TRANSPORT: SYNTETYCZNE OLEJE SILNIKOWE – ANALIZA RYNKU

TRUCKS & MACHINES

MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY

I'M YOUR NEW MAN

nr 2 / 2020
ISSN 1689-7471
INDEX 251127
Cena: 5 zł (w tym 8 proc. VAT)

- NACZEPY KŁONICOWE CZYLI SPRZĘT DO TRUDNYCH ZADAŃ TRANSPORTOWYCH
- CIMC VEHICLES LIDEREM SEGMENTU PODKONTENERÓWEK W NIECAŁE TRZY LATA
- REDAKCYJNA RELACJA Z WYSTAWY MAZURSKIE AGRO SHOW OSTRÓDA 2020
- MASZYNY BUDOWLANE: NAJNOWSZE MODELE WOZIDEŁ PRZEGUBOWYCH

Doświadczyć postępu.

Żurawie samojezdne firmy Liebherr

- Maksymalny udźwig w każdej klasie
- Długi wysięgnik teleskopowy ze zróżnicowanym wyposażeniem roboczym
- Duża mobilność i krótki czas montażu
- Wszechstronne wyposażenie zapewniające komfort i bezpieczeństwo
- Serwis świadczony przez producenta na całym świecie

Liebherr-Polska Sp. z o. o.
ul. Hansa Liebherra 8
41-710 Ruda Śląska
Tel.: +48 32 342 69 50
E-mail: info.lpl@liebherr.com
www.facebook.com/LiebherrConstruction
www.liebherr.pl

LIEBHERR

TRUCKS & MACHINES
MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY

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

Redaktor naczelny
Dominik Woch
dominikwoch@trucks–machines.pl

Zespół
Leon Bilski
Jacek Dobkowski

Współpraca
Michał Jurczak
Marek Różycki
Robert Przybylski
Mariusz Miąsko

Korekta
Danuta Szperling

Wydawnictwo
FOCUS TRUCK LOGISTIC

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

Dział Reklamy i Marketingu
Justyna Maziarczyk-Szacuń
tel. kom. 791 892 568
j.maziarczyk@trucks–machines.pl
j.szacun@trucks-machines.pl

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

News

Leasing / Nokian 4
Doosan / Wielton / Unimog 5
MAN / Volvo 6
SAF 7

Rynek

MAN 8
Oleje syntetyczne 12
Shell 18
Naczepy kłonicowe 20
CIMC 24
Agro Show 26
Historia 28
Wozidła 34

Leasing 5,8 proc. w dół

Po sześciu latach nieprzerwanego wzrostu polskiej branży leasingowej, przekraczającego nawet 20 proc., przyszedł słabszy rok. W 2019 dynamika okazała się ujemna, -5,8 proc., co w złotówkach dało finansowanie w wysokości 77,8 mld. Najbardziej nas interesujący transport ciężki zanotował -4,6 proc., a więc mniejszy spadek od całego rynku. Na konferencji prasowej Związku Polskiego Leasingu (ZPL) w Warszawie we wtorek, 4 lutego tłumaczono to przede wszystkim zmianą postrzegania przyszłości przez małe firmy transportowe. Tacy przewoźnicy pozyskują ładunki raczej z giełd niż poprzez długoterminowe kontrakty. Ograniczenie inwestycji w dwóch ostatnich kwartałach i obniżenie nastrojów to również efekt niekorzystnych zmian prawnych wdrażanych przez Unię: pakiet mobilności, pracownicy delegowani. Prognozy na br. zakładają powrót leasingu na ścieżkę wzrostu, wynik 6,3 dla branży oraz 2,2 proc. dla pojazdów ciężkich.

Wszechstronny Nokian Ground King

Ground King jest oponą wysokiej klasy dla ciągników rolniczych i różnego rodzaju maszyn, np. rolniczych, budowlanych. Jej niepodważalna zaleta to przystosowanie do różnych, zmieniających się warunków eksploatacji. Nadaje się zarówno do pracy w terenie, jak i do transportu po utwardzonych drogach. Nokian Ground King łączy przyczepność i trakcję na miękkim podłożu, wytrzymałość na twardej drodze oraz dużą nośność. Charakterystyczny, „połamany" wzór bieżnika, podzielony na bloki zapewnia odpowiedni, zmienny kontakt z nawierzchnią, zależnie od jej rodzaju. Duża ilość wysokiej jakości, odpornej na ścieranie mieszanki bieżnika w technologii Hybrilug wydłuża żywotność ogumienia do zupełnie nowego poziomu. Warto podkreślić skuteczne samooczyszczane się bieżnika, co widać po niewielkich zabrudzeniach pozostawianych na drodze. Jak wynika z opinii użytkowników, Ground King odznacza się wysokim komfortem przy niskim poziomie hałasu na drodze.

Model DX380LC-7 dopełnia ofertę zgodnych z normą Stage V koparek Doosan o masie 30–40 t

Wprowadzając na rynek nowy 40-tonowy model DX380LC-7, firma Doosan dopełniła swoją gamę zgodnych z normą Stage V koparek o masie od 30 do 40 ton. Podobnie jak zgodne z normą Stage V nowe koparki DX300LC-7 o masie 30 ton i DX350LC-7 o masie 36 ton model DX380LC-7 stanowi wyjątkowe połączenie wysokiej wydajności, przydatnych rozwiązań w zakresie obsługi, oszczędności paliwa, niezawodności i wytrzymałości w swojej klasie. Nowe koparki zgodne z normą Stage V wykorzystują znakomitą konstrukcję wcześniejszych maszyn zgodnych z normą Stage IV. Wprowadzają jednak znaczne udoskonalenia w zakresie wygody operatora, sterowności maszyny, wydajności, czasu pracy i zwrotu z inwestycji z silnym naciskiem na niskie zużycie paliwa, większą moc, trwałość i uniwersalność.

Nowe naczepy Wielton w Logistyce Centralnej Kolportera

Pod koniec ubiegłego roku do warszawskiego Oddziału Logistyki Centralnej Kolportera trafiło 9 nowych naczep Wielton, którymi rozwożone są czasopisma do oddziałów terenowych Kolportera w całej Polsce. Nowe naczepy, dołączone do ciągników siodłowych Mercedes Actros, wyposażone są w nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne, które usztywniają dach oraz pozwalają na łatwe i bezsiłowe jego rozsuwanie. To znacznie ułatwia pracę kierowcom. Zainstalowano w nich również nowoczesny system oświetlenia typu LED.

Unimogi U 5023 wspierają

10-osobowy zespół ekspedycyjny pod kierownictwem Matthiasa Jeschke zdobył najwyższy wulkan świata, Ojos de Salado w Chile, z pomocą dwóch Unimogów U 5023. Po dotarciu ekspedycji wraz z oboma Unimogami U 5023 do obozu wysokościowego Amistad, położonego na wysokości 6100 m, i zainstalowaniu tam czwartej radiostacji alarmowej, ekipa podjęła kolejne wyzwanie – światowy rekord wysokości dla pojazdów kołowych. Dwa Unimogi osiągnęły go na wysokości 6694 m. Nigdy przedtem żaden pojazd na świecie nie zdołał wspiąć się tak wysoko.

Niskoemisyjny transport miejski

MAN Truck & Bus Polska rozpoczęła cykl prezentacji autobusu MAN Lion's City G nowej generacji. Pierwsza z nich odbyło się na początku lutego w MPK Kraków. Kolejne zaplanowane są w PKM Katowice, MZK Opole, MZK Jelenia Góra, PKS Lubin. W kolejnym tygodniu w dniach 17-21.02 autobus zostanie zaprezentowany dla operatorów transportu miejskiego z Warszawy, Łomży, Ostrołęki, Olsztyna, Radomia, Włocławka i Gdyni. Podczas prezentacji demonstrowane są 4 pojazdy- autobus miejski MAN lion's City G, MAN TGE 5.180 Intercity, MAN TGE 5.180 City bus oraz MAN eTGE 3.140. Pierwszy z nich - model Lion`s City G to 12 metrowy pojazd, 2 osiowy z sześciocylindrowym silnikiem Euro 6 o mocy 320 KM zasilanym CNG, 6-stopniową automatyczna skrzynia biegów ZF ze zintegrowanym retarderem.

Volvo z zamówieniem na kolejne elektryczne, przegubowe autobusy miejskie

Nobina, operator komunikacji miejskiej ze szwedzkiego Malmö, zamówił 60 elektrycznych autobusów przegubowych, które wejdą do eksploatacji w przyszłym roku. Wszystkie zostaną wyprodukowane i dostarczone z wrocławskiej fabryki Volvo.

Elektryczne autobusy zamówione przez Nobina to Volvo 7900 Electric Articulated - model, który został wprowadzony na rynek jesienią 2019 roku. Pojazdy te mogą przewozić do 150 pasażerów i są o 80% bardziej energooszczędne niż odpowiadające im modele z silnikiem diesla. Ich akumulatory mogą być szybko ładowane za pośrednictwem stacji OppChargeTM znajdujących się na trasie autobusu, mogą być też ładowane podczas postoju w zajezdni.

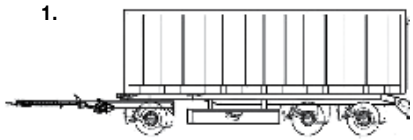
Model Volvo 7900 Electric Articulated jest przystosowany do jazdy w obszarach o ograniczonym ruchu, gdzie obowiązują szczególnie surowe normy w zakresie hałasu, emisji spalin czy prędkości - na przykład w strefach o zerowej emisji spalin i na wewnętrznych przystankach autobusowych.

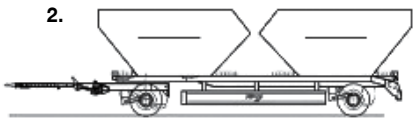
Wszystkie zamówione przez szwedzkiego operatora autobusy zostaną dostarczone do Malmö z wrocławskiej fabryki Volvo - między styczniem a kwietniem przyszłego roku.

Fliegl TRAILER
INNOVATING FOR YOU
www.fliegl.pl

Przyczepy *FLIEGL KOMBI* do transportu różnego typu kontenerów oraz maszyn budowlanych

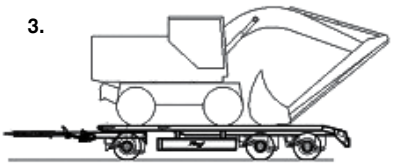
1. Do transportu kontenerów bramowych
2. Możliwość przewozu kontenerów rolkowych
3. Transport maszyn budowlanych





Możliwości transportowe przyczepy *FLIEGL KOMBI*

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



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

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

SAF HERCULES

Nogi podporowe do naczep, to już ogólnie znany produkt cieszący się dużym zainteresowaniem na rynku producentów pojazdów użytkowych. Sprawdzony w skrajnie różnych warunkach klimatycznych na całym świecie.

Teraz ofertę poszerzono o wersję SAF HERCULES Compact –niska odpora z dużym podnoszeniem. Jest to produkt adresowany głównie do naczep nisko-podwoziowych, ciężkich pojazdów transportowych i wielkogabarytowych. Tylna płyta mocująca na całej wysokości nogi ułatwia montaż do podwozia pojazdu. Możemy również w łatwy sposób adoptować HERCULES Compact do używanych już pojazdów zastępując wcześnie używane nogi. Podobnie jak jego „starszy brat" (SAF HERCULES) nowy produkt dysponuje nośnością 24ton i również jest objęty trzyletnią gwarancją producenta.

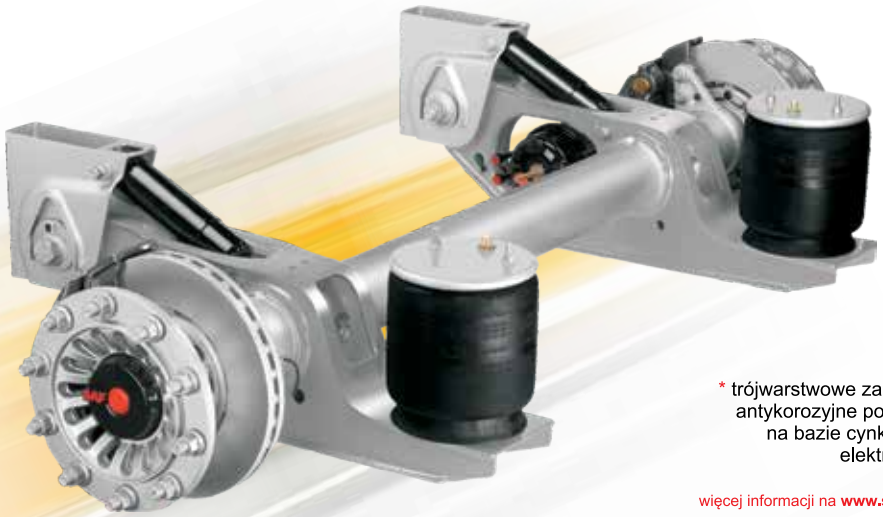
Nowa kompaktowa podpora składana SAF Swivel leg dedykowana głównie do przyczep centralno-osiowych, precyzyjnie utrzymująca pozycję pojazdu podczas sprzęgania z pojazdem ciągnącym. Po tej operacji noga jest składana do pozycji poziomej i zabezpieczana stosownym zamkiem. Udźwig jej wynosi 4000kg przy obciążeniu statycznym 8000kg. Specjalna powłoka zapewnia produktowi długotrwałą ochronę przed uderzeniami kamieni i wpływem środowiska.

Opuszczana noga SAF drop leg uzupełnia rodzinę produktów podpór produkowanych przez SAF. Przygotowano ją głównie do zastosowań w pojazdach typu naczepa we współpracy ciągnikiem z osią tylną na zawieszeniu pneumatycznym. Podpora jest wytrzymała i ma stosunkowo niewielką wagę. Można ją stosować do obciążeń statycznych do 15ton na jednostkę.

SAF INTRA PREMIUM COATED

- rozwiązanie pełnego zabezpieczenia przed korozją*

SAF HOLLAND Group



* trójwarstwowe zabezpieczenie antykorozyjne powierzchni osi na bazie cynku w procesie elektrostatycznym

więcej informacji na **www.safholland.com**

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

www.safholland.pl

SAF · Holland · NEWAY · KL · CORPCO · V.ORLANDI · YORK

I'm Your MAN

TEKST: Dominik Woch
ZDJĘCIA: MAN Truck & Bus

Niemiecki koncern MAN Truck & Bus zaprezentował nową generację pojazdów ciężarowych TGX, TGS, TGM oraz TGL. Nowa rodzina ciężarówek ma być nawet do 8 proc. oszczędniejsza od poprzedników, bardziej komfortowa w użytkowaniu dla kierowcy i efektywniejsza w eksploatacji dla przewoźnika.

MAN podkreśla, że nowe modele ciężarówek to.

Po raz pierwszy od 20 lat MAN Truck & Bus prezentuje nową generację pojazdów ciężarowych. Uwzględnia ona wyraźnie zmieniające się potrzeby branży transportowej i wytycza nowe standardy, między innymi w zakresie systemów wspomagania pracy kierowcy, otwarcia na klienta i sieci cyfrowych. Nowa generacja pojazdów ciężarowych jest wyrazem zmiany firmy MAN Truck & Bus z producenta pojazdów w oferenta inteligentnych i zrównoważonych rozwiązań transportowych. Dzięki ograniczeniu zużycia paliwa nawet o 8% nowa generacja pojazdów przyczynia się do znacznej redukcji emisji CO2. Nowy, wprowadzony cztery lata przed wymaganym ustawowo terminem asystent przy skręcaniu pozwoli na znaczne ograniczenie ciężkich wypadków w mieście. Asystent zmiany pasa ruchu ostrzega kierowcę przed pojazdami poruszającymi się na sąsiednich pasach. MAN od początku włącza klientów i kierowców w proces projektowania nowej generacji pojazdów ciężarowych, aby konsekwentnie uwzględniać ich wymagania.

„Dzięki nam biznes naszych klientów staje się łatwiejszy efektywniejszy i przez to skuteczniejszy. Simplifying Business – to nasza aspiracja, nasza obietnica. Z nową generacją pojazdów ciężarowych możemy ją zrealizować w niespotykanym dotychczas zakresie".

Joachim Drees, prezes zarządu MAN Truck & Bus SE

Zaprezentowany w 2000 r. MAN TGA stał się punktem odniesienia dla konstrukcji pojazdów ciężarowych. Nowa generacja pojazdów ciężarowych MAN nie tylko powtarza tę historię, ale także podnosi komfort, bezpieczeństwo, ekonomiczność, niezawodność, serwis oraz możliwość połączeń i cyfryzację na zupełnie inny poziom.

„Simplifying Business" – branża transportowa w okresie przemian

Wymagania wszystkich obszarów branży transportowej są dziś bardziej zróżnicowane i kompleksowe. Z prognoz wynika, że aktualnie fundamentalna zmiana branży jest w toku. Wiążą się z tym duże wyzwania. Wolumen transportu tylko w UE wzrośnie w ciągu najbliższych 20 lat przypuszczalnie o kolejne 40%. Równocześnie rygorystyczne wytyczne dotyczące redukcji emisji CO2 przewidują spadek o 15% do 2025 r. i o kolejne 30% do 2030 r. Dodatkowym problemem jest coraz wyraźniejszy brak kierowców na rynku pracy. Z aktualnych statystyk wynika, że w Niemczech w ciągu najbliższych dwóch lat będzie brakowało ponad 150.000 wykwalifikowanych kierowców zawodowych. Ponadto zataczająca coraz większe kręgi digitalizacja obejmująca wszystkie procesy logistyczne wyznacza transportowcom ogromne tempo.

„Nasi klienci słusznie oczekują, że otrzymają od nas odpowiedzi na swoje pytania", tak podsumowuje ten problem prezes zarządu MAN Joachim Drees. „Dla nich musimy być o krok przed wszystkimi nadchodzącymi zmianami oraz ich bezpośrednimi i pośrednimi skutkami. Jest to wielkie, ale jednocześnie wyjątkowo ciekawe

zadanie. Oznacza, że jako producent naszych produktów musimy zacząć myśleć w innym, nowym wymiarze. To właśnie robimy, wprowadzając naszą nową generację pojazdów ciężarowych".

Nowa generacja pojazdów ciężarowych MAN oferuje wszystko, co klient i kierowca od dawna doceniają w swoim MANie i czego od niego oczekują, tylko jeszcze lepiej. Łączy w sobie sprawdzone w praktyce zalety z najnowszymi trendami, aby mimo coraz bardziej złożonych uwarunkowań zdjąć jak najwięcej obowiązków ze spedytorów i kierowców, ułatwiając im codzienną pracę. W tym kontekście MAN skupia się na czterech kluczowych kwestiach: kierowcy i jego stanowisku pracy, efektywności i niezawodnej gotowości pojazdu oraz silnym i kompetentnym partnerstwie dla klienta.

Doskonałe dopasowanie do kierowcy – kierowca w centrum uwagi

Optymalizacja i jeszcze lepsze przystosowanie stanowiska pracy w pojeździe do codziennych potrzeb kierowcy oznacza umieszczenie w centrum zainteresowania pracy i motywacji kierowcy. Jego zaangażowanie i zadowolenie są kluczowymi elementami decydującymi o sukcesie ekonomicznym przedsiębiorstwa transportowego. Dlatego nowa generacja pojazdów ciężarowych MAN wyznacza standardy w takich kwestiach, jak rozwiązania przyjazne dla użytkownika, optymalna ergonomia, połączenie w sieci z urządzeniami cyfrowymi i aplikacjami, a także, nie w mniejszym stopniu, zapewnienie optymalnej przestrzeni, przemyślana koncepcja schowków i idealny komfort snu. Zwłaszcza intuicyjna i bezpieczna obsługa uwzględnia codzienne potrzeby kierowców. W całym procesie projektowania MAN systematycznie brał pod uwagę opinie i informacje przekazywane przez kierowców i właścicieli przedsiębiorstwa. Nowoczesne systemy wspomagania, wśród nich nowy asystent przy skręcaniu, asystent jazdy w korku oraz asystent zmiany pasa ruchu, ułatwiają pracę kierowcy i zapewniają większe bezpieczeństwo na drodze.

Duża wydajność i oszczędność – wyjątkowa ekonomiczność

Zaprezentowana już w 2019 r. rodzina silników Euro 6d w pełni rozwija w nowej generacji pojazdów MAN swój potencjał. Perfekcyjna współpraca agregatów z innymi nowymi komponentami układu napędowego i oprogramowania przyczyniającymi się do ograniczenia zużycia paliwa zapewnia godną naśladowania ekonomiczność tej perspektywicznej rodziny silników. W klasycznym obszarze transportu dalekobieżnego pojazdy nowej generacji MAN redukują zużycie paliwa nawet o 8% w stosunku do pojazdów z silnikami poprzedzającymi wersję Euro 6c, zapewniając równocześnie znaczne ograniczenie emisji CO2.

Przyczyniają się do tego także udoskonalone właściwości aerodynamiczne nowego wzornictwa pojazdu. MAN, wprowadzając aplikacje cyfrowe, oferuje dodatkowe możliwości praktycznego szkolenia, aby kierowca mógł jeździć jeszcze efektywniej.

Liczne udoskonalenia komponentów produktów oraz w zakresie przeglądów i serwisu pozwalają na zmniejszenie kosztów cyklu życia. Nowa generacja pojazdów ciężarowych MAN zapewnia także wyraźne korzyści w zakresie obciążenia użytkowego w obszarach zastosowań, w których niska masa własna pojazdu ma istotne znaczenie.

Zoptymalizowany czas wykorzystania pojazdu – najwyższa dostępność w całym cyklu życia

O tym, czy pojazd jest „dobry", decyduje możliwość ekonomicznej i prostej realizacji stawianych przed nim zadań transportowych. Ważnym parametrem w tym kontekście jest niezawodność. Chcąc także w przyszłości zapewnić jakość produktu potwierdzaną od lat w raportach TÜV, firma MAN postawiła w nowej generacji pojazdów na dalsze ulepszanie sprawdzonych w praktyce rozwiązań. Przykładem może być zaprojektowana całkiem od nowa, uproszczona, sprawniejsza i bardziej przyszłościowa architektura elektroniczna, która istotnie poprawia i rozszerza funkcjonalności pojazdów.

W znacznym stopniu udoskonalony elektroniczny system zarządzania przeglądami przyczynia się do obniżenia kosztów eksploatacji i zapewnia maksymalną dostępność nowych pojazdów MAN TG. Liczne funkcjonalności cyfrowe i serwisy wspierają zarówno kierownictwo floty, jak i samych kierowców

Silny partner – osobiste i kompetentne partnerstwo

Wraz z nową generacją pojazdów ciężarowych MAN wprowadza nowy, całkowicie otwarty na potrzeby klienta system doradztwa i usług. Jest on zgodny z logiką produktu opartą na profilu użytkowania, która pozwala z nowego pojazdu MAN TGX, TGS, TGM lub TGL stworzyć ciężarówkę dokładnie pasującą do danego zadania transportowego. Pojazdowi temu towarzyszy idealnie dobrany do niego serwis obejmujący usługi w zakresie przeglądu, finansowania i serwisu cyfrowego, które razem z samochodem tworzą

kompleksowe zintegrowane rozwiązanie transportowe. Wszystko z jednej ręki, wraz z kompetentnymi osobistymi opiekunami. MAN Individual oferuje ponadto szeroką paletę możliwości dalszego fabrycznego uszlachetnienia pojazdu i indywidualnych adaptacji specjalnych.

Od klienta do produktu

Kryjąca się pod hasłem „Simply my truck" aspiracja nowej generacji pojazdów ciężarowych MAN to nie pusty slogan, ale założenie leżące u podstaw prac projektowych. Chcąc uzyskać z pierwszej ręki informacje o tym, jak powinno wyglądać idealne stanowisko pracy i przestrzeń wypoczynkowa w pojeździe ciężarowym, projektanci MAN zaprezentowali bezpośrednio ponad 700 kierowcom, między innymi podczas wizyt na parkingach i w zajazdach, liczne rozwiązania prototypowe. Informacje przekazane przez profesjonalistów i ich osobiste oczekiwania zostały uwzględnione w pojazdach nowych typów.

MAN zaprosił także do Monachium 300 klientów reprezentujących w sumie 16 krajów, aby wspólnie z nimi zdefiniować podczas warsztatów najważniejsze wymagania stawiane przed nowym pojazdem. Zebrany w ten sposób bogaty i różnorodny materiał informacyjny projektanci porównali z wynikami wywiadów przeprowadzonych z kierowcami. Ustalone na tej podstawie kluczowe zagadnienia zostały później uwzględnione przez projektantów w wielu innowacyjnych rozwiązaniach nowej generacji pojazdów ciężarowych MAN.

Równocześnie MAN systematycznie rozwija możliwości swoich działów Sales i After Sales. Na podstawie ponad 40.000 indywidualnych ankiet przeprowadzanych co roku u klientów powstały nowe usługi i produkty, dzięki którym klient może optymalnie korzystać ze swoich nowych pojazdów MAN TGX, TGS, TGM lub TGL.

Poważne zmiany w produkcji i procesie sprzedaży

Nowa generacja pojazdów ciężarowych jest dla MAN czymś więcej niż tylko nowym produktem. Wraz z nią wprowadzane są także istotne zmiany w produkcji i sprzedaży.

Aby przygotować się do seryjnej produkcji nowych pojazdów i równolegle oferować w okresie przejściowym do końca 2020 r. także dotychczasowe modele, firma MAN zainwestowała tylko w zakładach w Monachium ponad 100 milionów euro w linię montażową karoserii. Każdego dnia powstaje tam do 500 kabin z bogatej palety pojazdów nowej generacji i dotychczasowej serii TG.

Kolejne inwestycje w wysokości 85 milionów euro dotyczyły nowej lakierni kabin w macierzystym zakładzie, która teraz bez problemu spełnia wyższe wymagania stawiane przed karoserią. Jest to jedna z najnowocześniejszych i ekologicznych instalacji w Europie i stanowi kolejny krok w kierunku tworzenia „zielonej fabryki", do czego zobowiązała się MAN.

W austriackim zakładzie w Steyr, w którym nadal opuszczają taśmę pojazdy typu TGL i TGM, również została uruchomiona nowa i bardzo nowoczesna lakiernia. Wszystkie elementy z tworzywa sztucznego przeznaczone dla całej sieci zakładów produkcji MAN będą w przyszłości lakierowane wyłącznie tam.

Wraz z wprowadzeniem nowej generacji pojazdów ciężarowych firma MAN, oprócz produkcji, zmodyfikowała także proces ofertowania. Zasadnicza zmiana dotyczyła metody w ramach logiki produktu i polegała na wprowadzeniu nowej procedury i nowych narzędzi konfiguracji. Zmianie tej towarzyszyło założenie, że przy sporządzaniu oferty w centrum zainteresowania powinno się znajdować indywidualne zadanie transportowe klienta. Skutkuje to silniejszym ukierunkowaniem palety produktów na wymagania rynku i klienta oraz powstaniem zintegrowanej oferty obejmującej pojazd ciężarowy, serwis After-Sales, usługi finansowe i cyfrowe. Dzięki temu proces konfiguracji i ofertowania jest nie tylko szybszy, ale daje także dużą elastyczność przy kompletowaniu perfekcyjnego narzędzia do realizacji zadania transportowego klienta.

Nowa generacja pojazdów ciężarowych MAN – projekt w liczbach

Wprowadzenie nowej generacji pojazdów ciężarowych MAN jest najambitniejszym od 20 lat projektem przedsiębiorstwa:

12.000.000 przepracowanych godzin w ramach projektu

4.000.000 przejechanych kilometrów testowych do momentu wprowadzenia na rynek

2.800.000 zapisanych wierszy kodu programowania

167.000 godzin pracy przy tworzeniu nowego wzornictwa pojazdu

ponad 22.000 nowych numerów katalogowych zintegrowanych we wszystkich działach

3.000 kolorów kabiny dostępnych do wyboru w produkcji seryjnej

2.100 pracowników MAN uczestniczących bezpośrednio w projekcie

8 wielkości kabiny dostępnych w ramach nowej generacji pojazdów ciężarowych MAN

Nawet o 8 % niższe zużycie paliwa

4 typy: MAN TGX, TGS, TGM i TGL

1 zespół: 36.000 pracowników MAN Truck & Bus

FOCUS TRUCK
SPECIAL TRANSPORT

TRANSPORT ŁADUNKÓW PONADNORMATYWNYCH

KRAJOWY i MIĘDZYNARODOWY

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

Z POTENCJAŁEM WZROSTU

TEKST: Jacek Dobkowski
ZDJĘCIA: T&M

Syntetyczne oleje do silników pojazdów ciężarowych mają jeszcze niewielki, 10-procentowy udział w polskim rynku. Można z dużą dozą prawdopodobieństwa zaryzykować twierdzenie, że najlepsze czasy dopiero przed nimi.

Dlaczego udział syntetycznych produktów będzie rósł, precyzyjnie wyjaśnia Robert Gałkowski, ekspert techniczny Shell Polska. Choć oleje mineralne nadal są stosowane w transporcie, przemyśle, rolnictwie i budownictwie, to przyszłość zdecydowanie należy do syntetycznych. Takie środki smarne mają znacznie lepsze parametry fizykochemiczne i eksploatacyjne niż mineralne czy półsyntetyczne. Co więcej, można je produkować poprzez wykorzystanie różnych surowców. Istotny wpływ na rozwój różnych typów olejów syntetycznych ma ekologia i stale rosnące zapotrzebowanie na coraz bardziej niskoemisyjne silniki i maszyny. Syntetyki będą się rozwijać, a przez to wpływać na obniżenie redukcji emisji dwutlenku do atmosfery.

– *Stosowanie opłat od właścicieli pojazdów, które nie spełniają określonych norm emisji spalin spowodowała, iż nastąpiło odnowienie floty* – mówi Katarzyna Starzec z Orlen Oil. – *W związku z tym na rynku pojawiło się wiele pojazdów, których silniki wyposażone są w systemy oczyszczania spalin takie jak SCR, EGR czy DPF. Systemy te są bardzo czułe na niektóre składniki wchodzące w skład środków smarowych, dlatego do silników spełniających normy Euro VI należy stosować tylko odpowiednie oleje, które są kompatybilne z wymienionymi urządzeniami obróbki spalin. Oleje te charakteryzują się przede wszystkim obniżoną zawartością fosforu, siarki oraz popiołu siarczanowego (low SAPS).*

Na razie jedna dziesiąta

Roczny raport Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) za 2018 podaje następujące liczby związane z olejami: 10 proc. o lepkości 0W-X i 5W-X, 38 proc. o lepkości 10W-X oraz 52 proc. dla 15W-X i 20W-X. Parametry 0W-X i 5W-X można przede wszystkim przypisać do produktów określanych rynkowo jako syntetyczne. Dodajmy, że w opisywanej kategorii „pojazdów ciężarowych i sprzętu pomocniczego" mieszczą się także maszyny robocze. I że nie są uwzględniane ciecze monograde, czyli jednosezonowe.

Jak zauważa Piotr Niemiec, koordynator w Biurze Technologii Lotos Oil, klasyfikacja nie jest wcale oczywista. Pojęcie olejów syntetycznych w kategorii olejów do samochodów ciężarowych nie ma swojej definicji. Warto posługiwać się w tym przypadku kategorią olejów o obniżonej zawartości SAPS (siarka, fosfor, popioły siarczanowe). Mieszczą się w niej zarówno środki smarne o lepkości 15W-40, 10W-40, jak i 5W-30, ale nie są one oparte o klasyczne bazy mineralne, to jest oleje bazowe grupy I, ani o miks olejów bazowych grupy I i grupy III.

Co w tym roku?

Gospodarka spowalnia, przewoźnicy niepewni przyszłości, przynajmniej niektórzy, będą szukali oszczędności, jak w tej sytuacji zachęcić ich do syntetyków?

– *Do olejów syntetycznych nie trzeba przekonywać klientów, którzy już je stosowali i znają korzyści, jakie wiążą się z ich wykorzystaniem.* – uważa Robert Gałkowski z Shella. – *Produkty te mogą pomóc wydłużyć czas pracy pojazdów i maszyn, zapewnić optymalną ochronę przeciwzużyciową oraz utrzymywać układ w czystości. Przekłada się to na wydłużenie bezawaryjnej pracy maszyn i pojazdów, zredukowanie ryzyka nieplanowanych przestojów oraz zmniejszenie częstotliwości przeglądów. Te czynniki mają bezpośredni wpływ na wysokość stałych kosztów utrzymania ruchu. A wiele firm podejmując decyzję o wyborze oleju robi to przede wszystkim w oparciu o rachunek ekonomiczny. Obecnie istotną rolę odgrywają także kwestie ekologiczne. Nowe normy dotyczące emisji dwutlenku węgla wpłynęły na konieczność zmian, w tym stosowania olejów syntetycznych, również biodegradowalnych.*

– *Wybór pomiędzy olejami mineralnymi, semisyntetycznymi i syntetycznymi pozostaje w samochodach spełniających normę emisyjną Euro III i normy wcześniejsze* – dodaje Piotr Niemiec z Lotos Oil – *Wyboru takiego nie ma w przypadku samochodów spełniających normę najnowszą, Euro VI. Większość aut Euro IV i Euro V powinna być eksploatowana na olejach o obniżonej zawartości SAPS (wyłącznie syntetyczne), ale w tej grupie mogą się znaleźć też takie, gdzie dopuszczone są oleje mineralne lub półsyntetyczne (standardowa zawartość SAPS). Maksymalne, teoretyczne interwały wymiany syntetycznych olejów silnikowych są zależne od marki i modelu samochodu i wynoszą pomiędzy 120 a 150 tys. km.*

Na przykładzie Orlenu

Stawiając na wysoką jakość olejów Orlen Oil realizuje szereg badań i testów mających na celu optymalizację produkcji oraz zapewnienie wysokiej, stabilnej jakości produktów. Orlen Oil cały czas stara się tak doskonalić technologie, by była możliwość

WYBIERZ OLEJE
SPRAWDZONE NA DROGACH!

IWONA
BLECHARCZYK
***Trucking** Girl*

uzyskania możliwie największej liczby aprobat, rekomendacji i dopuszczeń producentów silników.

– *Pozyskiwanie aprobat jest procesem trudnym, czasochłonnym i kosztownym* – przyznaje Katarzyna Starzec z Orlen Oil. – *Testy silnikowe są bardzo wysilone i rygorystyczne, mimo wszystko nasze oleje zostały zaaprobowane przez takie koncerny jak: Mercedes-Benz, Volvo, Renault, MAN, Scania i inne. Dodatkowym potwierdzeniem jakości naszych produktów są testy eksploatacyjne, realizowane przy udziale Serwisu Olejowego Orlen Oil. Po zakończonych testach klient otrzymuje profesjonalnie przygotowany raport opisujący stan oleju, rekomendacje co do dalszej eksploatacji oraz wskazówki na temat stanu technicznego silnika.*

Orlen Oil posiada szeroka gamę syntetycznych olejów klasy 5W-30, 10W-30, 5W-40, m.in. Platinum Ultor Perfect 5W-30, Platinum Ultor Maximo 5W-30, Platinum Ultor Optimo 10W-30 (spełnia API CK-4) oraz wiele innych spełniających wymagania ACEA E6, E9 odpowiednich do Euro VI, V.

– *Jednak wielu użytkowników nadal bardziej przejmuje się zużyciem silnika, mogącym wynikać ze stosowania olejów o niższej lepkości* – dodaje pani Katarzyna. – *Co w przypadku nowoczesnych jednostek nie jest obawą uzasadnioną. Liczba operatorów floty przechodzących na produkty o lepkości 10W-30 lub 5W-30 stale rośnie, ale taka zmiana wymaga sporo czasu. Warto zwrócić uwagę, iż krajom Europy Zachodniej przejście z olejów typu monograde i 20W-50 na oleje 10W-XX i 5W-XX w umiarkowanym odsetku zajęło ponad 30 lat. Na rynkach Europy Środkowej powinno to trwać krócej.*

CHARAKTERYSTYKI POPULARNYCH OLEJÓW SYNTETYCZNYCH

Gulf

Superfleet Synth ULE 5W-30 to olej o ponadprzeciętnej wydajności, klasy low SAPS. Stworzony w oparciu o technologię 100 proc. syntetyku, z myślą o silnikach Euro V i Euro VI z filtrem cząstek stałych. Nadaje się również do aut z EGR i SCR. Olej do lekkich i ciężkich pojazdów użytkowych, realizujących swoje zadania w trudnych warunkach, przez cały rok. Aprobaty i normy: ACEA E9/E7/E6, API CJ-4, Cat ECF-3, Cummins CES 20081, DDC 93K218, Deutz DQC IV-10 LA, Jaso DH-2, Mack EO-O Premium Plus, MAN M 3677, M 3477, M 3271-1, MB 228.51, 228.31, MTU 3.1, Renault RDL-3, Scania Low Ash, Volvo VDS-4.

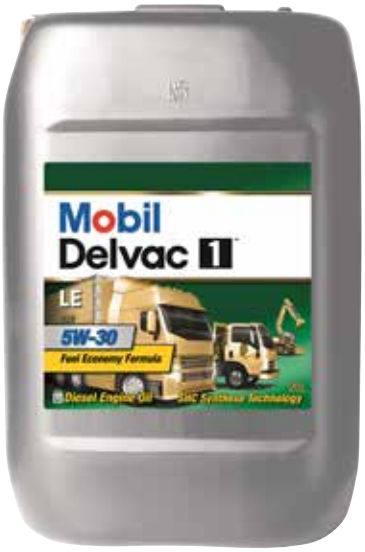
Superfleet Universal 5W-30 i 10W-40 są niskopopiołowymi (low SAPS) syntetycznymi olejami dla wysokoobciążonych diesli spełniających normy emisji spalin Euro VI i wyposażonych w układy oczyszczania, takie jak filtr cząstek stałych. Oleje te uzyskuje się przy użyciu najbardziej zaawansowanych technologicznie dodatków i syntetycznych baz. Dzięki czemu zapewniają one skuteczne utrzymanie lepkości w wysokiej temperaturze, płynność w niskich temperaturach, czystość silnika oraz kontrolę lotności paliwa. Wspólne dla obu lepkości: ACEA E9/E7/E6, API CJ-4, Cat ECF-3, Cummins CES 20081, DDC 93K218, Deutz DQC IV-10 LA, Mack EO-O Premium Plus, MAN M 3575, M 3477, M 3271-1, MB 228.51, Renault RDL-3, Volvo VDS-4.

Lotos

Turdus Powertec 5100 FE SAE 5W-30, najbardziej zaawansowany technologicznie, syntetyczny olej UHPDO o obniżonej zawartości SAPS. Przeznaczony do stosowania w najnowszej konstrukcji ciężarówkach, autobusach, traktorach i pojazdach innego typu głównie spełniających najbardziej aktualne europejskie i światowe normy emisyjne, w tym Euro VI. Zapewnia bardzo dobrą czystość współpracujących elementów. ACEA E9/E7/E6/E4, API CJ-4, aprobowany przez: Mack EO-O Premium Plus, MAN M 3677, M 3575, M 3477, M 3271-1, MB 228.51, Renault RLD-3, Volvo VDS-4.

Turdus Powertec 5100 SAE 10W-40. Zaawansowany technologicznie, syntetyczny olej przeznaczony przede wszystkim do smarowania wysokoobciążonych silników diesla. Zalecany do ciężarówek wyposażonych w układy oczyszczania spalin, przystosowanych głównie do spełniania norm Euro IV, Euro V i EEV oraz wybranych Euro VI, w których producent zaleca stosowanie oleju o jakości opartej na wymaganiach ACEA E6. Specyfikacje: ACEA E7/E6, API CI-4, aprobaty: Deutz III-10 LA, Mack EO-N, MAN M 3477, M 3271-1, MB 228.51, Renault RLD-2, Volvo VDS-3.

Mobil



Delvac 1 LE 5W-30. W pełni syntetyczny, wysokowydajny olej do mocno obciążonych diesli. Łączy zaawansowaną technologię ochrony silnika w nowoczesnych, niskoemisyjnych pojazdach z większymi możliwościami w zakresie oszczędności paliwa oraz innymi korzyściami związanymi ze stabilnym funkcjonowaniem silnika, takimi jak trwałość, ochrona systemu emisji, wydłużone okresy między wymianami. ACEA E9/E7/E6, API CJ-4, CI-4 Plus, CI-4, przykładowe aprobaty: MAN M 3677, M 3477, M 3271-1, MB 235.28, 228.51, 228.31, Renault RLD-3, RLD-2, Scania Low Ash, Volvo VDS-4, VDS-3.

Delvac 1 5W-40. Olej w pełni syntetyczny do diesli pracujących pod wysokim obciążeniem. Przyczynia się do zwiększenia trwałości silnika zapewniając dłuższy przebieg miedzy wymianami. Gwarantuje bardzo dobre osiągi zarówno nowoczesnych silników, jak i dobrze utrzymanych jednostek starszego typu. Charakteryzuje się niską lotnością i znakomitą ochroną gładzi cylindrów przed zużyciem. Spełnia lub przewyższa wymagania: ACEA E7/E4, API CI-4 Plus, CI-4, CH-4, przykłady aprobat producentów: MB 235.28, 228.5, Voith Retarder Oil Class B, Volvo VDS-2.

Motul

Tekma Ultima + 5W-30, w 100 procentach syntetyczny, niskopopiołowy olej low SAPS opracowany do najnowszej generacji silników samochodów ciężarowych, autobusów, sprzętu budowlanego, rolniczego, silników stacjonarnych i morskich pracujących na paliwa o niskiej zawartości siarki (≤ 50 ppm). Przystosowany do jednostek Euro III, IV, V, VI eksploatowanych w ciężkich warunkach, może być używany także w silnikach starszej konstrukcji. ACEA E9/E7/E6/E4, API CJ-4, dopuszczenia: Mack EO-O Premium Plus, MAN M 3691, M 3677, M 3477, M 3271-1, MB 228.51, Renault RLD-3, Scania Low Ash, Volvo VDS-4.

Tekma Futura + 10W-40. Olej Technosynthese opracowany do najnowszej generacji silników samochodów ciężarowych, autobusów, maszyn budowlanych i rolniczych, silników stacjonarnych oraz silników do łodzi pracujących na paliwach o niskiej zawartości siarki (≤ 50 ppm). Nadaje się do turbodiesli Euro II-V oraz Euro VI z EGR oraz/lub z SCR oraz do pojazdów z filtrami DPF wymagających oleju low SAPS ACEA E9, pracujących w umiarkowanych warunkach obciążeń i temperatur. ACEA E9/E7, API CK-4, Mack EO-S 4.5, Renault RLD-3, Volvo VDS-4.5.

Neste

Neste Turbo+ LSA 5W-30 jest w pełni syntetycznym, wysokowydajnym olejem do mocno obciążonych silników dieslowskich Euro V lub VI, o przedłożonym okresie między wymianami. W tych jednostkach układy oczyszczania spalin (DPF, CRT, SCR) wymagają środka low SAPS, o niskiej zawartości popiołów siarczanowych, fosforu, siarki. Ma doskonałe właściwości w niskim zakresie temperatur pracy. ACEA E9/E7/E6, API CK-4, CJ-4, CI-4, CH-4, Cat ECF-3, ECF-2, ECF-1a, Cummins CES 20086, 20081, Detroit Diesel DDC 93K222, Jaso DH-2, MAN M 3777, M 3677, MTU 3.1, 2.1, Scania Low Ash.

Neste Turbo+ Nex 10W-40 zaprojektowano do nowoczesnych silników pracujących w ciężkich warunkach, w których jest wymagana amerykańska klasa API CJ-4. Nie zawiera tradycyjnych baz mineralnych, jest produkowany na najwyższej jakości bazie Nexbase. Skuteczny w podtrzymywaniu trwałości układu kontroli emisji, w których stosuje się filtr cząstek stałych (DPF) oraz inne nowoczesne systemy oczyszczania spalin. ACEA E9, API CJ-4, Cat ECF-3, Cummins CES 20081, DAF, Detroit Diesel DDC 93K218, Deutz DQC III-10 LA, Mack EO-O Premium Plus, MAN M 3575, MB 228.31, MTU 2.1, Renault RLD-3, Scania Low Ash, Volvo VDS-4, VDS-3.

Orlen

Platinum Ultor Perfect 5W-30 przeznaczony jest do silników z zaawansowanymi układami obróbki spalin (EGR, DPF). Powstał z połączenia syntetycznego oleju bazowego oraz zaawansowanego technologicznie systemu dodatków uszlachetniających typu low SAPS. Zastosowanie komponentów obniżających tarcie pomiędzy współpracującymi elementami zapewnia spadek zużycia paliwa i zwiększenie mocy jednostki napędowej. Odpowiedni do pojazdów na CNG oraz LNG. ACEA E9/E7/E6/E4, API CJ-4, Mack EO-O Premium Plus, MAN M 3677, M 3477, MB 228.51, Renault RLD-3, Volvo VDS-4.

Platinum Ultor Progress 10W-40, syntetyczny olej typu UHPDO, opracowany specjalnie dla europejskich diesli spełniających najostrzejsze normy emisji zanieczyszczeń Euro V i VI. Zalecany do silników wyposażonych w układy recyrkulacji spalin, z i bez filtrów cząstek stałych oraz do jednostek z selektywnym katalizatorem redukującym tlenki azotu. Oznacza się stabilnością eksploatacyjną w ekstremalnych temperaturach. ACEA E7/E6, API CI-4, Cummins CES 20077, 20076, Deutz DQC III-10 LA, Mack EO-N, MAN M 3477, MB 228.51, MTU 3.1, Renault RLD-2, Volvo VDS-3 (również CNG).

Shell

Rimula R6 LME Plus 5W-30 (CK-4) może być stosowany w silnikach Euro IV, V i VI. Spełnia bardzo surowe wymogi specyfikacji API CK-4. Jego formuła zawiera technologię Shell Dynamic Protection Plus, która zapewnia wyjątkową ochronę nowoczesnych silników niskoemisyjnych. Istotną korzyścią, jaką pod względem ochrony i wydajności oferuje ten olej, są wyjątkowe właściwości przeciwzużyciowe. Produkt tworzy ochronny film smarny w miejscach styku powierzchni metalowych w silniku, dzięki czemu zmniejsza tarcie i zużycie. ACEA E9/E7/E6, API CK-4, Cummins CES 20086, 20081, Deutz DQC IV-10 LA, Mack EO-S 4.5, MAN M 3677, MB 228.51, Renault RLD-3, Volvo VDS-4.5, VDS-4.

Rimula R6 LM 10W-40 zawiera pakiet dodatków niskopopiołowych low SAPS. Jest przeznaczony do różnych, intensywnie eksploatowanych pojazdów ciężarowych, z nowoczesnymi silnikami niskoemisyjnymi. Może być stosowany również w modelach starszej generacji. ACEA E7/E6/E4-99, API CJ-4, CI-4, CH-4, CG-4, CF, Cat ECF-1a, Cummins CES 20077, 20072, 20071, DAF, Deutz DQC IV-10 LA, Jaso DH-2, Mack EO-N, MAN M 3477, M 3271-1, MB 228.51, 226.9, MTU 3.1, Renault RLD-2, Scania Low Ash, Volvo VDS-4 i CNG.

Zmiany w Prawie pracy 2020

Od stycznia 2020 r. przepisy prawa pracy wprowadziły kilka istotnych zmian, które to mają niebagatelne znaczenie zarówno dla pracowników, ale przede wszystkich dla przedsiębiorców prowadzących działalności gospodarcze lub spółki zatrudniające pracowników.

Jedną z najistotniejszych zmian wprowadzonych od 1 stycznia 2020 r. jest stosunkowo duży wzrost płacy minimalnej, czyli najniższego wynagrodzenia jakie można otrzymać w Polsce pracując na podstawie umowy o pracę. Obecnie obowiązująca kwota wynosi 2.600 zł. brutto, a więc aż o 350 zł więcej niż w roku 2019 r. Jest to zasadnicza różnica dla potężnej ilości przedsiębiorstw rozwijających się w Polsce zarówno małych, średnich, jak i dużych, bowiem niejednokrotnie dostrzec można, że wynagrodzenia opierają się o stawki minimalne, które owszem uzupełniane są dodatkowymi składnikami, ale podstawa wyliczana jest z kwoty minimalnej. Zatem tak drastyczna, choć oczywiście bardzo korzystna dla pracowników, zmiana może doprowadzić do upadku wielu firm zarówno w transporcie, jak i innych branżach. Dostrzec bowiem można, że wiele firm stara się w obecnym stanie faktycznym zminimalizować koszty poprzez zmniejszenie liczby zatrudnienia, co z kolei będzie potęgowało wzrost bezrobocia i kolejno koszty w wypłacie zasiłków.

Jak pokazują obliczenia zmiana minimalnego wynagrodzenia na 2.600 zł brutto będzie oznaczało, że płaca minimalna stanowić będzie 49,7% prognozowanego przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej na rok 2020 r. Oczywiście zmiana ta pociąga za sobą również waloryzację minimalnej stawki godzinowej określonej dla umów cywilnoprawych w 2017 r. do kwoty 17 zł brutto za godzinę.

W obrys wynagrodzenia zasadniczego nie może wchodzić dodatek za pracę w nadgodzinach, dodatek za pracę w nocy, dodatek za pracę w niedziele i święta, należności z tytułu podróży służbowych w tym diet, nagrody jubileuszowe, odprawy przysługujące z przejściem na emeryturę lub rentę. Wobec coraz bardziej korzystnych rozwiązań propracowniczych, a tym samym zwiększenia kosztów po stronie pracodawców daje się zaobserwować postępujące działania mające na celu obniżenie wymuszonego podniesienia płacy minimalnej poprzez m.in. skrócenie czasu pracy pracowników. Jak wskazano wyżej, wzrost bowiem wynagrodzenia o 350 zł brutto oznacza podwyżkę kosztów zatrudnienia jednej osoby na poziomie 420 zł miesięcznie, co w skali roku generuje dodatkowy koszt na poziomie ok 5 tys. zł od jednego pracownika. Zatem Pracodawcy jak tlenu poszukują dodatkowych oszczędności, by tym samym utrzymać w przedsiębiorstwie bilans finansowy na poziomie niegenerującym strat. Dlatego też, wielu z nich posuwa się do działań mających na celu skrócenie czasu pracy pracownika.

Niezależnie od powyższego warto przypomnieć, że już we wrześniu 2019 r. doszło do nowelizacji kodeksu pracy m.in. w części dotyczącej świadectwa pracy. I tak wprowadzono zapis zgodnie z którym, pracodawca zostaje zobligowany do wydania pracownikowi świadectwa pracy w dniu, w którym „następuje ustanie stosunku pracy", pod warunkiem, że nie zamierza nawiązać z nim kolejnego stosunku w ciągu 7 dni od rozwiązania lub wygaśnięcia poprzedniej umowy o pracę. Wcześniej obowiązujące sformułowanie w kształcie „niezwłocznie" było niedookreślone i niejednokrotnie wydłużało się niewspółmiernie długo do realnej możliwości podjęcia czynności związanej z przygotowaniem owego dokumentu. Dlatego też ustawodawca postanowił położyć kres temu i ukształtować je w sposób precyzyjny. Wydłużono także termin na zgłoszenie nieprawidłowości w świadectwie pracy przez pracownika z 7 na 14 dni.

Od września 2019 r. również obowiązują nowe przepisy w zakresie mobbingu i równego traktowania w miejscu pracy. Obecnie pracownicy mogą domagać się odszkodowań za mobbing również w czasie trwania stosunku pracy, a zatem nie wyłącznie po jego ustaniu na skutek działań mobbingowych. Zatem pracownicy będą mogli wystąpić do sądu o odszkodowanie za mobbing, mimo że stosunek pracy wciąż trwa. Przesłanka jego ustania została zlikwidowana.

Obecnie trwają prace celem ukształtowania zasad i metod zabezpieczenia interesów pracodawców szczególnie względem pracowników zza granicy, którzy często przyjeżdżają do polskich przedsiębiorców celem świadczenia na ich rzecz pracy. Wiąże się to również z szeregiem czynności formalnych po stronie pracodawcy, szczególnie jeśli mamy na myśli pracowników z poza UE. Pracownicy przyjeżdżają i czasem z dnia na dzień rezygnują z pracy poprzez klasyczne porzucenie pracy, co naraża takiego pracodawcę na brak stabilności i oczywiście koszt, który wygenerowały czynności związane z zatrudnieniem takiego pracownika. Planowane zatem jest być może wprowadzenie swoistej certyfikacji pracodawców celem usprawnienie procedury względem tego samego pracownika.

Anna Nieć-Mrzygłód
Kancelaria Prawna Viggen sp.j.

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

Transport potrzebuje innowacji

W ciągu najbliższej dekady branża transportowa będzie musiała przejść transformację. Nowe normy dotyczące emisji CO2 wiążą się z koniecznością wprowadzenia zmian w strategiach biznesowych firm z branży TSL. Zdaniem ekspertów Shell Lubricants, nowoczesne środki smarne mogą wpłynąć na zwiększenie efektywności flot transportowych, a także przygotować je do pracy w nowej rzeczywistości.

W 2030 roku lekkie samochody dostawcze mają emitować co najmniej o 30% mniej CO2 niż w 2021 roku. Pośrednim celem wyznaczonym przez Radę Europejską na rok 2025 jest zmniejszenie emisji o 15%. Jednocześnie eksperci przewidują, że w związku z rozwojem gospodarczym w Polsce i w Europie będzie rosła potrzeba przewozów ładunków. Osiągnięcie celów redukcyjnych będzie wymagać więc optymalizacji procesów, inwestycji w innowacje, a także wykorzystania nowoczesnych środków smarnych.

„Cele emisyjne są ważnym krokiem w kierunku przesterowania gospodarki w kierunku neutralności klimatycznej i unowocześnienia europejskiego transportu ciężarowego. Są motorem do wprowadzenia zmian w konstrukcjach silników i opracowywania zaawansowanych środków smarnych, które spełniają coraz surowsze wymagania, zapewniają najwyższą ochronę w wymagających warunkach pracy i mają wpływ na zmniejszenie poziomu emisji dwutlenku węgla. Wychodząc naprzeciwko normom, koncerny motoryzacyjne projektują nowe pojazdy. W Shell bacznie obserwujemy zmiany w segmencie pojazdów ciężarowych i pracujemy nad tym, aby wyprzedzać oczekiwania rynku.

Jeszcze pod koniec 2019 roku wprowadziliśmy do oferty syntetyczny olej silnikowy Shell Rimula R6 LME Plus 5W-30 (CK-4), który posiada wyjątkowe właściwości przeciwzużyciowe. Produkt tworzy ochronny film smarny w miejscach styku powierzchni metalowych w silniku, dzięki czemu zmniejsza tarcie i zużycie. Dzięki formule o niskiej zawartości popiołu SAPS oraz zaawansowanej technologii dodatków, olej pomaga utrzymać silnik w czystości i zapewnia ochronę przed tworzeniem się osadów. Co istotne, dotyczy to także silników wyposażonych w EGR. Shell Rimula R6 LME Plus 5W-30 (CK-4) został opracowany z myślą o najnowszych rygorystycznych specyfikacjach branżowych obowiązujących w Europie i USA. Spełnia najnowsze wymogi ACEA, JASO czy API i posiada aprobaty wielu wiodących producentów OEM np. MAN, Volvo, Caterpillar, Mack, Scania" – powiedział Robert Gałkowski, ekspert techniczny Shell Polska.

Transport drogowy jest siłą napędową gospodarki. Bez efektywnych procesów logistycznych świat nie byłby w stanie normalnie funkcjonować. Coraz wyższy stopień uregulowania branży i rosnące koszty utrzymania sprawiają, że dla właścicieli firm transportowych kluczowe znaczenie mają zwiększenie wydajności, minimalizacja przestojów, ograniczenie zużycia paliwa oraz zmniejszenie emisji. Dzięki ciągłym inwestycjom w najnowsze technologie i badania oraz współpracy z wieloma partnerami, Shell odpowiada na takie oczekiwania rynku oraz wyzwania dynamicznie zmieniającej się branży transportowej. W ofercie firmy znajdują się oleje silnikowe Shell Rimula, oleje hydrauliczne Shell Tellus, smary Shell Gadus czy oleje przekładniowe Shell Spirax oraz szereg usług stworzonych z myślą o firmach flotowych.

KOLEJNA GENERACJA OLEJÓW DO WYSOKOOBCIĄŻONYCH SILNIKÓW DIESLA

NOWOCZESNE SILNIKI STAWIAJĄ WYŻSZE WYMAGANIA OLEJOM SILNIKOWYM

ZWIĘKSZONĄ WYDAJNOŚĆ SPALANIA

WYŻSZE TEMPERATURY

WIĘKSZA MOC WYJŚCIOWA

WIĘKSZA OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA

REDUKCJA EMISJI

DLATEGO OLEJ SILNIKOWY MUSI ZAPEWNIAĆ NIEZAWODNĄ OCHRONĘ I WYDAJNOŚĆ

WIĘKSZA OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA
Poprawa oszczędności paliwa o 1% zmniejszyłaby roczną emisję CO_2 o 4 miliony ton w samej Ameryce Południowej.*

LEPSZA OCHRONA PRZED UTLENIANIEM
Chroni przed rozkładem oleju w warunkach wysokiej temperatury silnika. Wykazuje o ponad 95% lepszą stabilność lepkości w rygorystycznym teście Volvo T-13 w porównaniu z limitem dla API CK-4.

WIĘKSZA ODPORNOŚĆ NA ŚCINANIE
Zapobiega utracie lepkości oleju przy dużym nacisku. W teście ASTM D7109 TEST Shell Rimula R6 LME Plus wykazuje wysoką odporność na ścinanie.

DOSKONAŁA OCHRONA PRZED AERACJĄ* *
Szybko usuwa pęcherzyki powietrza z oleju, co zwiększa ochronę przed zużyciem.

* Obliczono na podstawie średniego zużycia paliwa w trasie. **Test napowietrzenia oleju Caterpillar.

SHELL RIMULA R6 LME PLUS – ODPOWIEDNI DO:

Odwiedź naszą stronę internetową: **www.shell.pl/olejesmary**
Skontaktuj się z nami mailowo: **zapytaniaolejesmary-pl@shell.com**

Drewno czyli... ładunek szczególny

TEKST: Michał Jurczak
ZDJĘCIA: T&M

Transport drewna uchodzi za trudny, a praktyka pokazuje, że zajmujący się nim przewoźnicy są często karani.

Wynika to zazwyczaj z nieodpowiedniego mocowania ładunku lub jego niewłaściwej wagi. Nic dziwnego, kwestie te obejmowane są wprawdzie kolejnymi regulacjami prawnymi, ale ich respektowanie nie jest proste. Pomocne okazują się być popularne „kłonicówki". W sumie, w Polsce jeździ 1,5-1,8 tys. tego rodzaju pojazdów. Większość z nich jest własnością wyspecjalizowanych firm przewozowych.

W firmie MEGA przypominają, że każdego roku Lasy Państwowe (pokrywają ponad 90 proc. krajowego zapotrzebowania na drewno) zwiększają jego pozyskiwanie, a od 1990 r. wzrosło ono dwukrotnie. Transport kołowy umożliwia najszybsze wywiezienie drewna z lasu i dostarczenia go do miejsca dalszej obróbki, jednak ciężar i gabaryty przewożonego ładunku stawiają przed przewoźnikami i producentami pojazdów do transportu drewna wysokie wymagania. Kwestie związane z tego rodzaju przewozami reguluje, obowiązujące od końca lutego 2018 r. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury. Dotyczy pojazdów kategorii N i O, czyli samochodów zaprojektowanych oraz wykonanych z myślą o przewozie ładunków oraz przyczep i naczep. Przepisy określają, m.in. sposób zamocowania oraz rozmieszczenia przewożonego drewna. Naczepy kłonicowe nie są tak często spotykane jak wywrotki i kurtyny, jednak w transporcie drewna, ich rola jest nie do przecenienia. Pracują zazwyczaj w ciężkich warunkach, pod bardzo dużymi obciążeniami. Aby odpowiednio wywiązywać się ze swojej roli przez dłuższy czas, muszą być zatem wyjątkowo solidne.

Dobrze zamocować

Zanim przystąpi się do przewozu drewna trzeba przede wszystkim wiedzieć jakiego jest ono rodzaju (stos, kłoda, dłużyca). Stos to drewno krótkie 2-2,5 m, kłoda liczy ok. 6 m, a dłużyca jeszcze więcej. Do przewozu drewna najczęściej stosuje się zestawy przyczepowe lub naczepowe. Kluczową sprawą jest jego mocowanie na pojeździe. W przypadku ułożenia wzdłużnego, zewnętrzne kłody lub sztuki drewna powinny opierać się o co najmniej dwie kłonice lub być zabezpieczone na górze łańcuchami zapobiegającymi ich rozpieraniu na boki przez ładunek. Każda sztuka drewna krótsza niż odległość pomiędzy dwiema kłonicami powinna być umieszczona w środku ładunku. Jeżeli sztuka drewna opiera się o dwie kłonice, jej końce powinny wystawać poza kłonice na nie mniej niż 300 mm. Oś żadnej zewnętrznej sztuki drewna nie może znajdować się wyżej niż kłonica. Górna środkowa sztuka drewna musi być wyższa niż sztuki skrajne. Pojazd powinien być wyposażony w ścianę przednią, również ona spełniać musi jasno określone wymagania. Jeżeli nie ma przedniej ściany o odpowiedniej wytrzymałości lub nie jest wyposażony w automatyczne napinacze, konieczne jest zastosowanie odciągów (dwóch, trzech lub czterech w zależności o długości drewna).

Kluczowe cechy

Cechą charakterystyczną naczep kłonicowych jest materiał użyty do budowy ramy. Producenci „kłonicówek" oferują coraz lżejsze, a więc bardziej ładowne konstrukcje, wykorzystując już nie tylko stal o podwyższonej wytrzymałości, ale też aluminium. Tradycjonaliści wybierają stal, obawiając się, że aluminium nie jest tak trwałe jak materiał „klasyczny", coraz częściej przewoźnicy decydują się na aluminiowe kłonice i aluminiowe ławy, pozwalające obniżyć masę własną pojazdu nawet o kilkaset kilogramów. Zazwyczaj producenci oferują naczepy z platformą, rzadziej pojazdy bez niej. Te z podłogą uchodzą za bardziej uniwersalne, bo można na nich wozić też np. palety. Dodatkowym zabezpieczeniem przed trudami eksploatacji ma być śrutowanie i odtłuszczanie stalowych elementów, z odpowiednią ochroną przed trudnymi warunkami atmosferycznymi (farba antykorozyjna, lakier poliuretanowy o zwiększonej odporności na ścieranie). Podwozia są zazwyczaj trzyosiowe, bazują na osiach bębnowych lub tarczowych (głównie SAF; BPW), a dostawcami nóg podporowych (najczęściej dwuzakresowych) są głównie JOST i SAF. Pierwsza oś jest zazwyczaj podnoszona (ręcznie lub automatycznie), pneumatyczne zawieszenie ma manometr do kontroli ciśnienia, a naczepy wyposażane są również w zawór poziomowania do ramp. Aby gwarantować odpowiednie bezpieczeństwo, naczepy wyposażane są najczęściej w pneumatyczny, dwuprzewodowy hamulec roboczy z automatycznym korektorem hamowania, a także systemy: antypoślizgowy oraz stabilizacji toru jazdy.

Na przykład…MEGA

Co roku do firm transportowych w Polsce trafia do 100 nowych naczep i przyczep kłonicowych. To trudny i wymagający rynek, na którym również działa firma MEGA, producent z woj. opolskiego (od lat zajmuje wysoką pozycję, jako dostawca pojazdów specjalistycznych). Poza odbiorcami z rynku krajowego, ma odbiorców również wśród przewoźników z Rosji, Czech i Słowacji. - *To dla nas ważny i atrakcyjny rynek. Chcemy na nim umacniać i rozwijać naszą obecność. Pracujemy nad dalszym zmniejszeniem masy własnej pojazdów przy jednoczesnym zwiększeniu ich ładowności, co pozytywni wpływa na ekonomikę eksploatacji. Jednocześnie naszym priorytetem pozostaje bezpieczeństwo przewozów i zachowanie parametrów jakościowych* – podkreśla Piotr Krechowiecki, wiceprezes zarządu, MEGA. Firma zajmuje się produkcją naczep i przyczep do samochodów ciężarowych. Świadczy też usługi wynajmu oraz usługi serwisowe. W 2017 r. producent z Nysy został kupiony przez francuskiego inwestora branżowego Benalu, który jest jednym ze światowych liderów w produkcji naczep i przyczep oraz zabudów pojazdów. W skład grupy Benalu, obok MEGA, wchodzą obecnie Bennes Marrel i Maisonneuve.

Jest z czego wybierać

Rozwiązania konstrukcyjne są do siebie podobne, co nie oznacza, że naczepy są identyczne. Dostawcy naczep zgodnie podkreślają, że w istocie każde zamówienie jest „szyciem na miarę". Odbiorca ma duże możliwości wyboru: od typu pojazdu, zawieszenia, przez producenta kłonic, osie, oświetlenie, a skończywszy na wymiarach dyszla.

Lekka rama, wykonana ze stali wysokogatunkowej to jedna z kluczowych cech naczep leśnych marki Zasław. Naczepy kłonicowe 651.NL.KP (kłonice przesuwne) bazują na ramie ocynkowanej ogniowo. W ramie znajdują się wytłoczenia służące do optymalnego przenoszenia naprężeń pojawiających się podczas pracy. Gama produktów obejmuje modele: 651.NL.12.KP (długość 12390 mm); 651.NL.13.KP (długość 13240 mm) oraz kłonice Trailis Steel (przesuwne, stalowe, 1 komplet: ława + 2 kłonice).

Fliegl od lat przekonuje, że stalowe naczepy też mogą być stosunkowo lekkie. Skrzynia ładunkowa ma ażurową, stalową ścianę przednią o wysokości 2,5 m. W ofercie jest system kłonic przesuwnych i zaczepy do pasów spinających ładunek. Dobrze sprzedają się systemy EXTE, w których ławy są stalowe, a kłonice aluminiowe. Sporo nabywców montuje też systemy polskie, np. MHS, ze stalowymi ławami i kłonicami. Są nieco cięższe, ale tańsze. W odpowiednich miejscach pomiędzy podłużnicami stosuje się blachę ryflowaną.

Amatorów mają też pojazdy kłonicowe marki Schwarzmüller (dzięki typowej dla tej marki, lekkiej konstrukcji oraz masie własnej przyczep zaczynającej się już od nieco ponad 3 t zapewniają dużą ładowność). W ofercie są dwu- oraz trzyosiowe naczepy i przyczepy, ławy stałe lub przesuwane. Naczepy z 10 aluminiowymi kłonicami mogą osiągać masę własną już od ok. 5,2 t. Kłonice pochodzą od sprawdzonych dostawców (wersje z aluminium oraz ze stali). Całość oparto na stalowej konstrukcji NAXTRA (prosta, bez poprzeczek i profili zewnętrznych), która jest ocynkowana i polakierowana. Układ jezdny bazuje na zawieszeniu powietrznym. Coraz popularniejsze są „dwuosiówki" z czterema ławami, na pojedynczym ogumieniu. Producent ma też w ofercie naczepy ze skrętnymi osiami oraz przesuwanymi kłonicami, którymi łatwiej manewrować w lesie.

Rośnie też popularność naczep Orthaus. Dostawca zwraca uwagę m.in. na takie elementy jak: układ hamulcowy marki Knorr/Wabco, osie SAF, oświetlenie Aspock. Naczepa o długości 13,6 m (rozstaw osi 7,49 m) waży nominalnie ok. 5,2 t. Po każdej stronie naczepy umieszczono po pięć par kłonic.

CHARAKTERYSTYKI POPULARNYCH NACZEP KŁONICOWYCH

Feber (Grupa Inter Cars)

Produkowane w zakładzie Feber w Sieradzu naczepy do transportu drewna marki Inter Cars osadzane są na ramie ze stali wysokogatunkowej. Długość skrzyni ładunkowej wewnątrz wynosi ok. 13,6 m, wysokość przedniej ściany ok. 2,1 m, wysokość siodła ciągnika 1,2 m. Zastosowano płytę sprzęgu z 2-calowym sworzniem królewskim JOST, nogi podporowe mechaniczne JOST, 3-osie JOST/DC z hamulcem tarczowym 430 mm, o dopuszczalnym obciążeniu konstrukcyjnym do 9 t na oś (adm. do 8 t). Zawieszenie jest pneumatyczne, pierwsza oś podnoszona automatycznie, układ hamulcowy z systemem antyblokującym EBS 2S/2M oraz RSS zgodny z ECE. Wyposażenie przewiduje m.in. manometr do pomiaru ciśnienia w poduszkach, felgi 10-otworowe stalowe (ET 120), ogumienie Continental (385/65 R 22,5), kłonice stalowe marki Feber (10 szt.) oraz ramę zaślepioną blachą ryflowaną stalową pomiędzy podłużnicami nad wózkiem, co zabezpiecza m.in. instalacje elektryczną i pneumatyczną przed uszkodzeniem. Wszystkie elementy stalowe przed lakierowaniem są śrutowane.

FLIEGL

Fliegl oferuje naczepy do przewozu drewna (typ SDS 380) w dwóch długościach: 12,5 m i 13,5 m, w obu wersjach na ramie stalowej. Według przedstawicieli firmy Lux-Truck, która jest autoryzowanym dealerem marki Fliegl w Polsce, na naszym rynku bardziej popularne są te dłuższe, lepsze do przewozu drewna stosowego. Niewielka masa własna naczep, od 4,7-4,8 t (bez kłonic) przekłada się na ich dużą ładowność. Pojazdy dostarczane są na osiach BPW lub SAF, z hamulcami: bębnowymi lub tarczowymi, z osią podnoszoną. Skrzynia ładunkowa ma ścianę przednią stalową, ażurową, o wysokości 2,5 m. W ofercie jest system kłonic przesuwnych (6-12 sztuk) i zaczepy do pasów spinających ładunek (10 par).

MEGA

MEGA z Nysy produkuje przyczepy oraz dwa rodzaje naczep kłonicowych z rodziny Mega Timber. Lekkie posiadają ażurową podłogę aluminiową, cięższe pełną podłogę stalową. W obu naczepach montuje się aluminiowe ściany. Konstrukcje natomiast są wykonywane ze stali o zwiększonej wytrzymałości. W ostatnim kwartale ubiegłego roku naczepy dłużycowe MEGA przeszły badania wytrzymałościowe ściany przedniej na zgodność z wymaganiami normy PN-EN-12642, które potwierdziły wytrzymałość na nacisk ładunku o wartości 10 t. Firma rozpoczęła również proces przygotowawczy badań na obciążenie statyczne kłonic (wg normy EU-MOS-40511) oraz punktów mocowania ładunku (PN-EN-12640). MEGA zajmuje się produkcją naczep i przyczep do samochodów ciężarowych. Świadczy też usługi wynajmu oraz usługi serwisowe. Od 2017 r. producent z Nysy jest częścią francuskiego inwestora branżowego Benalu.

SCHWARZMULLER

Schwarzmuller ma naczepę kłonicową bazującą na 13-metrowej ramie (Naxtra - stalowa spawana konstrukcja, prosta, bez poprzeczek, profili zewnętrznych oraz baz pasa przedniego oraz tylnego). Zastosowano wymienny czop królewski (2"). Układ jezdny opiera się na zawieszeniu powietrznym z zaworem podnoszenia oraz opuszczania (średnica poduszki 360 mm). Zabudowę stanowi 10 kłonic aluminiowych wraz z dwuczęściowymi kłonicami z mocowaniem śrubowym. Wysokość załadowcza wynosi maksymalnie 2,8 m, obciążenie na parę kłonic maksymalnie 7 t (minimalny skos kłonic do środka, a więc także możliwość transportu tarcicy). Po obu stronach, w każdej ramie kłonic znajduje się uchwyt dla haka pasa mocującego. Wysokość załadunkowa do górnej krawędzi ramy kłonic ok. 360 mm nad wysokością płyty siodła ciągnika siodłowego. W konstrukcji podłogi, pomiędzy podłużnicami nad zawieszeniem osi oraz z przodu 3000 mm od przedniej ściany nad czopem królewskim zastosowano płytę wielowarstwową (12 mm).

ZASŁAW

Zasław od wielu lat należy do liderów sektora rynku naczep kłonicowych. Aby spełnić oczekiwania klientów, naczepy oraz przyczepy leśne tej marki są produkowane w wielu wariantach. W ofercie są naczepy, przyczepy oraz zabudowy kłonicowe w wersji z podłogą lub z systemem kłonic przesuwnych. Wybór od typu pojazdu, zawieszenia, przez producenta kłonic, osie, oświetlenie, a skończywszy na wymiarach dyszla dają ogromne możliwości dopasowania poszczególnych elementów pojazdu do specyficznych wymagań użytkownika. Gama produktów obejmuje modele: 651.NL.12.KP (naczepa leśna, długość 12390 mm, kłonice przesuwne); 651.NL.13.KP (naczepa leśna, długość 13240 mm, kłonice przesuwne) oraz kłonice Trailis Steel (przesuwne, stalowe, 1 komplet: ława + 2 kłonice).

Targi Kielce
exhibition & congress centre

IGKM

15 EDYCJA

TRANSEXPO

XV Międzynarodowe Targi Transportu Zbiorowego

21-23.10.2020
Kielce

KIERUNEK PRZYSZŁOŚĆ

WWW.TRANSEXPO.PL

autostrada
MASZBUD ROTRA

Targi Kielce
exhibition & congress centre

Międzynarodowe Targi
Maszyn Budowlanych
i Pojazdów Specjalistycznych

www.maszbud.com

Nowość:
Forum AUTOSTRADA

- drogi przyszłości
- gospodarka, biznes, inwestycje
- zrównoważona infrastruktura

6-8 maja 2020

25 LAT
budujemy nowy odcinek Autostrady!

TEKST: Jacek Dobkowski

Lider na rynku naczep podkontenerowych

Niespełna trzech lat potrzebowała marka CIMC Vehicles, żeby zostać liderem na polskim rynku naczep podkontenerowych. CIMC montuje swoje produkty w Polsce, w Gdyni, przy ul. Handlowej 21.

Firma CIMC Trailer Poland, zatrudniająca obecnie ponad 80 osób, istnieje od roku 2015. Początkowy okres poświęcono m.in. rozpoznaniu rynku, budowie prototypów. Seryjna produkcja ruszyła w 2017 i już wtedy przedsiębiorstwo zdobyło 5,5 proc. rynku naczep podkontenerowych w naszym kraju. 2018, pierwszy pełny rok działalności, przyniósł już udział 20-procentowy. W 2019 r. próg 20 proc. został przekroczony, CIMC zalicza się do czołowych graczy w tym segmencie wraz z Krone i Wieltonem, których wyprzedza.

– *Dajemy dobrą cenę za dobrą jakość* – uważa Dagmara Hinc, koordynator sprzedaży CIMC Trailer Poland. – *Klienci doceniają to i wracają do nas po kolejne zakupy. Wśród największych nabywców naczep podkontenerowych są takie firmy jak Balticon, Morska Agencja Gdynia, Loconi Intermodal, Clip, Centram oraz M&M Spedition. Jak wielu producentów korzystamy z podzespołów uznanych dostawców, takich jak Hella, Wabco, SAF, BPW.*

Cztery wersje

Naczepy podkontenerowe to model SC03, proponowany obecnie w czterech wersjach. Pierwszą z nich była SC03 40'R z tylnym wysuwem, która może przewozić jeden kontener 20-stopowy, dwa 20-stopowe, 30-stopowy, 40-stopowy ISO albo 40-stopowy High Cube (HC). Wariant SC03 45'R, z tylnym wysuwem został przystosowany do następujących kontenerów: 20-stopowy, dwa 20-stopowe, 30-stopowy, 40-stopowy ISO, 45-stopowy HC. Odmiana SC03 45'FR różni się m.in. tym, że ma przedni i tylny wysuw. Możliwości transportowe przedstawiają się imponująco, to kontener 20', dwa 20', 30', 40'ISO, 40'HC, 45'ISO, 45'HC i 45'Euro.

Najbardziej popularna wśród klientów jest ultralekka naczepa SC03 45'FLW charakteryzuje się masą tylko 3.900 kg, ze

standardowym wyposażeniem. Jest przystosowana do przewozu kontenerów 40'HC, 45'HC albo 45'Euro.

– *Nasze konstrukcje mają solidne ramy, produkowane w Chinach* – mówi Michał Rzoska, dyrektor operacyjny. – *Odznaczają się prostą obsługą, nawet mniej doświadczona osoba nic nie popsuje.*

Wśród kurtyn

CS-U to rodzina naczep kurtynowych. Standardowy pojazd, nazywający się po prostu CS-U, może mieć wewnętrzną wysokość 2.765 mm, albo 2.715 mm. Mniejsza wysokość jest związana z przepisami w Rosji. Tak więc wybierają ją odbiorcy z Rosji czy Białorusi i przewoźnicy jeżdżący do tego kraju. Poza tym CS-U może być z zabezpieczeniem celnym TIR lub bez.

Naczepa z dachem podnoszonym do załadunku to CS-UL Z kolei CS-US to naczepa semi mega, z możliwością ustawienia trzech dodatkowych wysokości do jazdy, co 50 mm, konkretnie: 2.765 mm, 2.815 mm, 2.865 mm.

Nowością jest CS-U Mega, zaprezentowana w listopadzie zeszłego roku na targach Trans Logistica Poland w Warszawie. Na razie przechodzi testy u wybranych klientów. Dagmara Hinc zaznacza, że jest duże zainteresowanie firm transportowych tą odmianą. CS-U Mega pozwala na wybranie, poza bazową, czterech wysokości, także co 50 mm: 2.900, 2950, 3000, 3050.

Plany na 2020

Na bieżący rok CIMC zapowiada dwie nowości. Pierwszą z nich stanowią podwozia pod chłodnie przygotowywane dla innego, zewnętrznego producenta. Oprócz tego CIMC rozpocznie produkcję naczep huckepack, czyli do rozwiązań intermodalnych, do transportu koleją i statkami ro-ro. Naczepy muszą mieć wzmocnioną ramę i odpowiednio przystosowane zawieszenie pneumatyczne.

Dagmara Hinc podkreśla bardzo dobrą współpracę z centralą w mieście Shenzhen leżącym w południowo-wschodnich Chinach, graniczącym z Hongkongiem. Pracuje tam zespół ludzi zajmujących się tylko firmą w Gdyni. CIMC ma 40 lat doświadczenia. Nazwa wzięła się od China International Marine Containers, co wyjaśnia główną specjalność. Ponad połowa nowych, morskich kontenerów na świecie każdego roku to wyroby CIMC.

Koncern CIMC po raz kolejny został liderem wśród producentów naczep w 2019 roku i to z ponad dwukrotną, ilościową przewagą nad następnym konkurentem. Michał Rzoska do tych wyników za ubr. dodaje komentarz, że liczy się przede wszystkim wysoka dynamika, 8 proc. W Europie, poza montownią w Gdyni, CIMC posiada trzy marki: LAG z Belgii (CIMC Trailer Poland jest jego dystrybutorem na rynku polskim), Burgers Carrosserie z Niderlandów oraz SDC Trailers z Irlandii Północnej.

Sieć sprzedaży w naszym kraju opiera się na sześciu punktach: Gdynia, Warszawa, Białystok, Poznań, Tarnów, Soborzyce na Górnym Śląsku. Z serwisowaniem i naprawami nie ma problemów. W każdym województwie działają autoryzowane serwisy prowadzone przez zewnętrzne firmy. Ich liczba będzie się zwiększała. Poza naszym krajem CIMC Trailer Poland prowadzi sprzedaż w Rosji, Białorusi, Szwecji, Danii, Niemczech i krajach Beneluksu.

Na dwóch liniach

W fabryce w Gdyni pracują dwie linie, jedna przewidziana do montażu naczep ciężarowych, druga dedykowana do nadwozi wymiennych BDF. W 2019 r. produkcja nadwozi wymiennych sięgnęła 1200 sztuk, z czego 300 trafiło do DHL Deutsche Post, największego w Europie użytkownika tego typu produktów. Artur Witan, kierownik produkcji CIMC Trailer Poland, podkreśla że naczepy są przygotowywane zgodnie z życzeniami klientów, w sposób który zapewnia indywidualizację każdego egzemplarza pod konkretną specyfikację odbiorcy. Przykładowo, klienci mają do wyboru osie wiodących dwóch producentów, SAF-Holland oraz BPW, z hamulcami tarczowymi albo bębnowymi. Najczęściej wybierana konfiguracja to SAF-Holland z tarczami o średnicy 430 mm.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom klientów, CIMC Trailer Poland realizuje dodatkowe wymagania dotyczące samego wyposażenia naczep. Montaż nawet czterech skrzynek narzędziowych nie stanowi najmniejszego kłopotu. Ze względu na zmieniającą się specyfikę rynku transportowego firmy muszą dostosować swoje naczepy do przewozu ładunków o odmiennej specyfice. Dlatego też tak ważne jest, aby kierowca był wyposażony w różne typy urządzeń do zabezpieczania i ształowania ładunku jak np. kątowniki, łańcuchy, maty anytpoślizgowe czy odpowiednią ilość pasów transportowych. Należy pokreślić, iż ładunek tego samego rodzaju może wymagać różnych typów urządzeń zabezpieczających. Dobry przykład stanowi papier, który jest przewożony w rolkach, a każdy typ rolki wymaga innych zabezpieczeń.

Klienci mają również możliwość wyboru zabezpieczenia ścian bocznych. W konfiguratorze naczepy dostępne są łaty aluminiowe oraz drewniane. Ilość rzędów łat zależy również od rodzaju ładunku. Na przykład osiem rzędów łat aluminiowych posiadają naczepy przystosowane do transportu opon. Transport piwa w ogóle nie wymaga łat, wystarczą skrzynki, które same w sobie stanowią zabezpieczenie ładunku. To wszystko sprawia, że ilość miejsca potrzebnego do przechowywania wyposażenia naczepy zwiększa się. Producenci naczep muszą podążać za zmianami rynkowymi, a w konsekwencji potrzebami użytkowników naczep. Dlatego też, portfolio produktów musi stale ewaluować, a producenci muszą wsłuchiwać się uważnie w potrzeby swoich klientów.

W związku z tym, iż stalowe elementy niezbędne do montażu naczep są przygotowywane w centrali grupy CIMC Vehicles, w tym zabezpieczane technologią kataforezy (KTL) oraz lakierowane proszkowo, CIMC Trailer Poland nie ma potrzeby utrzymywania lakierni, co znacznie skraca proces produkcji. W związku z wprowadzeniem standardu zabezpieczenia anytkorozyjnego KTL naczepy CIMC posiadają 10-letnią gwarancję perforacyjną.

LEASING NACZEP PODKONTENEROWYCH ORAZ KURTYNOWYCH

Więcej niż proste finansowanie.

CIMC SC03 / CIMC Vehicles CS-U

stalowa rama

maszynowo spawana konstrukcja

10 lat gwarancji na korozję

Oferta leasingu już od 101%*

ZAPRASZAMY DO KONTAKTU:

CIMC TRAILER POLAND sp. z o.o.
Michał Wawrzynowski
+48 515 099 055
/ cimc.pl

Millennium Leasing sp. z o.o.
Wojciech Bonk
+48 797 929 410
/ millennium-leasing.pl

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

Millennium leasing

Wokół rolnictwa

TEKST: Leon Bilski
ZDJĘCIA: T&M

Przez dwa weekendowe dni, sobotę i niedzielę, 8-9 lutego, trwało w Ostródzie szóste Mazurskie Agro Show. Wystawiło się 265 firm związanych z rolnictwem, nie zabrakło wśród nich przedsiębiorstw znanych z naszych łamów.

Mega z Nysy (woj. opolskie) jest polskim producentem, należącym do francuskiego Benalu, czyli najważniejszego gracza na rynku pojazdów w pełni aluminiowych w Europie. Mega na Mazurskim Agro Show pokazała trzyosiową naczepę 45 m sześc. do przewozu zboża, innych płodów rolnych i wszelakich materiałów sypkich, objętościowych, z klapo-drzwiami.

– *Najważniejszą cechą naszych produktów jest niska waga, w tym przypadku w okolicach 5800 kg, bez koła zapasowego* – podkreśla Michał Brodziński, dyrektor sprzedaży. – *Rama jest z wysokogatunkowej stali, natomiast skrzynia ładunkowa z aluminium. Jesteśmy atrakcyjni cenowo, sprzedaż prowadzimy bezpośrednio, bez marż dealerskich. Daje to również bezpośredni kontakt z klientem.*

Drugi pojazd Megi to dwuosiowy wózek Mario 2 sprzęgający ciągnik rolniczy z naczepą, o wysokości siodła 1150 mm. Nazwa wyrobu opracowanego w Polsce wzięła się od imienia Mariusz, pracownika Megi prowadzącego również gospodarstwo rolne.

Wśród maszyn

Prasa zmiennokomorowa Z514, jednoosiowy, wytrzymały rozrzutnik obornika Falcon 10 t, dwuosiowy rozrzutnik Viking 18 t, przyczepa T935/6 z systemem zsuwającym, z założonym z tyłu adapterem do rozrzutu obornika, jak i z deflektorami. Taki m.in. sprzęt wystawił Metal-Fach z Sokółki w woj.

RYNEK

podlaskim. Nowością w naczepie T711/3 jest system ryglowania burt.

Metal-Fach jest znany na polskim rynku oraz w wielu krajach na różnych kontynentach. Około połowa produkcji trafia na eksport, nawet do takich odległych państw jak Urugwaj czy Nowa Zelandia. Sprzęt jest zróżnicowany, może zainteresować rolników o różnych areałach i potrzebach, np. przyczepy charakteryzują się ładownością od 1,5 t do 21 t.

Na stoisku firmy Bury Maszyny Rolnicze z Woźniakowa pod Kutnem w województwie łódzkim przyciągał uwagę opryskiwacz polowy Pelikan 6000 Max. Jak sama nazwa wskazuje, główny zbiornik pomieści 6.000 litrów. Pompa AR 500 Twin Top ma wydajność 489 l/min. Oś skrętna i amortyzowana, maszyna posiada 9 sekcji roboczych. Hydrauliczna belka 4HP jest niezależnie składana, maksymalna szerokość wynosi 24 m. Dużym zainteresowaniem cieszyła się również brona talerzowa Kobalt Strong 3.0. Trzymetrowa szerokość jest zawarta w nazwie, średnica talerzy wynosi 560 mm. Brona posiada regulację kąta natarcia i przesunięcia sekcji, dzięki czemu łatwo dostosować ją do warunków glebowych. Została wyposażona w boczne ekrany oraz wózek ze sprzęgiem do siewnika.

Zbiorniki na RSM i nie tylko

Plastikowe zbiorniki na olej napędowy, Ad Blue i na płynne nawozy prezentowało kilku wystawców, m.in. Petrobox z Ługwałdu pod Olsztynem. Petrobox oferuje produkty marek Kingspan i Deso. Zbiorniki Kingspan Agrimaster S mogą mieć pojemność 5.000 l (rzadko zamawiane), 9.000 l, 15.000 l, 20.000 l, 22.000 l i 28.000 l. Najlepsze rozmiary to 20 a zwłaszcza 22 tys. l, dlatego że bez problemu zmieści się w nich cała cysterna RSM-u, czyli roztworu saletrzano-mocznikowego. Warto zaznaczyć 10 lat gwarancji na szczelność zbiornika oraz 2 lata na wyposażenie. Do przechowywania paliwa służą inne produkty, o mniejszych gabarytach, o objętości do 5.000 l. Oferta obejmuje także zbiorniki do transportu oleju napędowego, np. Deso 200 l albo 300 l.

Toruński Swimer przywiózł do Ostródy m.in. jednopłaszczowy zbiornik Agro Tank 20000. Oto jak charakteryzuje go Sławomir Trajder, dyrektor sprzedaży i marketingu:

– Nowość, zbiornik do przechowywania nawozów płynnych o pojemności 20 tysięcy litrów. Pozwala magazynować dostawy w postaci całej cysterny. Jego atutami są gabaryty, wysokość 3,20 i średnica 3 metrów. Nie trzeba go kotwiczyć, nie trzeba przytwierdzać do podłoża. Łatwo go transportować w różne miejsca, naczepą niskopodwoziową. W standardzie ma króciec zalewowy i spust dolny wykonany ze stali kwasoodpornej, można do niego zamontować linię napełniającą na poziomie roboczym. Można założyć pompę zanurzeniową. Kolejna rzeczą jest nasz system Lipremos, czyli sonda która pokazuje stan płynu oraz jego temperaturę.

TEKST: Robert Przybylski ZDJĘCIA: arch. Zakładów Starachowickich, arch. Andrzeja Wernera, Muzeum Politechniki Łódzkiej

Samochody z niczego

Przedwojenni specjaliści w zaledwie trzy lata uruchomili produkcję samochodów ciężarowych Star 20.

W drugiej połowie października 1948 roku w halach Zakładów Starachowickich wartko szła robota. – *Wszyscy: i konstruktorzy, i robotnicy wkładali maksimum wysiłku, aby do końca roku pierwsze egzemplarze ciężarówek były już gotowe. W końcowej fazie montażu silnika (prowadzonego pod kierunkiem Eugeniusza Romanika, mającego duże doświadczenie w produkcji i montażu silników spalinowych) przez ostatnie trzy doby pracowaliśmy praktycznie non-stop, jedynie z przerwami na posiłki. A gdy już po pierwszej próbie na stanowisku hamowania silnik „zagadał", byliśmy autentycznie szczęśliwi* – wspominał Bogdan Tamioła.

Entuzjazm odbudowy

Radość była tym większa, że wszystko startowało od zera. 17 stycznia 1945 roku Armia Czerwona zajęła Starachowice, a kilka dni później na teren Zakładów Starachowickich weszli pierwsi robotnicy. – *22 stycznia 1945 roku zastałem wyrwane okna, podłogi i sterty nawozu końskiego* – wspominał w Polskim Radio w 1970 roku Mieczysław Frycz. – *Zgłosiłem się do władz i dostałem polecenie zbudowania ogrodzenia wokół fabryki. Miałem 30 ludzi. Pracowaliśmy bez wynagrodzeń, mróz był dokuczliwy. Paliliśmy ogniska, żeby się ogrzać. Robota za miskę strawy, rąbankę, za jakąś starą bieliznę. Zakłady budowaliśmy od podstaw* – podkreślał Frycz.

– *Następnie zająłem się porządkowaniem fabryki: naprawiało dachy, szkliło. Wody nie było, zdewastowana elektrownia. Dlatego wykorzystaliśmy warsztat wydziału budowlanego, który cudem ostał się niewywieziony* – tłumaczył Frycz.

Zdjęcie Stara 20 wykonane w 1949 roku w Łodzi przez Jana Wernera.

Uchodząc Niemcy wywieźli z Zakładów Starachowickich 4 tys. wagonów urządzeń, materiałów i wyposażenia. Straty zakładu sięgnęły co najmniej 115 mln przedwojennych zł, gdy kapitał akcyjny spółki w 1938 roku wynosił 26,4 mln zł, a wartość rocznej produkcji dochodziła do 71 mln zł.

Wyznaczone przez Rosjan władze kraju mianowały w marcu 1945 roku na dyrektora zakładu Stanisława Holewińskiego, przedwojennego dyrektora huty i kopalń Zakładów Starachowickich. Po ośmiu miesiącach zastąpił go Antoni Kossobudzki (także przedwojenny pracownik zakładów), który odbudowie nadał rozmach i rozpoczął rewindykację maszyn.

Wywiezieni przez Niemców na roboty pracownicy wracali i wskazywali, gdzie jest zagrabione wyposażenie. Kierowca Adolf Bartoszewski pojechał z brygadą rewindykacyjną do Salzgitter. – *Było nas 6 samochodów. Woziliśmy maszyny na rampę i wszystko sami – ściągnąć i załadować. Chcieliśmy, aby przynajmniej 500 osób miało w Starachowicach robotę. 31 grudnia 1945 roku jeszcze o 23.30 ładowaliśmy, a jak jakaś maszyna pilna była, to samochodem bezpośrednio z Niemiec wieźliśmy. Pracowaliśmy bez wynagrodzenia, bez jedzenia. – Każdy, gdzie co miał i jak mógł, jakąś puszkę konserw jadł* – wspominał Bartoszewski.

Maszyny przywiezione z Niemiec były w marnym stanie. – *Nie wszystkie były nowe, a i te w wielu wypadkach zniszczone. Czasami tak zużyte lub zniszczone, że rozbierało je się palnikami. W normalnych warunkach takich maszyn nie opłacało się remontować, ale w tamtych jak najbardziej* – opisywał w 1970 roku kierownik Biura Konstrukcyjnego Maszyn

i Urządzeń Specjalnych Augustyn Wieczorek. – *Gdyby nie entuzjazm ludzi, nic by z tego nie było* – podkreślał.

Jednak brak żywności chłodził entuzjazm; 27 listopada 1945 roku kilkuset robotników Zakładów Starachowickich zastrajkowało i przeszło pod budynek Starostwa Powiatowego, żądając wydania chleba i ziemniaków. W 1945 roku Ministerstwo Bezpieczeństwa Publicznego zanotowało w województwie kieleckim 33 strajki, w kolejnym 81.

W czerwcu 1946 roku przeciętna płaca w państwowych przedsiębiorstwach metalowych wynosiła 3,6 tys. zł. Tymczasem naczelnik Wojewódzkiego Wydziału Aprowizacji i Handlu szacował, że „świat pracy" mógłby zaspokoić swoje potrzeby przy zarobkach 13 tys. zł miesięcznie. W stosunku do czerwca 1937 roku koszty utrzymania wzrosły stukrotnie. Wynagrodzenia były daleko niewystarczające, absencja wymuszona m.in. dorabianiem sięgała 25 proc. zatrudnionych. W kwietniu 1947 roku sytuację aprowizacyjną robotników władze określiły jako katastrofalną.

Rządowe plany

Narzucone przez Moskwę władze musiały udowodnić, że są lepszymi gospodarzami od „rządu londyńskiego". Jego krajowych przedstawicieli NKWD aresztowało 27 marca 1945 roku. Jednocześnie stalinowski Rząd Tymczasowy pod terrorem sowieckiego wojska tworzył własną administrację państwową i gospodarczą. Minister przemysłu i handlu Hilary Minc powołał Centralny Zarząd Przemysłu Metalowego do odbudowy tej branży.

Zaangażowanie fachowców ułatwił apel rządu londyńskiego o włączenie się do odbudowy kraju. W maju 1945 roku na czele CZPM stanął Adam Kręglewski, przedwojenny dyrektor zakładów H. Cegielski w Poznaniu, Państwowych Zakładów Inżynierii w Warszawie oraz kierownik Przemysłu w Okupowanej w Polsce w Delegaturze Rządu na Kraj. W organizacji centrali Kręglewskiemu pomagał Witold Gokieli, autor „10-letniego planu odbudowy i rozbudowy gospodarki Rzeczypospolitej po zakończeniu działań wojennych" z marca 1944 roku.

Plan odbudowy przemysłu przygotował w czasie wojny rząd na uchodźctwie. Został on publicznie omówiony w lutym 1944 roku na Zjeździe Motoryzacyjnym w Edynburgu. Przewidywał uruchomienie produkcji samochodów ciężarowych na koniec trzeciego roku po zakończeniu wojny. Po dwóch latach produkcja osiągnęłaby poziom 10 tys. ciężarówek.

Kręglewski znał oba opracowania i do ich realizacji powołał 20 zjednoczeń, w tym Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego. Na dyrektora naczelnego wybrał Olgierda Bobrowskiego, zaś na technicznego Jana Dąbrowskiego, przed wojną dyrektora naczelnego Zakładów Starachowickich. Wkrótce Kręglewski odszedł, a Minc mianował na jego miejsce dotychczasowego zastępcę, Mieczysława Lesza (PPR). Ignacy Brach (przed wojną dyrektor Zakładów Samochodowych Wspólnoty Interesów) został zastępcą Lesza ds. technicznych.

Karta paliwowa MOYA Firma – to się opłaca!

KORZYŚCI:

Oszczędności atrakcyjne rabaty na paliwa

Bezpieczeństwo autoryzacja transakcji w trybie on line

Zasięg niemal 250 stacji w Polsce, 1800 stacji w Europie

Aplikacja mobilna pełne zarządzanie kartami online

Podgląd transakcji w systemie online

Personalizacja kart i dostępnych na nich limitów

Całodobowa pomoc techniczna

Przeszkolona obsługa stacji

tel. 22 496 00 73
www.moyastacja.pl

Przy rzemieślniczej skali, produkcja Stara obywała się bez linii montażowej.

CZPM szacował, że po kraju kursuje 150 różnych typów ciężarówek. Obliczał, że do transportu na dawnych terenach potrzeba 7,7 tys. samochodów, do zastąpienia transportu konnego niezbędne jest 60 tys. ciężarówek, na ziemiach odzyskanych potrzeba ich 28 tys. co razem daje 95,7 tys.

Tymczasem przed wojną na obecnych terenach Polski zarejestrowano 35,7 tys. samochodów ciężarowych i 3 mln koni, zaś 1 czerwca 1946 roku było 24,8 tys. ciężarówek i 1,5 mln koni.

Dyrektor Lesz wskazywał, że dla samej renowacji parku Polska będzie potrzebowała 8 tys. nowych samochodów ciężarowych rocznie. Cena samochodu 3-tonowego na rynkach światowych wynosiła 2 tys. dol., zatem roczny wydatek na samochody importowane sięgnąłby 16 mln dol.

CZPM zaproponował zbudowanie fabryki samochodów zdolnej do produkcji 10 tys. samochodów ciężarowych rocznie. Jan Werner był inicjatorem konstrukcji samochodu ciężarowego i z polecenia ZPMot rozpoczął wiosną 1946 roku organizację Centralnego Biura Badań i Konstrukcji.

Inwestycja była częścią Narodowego Planu Gospodarczego. „Koniec 1946 roku można nazwać właściwie początkiem polskiej motoryzacji. (…) Fundamentami przyszłej, wielkiej budowli motoryzacyjnej stał się Narodowy Plan Gospodarczy oraz Komisja Motoryzacyjna przy Centralnym Urzędzie Planowania" przekonywał dyrektor departamentu komunikacji i łączności Centralnego Urzędu Planowania Stefan Askanas (PPR).

Fabryka polityczna

Plan zakładał organizację krajowej produkcji ciężarówek, traktorów i motocykli. Przewidywał uruchomienie w Starachowicach fabryki samochodów ciężarowych, która w 1948 roku da 200 samochodów, a w kolejnym 3 tys.

Jerzy Sawicki, młody konstruktor z zespołu Jana Wernera wspominał, że zastępca dyrektora technicznego Zakładów Starachowickich Ryszard Werner [przypadkowa zbieżność nazwisk] wspólnie z Mieczysławem Leszem przepchnęli pomysł produkcji samochodu ciężarowego w Zakładach Starachowickich.

Lesz podkreślał, że „Wszystko przemawia za budową tej fabryki. Produkowaliśmy już w Polsce samochody, posiadamy kadry konstruktorów, warsztatowców, rzemieślników dla tej produkcji. Mamy wszystkie surowce (z wyjątkiem gumy) potrzebne do tej produkcji, oszczędzimy krajowi dewiz."

Dyrektor CZPM zauważał także, że „Poza aspektem gospodarczym cała sprawa ma również aspekt polityczny. Polska, kraj 25-milionowy, musi mieć własną produkcję samochodów, jeśli ma ją 12-milionowa Czechosłowacja, 4-milionowa Szwajcaria, a nawet 3,5-milionowa Dania. Własna fabryka samochodów – to podkreślenie naszej samodzielności gospodarczej, a co za tym idzie – i politycznej."

NPG przewidywał, że w Starachowicach będą wytwarzane silniki, skrzynki biegów, tylne mosty, przednie osie, kierownice oraz będzie się odbywał montaż samochodów.

Stalowa Wola będzie robić ramy, poprzeczki, sprężyny, resory i inne części tłoczone.

W Ostrowcu produkowane będą koła i resory. Ludwików i PZL Mielec dostarczą chłodnice i wszelkie wyroby z blachy cienkiej. Zjednoczenie Przemysłu Elektrotechnicznego zaopatrzy Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego w potrzebny sprzęt elektrotechniczny. Gaźniki przygotowała jeleniogórska Askania.

Zadanie swoim ogromem budziło respekt. Pod koniec 1946 roku Askanas alarmował, że źle jest z przemysłem motoryzacyjnym, ponieważ brakowało dostawców wielu drobnych części: „których produkcja nie wymaga kosztownych urządzeń, a które mogą być wytwarzane w małych fabryczkach i warsztatach". Stwierdzał, że ich produkcją „powinna się zainteresować spółdzielczość oraz inicjatywa prywatna". Askanas podkreślał, że przemysł ten będzie musiał podporządkować się ogólnemu planowi, będzie musiała powstać nadrzędna organizacja spółdzielni i prywatnych przedsiębiorstw. Zlecenia będą spływać z Centralnego Zarządu Motoryzacji oraz Zjednoczenia Motoryzacyjnego Centralnego Zarządu Przemysłu Metalowego.

Lesz przyznawał, że fabryka będzie poważnym wydatkiem. Wskazywał jednak, że „Tylko 60 proc. obrabiarek dla fabryki musi być kupione za granicą. Na tę sumę składają się obrabiarki wartości ok. 1,5 mln dol. pochodzenia europejskiego (szwedzkie, czechosłowackie, włoskie, szwajcarskie), które możemy zakupić w ramach umów kompensacyjnych, obrabiarki amerykańskie stanowią wartość około 1 miliona dol. w wolnych dewizach. Jeżeli porównamy 2,5 mln dol. potrzebnych na urządzenie fabryki samochodów, z kwotą 16 mln dol., którą będziemy musieli wydać corocznie na zakup nowych samochodów – zrozumiemy – że budowa fabryki samochodów to nie nowe zapotrzebowanie na dewizy, a na odwrót – ogromna oszczędność dewiz."

Gdy jesienią 1946 roku CZPM podjął decyzję o uruchomieniu produkcji ciężarówek w Starachowicach, powierzył Bogusławowi Krasuskiemu, który od października 1945 roku pracował w Zjednoczeniu jako inspektor produkcji przyczep samochodowych, funkcję kierownika biura uruchomienia. Był to pierwszy pracownik Zakładów Starachowickich odpowiedzialny za produkcję samochodową.

Prawdopodobnie wkrótce po wyborze miejsca produkcji samochodu ciężarowego, CZPM wybrał nazwę samochodu. Przed wojną Zakłady produkowały na licencji Kruppa węgliki spiekane Distar, z czego już tylko jeden krok do nazwy „Star". – *Ojciec mówił mi, że to bardzo udana nazwa, bo kojarzy się ze Starachowicami, a z drugiej strony po angielsku znaczy gwiazda* – dodaje Andrzej Werner, syn Jana.

***Także** montaż silnika przypominał warsztat naprawczy.*

Dyrekcja z Palestyny

Na terenie starachowickiej fabryki powstała Centralna Narzędziownia Przemysłu Motoryzacyjnego, remontująca rewindykowane maszyny. Lesz wspominał w tygodniku Polityka w 1979 roku, że „W Starachowicach pozostała znaczna część wykwalifikowanej załogi, ale wśród niej było tylko czterech inżynierów, a nikt z tych ludzi nie budował samochodu. Najtrudniejsze było jednak skompletowanie dyrekcji", ocenił Lesz. Na naczelnego nie wybrał jednak przedwojennego inżyniera z doświadczeniem kierowniczym, lecz zastąpił Kossobudzkiego i z Palestyny sprowadził „kolegę ze studiów, inżyniera J. Koszutskiego, przedwojennego życiowca, komunistę (bliskiego kuzyna Wery Kostrzewy – Marii Koszutskiej)."Także z Palestyny wrócił wraz z rodziną Kłossowicz, który został dyrektorem finansowym.

„Do objęcia stanowiska dyrektora technicznego namówiłem swojego brata Kazimierza [Loescha – przy. red]. Kazik przed wojną konstruował dla wojska tankietki i nadzorował ich produkcję w Ursusie, a w czasie wojny w Wojsku Polskim w Wielkiej Brytanii kierował warsztatami remontów samochodów i czołgów."

Konstrukcja Stara szybko postępowała na przód. Tymczasem projekt starachowickiej odlewni został skrytykowany na początku 1947 roku przez przedwojennego dyrektora Zakładu Metalurgicznego PZInż Kazimierza Gierdziejewskiego i musiał być przerobiony.

Jak informował w październiku 1947 roku na posiedzeniu Centralnego Urzędu Planowania Lesz „Projektu odlewni nie ma, bo dwaj pracownicy, którzy mają wyjechać do Czechosłowacji dla wzorowania się na tamtejszych odlewniach, nie mogą otrzymać paszportów. Odlewnia powinna być uruchomiona pod koniec przyszłego roku, aby w roku 1949 dać normalną produkcję mechaniczną."

Przeciągała się także dostawa obrabiarek. Lesz wyjaśniał w CUP, że fabryka przewidziana jest na 700 obrabiarek, które pochodzą z reparacji, zamówień krajowych i zagranicznych.

Jesienią 1947 roku Lesz mianował dyrektorem naczelnym ZPMot Mariana Wakalskiego. Ten członek PPR, przed wojną szef Działu Broni w Zakładach Starachowickich, od maja 1946 roku kierował PZInż w Ursusie, gdzie uruchomił produkcję ciągników.

Pod koniec 1947 roku w Starachowicach było 200 maszyn, w tym 60 na chodzie. Remonty obrabiarek robotnicy wykonywali pod kierunkiem Mariana Łuczkiewicza. Pierwotnie CZPM przewidywał produkcję 200 silników zamiennych dla samochodów UNRRA, ale z braku niektórych obrabiarek plan stał się nierealny. W tym czasie już było wiadomo, że niektórych maszyn nie będzie także w 1948 roku.

Starachowicki technolog Leon Możejko tłumaczył, że wyeksploatowane obrabiarki uniemożliwiały wykonanie cichobieżnych kół zębatych. Mieczysław Lesz dodawał, że „Okazało się, że specjalne frezarki niezbędne do produkcji kół zębatych stożkowych ślimakowych są na liście maszyn objętych embargiem, a w kraju mieliśmy wtedy jedną tylko (!) taką maszynę. W końcu jednak i tę sprawę załatwiono, i w Starachowicach znalazły się cztery nowiutkie „gleasony"" zaznaczał Lesz. Były to obrabiarki Fiat-Mammano, przemycone z Włoch.

Dłużej trwało sprowadzenie obrabiarek z Wielkiej Brytanii. Lesz przyznał w CUP, że „Umowa angielska jeszcze nie gra, więc sprawa nie jest załatwiona. Kredyty – na razie załatwione na 200 tys. dol., mamy nadzieję, że dalsze kredyty dostaniemy w pierwszym kwartale przyszłego roku."

Oszczędność dewiz

Zarządzeniem z 12 stycznia 1948 roku Ministerstwo Przemysłu i Handlu ogłosiło, że Zakłady Starachowickie będą produkować samochody. Dyrekcja fabryki powołała Biuro Uruchomienia Produkcji Samochodów, kierownictwo powierzając Emilianowi Matyce.

Kierownik Biura Fabrykacji Józef Szafraniec wspominał przybudówkę obok hali SC, w której mieściły się biura uruchomienia

Jeden z pierwszych zbudowanych w Starachowicach Starów 20 i jego twórcy.

produkcji. W deszcz pomieszczenia zalewała woda i do desek kreślarskich dojście było po podkładach.

W czerwcu 1948 roku zakład przystąpił do produkcji pierwszej partii części do montażu aut. W sierpniu starachowiccy technicy zakończyli założenia konstrukcyjne i technologiczne. Następnie zajęli się przygotowaniem w metalu oprzyrządowania, równocześnie produkując części samochodu. Największe trudności sprawiła odkuwka wału korbowego, zaworów i wałka rozrządu. Te elementy dla pierwszych Starów uzyskane zostały z obróbki prętów.

Nie mniejsze problemy robotnicy zanotowali z odlewami staliwnymi. Huta Mała Panew z pomocą kolegów ze Starachowic odlała staliwne piasty i obudowy przekładni mostu. Ten ostatni odlew okazał szczególnie trudny i były nawet wątpliwości, czy uda się, ale ostatecznie na początku listopada FSC otrzymała je. „Materiały prętowe wyszukiwaliśmy we wszystkich zakamarkach śląskich hut. Odbiór odbywał się na „iskrę", bo laboratoria były zdewastowane" wyjaśniał Szafraniec. Kolor iskry zdradzał zawartość węgla w stali.

Obróbkę ciężką organizował Stefan Berent. Placówkę wytaczarek przygotował Marian Zbroja, szlifierek Roman Warsiński. Produkcję kół zębatych zorganizował Franciszek Baran, który powrócił z praktyki we Włoszech. Z braku doświadczenia zespół napotkał kłopoty z organizacją. „Dała się odczuć słabość planowania, referenci, statystycy i kartotekowi robili wiele niepotrzebnych rzeczy" wspominał Szafraniec. Zniszczenie przez narzucony przez Moskwę rząd rolnictwa i handlu spowodowało potężną inflację. Działacz Stronnictwa Narodowego Edward Sojka (Majewski) w raporcie dla rządu RP w Londynie spisanym pod koniec 1949 roku wyliczał, że inflacja w połowie 1948 roku w stosunku do roku 1945 sięgnęła 541 proc.

Doprowadziła ona ludność do nędzy, sprawiła także kłopot państwowemu inwestorowi, na co narzekał prezes CUP Czesław Bobrowski, mówiąc o „niezdrowych ruchach cen". W tych warunkach Lesz oceniał na początku 1948 roku koszt fabryki samochodów wraz z odlewnią maszynową, adaptacją budynków, obrabiarkami, urządzeniami warsztatowymi i montażowymi, narzędziami i przyrządami fabrykacyjnymi na niecały miliard złotych obiegowych. „W 1949 roku fabryka dałaby 3 tys. wozów, w 1950 roku osiągnęłaby planowaną pełną produkcję 10 tys. wozów rocznie" obiecywał Lesz.

„Licząc koszt wozu 4-tonowego na około 500 tys. zł obiegowych, dałoby to fakturę roczną 5 mld zł, to jest równą pięciokrotnej wartości zainwestowanego kapitału. Jeśli weźmiemy pod uwagę, że wartość produkcji rocznej jest prawie dokładnie równa w przemyśle metalowym kapitałowi zainwestowanemu, tj. inwestycjom 1 miliarda odpowiada roczna faktura tylko 1 miliarda, dojdziemy do wniosku, że fabryka samochodów jest inwestycją wybitnie produkcyjną" podkreślał Lesz.

Na wątpliwości ze strony CUP, czy skala produkcji nie jest zbyt mała bagatelizował te obawy i dodawał: „U nas chodzi jednak o oszczędność dewiz." Przyznawał tym samym, że sprawa ekonomiki działań zeszła na dalszy plan.

Już na początku 1946 roku ekonomiści wskazywali na niszczenie przez władzę złotówki i zarzucenie rachunku ekonomicznego. Tymczasem, jak wskazywał na początku 1946 roku na łamach Życia Gospodarczego Edward Rose „Nie ma lepszego sprawdzianu dla celowości i skuteczności działalności gospodarczej jak ostateczne saldo, jakim się ono zamyka. Na odwrót, brak tego sprawdzianu, który zachodzi wówczas, gdy jakieś przedsiębiorstwo czy zgoła cała gałąź skazane są na trwałą deficytowość, wytwarza u kierownictwa fatalną postawę obojętności wobec osiąganych wyników i paraliżuje u pracowników najlepsze intencje ich naprawienia."

Prośby i groźby

Poza starachowicką fabryką przygotowania do uruchomienia produkcji Stara toczyły się pełną parą w kieleckiej SHL, która rozpoczęła wytwarzanie kabin i skrzyń ładunkowych. Lesz wspominał, że „Kooperacja wewnętrzna województwa kieleckiego funkcjonowała dobrze, dzięki temu, że dyrektor Koszutski włączył w całą sprawę Komitet Wojewódzki [PPR] w Kielcach." Dodawał jednak, że „Szczególne kłopoty stwarzała Stalowa Wola, która niewiele sobie robiła z monitów. Tymczasem termin się zbliżał, pierwsze stary miały być gotowe na Zjazd Zjednoczeniowy PPR i PPS, tj. na grudzień 1948 roku. Część urlopu w 1948 roku postanowiłem spędzić w Starachowicach. W końcu tego lata kilkakrotnie przemierzałem trasę" Starachowice – Ostrowiec – Stalowa Wola prosząc, molestując, a czasem trochę i strasząc mych rozmówców."

Lesz zaznaczał, że „We wrześniu pierwszy samochód byłby jednak gotów do prób, gdyby fabryka wodomierzy we Wrocławiu nie spóźniła się z produkcją pompy benzynowej. Aby nie wstrzymywać prac postanowiliśmy w próbnym egzemplarzu umieścić zbiornik paliwa powyżej silnika, w skrzyni ładunkowej, zaraz za szoferką. Próby wypadły nadspodziewanie dobrze. Wrocław dostarczył także pompy benzyny."

Marian Łuczkiewicz przywoływał tamtą atmosferę: „Nieraz tak zaawansowana i ciekawa robota, że nie liczyło się godzin. Po 11-16 godzin bywało, aby maszynę przygotować na jutro do produkcji, bo za wszelką cenę chcieliśmy jak najszybciej zobaczyć te pierwsze auta w Starachowicach. Przy produkcji pierwszych aut w fabryce ponad 72 godziny byłem, bo bardzo byłem ciekaw jak ten pierwszy samochód wyjdzie. Tylko karteczki do żony pisałem, żeby przysłała coś do jedzenia, bo nie mam czasu przyjść na obiad. W tych nerwach człowiek był."

Podniecenie nowością wspominał także 18-letni pomocnik montera Wiesław Staniszewski. „Chcieliśmy te samochody zmontować w jak najszybszym tempie. Każdy z nas chciał jak najszybciej wyjechać. Wyjechałem jakoś pierwszy, było uroczyście, taśma przecięta. Pojechałem z dyr. Leszem na Bugaj" opisywał wyjazd z 12 grudnia Staniszewski.

Premiera Stara 20 nastąpiła na zjeździe zjednoczeniowym PPR i PPS, który odbył się 3 dni później na Politechnice Warszawskiej. Przed gmach główny uczelni zajechało wieczorem 5 Starów. Konwój spóźnił się, bo awarie trapiły samochody. W czterech autach przepaliły się kondensatory, w jednym szwankowała skrzynia biegów.

Pomimo później godziny „Partyjni delegaci wyszli, z niedowierzaniem, że to polskie samochody. Zrobiłem rundę honorową 3 razy wokoło Politechniki Warszawskiej. Nikt nie wierzył, że tak szybko po wojnie mogą być gotowe samochody. Nawet podczas drogi do Warszawy napotkani kierowcy wszyscy wątpili, mówili, że to tylko tabliczka ze starachowickiej fabryki" wspominał Staniszewski.

Technologia entuzjazmu

Do końca roku zakład zmontował łącznie 10 ciężarówek. Przedwojenny specjalista od maszyn produkujących uzbrojenie w Zakładach Starachowickich Aleksander Skulimowski zauważał: „Ile trzeba było włożyć w nie pracy wiedzą tylko ci, którzy wykonali je niemal ręcznie, często po wiele razy rozbierając i składając ponownie ten sam element."

Technolog Leon Możejko z humorem przyznawał, że „W 1948 roku pierwsze samochody wykonywane były technologią rzemieślniczą, a montowane technologią entuzjazmu". Wtedy 60 robotników przez miesiąc montowało 4 samochody.

Ciężarówki miały status prototypów. Ostateczne zakończenie badań Stara 20 na szczeblu Zakładu Doświadczalnego ZPMot nastąpiło podczas rajdu trwającego od 27 czerwca do 13 lipca 1949 roku. Latem końcowa dokumentacja trafiła do Zakładów Starachowickich.

Równolegle trwało wyposażanie fabryki. W maju ruszyła odlewnia staliwa, w lipcu żeliwa, Dopiero w grudniu otrzymała pierwsze robione na zamówienie obrabiarki, czyli wiertarki i wytaczarki do obróbki kadłubów Archdale oraz półautomatyczne tokarki do wałów korbowych Maximatic.

Dzięki nowym maszynom Starachowice pożegnały rzemieślnicze metody produkcji. Rozruch zadaniowych obrabiarek umożliwił w 1950 roku wypuszczenie 782 Starów, ponad 3 razy więcej niż w 1949 roku. Jednak pułap 10 tys. fabryka osiągnęła dopiero w 1955 roku, a więc 4 lata po założonym terminie.

Podziękowania dla: Andrzeja Pertyńskiego, Andrzeja Wernera, Norberta Wieczorka, Kazimierza Wysockiego i Muzeum Politechniki Łódzkiej.

Land und See SPEDITION

Land und See Speditionsgesellschaft mbH

nasza oferta:

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

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

45-dniowy termin płatności

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

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

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

NAJTAŃSZE KREDYTY I LEASINGI

GSM: 601217477; 609772200; 609772222; 609772944; 609772966; 607044887

PASSA
Autoryzowany Przedstawiciel Największych Banków, Firm Leasingowych i Ubezpieczeniowych.
05-090 Raszyn, Al. Krakowska 27A,
tel/fax: 22-720-35-95
www.passa.info

UPROSZCZONE PROCEDURY
już nawet od 0% wpłaty

KREDYTY DLA FIRM

NAJTAŃSZE UBEZPIECZENIA

oferta 20 firm

TRUCKS & MACHINES
MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY
MASZYNY BUDOWLANE

PRZEGUBOWI MOCARZE

TEKST: Michał Jurczak ZDJĘCIA: T&M

Pomimo ciągłego postępu technologicznego, wydobycie surowców kopalnych staje się coraz trudniejsze z racji ich umiejscowienia oraz niezbyt przyjaznego środowiska. Wozidła mogą pomóc w przezwyciężaniu tych barier. W ostatnich latach pojawiło się kilka nowych modeli, a w całkiem nieodległej przyszłości ważnych zmian może być jeszcze więcej. Producenci zaangażowali się już np. w prace nad stworzeniem autonomicznych wozideł.

Wozidła zyskują powodzenie w wielu dziedzinach. Są pojazdami uniwersalnymi, zwrotnymi, można je stosować w produkcji kruszyw, czy w transporcie na placach budów. Ich walorem jest to, że konstrukcyjnie przypominają typowe ciężarówki, natomiast dysponują znacznie większymi możliwościami podczas transportu na krótszych dystansach. Doczekały się wersji sztywnoramowych oraz przegubowych. W ostatnich latach powodzenie mają głównie te drugie.

Na budowę i nie tylko

Na rynek trafiły niedawno wozidła przegubowe z napędem zgodnym z proekologiczną normą Stage V. Maszyny oferowane przez Doosan Construction Equipment: DA30-7 i DA45-7 zastąpiły dotychczasowe modele DA30-5 i DA40-5 (Stage IV). Producent zachwala, że wyróżniają się wydajnością w trudnym i grząskim terenie, niskim zużyciem paliwa, trwałością. Ładowność wynosi odpowiednio 28 i 41 t. Do napędu DA30-7 wykorzystano nowy 9-litrowy silnik wysokoprężny Scania DC09 o mocy 375 KM, w DA45-7 zainstalowano również nową, 13-litrową jednostkę Scania DC13 o mocy 500 KM. Oba silniki wcześniej poddano dwuletnim testom w wymagających warunkach budowlanych i wydobywczych, przeszły je, co wynika m.in. z małej ilości wprowadzonych zmian w samym bloku silnika. Główny element silników Scania odpowiadający za ich niezawodność nie uległ zmianie – zasadnicza różnica między nowymi wersjami a ich poprzednikami tkwi w ulepszonym układzie oczyszczania spalin. Jak wszystkie wozidła przegubowe tej marki, pojazdy wyposażono w przegub znajdujący się za pierścieniem obrotowym, odpowiadający za równe rozłożenie obciążenia na osi przedniej nawet w przypadku skręcania w maksymalnym zakresie. W połączeniu ze swobodną tylną osią typu tandem daje to równomierne rozłożenie obciążenia na każde koło i gwarantuje stały kontakt sześciu kół z podłożem oraz napęd pozwalający na równe rozłożenie mocy i uzyskanie wydajności na trudnym terenie (miękkie podłoże, strome zbocza, ciasne zakręty).

Wytrzymałość i wydajność to walory, które podkreśla też dostawca maszyn CAT 730. Do napędu służy 375-konny, fabryczny Diesel. Przednia rama charakteryzuje się dużym przekrojem konstrukcji komorowej i szerokimi sztywnymi podłużnicami odpornymi na działanie dużych momentów skręcających. Kształt ramy ma redukować naprężenia w strefie przegubu i optymalizować geometrię zawieszenia. Tylna rama ma konstrukcję skrzynkową, składa się z czterech płyt (zmniejsza koncentrację naprężeń). W nadwoziu zastosowano hartowaną stal o twardości 450 w skali Brinella. Górna bariera skrzyni ogranicza rozsypywanie materiału w strefie załadunku. Zwężenie skrzyni umożliwia czyste wyrzucenie ładunku, eliminując odkładanie się materiału. Trzypunktowe zawieszenie przedniej osi wahliwej ma chronić elementy wozidła w trudnych warunkach drogowych, pochłaniając wstrząsy przenoszone od podłoża na ramę maszyny. Czas podnoszenia skrzyni to 12sek. a opuszczania 8 sek. Wewnętrzny promień skrętu pojazdu nie przekracza 4 m. W układzie napędowym zastosowano mechanizmy różnicowe, wyposażone w automatyczne sprzęgła międzykołowych i międzyosiowych blokad mechanizmów różnicowych. Napęd przenoszony jest na trzy osie (sześć kół).

Liebherr TA230 Litronic to z kolei 24,4-tonowa maszyna o ładowności 30 t. Maksymalna obj. skrzyni wynosi 19 m sześc. - Silnik Liebherr D 936 został opracowany specjalnie dla TA 230 Litronic i charakteryzuje się niskim zużyciem paliwa. Całkowita szerokość wszystkich wersji jest mniejsza niż 3 m, dzięki czemu wywrotkę można szybko przetransportować – podkreślają dostawy maszyn. Wywrotki Liebherr zaprojektowano z myślą o maksymalnym obciążeniu. Producent zwraca uwagę na duży korpus wywrotki i mocny układ napędowy (silnik Liebherr i 8-biegowa skrzynia biegów ZF), jak również wysoką wydajność zwalniacza 300 kW, w połączeniu z mokrymi hamulcami wielotarczowymi i układem napędowym Powershift 6x6. Układ hydrauliczny wykrywa ładunek, przechyli całkowicie załadowany korpus wywrotki w 12 sek. i obniża go ponownie w 8 sek. Innowacyjny jest system ogrzewania skrzyni ładunkowej. Nie jest napędzany przez emisję spalin z silnika, ale przez oddzielny system podgrzewania wody (ogrzewanie skrzyni ładunkowej jest bardziej efektywne).

Bezpieczeństwo i komfort

Nowością jest wozidło Volvo serii G. Producent zwraca uwagę m.in. na komfort eksploatacji (to coraz istotniejsze kryterium decydujące o wyborze tego, a nie innego pojazdu). W skład nowych funkcji wchodzą system Cruise Control, regulacja prędkości podczas zjazdów z wzniesień i przekładnia OptiShift. Wykorzystanie maksymalnego potencjału maszyny ułatwiają operatorom m.in. wspomaganie podjazdu pod wzniesienia, hamulec załadunku i zrzutu oraz dynamiczny hamulec silnikowy Volvo Engine Brake. Operatorzy mogą włączać i ustawiać system Cruise Control tak, aby zachowywać stałą prędkość jazdy w celu zwiększenia wydajności i płynności. Z kolei system regulacji prędkości podczas zjazdów z wzniesień pozwala operatorom utrzymywać pełną kontrolę nad zachowaniem i prędkością maszyny podczas pracy na zboczu. Funkcje automatyczne, takie jak nowa przekładnia OptiShift, która dodatkowo obniża zużycie paliwa i zwiększa produktywność dzięki skróceniu cykli roboczych i podwyższeniu komfortu operatora korzystnie wpływają na łatwość obsługi, zapewniając tym samym bezkonkurencyjny poziom wygody operatorom. -Wozidło serii G zaprojektowano tak,

aby operatorom pracowało się wygodniej podczas długich zmian. Bezkonkurencyjny układ kierowniczy Volvo, znakomita amortyzacja, niski poziom hałasu, przestronność i świetna widoczność - wszystko to zmniejsza zmęczenie operatora i zwiększa jego produktywność- podkreślają dostawcy, zwracając uwagę też na szerokie pole obserwacji z kabiny i efektywne oświetlenie maszyny. Wspomaganie zrzutu (Dump Support) dba o bezpieczeństwo operatora i przebywających w pobliżu maszyny osób nawet w najtrudniejszych warunkach.

W ubiegłym roku o nową kabinę zostało zaopatrzone wozidło Doosan DA30. Otrzymało też nowe samopoziomujące zawieszenie przednie oraz nowy system tylnej osi typu tandem (boogie). Podobnie postąpiono z nowym DA45-7. Kabiny mają wygodne uchwyty i podnóżek oraz ulepszony wyświetlacz, który jest łatwiejszy w obsłudze nawet dla zmęczonych oczu. Oprócz zmian wizualnych, wprowadzono kilka ulepszeń funkcjonalnych, poprawiających bezpieczeństwo, komfort i ułatwiających serwisowanie. Jednym z nich jest nowa konfiguracja zbiorników oleju napędowego i AdBlue. Zostały znacznie obniżone, dzięki czemu operator stojący obok maszyny może je napełnić z poziomu podłoża. Zmieniono również położenie automatycznego układu smarowania (stanowi standardowy element wyposażenia), który jest teraz łatwo dostępny z podłoża, a nad nim umieszczono dodatkowe wkłady ze smarem i pompę do napełniania. Dla ułatwienia dostępu, w pobliżu układu smarowania, umieszczono filtry skrzyni biegów. Wszystkie te układy mają zabezpieczenia gwarantujące zbieranie nadmiarowego oleju/smaru, który można usunąć podczas serwisowania i konserwacji. Standardowym wyposażeniem jest system pomiaru ładowności w czasie rzeczywistym. Sprzężony z sygnalizatorem świetlnym dla operatorów koparek, pomaga w utrzymaniu optymalnego załadunku wozideł.

Nową kabinę mają też maszyny CAT 730. Model wyposażono m.in. w nowe elementy sterujące, funkcje ochrony przekładni, system wspomagania podnoszenia, zaawansowany automatyczny układ przeciwpoślizgowy, system ostrzegania o przewróceniu maszyny wspomagający stabilizację oraz tryb oszczędzania paliwa. Operator ma do dyspozycji kierownicę z regulacją pochylenia i wysunięcia, układ monitorujący obejmujący: kontrolkę działania, ciśnienie oleju silnikowego, główny układ kierowniczy, kierunkowskazy, światła drogowe, temperaturę cieczy chłodzącej, hamulec postojowy, wskaźnik poziomu paliwa, ograniczenie najwyższego biegu, sterowanie podnośnikiem, układ ładowania, zwalniacz, awaria przekładni. Zastosowano dodatkowy układ kierowniczy (elektrohydrauliczny), a także nagrzewnicę i układ odszraniania z wentylatorem o czterech prędkościach roboczych, wyświetlacz ciekłokrystaliczny (wskaźnik alertów, włączony bieg i kierunek jazdy, prędkość lub automatyczna zmiana biegów, przeglądanie instrukcji obsługi i konserwacji, ostrzeżenie o awarii głównego układu kierowniczego).

W kabinie operatora wywrotki Liebherr TA 230 Litronic zwracają uwagę m.in. duże okna zapewniające odpowiednią widoczność całego obszaru roboczego. Automatyczna skrzynia biegów, zwalniacz i dźwignie są precyzyjne i łatwe w użyciu, co pomaga operatorowi zachować czujność i koncentrację w trakcie pracy. Przejrzyste informacje operatora są wyświetlane na dużym ekranie dotykowym, znajdującym się przed operatorem. Napęd rozpoznaje wszystkie stany maszyny, prace serwisowe można wykonać szybko m.in. dzięki łatwemu dostępowi do łożysk. Elektrycznie odchylana kabina operatora i maska mają zapewniać łatwy i bezpieczny dostęp do wszystkich punktów obsługowych. Standardem są: zawór odcinający dla układu hydraulicznego, a także solidna ochrona cylindrów kierujących, jak również monitorowanie z tyłu za pomocą kamery.

CHARAKTERYSTYKI POPULARNYCH WOZIDEŁ PRZEGUBOWYCH

CAT

Cat 730 dysponuje skrzynią o poj. 17,5 m.sześc. i ładownością 28 t. Wiodący w klasie poziom wydajności i nowe funkcje, takie jak zaawansowana automatyczna kontrola trakcji (AATC) i wspomagane sterowanie podnoszeniem zwiększają komfort operatora. Napęd na przenoszony jest na trzy osie (sześć kół). W układzie napędowym zastosowano mechanizmy różnicowe: standardowo wyposażone w automatyczne sprzęgła międzykołowych i międzyosiowych blokad. Za przeniesienie napędu odpowiada automatyczna skrzynia biegów z sześcioma biegami do jazdy w przód i jednym biegiem wstecznym. Na wszystkich kołach zastosowano dwuobwodowe, zabudowane hamulce w kąpieli olejowej. Elementem wyposażenia jest fabryczny moduł oczyszczania gazów spalinowych (CEM) i pakiet do oczyszczania spalin montowany w układzie wydechowym.

DOOSAN

Doosan Construction Equipment wprowadził na rynek nowe wozidła przegubowe DA30-7 i DA45-7 zgodne z normą Stage V. Sprawdzają się w trudnym i grząskim terenie, charakteryzują niskim zużyciem paliwa i wysokim komfortem operatora, a także zwiększoną niezawodnością. Do napędu zastosowano jednostki wysokoprężne o mocy 375 i 500 KM. Główny element silników Scania odpowiadający za ich niezawodność nie uległ zmianie – zasadnicza różnica między nowymi wersjami a ich poprzednikami tkwi w ulepszonym układzie oczyszczania spalin. Jak wszystkie wozidła przegubowe Doosan, nowe modele wyposażone są w przegub znajdujący się za pierścieniem obrotowym, który zapewnia równe rozłożenie obciążenia na osi przedniej nawet w przypadku skręcania w maksymalnym zakresie. W połączeniu ze swobodną tylną osią typu tandem (boogie) daje to równomierne rozłożenie obciążenia na każde koło i gwarantuje stały kontakt sześciu kół z podłożem oraz napęd pozwalający na równe rozłożenie mocy.

KOMATSU

Komatsu HM300-5 to wozidło napędzane 332-konnym silnikiem wysokoprężnym. Masa eksploatacyjna maszyny sięga 53,5 t(maksymalna ładowność 28 t), wysokość ładowania to tylko 2,83 m. Dodatkowe dwa jednostopniowe siłowniki podnoszenia nadwozia zapewniają 70-stopniowy kąt zrzutu. Operator ma do dyspocyzji tryby pracy pozwalające optymalnie dostosować maszynę do konkretnyuch warunków (w tym trub ekonomiczny). Układ kontroli trakcji KTCS odpowiada za zachowanie optymalnej przyczepności podczas pracy na miękkich podłożach. W momencie, gdy ujawni poślizg kół, następuje załączenie blokady między mostami. Jeśli to nie pomaga, aktywowany jest system niezależnego dohamowywania kół, po to aby przywrócić odpowiednią przyczepność. K-ATOMiCS oferuje sześciobiegową, w pełni automatyczną skrzynię biegów, która wykorzystuje zaawansowany układ elektroniczny, aby wyeliminować szarpanie przy zmianie biegów i odcięcie momentu obrotowego co zwiększa wydajność silnika.

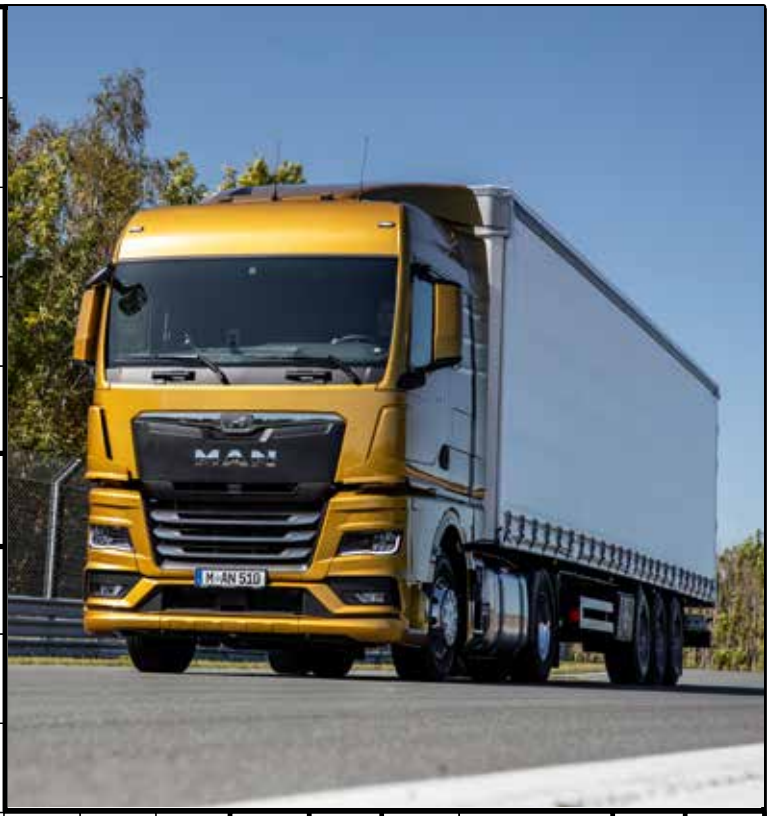
LIEBHERR

Liebherr TA230 Litronic jest 24-tonową maszyną o ładowności 30 t. Maksymalna obj. skrzyni to 19 m sześc. (z burtami, załadowana z usypem), a nominalna to 14,2 m.sześc. (załadowana płasko). Układ napędowy zaprojektowano z myślą o maksymalnej wydajności i trwałości. Silnik Liebherr (poj. 10,5 l) i 8-biegowa skrzynia biegów ZF odpowiadają m.in. za właściwości terenowe, a także wysokie prędkości maksymalne zarówno do przodu, jak i do tyłu. Silnik Liebherr D 936 został specjalnie zaprojektowany dla wozideł TA 230 celem zminimalizowania zużycia paliwa. Model TA 230 wyróżnia też design oraz solidna konstrukcja. Kabina operatora oferuje dużo miejsca, wygodne wyposażenie oraz optymalną widoczność dzięki dużym przeszkleniom. Całkowita szerokość wozideł, dla wszystkich wersji, jest mniejsza niż 3 m, co zapewnia ich szybki a zarazem relatywnie tani transport.

VOLVO

Volvo Construction Equipment odświeża swoją gamę wozideł przegubowych serii G. W skład nowych funkcji wchodzą system Cruise Control (aby zachowywać stałą prędkość jazdy w celu zwiększenia wydajności i płynności transportu), regulacja prędkości podczas zjazdów z wzniesień (pozwala operatorom utrzymywać pełną kontrolę nad zachowaniem i prędkością maszyny podczas pracy na zboczu) i przekładnia OptiShift. Maszyna serii G oferuje szereg funkcji, które ułatwiają operatorom wykorzystanie jej potencjału m.in. wspomaganie podjazdu pod wzniesienia, hamulec załadunku i zrzutu oraz dynamiczny hamulec silnikowy Volvo Engine Brake. Takie funkcje jak wspomaganie zrzutu (Dump Support) dbają o bezpieczeństwo operatora i przebywających w pobliżu maszyny osób nawet w najtrudniejszych warunkach. Innowacyjne rozwiązania przekładają się na poziom bezpieczeństwa, komfortu i produktywności, bez względu na panujące warunki.

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



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

Wśród wszystkich Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązanie krzyżówki SMS–em na nr 791 892 568 do dnia 24.03.2020 r. rozlosujemy upominki ufundowane przez firmy:

ena truck

moya sieć stacji paliw

DEMARKO SPECIAL TRAILERS

ZF AFTERMARKET LEMFÖRDER SACHS TRW

INTER CARS

Nagrodzeni z ostatniego numeru:
Igor Wideryński z Warszawy, Kamila Kornel z Gdyni oraz Andrzej Pikiel z Zwierzyńca.

Rozwiązaniem są słowa z literą Z.

22 - 23 kwietnia 2020
Sosnowiec

Centrum Targowo-Konferencyjne
exposilesia
www.exposilesia.pl

TRANSPORTEX
Targi Transportu i Spedycji

LOGISTEX
Salon Logistyki i Magazynowania

Wstęp bezpłatny po rejestracji on-line!

WYDARZENIA TOWARZYSZĄCE:

KONFERENCJA
„Efektywne i skuteczne zarządzanie firmą transportową w 2020 roku"

SZKOLENIE
„4 filary transportu międzynarodowego – transport drogowy, morski, lotniczy i kolejowy"

PANEL DYSKUSYJNY
„Finansowanie inwestycji w transporcie i spedycji"

KONFERENCJA
„Rewolucja ANDROID – zmiany w mobilnych systemach operacyjnych"

WARSZTAT
„Optymalizacja procesów z wykorzystaniem narzędzi KAIZEN"

www.tslexpo.pl
Menedżer Projektu - Karolina Łuszcz
tel.: + 48 510 031 658 | e-mail: karolina.luszcz@exposilesia.pl

ANMAR plus

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

OPONY PRZEMYSŁOWE
OPONY ROLNICZE

GALAXY

2 lata gwarancji
możliwość przedłużenia do 3 lat

EWT®
TRUCK & TRAILER

YOUR **MOBILITY** IS OUR **PASSION**

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