminu przedawnienia.”

Tekst ten uderzająco przypomina analogiczny zapis w Konwencji CMR (art. 32 ust.2). „Reklamacja pisemna zawiesza przedawnienie aż do dnia, w którym przewoźnik na piśmie odrzuci reklamację i zwróci załączone do niej dokumenty. W razie częściowego przyjęcia reklamacji bieg przedawnienia wznowia się tylko dla tej części reklamacji, która pozostaje sporną. Dowód otrzymania reklamacji lub odpowiedzi na nią oraz zwrotu jej załączników ciąży na stronie, która się powołuje na ten fakt. Reklamacje późniejsze w tym samym przedmiocie nie zawieszają przedawnienia.” Widać zatem, że tekst niemieckiej ustawy wyraźnie opiera się na o wiele starszych przepisach Konwencji CMR.

A jednak prowadzi to do zupełnie innych wniosków odnośnie wymogu

formy pisemnej. W swoim wyroku z 20 września 2012 r. (I ZR 75/11) niemiecki Federalny Trybunał Sprawiedliwości szczegółowo rozpatrzył tę kwestię i zgodził się z sądem apelacyjnym wyższego szczebla w tym, że oświadczenie, o którym mowa w § 439 ust. 3 zdanie 1 niem. Kodeksu Handlowego, w przeciwieństwie do zgłoszenia szkody, określonego w § 438 ust. 4 zdanie 1 niem. Kodeksu Handlowego, musi być opatrzone podpisem strony, dochodzącej roszczenia odszkodowawczego... Prawdą jest jednak, że brzmienie § 439 ust. 3 zdanie 1 niem. Kodeksu Handlowego w dużej mierze opiera się na art. 32 ust. 2 zdanie 1 CMR. Prawdą jest również, że w przypadku pisemnej reklamacji, o której mowa w art. 32 ust. 2 zdanie 1 CMR, zgodnie z przeważającą opinią nie jest wymagana forma pisemna w rozumieniu art. 126 ust. 1 niem. Kodeksu Cywilnego, lecz wystarczy jakakolwiek czytelna forma, a więc również faks, e-mail lub telegram (por. Wyższy Sąd Krajowy w Koblencji, Prawo Transportowe 1991, 93; Koller, Prawo Transportowe, wyd. 7, art. 32 CMR numer boczny 11; Helm, Prawo przewozu towarów II, Konwencja CMR, wyd. 2, art. 32 numer boczny 110; Monachijski Komentarz do Kodeksu Handlowego / Jesser-Huß, wyd. 2, art. 32 CMR numer boczny 35; Bahnsen w: Ebenroth / Bo-ujong / Joost / Strohn, Kodeks Handlowy, wyd. 2, art. 32 CMR numer boczny 27; Herber / Piper, CMR, Art. 32 numer boczny 32). Okoliczność ta nie uzasadnia jednak dopuszczenia, że do złożenia oświadczenia zgodnie z § 439 ust. 3 zdanie 1 niem. Kodeksu Handlowego wystarczająca jest jakakolwiek forma tekstowa. Konwencja CMR nie dokonuje rozróżnienia między formą tekstową a pisemną. Nie odsyła ona również do właściwych przepisów prawa krajowego. Postanowienia Konwencji należy interpretować raczej autonomicznie, ponieważ tylko w ten sposób można osiągnąć cel ujednolicenia prawa (Koller tamże, art. 32 CMR numer boczny 11; Helm tamże, art. 32 numer boczny 110). Z rozumienia pojęcia „reklamacja pisemna” w art. 32 ust. 2 zdanie 1 CMR nie można zatem wywnioskować niczego, co może

posłużyć do interpretacji prawa krajowego, w tym przypadku art. 439 ust. 3 zdanie 1 niem. Kodeksu Handlowego.

Jednak z podpisem

W tym wyroku niemiecki Federalny Trybunał Sprawiedliwości omawia szerzej kwestię rozwoju niemieckiego Kodeksu Handlowego i w tym aspekcie dochodzi do wniosku, że forma pisemna w zakresie stosowania Kodeksu Handlowego wymaga rzeczywistego złożenia podpisu.

Dlatego też, w szczególności niemieckim podmiotom świadczącym usługi transportowe, zaleca się pilnie, aby nie przenosić „luźnego” stosowania

formy pisemnej w zakresie Konwencji CMR na inne systemy prawne bez uprzedniego sprawdzenia. Już w sąsiednim kraju wymóg formy pisemnej oznacza dokument, który musi być opatrzony podpisem.

To właśnie takie subtelności sprawiają, że prowadzenie na co dzień spraw z zakresu prawa transportowego może być wciąż inspirujące i pokazuje, jak ważne jest posiadanie u boku kompetentnego partnera, jakim jest doświadczony zespół firmy Lutz Assekuranz Versicherungsvermittlung GmbH, w zakresie obsługi i likwidacji szkód.

www.lutz-assekuranz.eu



LUTZ

Świąt Bożego
Narodzenia
pełnych miłości
i spędzonych
w gronie
najbliższych
życzy

LUTZ Assekuranz

Lutz Assekuranz
Versicherungsvermittlung
Ges.m.b.H. w Wiedniu
Oddział w Warszawie,
Al. Jana Pawła II 78/7, 00-175 Warszawa
Moba: 723 688 878, 735 238 335
tel.: 22 536 18 84
lutz@zmpd.pl
office-pl@lutz-assekuranz.eu

Biuro w Wiedniu
Lutz Assekuranz
Versicherungsvermittlung
Ges.m.b.H.
A-1120 Wien, Meidlinger
Hauptstraße 51-53
tel.: +43 1 8175573 31
office-pl@lutz-assekuranz.eu
Dział likwidacji szkód:
tel.: +43 1 8175573 16

Regionalne punkty kontaktowe:
Warszawa: 609 019 376
609 019 817
Zielona Góra: 723 688 238
Poznań: 723 688 208
Stryków: 723 688 221
Rzeszów: 17 860 32 48
lutzocp@zmpd.pl



www.lutz-assekuranz.pl

OD MODUŁU DO SZCZEGÓŁU

Tylko odpowiednio dobrany filtr gwarantuje sprawne działanie i skuteczne oczyszczanie oleju silnikowego podczas całego, długiego okresu eksploatacji pojazdu między serwisowymi wymianami.

Eksperti z firmy Hengst Filter zwracają uwagę, że oleje syntetyczne, opracowane na długie przebiegi, mają pakiet dodatków wydłużających żywotność, ale jednocześnie bardziej agresywnie oddziałują na medium filtracyjne w porównaniu do olejów półsyntetycznych. Dlatego wraz z waniem „syntetyka” warto zamontować filtr z medium o wydłużonej trwałości, syntetycznym czy kompozytowym, które zatrzyma cząstki o wielkości 4 μm i 20 razy lepiej odseparuje cząstki o średnicy 10 μm . Dzięki temu otrzymasz czystszy olej w układzie smarowania i lepszą ochronę elementów silnika. Medium kompozytowe, w stosunku do standardowego, wykazuje dobrą odporność chemiczną i wyróżnia się bardzo dobrą skutecznością separacji i zdolnością do pochłaniania zanieczyszczeń, co ma znaczenie w kontekście wymogów dotyczących czystości oleju silnikowego i wydłużenia okresów między wymianami. Dobór odpowiednich warstw decyduje o właściwościach medium filtracyjnego.

Zatem dobrze dobrany środek smarny musi iść w parze z precyzyjnie dobranym filtrem. Produkty renomowanych marek, takich jak Hengst, dają gwarancję użycia odpowiedniego medium filtracyjnego odporne na procesy starzenia, na wysoką temperaturę i na przepuklenia (miara mechanicznej wytrzymałości). Hengst, w zależności od konstrukcji silnika, tworzy odpowiednie media filtracyjne o różnym stopniu pochłania-

nia zanieczyszczeń i okresie eksploatacji.

Moduły filtracyjne

Moduły filtracyjne do zarządzania przepływami płynów są coraz powszechniej



stosowane wszędzie tam, gdzie jest wymagana niezwykła precyzja filtracji, zarządzanie temperaturą pracy, zmniejszenie masy i powierzchni montażowej przy jednoczesnym zachowaniu dużej mocy silnika. Dodatkowe, opracowane przez Hengsta rozwiązania typu samonaprowadzający trzpień czy zawór spustowy oleju pomagają w montażu i demontażu wkładów

podczas obsługi pojazdu. Odpowiednio dobrane medium filtracyjne pomaga utrzymać czystość oleju pomiędzy wymianami.

W Actrosach i nie tylko

Warto przyjrzeć się nowemu modułowi filtracji oleju i zarządzania przepływem płynów do 6-cylindrowych, rzędowych turbodiesli 12,8-15,6 litra, które są montowane w Mercedesach Actrosach MP4, MP5, w pojazdach innych marek Daimlera, a także w wielu maszynach rolniczych i budowlanych, np. Claas Jaguar czy Fendt.

Podstawowe komponenty takie jak aluminiowe odlewy, części wykonane techniką wtrysku tworzyw sztucznych, zintegrowane elementy filtra oleju są od początku do końca produkowane we własnych fabrykach Hengsta. Moduł opracowany dla wspomnianych silników jest umieszczony na kołnierzu na skrzyni

korbowej i zawiera: filtr oleju, wymiennik ciepła, zawory, czujniki, połączenia, pompę płynu chłodzącego. Tak więc rozwiązanie to opiera się na całkowicie zintegrowanym systemie przekierowania płynów bez węży i rur dla niefiltrowanego oleju, czystego oleju i płynu chłodzącego. Złożony z ponad 50 części system oszczędza przestrzeń montażową i masę, a przy

minimalnym oporze przepływu przyczynia się również do oszczędności paliwa i niższej emisyjności. Dzięki temu całkowita waga odlewu uległa zmniejszeniu aż o 44 proc.

Moduł zawiera również zawór obejściowy oleju, tzw. bypass, zawór spustowy oraz termostat olejowy. W standardowych warunkach pracy zawór bypass pozostaje zamknięty. Wtedy cały olej przepływa przez filtr, w którym separowane są zanieczyszczenia. W chwili, kiedy ciśnienie różnicowe filtra nadmiernie wzrasta, dochodzi do spowolnienia przepływu oleju, co grozi przerwaniem smarowania silnika. Aby temu zapobiec, nadmierna różnica ciśnień przed

i za filtrem powoduje otwarcie zaworu bypass i utrzymanie przepływu odpowiedniej ilości oleju (w tej sytuacji już niefiltrowanego).

Jak wiadomo, stabilizacja temperatury oleju to wyzwanie, przed którym od lat stoją konstruktorzy silników. Utrzymanie stałej temperatury oleju, niezależnie od obciążenia silnika, gwarantuje odpowiednie smarowanie, a także pozwala utrzymać wysokie właściwości smaru oleju podczas interwału jego wymiany. Ważnym elementem opracowanego przez Hengsta modułu jest regulacja temperatury oleju. Przebiega ona za pomocą zaworu sterującego otwarciem termostatu

i skierowania przepływu przez chłodnicę olejową.

Dyski pośrednie

W opisywanym module zastosowano wymienny wkład filtra o charakterystycznym kształcie i budowie oraz powierzchni filtracyjnej aż 66 mkw. Dyski pośrednie, umieszczone w elemencie filtrującym, na długości plis, wpływają na zwiększenie stabilności oraz odporności filtra na duże siły nacisku działające podczas pracy. Dyski utrzymują również otwarte na przepływ plisy, co gwarantuje optymalne reagowanie i utrzymanie niskiego ciśnienia różnicowego w filtrze, a tym samym możliwie najlepszą wydajność filtracji. 




NOVUM: LIGHT & STRONG

LEKKOŚĆ TO NOWA WIELKOŚĆ.
BECAUSE WE CARE!



KÖGEL LIGHT PLUS



- ✓ najwyższa ładowność*
- ✓ udokumentowana oszczędność paliwa*
- ✓ sprawdzona stabilność

*więcej informacji można znaleźć na stronie:
www.koegel.com/CO2

 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



SILNIK Z RODOWODEM

Radziwiłł i Plater skonstruowali pierwszy na świecie wysokoprężny silnik z wirującym tłokiem. Niestety prototyp rozpadł się w trakcie badań, a na ich dokończenie już nie starczyło funduszy.

W latach 60. władze PRL usilnie rozwijały eksport. Nowoczesne maszyny miały zastąpić węgiel jako źródło dewiz. Rząd spodziewał się otrzymać nowe konstrukcje od zastępów młodych inżynierów, którzy masowo opuszczali uczelnie techniczne. Konstruktorzy otrzymali nawet udział w zyskach z innowacji.

Także przemysł miał być zainteresowany nowościami dzięki zachętom dewizowym oraz stworzeniu formuły Zakładów Doświadczalnych, których prace, choć robione na rzecz fabryk przy których powstały, były finansowane przez budżet państwa.

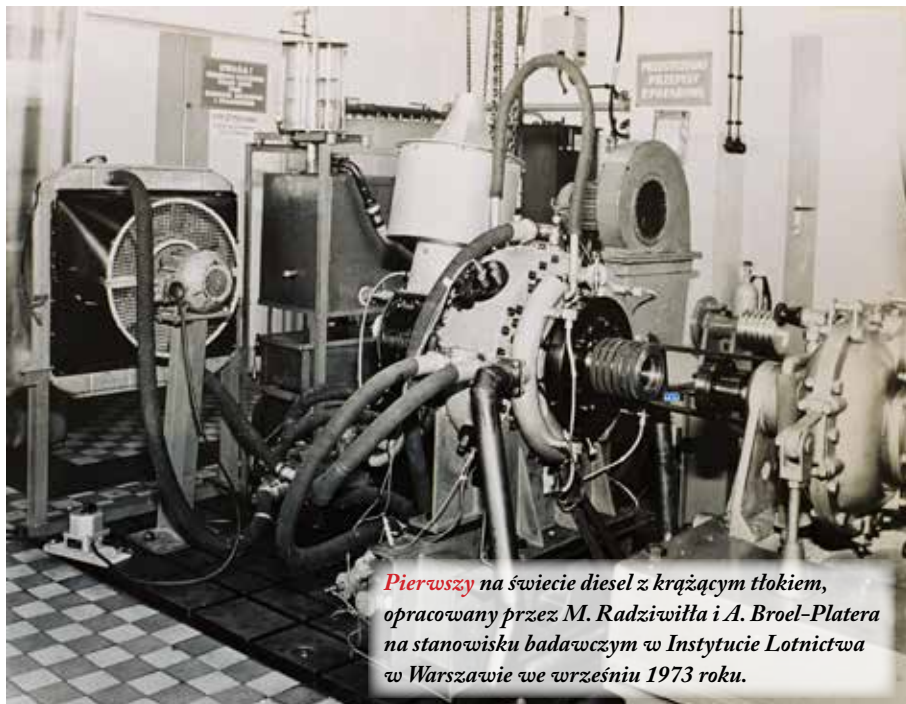
Jednym z zagadnień było projektowanie coraz mocniejszych silników dla samochodów ciężarowych. W tamtej dekadzie powstał dwusuwowy diesel DSV6, zaraz po nim silnik V8 w wersji benzynowej i wysokoprężnej oraz większy V8 tylko w wersji z zapłonem samoczynnym, wszystkie w należącej do FSC Starachowice Biurze Konstrukcyjnym nr 2 w Łodzi. Władze pokusiły się nawet o sfinansowanie prac bardzo perspektywicznej konstrukcji z krążącym tłokiem. Ten projekt prowadzony był w Warszawie.

Zielone światło dla silnika

Maciej Radziwiłł pracował w Instytucie Elektrotechnicznym oraz wykładał na WAT. Prywatnie interesował się maszynami z krążącym tłokiem i wspólnie z kuzynem, Andrzejem Broel-Platerem w latach 1960-1962 opracowali nowy, dwutaktowy silnik z zapłonem iskrowym i krążącym tłokiem, który nazwali RP.

Miał on trójwierzchołkowy tłok i komorę w kształcie czterogłazowej epitrochoidy, czym różnił się od silnika Wankla, mającego dwugłazową epitrochoidę. W tamtym okresie konkurencyjny silnik Wankla zawałował wyobraźnię przemysłu samochodowego i wiele koncernów podejmowało próby z tym silnikiem, obiecując sobie duże korzyści.

Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego oraz Zjednoczenie Przemysłu Motoryza-



Pierwszy na świecie diesel z krążącym tłokiem, opracowany przez M. Radziwiłła i A. Broel-Platera na stanowisku badawczym w Instytucie Lotnictwa w Warszawie we wrześniu 1973 roku.

cyjnego także postanowiły zbadać potencjał nowego rozwiązania. ZPMot zaproponowało obu twórcom silnika przeniesienie do Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Motoryzacyjnego, gdzie otrzymali lepsze warunki pracy. BKPMot już 8 października 1962 roku zgłosił do Urzędu Patentowego pomysł na „silnik lub maszynę roboczą z wirującym tłokiem”.

Decyzją Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, BKPMot wystąpił o przyznanie patentu także w ośmiu krajach: NRD, Czechosłowacji, Austrii, NRF, Włoszech, Francji, Wielkiej Brytanii i USA.

Po kilku latach starań wszędzie patenty uzyskano, chociaż w USA i NRF było to szczególnie trudne. Radziwiłł musiał nawet jechać do USA, aby bronić swojego wniosku i cały Instytut Lotnictwa (dokąd Radziwiłł przeniósł się z BKPMot) był zaskoczony, że konstruktor dostał paszport. – *Amerykański patent miał bardzo ładny, ozdobny blankiet* – wspominał Radziwiłł.

Krótką przerwą na Wankla

Nowa konstrukcja i konieczność opracowania nowych technologii nie wróżyły

dobrze pracom nad nowym silnikiem, choć prototypownia BKPMot była coraz lepiej wyposażona. Na szczęście dla twórców, wielki program badawczy silników Wankla uruchomiono w ZSRR. Tamtejsze władze, dostrzegając wysoką równomierność pracy jednostek z wirującym tłokiem, przewidywały m.in. do napędu generatorów prądu stacji radiolokacyjnych. Podobny program prowadziły władze NRD.

Po przeniesieniu do BKPMot konstruktorzy nie zajęli się doskonaleniem silnika własnego pomysłu (RP), lecz mniejszą jednostką systemu Wankla. Instytucja zbudowała prototyp silnika S500 z krążącym tłokiem o pojemności 500 cm³ i mocy 29,5 kW przy 5.000 obr./min. Żeliwny blok pierwszego prototypu odlał zakład w NRD.

Silnik mógł napędzać auto wielkości Syreny. Zbyt duże zużycie paliwa wynoszące 400 g/kWh, problemy techniczne (m.in. pękające kadłuby) i niechęć BKPMot do angażowania się w ten projekt, położyły kres dalszym pracom w BKPMot. Obaj wynalazcy zostali przeniesieni służbowo w 1967 roku

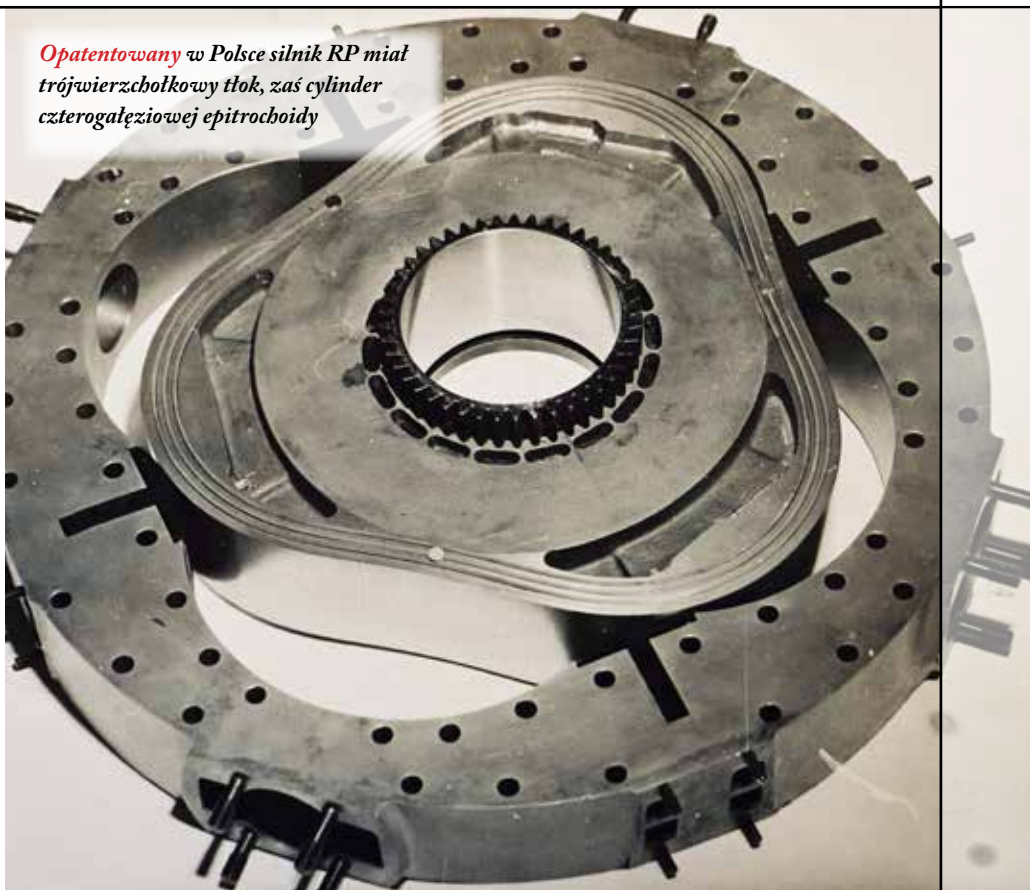
do Instytutu Lotnictwa, który miał zająć się rozwojem silników wysokoprężnych.

ILot należał do Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego, w którym wcześniej pracował Jan Chyliński, od 1967 roku wiceminister przemysłu maszynowego. Chyliński, z wykształcenia silnikowiec, docenił potencjał projektu RP. – *To był ciekawy pomysł, ponieważ silnik mógł pracować bardzo równomiernie* – wspominał. Silnik RP miał mniejszą nawet od Wankla pulsację momentu obrotowego: praca silnika RP odpowiada pulsacji klasycznego 4-suwowego silnika 8-cylindrowego, a Wankel wibruje jak 2-cylindrowa jednostka 4-suwowa.

Bierut wspiera Radziwiłła

Na osobiste polecenie Chylińskiego (właściwie Jan Bierut) konstruktorzy powrócili do prac nad silnikiem RP. W ILot powstała mała grupa pod kierunkiem Radziwiłła, która w wielkiej tajemnicy kolejno przygotowała siedem wersji silnika RP, wszystkie z zapłonem iskrowym. Stosunkowo późno konstruktorzy wpadli na pomysł

Opatentowany w Polsce silnik RP miał trójwierzchołkowy tłok, zaś cylinder czterogłęziowej epitrochoidy



ISUZU

Jedno ISUZU wiele zastosowań

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



SKONFIGURUJ I ZAMÓW SVOJE ISUZU

AUTORYZOWANY DEALER ISUZU

TruckEkspert

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

www.truckekspert.eu

Spokojnych, Radosnych Świąt Bożego Narodzenia, niech zbliżający się rok 2022 będzie wypełniony sukcesami w życiu osobistym oraz zawodowym.

ISUZU THE PICK-UP SPECIALIST

MIEJSKIE • ROLNICZE • KOMUNALNE • LEŚNE • RATOWNICZE • BUDOWLANE



opracowania wersji z zapłonem samoczynnym, gdyż do tej pory nikt nie pracował nad takimi silnikami z krążącym tłokiem. Wszyscy zasugerowali się najpopularniejszym silnikiem z rodziny maszyn o krążącym tłoku Wanklem, który mógł pracować wyłącznie jako jednostka z zapłonem iskrowym.

Tymczasem opracowany według zupełnie innego pomysłu silnik RP mógł pracować także jako wysokoprężny. Pomysł spodobał się Chylińskiemu i na jego osobiste polecenie od stycznia 1969 roku ILOt uruchomił program badań silnika RP.

Był to pierwszy na świecie diesel z krążącym tłokiem. Konstruktorzy opracowali wersję z komorami wstępnymi oraz z bezpośrednim wtryskiem paliwa. Przygotowali też odmianę z zapłonem iskrowym. Według szacunków konstruktorów silnik RP miał być lepszy od klasycznych diesli o porównywalnej mocy. Konwencjonalny silnik ważył

ok. 350-390 kg, natomiast RP z kadłubem żeliwnym 330 kg, a ze stopu aluminium 250 kg. Także w stosunku do silnika Wankla silnik RP miał zalety: spodziewano się także większej trwałości uszczelnień niż w silnikach Wankla.

Cichy koniec

Zanim ILOt przystąpił do budowy prototypów, konstruktorzy musieli przetestować wiele rozwiązań technicznych, jak np. uszczelnienia tłoka, sprężarka (niezbędna w dwusuwie do wtłaczania powietrza do komór spalania), materiały do budowy silnika.

Ta dwusuwowa jednostka o pojemności 4.200 cm³ miała przy stopniu sprężania 1:18 osiągać ok. 100 KM (70 kW) przy 3.000 obr./min. Instytut zgodził się na sfinansowanie przygotowania dwóch prototypów: z płukaniem jednostronnym (SD 500 000 – SD od silnik doświadczalny) i dwustronnym

(SD 600 000). Ostatecznie skompletowano tylko SD 500 000. Gotowy prototyp testowano najpierw na zimno. Pod koniec września 1973 roku, w czasie początkowych prób na gorąco RP pękł żeliwny korpus silnika. – *Ciecz chłodząca zalała całą podłogę hamowni. Silnik nadawał się do kapitalnego remontu* – wspominał Radziwiłł.

Dyrekcja ILOt musiała wydać spore pieniądze na nowy kadłub i zaczęła zastanawiać się czy warto. Zafascynowanie silnikami o krążącym tłoku już minęło, a pojawiły się inne wyzwania. Dyrektor Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego Andrzej Jedynak stwierdził, że projekt nie jest perspektywiczny. Dyrekcja Instytutu już 30 września 1973 roku podjęła decyzję o zarzuceniu prac. Małe 6-osobowe grono twórców diesla RP skierowano do pilniejszych zadań nad właśnie przygotowywanymi dla Iskry silnikami odrzutowymi.

Pionierzy i modelarze

Radziwiłł i Plater nie byli jedynymi polskimi konstruktorami tworzącymi silniki z krążącym tłokiem. Już w 1947 roku Gustaw Różycki otrzymał patent na dwusuwowy, dwutłokowy silnik „Rogus” o dwutłokowym korpusie i dwóch wałach wymuszających ruch tłoków. Prace nad prototypem sprężarki przerwała śmierć twórcy. Po pierwszych sukcesach Wankla, polscy konstruktorzy wykonali kilka prototypowych konstrukcji silników tego systemu. Chodziło nie tylko o zbadanie zasad pracy silnika, ale także dokładne poznanie warunków jego pracy oraz dobór szczegółowych rozwiązań konstrukcyjnych i oczywiście materiałów. W 1960 roku zaprezentowano miniaturowe, modelarskie silniczki SG-X o pojemności roboczej 12 cm³ konstrukcji Stanisława Górskiego. Jednostka osiągała 0,88 kW przy 12.000 obr./min. I tym razem śmierć konstruktora przerwała prace. W 1960 roku powstał silnik SWT-1 konstrukcji Juliana Fałęckiego i Leszka Piechowskiego w Instytucie Lotnictwa. Z 9,2 cm³ pojemności osiągał on moc 0,94 kW przy 15.500 obr./min. W połowie 1961 roku w Kaliskiej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego rozpoczęto prace nad lotniczym silnikiem z krążącym tłokiem o pojemności 200,2 cm³. Jednostka oznaczona FK-01 (od nazwisk Mieczysława Foltyńskiego i Kołaczyńskiego) poddana została badaniom w 1962 roku, lecz prace z braku funduszy przerwano. Natomiast w 1964 roku opublikowano dokumentację modelarskiego silnika Fałęckiego SW-92, osiągającego 1,1 kW.

Następnie przygotowano prototyp silnika J. Fałęckiego i L. Piechowskiego, będący powiększeniem jednostki SW-92. Nowa konstrukcja, oznaczona SD 320000 osiągała 5,9 kW przy 9.800 obr./min z pojemności 75 cm³.

Kolejnym projektem modelarskiego silniczka był MF-03 projektu Mieczysława Foltyńskiego. Prototyp wykonany na początku lat siedemdziesiątych miał pojemność 9,97 cm³ i osiągał 0,74 kW przy 13.000 obr./min. Kolejna, poprawiona technologicznie wersja, MF-04 powstała w 1974 roku i osiągała 1,18 kW przy 16.000 obr./min. Po dalszych zmianach spowodowanych przygotowaniem do podjęcia produkcji seryjnej, MF-05 rozwijał 1,4 kW przy 17.000 obr./min. Masę jednostki obniżono niemal o 50 proc. do 0,56 kg. Zainteresowane produkcją było INCO, lecz wycofało się pod koniec 1976 roku z uwagi na konieczność sporych inwestycji w park maszynowy.

W latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych w Instytucie Maszyn Ciepłych Politechniki Częstochowskiej konstruowano z inicjatywy Mieczysława Foltyńskiego silniki hydrauliczne (MF-07) i sprężarki (MF-10), lecz do produkcji seryjnej żadnej z tych maszyn nie doszło. Nad sprężarkami z krążącym tłokiem pracował syn Macieja Radziwiłła.

Robert Przybylski

konsultacja: Julian Fałęcki

(konstruktor zmarł w grudniu 2014 roku)

KOLEJNY CIOS?

Ponieważ należymy do Unii Europejskiej, musimy dostosować nasze prawo do wymogów tak zwanego pakietu mobilności. Rządowe projekty wzbudziły wiele niepokoju w środowisku przewoźników drogowych.

Prawo krajowe musi być w tym zakresie spójne z unijnym, więc we wtorek, 7 grudnia Rada Ministrów przyjęła projekt nowelizacji ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, przystosowujący krajowe przepisy do wymogów wynikających z pakietu mobilności. Projekt został skierowany do Sejmu do dalszych prac legislacyjnych, tak więc do tematu jeszcze wrócimy, być może niejeden raz.

Zasady płacenia

Jedną z kluczowych kwestii dla branży transportowej jest projektowana zmiana zasad wynagradzania kierowców. Projekt zatwierdzony przez rząd zakłada, że od 2 lutego 2022 r. kierowca wykonujący zadania służbowe w ramach międzynarodowych przewozów drogowych nie będzie w podróży służbowej. Jak informuje Anna Brzezińska-Rybicka, rzecznik Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD), w celu złagodzenia negatywnych skutków finansowych wynikających z tej zmiany dla firm transportowych, uzupełniono projektowane przepisy o odwołanie się do odpowiednich przepisów ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych oraz ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych, o co ZMPD zabiegało od początku prac legislacyjnych. Rozwiązanie to umożliwi przedsiębiorcom obniżenie podstawy opodatkowania i podstawy do naliczania składek na ubezpieczenie emerytalne i rentowe.

Inne postulaty

Udało się zrealizować także inne postulaty środowiska. Na uwagę zasługuje obniżenie proponowanego wzrostu wysokości niektórych kar pieniężnych za dotychczasowe naruszenia, a w przypadku nowych naruszeń związanych z pakietem mobilności radykalne obniżenie wysokości proponowanych kar. Przykładowo, kara za odbiór odpoczynku regularnego w kabinie pojazdu dla kierow-



cy (1.000 zł), zarządzającego transportem (2.000 zł) czy przedsiębiorcy (5.000 zł) została zmniejszona do 50 zł.

Usunięto z nowelizacji przepisów ustawy o czasie pracy kierowców wszystkie zmiany, które generowałyby dodatkowe koszty po stronie przewoźników (np. dotyczące możliwości rozpoczęcia pracy w tej samej dobie bez konieczności wypłaty godzin nadliczbowych), a nie były związane z dostosowaniem polskich przepisów do prawa UE.

Zostały złagodzone sankcje administracyjne za nieprawidłowości związane ze świadectwami kierowców. Sankcja dla przedsiębiorcy, polegająca na zawieszeniu wydawania nowych świadectw kierowców przez 12 miesięcy została obniżona do jednego miesiąca.

Zastrzeżenia Porozumienia

Porozumienie Białowieskie, skupiające pięć stowarzyszeń przewoźników z północno-wschodniej części kraju, już pod koniec sierpnia zgłosiło do projektów strony rządowej szereg zastrzeżeń natury ogólnej. Sygnatariusze Porozumienia zwracają uwagę, iż ustawa o transporcie drogowym, od początku jej istnienia w 2001 r., jest podręcznikowym przykładem zjawiska nazywanego w teorii prawa nadregulacją. Prawo stanowione zawsze tworzy możliwości nadregulacji w wyniku dążenia administracji do

zwiększania swej władzy i kompetencji poza realizację celów akceptowalnych społecznie i politycznie.

Niezależnie od tego, czy źródło nadmiernej regulacji zagadnień transportu drogowego wynika z kultury tworzenia prawa w Unii, czy jest wynikiem legislacyjnej aktywności tylko polskiej administracji, w każdym przypadku mamy do czynienia z sytuacją, w której wprowadza się mnóstwo zbędnych regulacji. Regulacje te nie spełniają żadnych celów poza możliwością kontrolowania wypełniania przez przedsiębiorców różnych, przypisanych im obowiązków formalnych. A wszystko dzieje się dla zapewnienia bezpieczeństwa na drogach i uczciwej konkurencji w transporcie drogowym – takie są przynajmniej cele przepisów deklarowane przez ich twórców.

Zakres kontroli, nadzoru i ilość tytułów do wymierzania kar w transporcie drogowym jest bez precedensu w stosunku do wszystkich innych branż. Ponadto za to samo naruszenie przepisów kierowca jest karany w trybie kodeksu wykroczeń, zaś w trybie administracyjnym osoba zarządzająca transportem i przedsiębiorca. Praktyka jest tego rodzaju, że naruszenia Ustawy o transporcie drogowym będące wynikiem działań kierowcy są przesłanką kar dla zarządzającego transportem i dla przedsiębiorcy. 

TRUCKS & MACHINES
WIECIECZNIK SPECJALISTY UDZNY
MASZYNY BUDOWLANE

ROBOTA NA GŁADKO

TEKST: Michał Jurczak ZDJĘCIA: T&M

Podstawowym walorem równiarek jest dla ich użytkowników wydajność, połączona z relatywnie niskimi kosztami eksploatacji.

Dobrze też jeśli maszyny są uniwersalne i można ich użyć do realizacji różnych zadań. A to wynika z odpowiedniej konstrukcji i kompatybilności z gamą osprzętu roboczego. Na rynku dominują maszyny samojezdne, w wersji trzyosiowej.

Zakup równiarki to spora inwestycja. Dobrze zatem jeśli maszyna rzeczywiście będzie miała co robić i zostanie wykorzystana w sposób optymalny. Wiele oferowanych równiarek to w istocie maszyny wielofunkcyjne, poza budową dróg i autostrad, z powodzeniem stosować je można do skarpowania, sypiania, zrywania czy odśnieżania. Mają zarówno lemiesz standardowy, jak i (opcjonalnie) dłuższe, są producenci oferujący odpowiednie przedłużenia montowane z prawej, bądź lewej strony lemiesza. Gama osprzętu roboczego obejmuje nierzadko narzędzia do prac ziemnych, w tym krawędzie tnące, nakładki oraz końcówki zębów zrywaka.

Zapanować nad kosztami

Dostawca równiarek samobieżnych Caterpillar 120 zapewnia, że potrafią one zużywać nawet 15 proc. mniej paliwa niż te poprzedniej generacji (funkcja Eco). To też m.in. zasługa silnika Cat C7.1 odpowiadającego za równomierne rozłożenie obciążeń i mocy. Technologia Cat GRADE pomaga w osiągnięciu docelowego wyrównania przy zużyciu o 40 proc. mniejszej ilości materiałów, jak również przy mniejszej liczbie przejazdów, co w sposób oczywisty wpływa na koszty. 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). Oszczędnościom sprzyja też system Product Link umożliwiający dostęp do informacji dotyczących lokalizacji, godzin pracy maszyny, zużycia paliwa oraz innych danych za pomocą interfejsu internetowego VisionLink. Ważne z punktu widzenia kosztów jest też ograniczenie napraw układu zębatkowego dzięki systemowi Circle Saver.



Budowa układu lemiesza środkowego w równiarkach CASE serii C maksymalizuje możliwości jego kontrolowania. Chodzi o relatywnie niskie tarcie podczas operacji, ale też o wolny od szarpnięć moment obrotowy dla płynnego i precyzyjnego działania lemiesza (wzrasta wytrzymałość na wysokie obciążenia mechaniczne, jednocześnie nie podlegając przedwczesnemu zużyciu). Silnik (Stage V FPT) opracowano z myślą o napędzie równiarek, które wymagają szybkiej reakcji i wysokiego momentu obrotowego. „Dual Power” maksymalizuje funkcjonowanie przy wyższych prędkościach spłaszczając krzywą mocy od 4 biegu wzwyż. Funkcja automatycznej zmiany biegów ułatwia operatorowi skoncentrowanie się na zadaniu pozwalając silnikowi równiarki pracować w optymalnym zakresie krzywej mocy. Ta funkcja w połączeniu ze zmiennikiem momentu praktycznie uniemożliwia zduszenie silnika przy nadmiernym obciążeniu. Automatyczna blokada mechanizmu różnicowego, dyferencjał „No-Spin” natychmiastowo przenosi moment obrotowy z kół ślizgających się na koła o lepszej przyczepności. Hydrostatyczny tryb pełzający do jazdy powolnej „creep mode” praktycznie uniezależnia przedni napęd od obrotów silnika, równiarka może być zatem użyta np. z dodatkowymi narzędziami

do zagęszczania gruntu, eliminując potrzebę angażowania innego sprzętu na budowie.

Mista ma m.in. RD130FHD, nowocześniejszą maszynę z napędem hydrostatycznym. Korzysta z silników marki Cummins. Hydrostatyka przekłada się na lepszą pracę silnika (moc, ochrona przed przeciążeniem oraz płynne zmienianie prędkości jazdy). Oszczędnościom pomaga elektroniczny system pomiaru zużycia paliwa EDM Eco czy system zarządzania flotą pojazdów (VDO Siemens).

Dobre opinie zbiera też równiarka HBM BG180 TA-7, 19-tonowa maszyna z silnikiem Perkins spełniającym wymagania normy emisji spalin EU Stage 5 (moc silnika 205 KM). Ma nieco ponad 10-metrową długość transportową przy szerokości 2,7 m i wysokości 3,2 m. Niemal 3,7 m długości ma lemiesz środkowy.

Nieco większa od poprzedniczki jest równiarka Komatsu GD675-7. Silnik dysponuje mocą 221 KM, a lemiesz ma rozmiary 4.270 x 660 mm. Masa eksploatacyjna to 17,2-19,2 t. Równiarka ma dwutrybową przekładnię, specjalnie zaprojektowaną dla równiarek Komatsu, a pomagającą ograniczyć zużycie paliwa o kilkanaście procent. Dostawcy podkreślają, że maszyna oferuje najdłuższy rozstaw osi w swojej klasie



Operatorzy maszyn Komatsu doceniają m.in. ergonomiczne elementy sterujące oraz dźwistki PCCS (Palm Command Control System)

i wyjątkowo dobrą wydajność wyrównywania. Blokada zmiennika momentu obrotowego przełącza się w tryb automatyczny aby w każdym momencie oferować odpowiednie osiągi przy optymalnym zużyciu paliwa.

Siła technologii

Z pozoru niewiele się zmieniają od lat, ale w istocie współczesne równiarki są, podobnie jak inne maszyny budowlane „nafaszerowane” nowoczesną myślą techniczną. W maszynach Cat 120 dostępna jest zmodernizowana technologia GRADE z wyświetlaniem na opcjonalnym kolorowym ekranie dotykowym o przekątnej 203 mm (8 cali). Cyfrowy miernik nachylenia lemieszka pozwala uzyskać wymagane nachylenie bez potrzeby stosowania ręcznych metod pomiaru nachylenia terenu. Cat GRADE z opcjonalną funkcją Cross Slope Indicate podaje odczyty spadku poprzecznego w czasie rzeczywistym. Układ stabilizacji lemieszka (Stable Blade) wykrywa odbicie lemieszka szybciej od operatora (przed redukcją ręcznego zaworu dławiącego), zmniejszając otwarcie przepustnicy i ograniczając późniejszą potrzebę poprawek obrabianego obszaru. Usługi zdalne umożliwiają aktualizację oprogramowania maszyny bez wyłączania jej z pracy.

Dostawcy maszyn Mista zwracają uwagę m.in. na to, że obie ramy są połączone przegubowo przy pomocy łożysk stożkowych oraz dwóch cylindrów hydraulicznych zabezpieczonych zaworami podpierającymi, zabezpieczającymi przed przypadkowym „złamaniem” ram. Dodatkowo zastosowano sworznie ustalające ramy w pozycji na wprost i zabezpieczające funkcję łamania ram na czas transportu. Jednocześnie, pełnoobrotowy (360 st.) wieniec zębata pozwala przenosić duże obciążenia. Siłą sprawczą

obrotu lemieszka środkowego są dwa siłowniki hydrauliczne umieszczone na obrotnicy, współpracujące z przekładnią zębatą. Idea tego opatentowanego przez Mista rozwiązania konstrukcyjnego jest zapewnienie szybkiego obrotu lemieszka, wraz z płynnym ruchem narzędzia przy zachowaniu odpowiedniej dokładności. Rozwiązanie zawiera w sobie jednocześnie hydrauliczny system zabezpieczający przed przeciążeniem z fabrycznie ustawianą wartością graniczną ciśnienia. Wkładki i ślizgi wykonano z tworzyw. Podnoszą sprawność układu wydłużając okres pracy do momentu wykonania niezbędnych czynności serwisowych.

Dostawcy równiarek CASE zwracają uwagę m.in. na zacieśniający się promień profilu lemieszka (redukuje opór materiału, a przy pracach wykończeniowych poprawia efekt mieszania materiału). 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 umożliwiają równoległe podnoszenie i opuszczanie lemieszka. Dedykowany przełącznik zamontowany

w podłodze kabiny pozwala operatorowi uzyskać maksymalną moc hydrauliki, niezależnie od obrotów silnika (tryb „Full Flow”). Mianem rewolucyjnego, określają konstruktorzy zabudowanie pierścienia obrotu w szczelnej obrotnicy. Budowa układu lemieszka środkowego maksymalizuje możliwości jego kontrolowania (bardzo niskie tarcie podczas pracy, wolny od szarpnięć moment obrotowy). Wewnętrznie uzębiony, zamontowany na łożysku wałeczkowym pierścień obrotu nie posiada luzów i jest wytrzymały na obciążenia mechaniczne, jednocześnie zapewniając dużą trwałość. Zminimalizowano ilość punktów smarnych w lemiszu środkowym (własna konstrukcja CASE), co ułatwia codzienną konserwację. W trakcie eksploatacji maszyny nie ma potrzeby okresowej wymiany wkładek ciernych, co obniża koszty utrzymania. Opcjonalna funkcja pływania lemieszka środkowego pozwala na swobodny przepływ oleju w cylindrach, aby odkładnica mogła odpowiednio przesunąć się po ukształtowaniu gruntu.

W maszynie Komatsu GD675-7 zastosowano m.in. wielofunkcyjny zawór sterujący z unikatowym, pływającym i pilotowym zaworem zwrotnym (konstrukcja Komatsu) mające pozytywny wpływ na sterowność i szybszą reakcję lemieszka.

Uniwersalność w cenie

Użytkownicy cenią sobie to, że maszyny można wykorzystywać do różnych zadań. A wynika to z ich konstrukcji oraz z możliwości zastosowania osprzętu funkcjonalnego. W równiarkach Cat wszechstronność wynika m.in. z równowagi maszyny uzyskiwanej dzięki przeciwwadze lub dociskowi (zwiększenie wyników i wydajności). Dostępne są opcje zrywaka i zrywarki, które pomagają w wyrównywaniu utwardzonego podłoża.



Opcja grupy podnoszenia przedniego jest gotowa do instalacji takich akcesoriów funkcjonalnych jak lemiesz prosty lub przedni. Dla większego pokrycia drogi istnieje możliwość dodania wydłużenia 605 mm (24 cali).

Równiarki CASE można fabrycznie przystosować do montażu większości powszechnie stosowanych rozwiązań sterowania lemieszem. Do dyspozycji są trzy konfiguralne szerokości lemiesza środkowego, aby łatwo dopasować siłę spychającą do warunków pracy z materiałami o różnej gęstości. Dochodzi do tego możliwość przedłużenia lemiesza. Z kolei sprzęgło przeciwwprężeniowe lemiesza środkowego (ochrona ramy i lemiesza przed ewentualnymi kolizjami) sprawdza się szczególnie podczas pracy w warunkach leśnych. Opcjonalny jest zrywak środkowego lemiesza, by łatwiej przygotowywać lekką glebę za jednym przejazdem. Do dyspozycji jest też tylny zrywak o 3 lub 5 zębach, aby łatwo spulchnić zbity grunt, jak również przedni lemiesz do szybkiego poziomowania i rozprowadzania materiału oraz dla zwiększenia produktywności w połączeniu z pracą lemiesza środkowego. Opcjonalna przednia przeciwwaga wpływa na lepszy rozkład mas i większy nacisk przedniej osi. Wyjście hydrauliki na tył zapewnia zasilanie dla dodatkowego osprzętu, tj. zagęszczarki, stanowi połączenie z unikatowym trybem jazdy powolnej. Dostawca oferuje również pakiety dodatkowego oświetlenia: na tylnej belce i na dolnej części kabiny (dla lepszego oświetlenia lemiesza środkowego).

Bez ryzyka, w komfortcie...

Współczesny operator chce pracować wygodnie, przy zachowaniu maksymalnego poziomu bezpieczeństwa. W maszynach



W maszynach CASE stosuje się hydraulikę typu „load sensing”, bezpośrednio aktywowana pompa wielotłoczkowa dostarcza jedynie wymaganą ilość oleju dokładnie do miejsca w układzie, w którym jest potrzebny

CASE sprzyja temu bezpośrednie łączenie dźwigni sterujących z rozdzielaczem. Operator może dzięki temu lepiej wyczuć reakcje maszyny zwiększając tym samym precyzję pracy.

Kabina montowana jest na tylnej ramie. Spełnia wymogi ROPS oraz FOPS. Masa kabiny na tylnej ramie zwiększa siłę docisku tylnych osi. Pneumatycznie amortyzowany, ogrzewany fotel jest elementem wyposażenia standardowego. Duże szyby kabiny, wykonane z barwionego szkła dają nieograniczoną widoczność. Operator jest cały czas świadomy kierunku jazdy, dobra jest widoczność na lemiesz środkowy (nawet jeśli operator pracuje na siedząco i aż do maksymalnego kąta wychylenia lemiesza). Bezpieczeństwo zwiększono montując nową kamerę cofania, gwarantującą szerokie pole obserwacji z tyłu. Kierując maszyną, nie ma już potrzeby odwracania się podczas jazdy wstecz. Wszelkie przeszkody można łatwo dostrzec zerkając na szeroki 7-calowy kolorowy monitor. CASE oferuje w swoich równiarkach również praktyczną, niską kabinę ograniczając maksymalną wysokość maszyny o 18 cm (eliminacja wielu ograniczeń przy transporcie).

Również konstruktorzy maszyn HBM podkreślają, że stawiają sobie za cel zapewnienie maksymalnego komfortu pracy operatora. Elementem wyposażenia równiarki jest np. przenośna lodówka z funkcją chłodzenia, ale również podgrzewania posiłków.

Walorem Komatsu GD675-7 są m.in. ergonomiczne elementy sterujące oraz dźwistki PCCS (Palm Command Control System). Operatora wspiera duży, wielofunkcyjny, kolorowy ekran ciekłokrystaliczny TFT.

W równiarkach Cat 120 można wybrać opcję kabiny: Standard, Comfort Plus oraz Premium Plus. Takie informacje dotyczące maszyny jak: poziom paliwa czy możliwości technologii GRADE i alerty są wyświetlane na jednym kolorowym wyświetlaczu. Posiada on powłokę antyrefleksyjną co umożliwia odczytywanie wartości niezależnie od poziomu nasłonecznienia. Istnieje możliwość podłączenia telefonu za pomocą opcjonalnej łączności Bluetooth. Po to, by ułatwić wsiadanie i wysiadanie 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. Na dobrą widoczność tylnej części maszyny mają wpływ m.in. połączone okna. Widoczność otoczenia i osób znajdujących się na terenie poprawia opcjonalna kamera widoku wstecznego (z podgrzewaną soczewką). System HVAC obniża wilgotność i odpowiada za należyte ciśnienie w kabinie, wprowadza obieg świeżego powietrza, nie przepuszcza kurzu i chroni okna przed parowaniem. Filtry: paliwa, powietrza i oleju znajdują się w jednym miejscu, ułatwiając dostęp i prowadzenie prac serwisowych. 



Dostawcy maszyn Mista zwracają uwagę m.in. na to, że obie ramy są połączone przegubowo przy pomocy łożysk stożkowych oraz dwóch cylindrów hydraulicznych

FEICKERT Z CZTEREMA NOWYMI MASZYNAMI

Feickert Bauunternehmen od ponad 70 lat realizuje zadania w budownictwie lądowym i specjalnym. Pomagają w tym potężne maszyny do robót ziemnych firmy Liebherr. Stanowią połowę kompleksowej floty maszyn Feickert, która obejmuje ok. 220 jednostek. W tym roku game uzupełnili cztery kolejne.

Firma Feickert Bauunternehmen została założona ponad 70 lat temu przez Waltera Feickerta w Weilburg-Gaudernbach (Hesja). Na początku skupiała się na budownictwie, m.in. kolei, od lat 70-tych zajmuje się też budową rurociągów i kanałów. Rodzinna firma koncentruje się dziś na inżynierii lądowej, w szczególności trudnej budowie kanałów i wodociągów, a także budowie dróg i realizacji robót ziemnych. Działa też w innych obszarach, obróbce metali oraz inżynierii specjalnej. Obecnie w Feickert Bauunternehmen pracuje ok. 370 osób w czterech lokalizacjach (Hesja, Turyn-gia, Saksonia-Anhalt i Luksemburg).

Feickert utrzymuje relacje biznesowe z firmą Liebherr od 1955 r. Ostatnio zainwestowała w cztery kolejne maszyny do robót ziemnych. Mowa o dwóch koparkach kołowych i dwóch gąsienicowych. Niejako „przy okazji” zmodernizowano systemy szybkozłączy Liebherr, oleje hydrauliczne i systemy transmisji danych. Feickert polega na przystawkach narzędziowych i systemach szybkozłączy Liebherr, jak również na olejach hydraulicznych tej marki. Dochodzi do tego kompleksowe zarządzanie flotą z systemem transmisji danych i pozycjonowania LiDAT.

W skład floty weszły koparki kołowe A 918 Compact Litronic, jak również gąsienicowe R 914 Compact Litronic i R 930 Litronic. Koparka kołowa A 918 Compact z krótkim tyłem, która została opracowana i wyprodukowana przez Liebherr-Hydraulik-bagger. Jest maszyną do ciasnych przestrzeni, dzięki dużym udźwigom i siłom kopania przy krótkim wychyleniu tyłu wynoszącym 1,85 m. Gąsienicowa maszyna Liebherr R 914 Compact również ma relatywnie krótki tył (odchylenie wynosi 1,55 m). Relatywnie



Wśród nowych nabytków Feickert Bauunternehmen są gąsienicowe maszyny R 914 Compact Litronic i R 930 Litronic

niewielkie wymiary pozwalają na łatwe przenoszenie maszyny z jednego placu budowy na drugi. Koparka gąsienicowa Liebherr R 930 Litronic jest częścią nowej generacji 8, która obejmuje łącznie siedem wersji od 22 do 45 t. Obie koparki gąsienicowe zaprojektowano i wyprodukowano w Liebherr-France SAS w Colmar.

Zdaniem Ragnara Feickerta, dyrektora zarządzającego, kluczowe znaczenie ma wydajność. – *Mamy ponad 60-letnie doświadczenie z maszynami Liebherr. Łączą one maksymalną produktywność z doskonałą wydajnością, co stanowi kompletną inwestycję. Osprzęt narzędziowy i systemy szybkozłączy umożliwiają więcej zastosowań i lepsze wykorzystanie maszyny* – mówi R. Feickert.

Oprócz zróżnicowanej floty, Feickert posiada ok. 350 mechanicznych i hydraulicznych osprzętów narzędziowych, z których większość pochodzi od firmy Liebherr. – *Używamy łyżek podsiębirnych, łyżek do rowów i łyżek obrotowych. Klasyczne zadania związane z chwytaniem i ładowaniem są wykonywane za pomocą łyżek podsiębirnych Liebherr. Natomiast przy budowie wykopów i koryt*

łyżki skarpowe Liebherr służą do tworzenia nasypów i poboczy, a także do niwelacji. Łyżki obrotowe Liebherr są naprawdę wszechstronne: charakteryzują się zakresem przechyłu 2 x 50 st. i mogą być używane zarówno do kopania, jak i do pracy na nasypach i zboczach – wylicza Hauke Feickert.

Aby uzyskać większą produktywność, wydajność i bezpieczeństwo na placu budowy, Feickert polega na w pełni hydraulicznym systemie szybkozłączy LIKUFIX. Połączenie hydraulicznego szybkozłącza z blokiem sprzęgającym LIKUFIX umożliwia szybką i bezpieczną wymianę mechanicznego i hydraulicznego osprzętu narzędzi z kabiny. – *Dzięki LIKUFIX znacznie rozszerzamy zakres zastosowań koparek hydraulicznych i ładowarek kołowych, dzięki czemu możemy znacznie zwiększyć wykorzystanie maszyny. W pełni hydrauliczny system szybkozłączy zapewnia nam również niezbędną elastyczność, której potrzebujemy do realizacji specjalnych projektów budowlanych* – podkreśla H. Feickert. Jeśli prace na placu budowy wymagają specjalnego osprzętu narzędziowego, takiego jak np. ubijak, firma

budowlana korzysta z oferty usług wypożyczalni Liebherr.

Maszyny Liebherr zaprojektowano tak, aby mogły wytrzymać duże obciążenia. Regularna konserwacja jest niezbędna do zapewnienia długotrwałej wydajności. Dwa lata temu zdecydowano się na zastosowanie w całej flocie maszyn biodegradowalnego oleju hydraulicznego „Liebherr Hydraulic Plus”. To bezpopiołowy płyn hydrauliczny do stosowania w obszarach wrażliwych dla środowiska. Wśród kluczowych cech są walory uszczelniające, niska skłonność do pienienia, optymalna odporność na starzenie i dobra ochrona przed korozją (ochrona elementów hydraulicznych). Bazę oleju stanowią w pełni syntetyczne polialfaolefiny. Dzięki odpowiedniemu monitorowaniu oleju można ograniczyć zużycie paliwa, wydłużyć okresy między wymianami i osiągnąć czas pracy do 10 tys. godzin.

Feickert Bauunternehmen każdego roku opiekuje się nawet 240 placami budowy. Kompleksowe zarządzanie flotą z systemem

Liebherr A918 Compact Litronic to koparki kołowe używane m.in. na budowach kanałów i rurociągów



transmisji danych i pozycjonowania LiDAT obejmuje usługi w Niemczech i Luksemburgu. Prawie każdą maszynę we flocie Feickert wyposażono w LiDAT. Dostarcza on informacji o lokalizacji i obsłudze. – Dzięki LiDAT możemy przeglądać i zarządzać całą naszą flotą w dowolnym momencie z naszej

siedziby w Weilburgu. Dzięki temu wiemy, gdzie znajdują się maszyny i otrzymujemy wyczerpujące informacje na temat czasu pracy i użytkowania, zużycia paliwa, a także okresów międzyserwisowych – mówi Axel Schupp, kierownik ds. technologii maszyn, Feickert Bauunternehmen. 



**Land und See
Speditionsgesellschaft mbH**



dls zaprasza:

do całorocznej współpracy przewoźników posiadających ciągniki siodłowe lub zestawy celem realizacji transportów planekowych lub chłodniczych w relacjach:

**PL – EU – PL / Zachodnia Europa / PL-PL/ PL-CZ
oraz**

przewoźnikom posiadającym pojazdy z naczepami oplankowanymi typu MEGA lub naczep izoterm (100m3) z odpowiednim wyposażeniem do przewozu mebli zatrudnieniem w lukratywnych transportach

z Polski

z rejonu Poznań, Lubartowa, Biłgoraja, Mielec i Olsztyna
oraz z Białorusi do Niemiec

**Oferujemy bezpłatnie naczepy planekowe i chłodnicze
Gwarantujemy stałe stawki za przejechany kilometr
oraz stałe zatrudnienie w tzn. ruchu okrężnym.**

dls zapewnia:

- całoroczne zatrudnienie
- punktualną wypłatę należności frachtowych
- natychmiastowa płatność z potrąceniem 3% skonto
- komunikację w języku polskim, rosyjskim, niemieckim lub angielskim
- przejmujemy również myto na terenie UE

*Ciepłych
i rodzinnych
Świąt Bożego
Narodzenia
oraz samych
sukcesów w
nadchodzącym
Nowym
2022 Roku*



Prosimy
o telefoniczne
lub pisemne
skontaktowanie się:

transport międzynarodowy:
Andrzej Hische Tel.: 0049/4107/8770 2140; A.Hische@dls-logistics.de
transport krajowy:
Jacek Cymański Tel.: 795 492 782; J.Cymanski@dls-logistics.pl

dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH
Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (koło Hamburga)

www.dls-logistics.de

SIŁA NIEDUŻYCH KOMPRESORÓW

Doosan Portable Power to konstruktor i producent przenośnych sprężarek powietrza, mobilnych generatorów, wież oświetleniowych.

TEKST: Michał Jurczak ZDJĘCIE: T&M

Wszystkie budowane są tak, aby działały nawet w najbardziej wymagających warunkach. Stosowane są m.in. w firmach zajmujących się wynajmem maszyn, w budownictwie, kamieniołomach i sektorze komunalnym.

Podczas swej wirtualnej prezentacji, w dniu 16 listopada przedstawiciele Doosan Portable Power przedstawili cztery nowe kompresory mobilne. Ponad dwie trzecie europejskiego rynku tego rodzaju urządzeń to maszyny o wydajności w zakresie 2–5 m sześć./min. Głównymi rynkami europejskimi są: W. Brytania, Niemcy, Austria, Szwajcaria, Francja i kraje Beneluksu, które razem stanowią ok. 70 proc. branży, obejmującej nie tylko wynajem maszyn czy budownictwo, ale również np. wyburzenia oraz przemysł. – *Doosan Portable Power utrzymuje wysokie udziały w tym regionie i należy do trzech największych graczy na rynku* – podkreśla Jan Moravec, dyrektor generalny Doosan Portable Power na Europę, Bliski Wschód i Afrykę.

Od 7 do 13,8 bar

Nowe modele relatywnie niewielkich kompresorów generują swobodny wydatek powietrza na poziomie 2,5–5,0 m sześć./min. Trzy z nich działają z ciśnieniem znamionowym 7 bar – 7/25, 7/45 oraz 7/55 (zasilane nowym silnikiem Stage V Yanmar), z wydatkiem odpowiednio 2,5, 4 oraz 5 m sześć./min. Linie małych kompresorów uzupełnia model 14/35, zapewniający 3 m sześć./min sprężonego powietrza pod ciśnieniem 13,8 bar. We wszystkich z wymienionych urządzeń, pierwsza liczba w nazwie modelu wskazuje ciśnienie w barach, druga liczba odpowiada znamionowemu przepływowi powietrza w metrach sześciennych na minutę, a cyfra 5 na końcu wskazuje na silnik zgodny z normą Stage V.

Nowy wygląd, nowe możliwości

– *Najbardziej zauważalna zmiana w modelach Stage V 7/25, 7/45, 7/55 oraz 14/35 to dynamiczny i nowoczesny wygląd. Powodzenie poprzednich osłon z polimeru*



Tough Top sprawiło, że obecnie Doosan Portable Power oferuje je w standardzie. Na nowo zaprojektowano też błotniki i zderzaki z polimeru. Wbudowane światła diodowe są dostępne standardowo w każdej z maszyn. Dotychczasowe wersje osłon metalowych są oferowane jako opcja – mówi Michele Corsi, dyrektor ds. produktów, Doosan Portable Power dodając, że ulepszono też panel sterowania, który został przesunięty, by zapewnić bardziej wygodny dostęp (jest teraz również zabezpieczony pokrywą z zamkiem na klucz). Zwraca uwagę również prosty, mechaniczny ciśnieniomierz, a w modelach z elektronicznym sterowaniem silnika dodatkowy przełącznik wymuszonej regeneracji filtra DPF. Maszyny z opcją prądnicy posiadają też dodatkowy przełącznik trzypozycyjny i woltomierz.

– *Wszystkie nowe, małe mobilne kompresory budowane są na podwoziach z hamulcami lub bez i dostępne w konfiguracjach o stałej i zmiennej wysokości. W żadnym przypadku masa nie przekracza 750 kg (nawet z opcjonalnym wyposażeniem, takim jak chłodnica końcowa czy smarownica) co oznacza, że każdy posiadacz prawa jazdy kategorii B może holować maszyny za swoim pojazdem* – dodaje M. Corsi. Wszystkie modele mają również homologację do masy 950 kg, co pomaga klientom, którzy chcą zamontować jeszcze więcej opcjonalnego wyposażenia.

Ułatwić konserwację

Mobilne kompresory Doosan Portable Power od lat są znane z łatwości codziennej konserwacji i relatywnie niewielkich wymagań serwisowych. Najnowsza generacja potwierdza te walory. Osłonę można otworzyć

w stronę belki zaczepowej, co odpowiada za stabilność podczas serwisowania urządzenia. Ponadto, otwarcie w położeniu do konserwacji przekracza 90 st. zapewniając łatwy dostęp do wszystkich podzespołów. Układ chłodzenia znajduje się z tyłu, co ułatwia i przyspiesza codzienne czyszczenie. Wszystkie części nadające się do wymiany znajdują się tuż przy operatorze, prace konserwacyjne mogą dzięki temu przebiegać szybko i sprawnie.

Coś dla... środowiska

J. Moravec (Doosan Portable Power) podkreśla, że wymagania projektowe narzucone przez wdrożenie najnowszych silników Stage V skłoniły do całkowitej zmiany konstrukcji linii małych kompresorów, jednak przy zachowaniu ich wydajności i trwałości. Zwiększono przy tym możliwości ułatwiające transport, z jednoczesnym uwzględnieniem rozwiązań bardziej przyjaznych dla środowiska. – *Podobnie jak w przypadku naszych większych kompresorów, szczelna izolowana podstawa jest w całości zintegrowana z dolną ramą nowych kompresorów i zawiera centralne spusty wszystkich cieczy. W przypadku jednostek Stage V ze sterowaniem elektronicznym wprowadziliśmy również opcjonalną funkcję ECOmizer, która zmniejsza emisję, hałas i zużycie paliwa* – tłumaczy dostawcy kompresorów.

Funkcja ECOmizer automatycznie rozpoznaje fazę roboczą i zmienia ciśnienie oraz prędkość silnika bez konieczności interwencji operatora. To pozwala zoptymalizować zużycie paliwa, zmniejszyć hałas i emisję szkodliwych substancji. Gdy tylko operator włączy narzędzie pneumatyczne zasilane kompresorem, maszyna automatycznie wykrywa zwiększone zapotrzebowanie na przepływ i ciśnienie, zapewniając natychmiast maksymalną wydajność. Testy wykazały, że np. przy cyklu roboczym w którym 50 proc. stanowi pełne obciążenie, a 50 proc. obroty jałowe, ECOmizer jest w stanie zagwarantować oszczędność paliwa na poziomie nawet 60 proc. 

DWA ŚWIATY

Opony do pojazdów pracujących na budowach są projektowane z myślą o najbardziej wymagających warunkach, zarówno na bezdroża, jak i na drogi. Muszą być trwałe, przyczepne i wytrzymałe w trudnym terenie.

W przypadku opon budowlanych ważne jest, aby połączyć ze sobą dwa światy – szutru i asfaltu. 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 ogumienia na budowach.

– Klienci oczekują przede wszystkim jak najwyższej trwałości ogumienia, które na co dzień jest narażone

na rozcięcia i przebicia uniemożliwiające późniejsze bieżnikowanie karkasu – zaznacza Janusz Krupa, menadżer marketingu ds. opon użytko-



wych Goodyear Polska. – Ponadto zwracają uwagę na możliwość dokonania szybkich napraw ogumienia, gdyż zapewnia to utrzymanie pełnej mobilności floty. To naturalne, że ogumienie pracujące w tak trudnych warunkach jest szczególnie narażone na uszkodzenia. Dlatego tak ważny jest odpowiedni dobór produktów wyposażonych w innowacyjne rozwiązania.

To daje premium

Innowacyjne rozwiązania oferują przede wszystkim produkty premium. Do takich należą opony Goodyear Omnitrac, na oś prowadzącą i napędową, przeznaczone dla ciężarówek pracujących w zastosowaniach mieszanych, w trudnych warunkach na nieutwardzonych nawierzchniach, lecz w dużej mierze także na drogach. Do tej grupy zaliczają się wywrotki, betoniarki, pompy do betonu i naczepy niskopodwo-

ziowe przyjeżdżające na place budów, także samochody ciężarowe wykorzystywane w branży komunalnej, recyklingu, wyrębie drzew, w rolnictwie.

Najważniejsze zalety opon Goodyear Omnitrac to optymalna odporność na uszkodzenia i dłuższy okres eksploatacji w porównaniu z Goodyearami MS II. Trzeba też wspomnieć o zgodności z surowymi kryteriami opon zimowych (oznaczenie 3PMSF). Linie Omnitrac S i D wyposażono w nową technologię Goodyear DuraShield, obejmującą specjalne górne opasanie, które zapewnia dodatkową odporność na uszkodzenia karkasu oraz poprawia podatność na bieżnikowanie. Wbudowany system identyfikacji radiowej (RFID) umożliwia rozpoznanie opon, a także łączność z systemami śledzenia oraz zarządzania ogumieniem.

Linia Goodyear Omnitrac Heavy Duty obejmuje opony dla ciężarówek pracujących głównie w trudnym terenie, ale także poruszających się po drogach na krótkich dystansach. Opony te radzą sobie z ostrymi kamieniami, mokrymi nawierzchniami i błotnistymi drogami, a także stromymi zboczami i wybojami, jak również w zastosowaniach wymagających wysokiego momentu obrotowego.

Opony Continental CrossTrac, zaprojektowane specjalnie do użytku na drogach i poza nimi, łączą w sobie trwałość i trakcję z płynnym działaniem przy dużych przebiegach, tworząc produkt na najtrudniejsze warunki. Dzięki zastosowaniu naturalnego kauczuku i aktywnej sadzy, ogumienie Continental wyróżnia bardzo dobra przyczepność i wszechstronność. Opony są odporne na ścieranie, odpryski, mają dobrą odporność na przecięcia i przebicia, co znacznie zwiększa przebieg.

Innowacyjny wzór bieżnika i zoptymalizowane krawędzie chwytne dają przy-

czepność wtedy, gdy jest ona najbardziej potrzebna (oznaczenie 3PMSF), podczas gdy wzmocniony karkas zapewnia wyjątkowe wskaźniki zużycia i mocną podstawę dla maksymalnej zdolności do bieżnikowania. Opony sprawdzą się również w dłuższych trasach, ponieważ są bardzo ciche, co jest cechą docenianą przez wielu klientów. Ponadto opona budowlana powinna mieć funkcje samooczyszczania. Continental ma duże przestrzenie między klockami bieżnika, a więc kiedy pojazd wyjeżdża z budowy, błoto czy piach odzepia się od gumy.

Po prostu muszą być

– Jeśli chodzi o popyt, nasilenie sprzedaży opon budowlanych następuje wiosną, praktycznie do początku zimy – informuje Dariusz

Dziewięcki, Business Development Manager Fleet Solution Continental Opony Polska. – Opona budowlana sprzedawana jest przez cały rok, a więc jej dostępność jest praktycznie od ręki. Oczywiście, należy wziąć pod uwagę obecny czas, w którym są ogólne braki na rynku, dlatego mogą się zdarzyć przejściowe problemy z dostępnością. Natomiast, jako producent opon zdajemy sobie sprawę, że ze względu na swoje zastosowanie opony te muszą być dostępne w sprzedaży przez cały czas.



Janusz Krupa (Goodyear) podkreśla, że fluktuacja popytu jest stabilna przez cały rok, a jest to wynikiem ciągłości prac na placach budów. Oczywiście najwięcej opon klienci wymieniają jesienią. Ten segment to około 10 proc. rynku. Goodyear nie ma problemu z dostępnością tego rodzaju ogumienia. 

PANU ADAMOWI FRAN CZAKOWI
Z OKAZJI **60. URODZIN**

NAJLEPSZE ŻYCZENIA ZDROWIA,
WIELU KOLEJNYCH SUKCESÓW
ORAZ WSZELKIEJ POMYŚLNOŚCI

ADAMF.PL



SKŁADA ZESPÓŁ
FOCUS TRUCK SPECIAL TRANSPORT

OPONY DO MASZYN BUDOWLANYCH OD SEHA



Do oferty opon dostępnych w Autos, dołączają opony tureckiego producenta Seha. Oferta skierowana jest do maszyn budowlanych. Seha to firma działająca na rynku oponiarskim od ponad 30 lat. Specjalizuje się w dostarczaniu ogumienia do maszyn takich marek jak: Liebherr, CAT, Volvo, Komatsu czy JCB. Łączy dobrą jakość z atrakcyjną ceną. Produkty, które trafiły do oferty Autos to bezdętkowe opony przemysłowe. Charakteryzują się wieloma ważnymi aspektami, m. in. wytrzymałą budową oraz zastosowanym nowoczesnym karkasie. Są to bardzo istotne właściwości, jeżeli chodzi o pracę w trudnych warunkach, a w takich niewątpliwie pracują różnego rodzaju maszyny budowlane. Dodatkowo dzięki podwyższonemu

i poszerzonemu bieżnikowi zwiększone są możliwości trakcyjne i samoczyszczące. Opony produkowane są ze specjalnej mieszanki gumy, która zapobiega ścieraniu się bieżnika.

„MOVE IT UP A GEAR” ORAZ PREMIERA NOWYCH KOPAREK SERII F

Ponad 100 dealerów LiuGong z całej Europy przyjechało do Saragossy aby poznać plany koncernu LiuGong na kolejny rok. Zgodnie z tegorocznym mottem spotkania „Moving up a gear” (wchodzimy na wyższe obroty) LiuGong przedstawił plany zwiększenia tempa w tworzeniu jeszcze większej wartości dla swoich klientów oraz partnerów biznesowych w roku 2022. Oprócz nowej gamy koparek, LiuGong wchodzi na wyższy

poziom z całym swoim portfolio produktów, także linii ładowarek kołowych i spycharek gąsienicowych Dressta. Podczas wystawy SMOPYC zaprezentowano nową ładowarkę kołową 890H Stage V oraz nową spycharkę gąsienicową TD-15M series-2. Model TD-15M posiada zmodernizowaną konstrukcję kabiny o dobrej widoczności, zwiększoną moc wyjściową z ulepszoną kontrolą operatora dzięki elektrohydraulicznym joystickom i łatwemu serwisowaniu. Model TD-15M o mocy 173 kW (232 KM) i sile ucięcia 472 kN doskonale sprawdza się przy budowie dróg i autostrad, na składowiskach odpadów, w leśnictwie i budownictwie ogólnym.



VOLVO CE ODNOTOWUJE WZROST



Pomimo spadku sprzedaży w Chinach Volvo Construction Equipment (Volvo CE) utrzymuje zwiększoną zyskowność, osiągając w 3. kwartale 2021 r. dobre rezultaty we wszystkich pozostałych regionach, a przy tym podnosi sprzedaż usług. Sprzedaż netto w trzecim kwartale wzrosła o 11 proc., osiągając wartość 19.638 mln SEK (wobec 17.619

mln SEK w 2020 roku). Po korekcie uwzględniającej zmiany kursów walut wzrost w tym samym okresie nadal wynosi 11 proc., z czego sprzedaż netto maszyn poszła w górę o 11 proc., a sprzedaż usług o 13 proc.. Świadczy to o szczególnym nacisku, jaki Volvo CE kładzie na ofertę usług. Skorygowany zysk operacyjny wyniósł 2.635 mln SEK (wobec 1.963 mln SEK w tym samym kwartale w 2020 r.), powodując podniesienie wskaźnika marży operacyjnej do poziomu 13,4 proc. (wobec 11,1 proc.).

R 926 G8 SPRAWDZA SIĘ W SATP

Prace ziemne, a także prowadzone w kanałach, jak również przygotowanie stoków narciarskich – to zadania nowej koparki gąsienicowej R 926 G8, która trafiła do francuskiej firmy SATP. Ta rodzinna firma stawia na jakość i łatwość obsługi maszyn. Dostępność części zamiennych i szybka reakcja ETS PIC – lokalnego partnera handlowego, to kolejny argument by korzystać z maszyn Liebherr. SATP jest firmą założoną niemal 30 lat temu przez Jean-Claude'a Bonthoux. Od prawie 10 lat, w prowadzeniu projektów budowlanych SATP korzysta z maszyn marki Liebherr.

Obecnie posiada cztery takie maszyny: dwie ładowarki kołowe (L 550 i L 506 Compact) oraz koparki gąsienicowe R 914 i R 926 G8. Koparki są wyposażone w system sprzęgu hydraulicznego LIKUFIX, który bardzo szybko dostosowuje się do wykonywanych zadań. R 926 G8 to najnowszy nabytek dla floty SATP. Ma już za sobą ponad 1.500 godzin pracy.

– Ta maszyna w niczym nie ustępuje 30-tonowej koparce. Z mocą 150 kW (204 KM) i ciężarem roboczym 28 t, model łączy komfort i ergonomię z wydajnością – mówi Fabien Bonthoux, współwłaściciel firmy dodając, że dobrym rozwiązaniem są też elektryczne dźwistki (charakteryzują całą ósmą generację). David Martin z firmy ETC PIC, partnera handlowego Liebherr pomógł firmie SATP wybrać koparkę, mając na względzie realizowane, a także planowane projekty. Oprócz samej dystrybucji maszyn, w sektorze budowlanym najważniejsza jest dostępność części zamiennych. Te do maszyn Liebherr można kupić za pośrednictwem portalu internetowego MyLiebherr. Jest to intuicyjne i szybkie narzędzie, które zabezpiecza produktywność i zachowanie ciągłości pracy na budowie. – Kiedy coś zamawiamy, jest tam następnego dnia – komentuje F. Bonthoux. 



ANMAR

plus

OPONY PRZEMYSŁOWE
OPONY ROLNICZE

ul. Biecka 23A, 38-300 Gorlice

tel. 519 055 333, 501 680 715

www.oponydokoparek.pl

opony@anmarplus.pl



2 lata gwarancji
możliwość przedłużenia do 3 lat

Nowy Polski Ład – CZY WIELKI GALIMATIAS?

Nowy Polski Ład, bo tak brzmi jego oficjalna nazwa to program, o którego założeniach już pisaliśmy na łamach naszego portalu. Ciągłe zmiany wokół postulowanych założeń programu zmuszają zarówno rządzących, jak i obserwatorów sceny politycznej i przede wszystkim obywateli do weryfikacji jego założeń. Celem niniejszego artykułu jest zatem wyjaśnienie założeń, które jeszcze nie weszły w życie, a które już są postulowane do zmian, określenie ich wpływu na przyszłość i funkcjonowanie obywateli a więc de facto beneficjentów programów i polskich przedsiębiorców, dla których Polski Nowy Ład to nie tylko wsparcie ale jak się okazuje, przede wszystkim zagrożenia.

Polski Ład, bo tak będzie określany w skrócie w ramach niniejszego artykułu to program liczący 132 strony, który według założeń jego twórców zasadza się na pięciu fundamentach, którymi są:

- Podniesienie do 7% PKB na służbę zdrowia;
- Obniżka podatków dla 18 milionów Polaków;
- Inwestycje, które wygenerują 500 tys. nowych miejsc pracy;
- Mieszkanie bez wkładu własnego i dom 70 m² bez formalności;
- Emerytury bez podatku do 2.500,00 PLN.

Jak można zauważyć określone w programie terminy przyjęcia tych założeń, które sam na siebie nałożył twórca programu, czyli 1 września 2021 roku nie zostały już dochowane. Trudno zatem spodziewać się aby zakres realizacyjny programu odpowiadał założeniom czasowym określonym przez jego twórcę. Podkreślić należy również nieostrość pojęć zawartych w programie i niezrozumienie autora, jak i wielu innych obserwatorów dla oparcia założeń programu na tzw. „fundamentach”, które same w sobie są projektowanymi celami

do osiągnięcia. Cel nie powinien stanowić fundamentu programu tak społecznego, jak i gospodarczego. Program oparcie powinien mieć na założeniach realizacyjnych. Przechodząc jednak dalej wskazać należy, że „fundamenty” Nowego Polskiego Ładu w dalszej kolejności przechodzą na tzw. „elementy Polskiego Ładu” (tu zaznaczyć należy, że sam projektodawca używa zamiennie pojęć „Nowy Polski Ład” i „Polski Ład”), którymi są:

- Plan na zdrowie;
- Uczciwa praca – godna płaca;
- Dekada rozwoju;
- Rodzina i dom w centrum życia;
- Polska – nasza ziemia;
- Dobry klimat dla firm;
- Czysta energia, czyste powietrze;
- Cyber Poland 2025;
- Złota jesień życia.

Również i te elementy jawią się jako wyłącznie hasłowe i nie zawierające wskazania konkretnych rozwiązań, choćby przede wszystkim legislacyjnych, które doprowadzą do ich wdrożenia. Wskazuje się również w programie kwotę opiewającą na bagatela ponad 651 miliardów złotych, która ma zostać przeznaczona na realizację projektów w ramach Polskiego Nowego Ładu. Niestety nie wskazuje się ekonomicznych przesłanek wyliczenia postulowanego wsparcia dla Polek i Polaków. Co więcej brak jest nawet określenia, czy środki te będą wyłącznie budżetowymi, czy pochodzić będą także ze wsparcia Unii Europejskiej. Brak jest zatem jakiegokolwiek podstawy wyliczenia wskazanej kwoty, która w gwoili ścisłości ma zostać spożytkowana do roku 2030. Warto dodać, że wskazana kwota to niemalże drugie tyle ile wynosi obecny budżet Rzeczypospolitej Polskiej uchwalony na 2021 rok. Przechodząc jednak dalej do wskazania założeń programu zawiera on wiele tabel, które jednak zawierają wyłącznie wskazania hasłowe,

które przeciętnemu odbiorcy nie dają możliwości rzetelnego zapoznania się z założeniami programu,

który w swej preambule wskazuje, że jest największym programem wsparcia od roku 1989. Kolejne karty programu powielają hasła ochrony zdrowia i wsparcia przedsiębiorców, czy też ochrony rodziny, które co oczywiste dla każdego są ważne i istotne, jednakże brak w programie określenia doraznych rozwiązań związanych ze stanem faktycznym, który jest obecny w Polsce. Odwołania do perspektywy 10-letniej, w komparatystyce z rosnącą z dnia na dzień inflacją nie mogą stanowić założeń realizacyjnych programu, w którym sam jego twórca nie jest w stanie wskazać podstaw jego wyliczenia.

Niepokój, który wzbudziły niektóre założenia opiera się z kolei na faktycznych wyliczeniach i odniesieniu do zmian i to w wielu przypadkach niekorzystnych, które Polski Ład może wprowadzić a są nimi:

Założenie, że koszty podatkowe od podmiotów powiązanych nie będą mogły stanowić kosztów podatkowych i o ile sam konstrukt jest słuszny, gdyż zabezpiecza interesy Skarbu Państwa przed nieuczciwymi czynami podmiotów gospodarczych to uderzy przede wszystkim w podmioty start-upowe, czy też przechodzące trudności związane z ich funkcjonowaniem.

Podmioty takie bowiem w wielu przypadkach między innymi wynajmują powierzchnie biurowe od podmiotów powiązanych aby obniżyć koszty, przy jednoczesnym braku generowania przychodów. Za podmioty powiązane zgodnie z założeniami Polskiego Nowego Ładu uważane będą zatem także firmy współmałżonków, które ci prowadzą osobno. Może to zatem rodzić wśród przedsiębiorców nie tylko



atmosferę daleko idącej podejrzliwości organów państwowych względem nich co też niesprzyjającego klimatu dla prowadzenia działalności gospodarczej. W wielu bowiem przypadkach przy założeniu zmian postulowanych Polskim Ładem podmioty, prowadzące działalność gospodarczą w sposób uczciwy i transparentny, które jednak osiągają wysokie przychody narażone będą na dodatkowe kontrole skarbowe.

Straty dla osób, które dłużej będą zaktywizowane zawodowo – konstrukt przyjęty w ramach założeń Polskiego Nowego Ładu faktycznie doprowadzi do sytuacji, w której nie będzie się opłacało pozostawać dłużej na rynku pracy. Korzyści z zerowego PITu przedstawianego w Polskim Ładzie nie obejmą bowiem wszystkich seniorów. Eksperti z Instytutu Emerytalnego postanowili względem tych założeń dokonać wycień na przykładzie modelowego obywatela, mężczyzny, który w wieku 65 lat osiąga 3 tys. PLN brutto świadczenia emerytalnego oraz 5 tys. PLN brutto miesięcznie dochodu z tytułu świadczenia pracy. Z wycień opartych na założeniach programu wynika, że pomimo ulg podatkowych sumarycznie takiemu modelowemu obywatelowi bardziej będzie się opłacało od razu wraz z osiągnięciem wieku emerytalnego przejść na emeryturę i dorabiać niż korzystać z ulg i pracować dalej przez kolejnych 5 lat, czyli do osiągnięcia wieku 70 lat. Różnica w wycienieniach to ponad 100 tys. PLN w przedstawionej skali 5-letniej.

Ulgą dla klasy średniej – założenia te są słuszne, jednakże nie są one zgodnymi z konstytucją. Projektodawca nie wskazuje bowiem kryteriów dokonania tego rodzaju podziału obywateli na tzw. „klasę średnią”. Oczywiście wskazuje się powoływanie się na dane statystyczne ale brak ostrych pojęć rozgraniczających sytuacje krańcowe, brak również określenia „uprzywilejowania” akurat tej grupy społecznej. W tym przypadku ustawa procedowana jest już w Senacie, zatem jeśli przejdzie przez Senat i uzyska podpis Prezydenta od stycznia 2022 roku w obecnym projektowanym kształcie wykluczy z ulgi także niektóre podmioty, które zgodnie z kryteriami dochodowymi powinny jej podlegać.

Ma to związek z wadliwością art. 26 ust 4a ustawy o Polskim Nowym Ładzie. Przepis ten zakłada bowiem, że kwotę ulgi dla pracowników lub podatników osiągających przychody z pozarolniczej działalności gospodarczej ustala się biorąc pod uwagę sumę uzyskanych przez podatnika w roku podatkowym i podlegających opodatkowaniu zgodnie z art. 27 przychodów ze stosunków służbowego, stosunku pracy, pracy nakładczej i spółdzielczego stosunku pracy oraz uzyskanych w ciągu roku przychodów z pozarolniczej działalności gospodarczej pomniejszonych o koszty prowadzenia tej działalności z wyłączeniem z tych kosztów składek na ubezpieczenia społeczne, o których mowa w art. 26 ust. 1 pkt 2 lit. a i pkt 2a. Ustawa o PIT nie zawiera bowiem definicji „kosztów prowadzenia działalności”. W ustawie mowa wyłącznie o „kosztach uzyskania przychodu”. Taka niespójność interpretacyjna już na samym wstępie warunkuje konieczność nowelizacji ustawy, która jeszcze nie weszła w życie.

Likwidacja możliwości odliczenia składki zdrowotnej od podatku – zmiana ta dotknie wszystkich, którzy podlegają obowiązkowi opłacania składki. Co prawda w odniesieniu do pracowników wprowadzono mechanizm, który za zadanie ma niwelować skutki braku możliwości dokonywania odliczeń, jednak mechanizm ten ma mieć odniesienie tylko i wyłącznie do osób, które uzyskują przychody roczne ze stosunku pracy w kwocie nie przekraczającej 133.692,00 PLN. Zatem w przypadku pozostałych osób, które mechanizmu tego nie będą mogły zastosować obciążenia podatkowe w związku ze zmianą będą niekorzystne.

Pełne oskładkowanie umów zleceń – cel wydawać może się słuszny, jednakże przybiera wąską perspektywę, która nie bierze pod uwagę osób, dla których najlepszą z form wykonywania usług jest zawieranie umów zleceń. Założenia, które słusznie uderzać mają w nieuczciwych przedsiębiorców, u których zleceniobiorcy de facto pozostają w stosunku pracy rykoszetem uderzają w osoby wykonujące wolne zawody.

Koniec z wykupem auta bez VAT – od 1 stycznia 2022 roku nie będzie możliwości dokonania wykupu prywatnego auta w leasingu bez podatku dochodowego i VAT. Dotychczasowe przepisy bowiem pozwalają na wyłączanie z przychodów kwot uzyskanych ze zbycia składników majątku po upływie sześciu miesięcy od wykupu, po zakończeniu umowy leasingu. Natomiast zgodnie z procedowanymi przepisami okres ten zostanie znacząco bo aż dwunastokrotnie wydłużony.

Oprócz wskazanych wątpliwości, które autor uważa za najważniejsze niepokoi tempo przegłosowywania ustaw w zakresie zmian podatkowych, które legislator chce wprowadzić w oparciu o postanowienia Polskiego Nowego Ładu. Chociażby jak wskazano w pkt 3 niniejszego artykułu pośpiech legislacyjny nie służy wdrażaniu reform zaplanowanych do wprowadzenia w ramach Polskiego Ładu. Założenia zawarte w Polskim Ładzie określające obniżki podatków dla niemalże 90% Polaków to jedno, z kolei rzeczywistość to drugie. Rzeczywistość zdaje się zatem przeczyć tezę zawartą w programie i wskazywać, że rok 2022 i jego początek będą trudnymi dla polskich przedsiębiorców.

Mając na względzie nieostrość proponowanych zmian oraz zakres zmian podatkowych zapraszamy do kontaktu z Kancelarią Prawną Viggen sp. j. M. Miąsko, M. Miąsko. Prawnicy naszej Kancelarii wyjaśnią Państwu mechanizmy nowych założeń ustawowych oraz przeprowadzą optymalizację wdrożenia założeń Polskiego Nowego Ładu, które zaczną obowiązywać już 1 stycznia 2021 roku.

Zachęcamy również do obejrzenia programu interwencyjnego „Po stronie prawdy”, w którym polscy przedsiębiorcy apelują o zmiany w Polskim Ładzie. Głos w programie zabrali również Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorstw – Adam Krzysztof Abramowicz oraz Prezes Kancelarii Prawnej Viggen, dr Mariusz Miąsko.

Link: <https://www.youtube.com/watch?v=6pgORy34BZw>

Piotr Tarasek
Kancelaria Prawna Viggen sp. j.

NOWA GENERACJA DAF

O 10%* NIŻSZE
ZUŻYCIE PALIWA

+

NAJWYŻSZY POZIOM
BEZPIECZEŃSTWA

+

SZCZYT KOMFORTU I
LUKSUSU

Wyprowadzamy przyszłe wymagania



Wraz z nową generacją pojazdów firma DAF wprowadza zupełnie nową jakość. Wyjątkowa oszczędność paliwa i najwyższy poziom bezpieczeństwa są połączone z nadzwyczajnym komfortem, wyznaczając nową erę w branży samochodów ciężarowych. Wejdź do środka i przenieś się do przyszłości transportu.

www.startthefuture.daf.com

*W zależności od warunków drogowych, ładunku i pogody.

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF