

TRANSPORT: POJAZDY DO PRZEWÓZU MATERIAŁÓW SYPKICH

TRUCKS & MACHINES

MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY

NISKIE I MOCNE



nr 5 / 2021
ISSN 1689-7471
INDEX 251127
9 771689 747104
Cena: 5 zł (w tym 8 proc. VAT)

-  PRZEGŁĄD ZABUDÓW SPECJALISTYCZNYCH POJAZDÓW UŻYTKOWYCH RÓŻNYCH TYPÓW
-  HISTORIA: 5.600 STARÓW DLA CHIN, CZYLI NAJWIĘKSZY KONTRAKT STARACHOWIC
-  NAJNOWSZE MODELE OGUMIENIA RENOMOWANYCH MAREK DO MASZYN BUDOWLANÝCH
-  TWARDZIEL T-WAY, CZYLI NOWE, BUDOWLANE IVECO ZAMYKAJĄCE GAMĘ MODELI WAY

17. POLAND

NA
OSI

MASTER TRUCK

Polska
Nowa
Wieś
OPOLE

2021.07.16-18



GWIAZDY IMPREZY:
LED ZEPPELIN
COLORADO BAND

LED ZEPPELIN
BAND
Colorado
MYST COVER BAND

Najpiękniejsze tuningowane ciężarówki z całej Europy * militaria * pojazdy nietypowe
limuzyny * motocykle * oldtimery: osobowe i ciężarowe * Emocjonujące pokazy:
drift ciężarowy * truck trial * stunt motocykle * jazdy off-roadowe * WRACK RACE
modele zdalne * loty powietrzne * targi branżowe * strefa USA * Extreme Zone
koncerty muzyczne: LED ZEPPELIN * COLORADO BAND i wiele innych * Friday & Saturday
Night Disco: DJ Rafał * Night Light Show * konkursy z nagrodami dla dorosłych i dla dzieci
atrakcje dla całych rodzin z dziećmi * Duża strefa gastronomiczna - grill, napoje, zakąski, piwo

UDOGODNIENIA:

DUŻA OTWARTA PRZESTRZEŃ, POLE NAMIOTOWE, OBSZERNY PARKING NA TERENIE LOTNISKA

BĄDŹ NA BIEŻĄCO!

Wszelkie info na www.mastertruck.pl oraz [Facebook.com/MasterTruck](https://www.facebook.com/MasterTruck)
lub w programie telewizyjnym „Na Osi”

zeskanuj KOD QR



i Dołącz do wydarzenia na FB:

17. Master Truck Show

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

Redaktor naczelny
Dominik Woch
dominikwoch@trucks-machines.pl

Zespół
Leon Bilski
Jacek Dobkowski

Współpraca
Michał Jurczak
Marek Różycki
Robert Przybylski
Mariusz Miąsko

Korekta
Danuta Szperling

Wydawnictwo
FOCUS TRUCK LOGISTIC

Redaktor graficzny
Krzysztof Krusiński
kkrus@o2.pl

Reklama i Marketing
Justyna Maziarczyk-Szacuń
tel. 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

KRONE / MERCEDES-BENZ / MICHELIN / PACCAR	4
SOLARIS / BOBCAT / DAIMLER TRUCK / DOOSAN	5

RYNEK

NACZEPY I ZABUDOWY	6
NACZEPY NISKOPODWOZIOWE	8
POJAZDY SPECJALISTYCZNE	12
PROFESJONALNI KIEROWCY	16
SOR	18
LOTOS	20
ROZMOWA T&M	22
HISTORIA: STAR W CHINACH	24
OPONY DO MASZYN BUDOWLANYCH	28
PORADY PRAWNE	32
VOLVO	34
LIEBHERR	36
IVECO T-WAY	38

KRONE NA TORZE I NIE TYLKO

W pobliżu Södertälje (Szwecja), a zatem miejscowości w której znajduje się siedziba i fabryka producenta ciężarówek Scania, działa od lat Centrum testowo-demonstracyjne. To tam, nowe modele samochodów i ich elementy poddawane są surowym testom praktycznym. W testach ciągników siodłowych ważną rolę spełniają też naczepy marki Krone. Cztery nowe naczepy Krone mają stałe miejsce we flocie testowej Scanii, a korzystają z nich klienci i goście z całego świata. Naczepy Krone wykorzystywane są zresztą nie tylko podczas jazd testowych na torze, ale również poza nim. Prezentacyjny ciągnik siodłowy Scania z naczepą Krone wyruszy niebawem w trasę po Europie, podczas której zostaną przeprowadzone testy prasowe i jazdy próbne z klientami. Seria testów ciągnika ma być bardzo rozbudowana, badane i poddawane ocenie mają być zwłaszcza wszystkie parametry aut związane z trwałością, jak również zużyciem paliwa i redukcją emisji CO₂. W tym celu Krone dostarczy kolejną, specjalnie wyposażoną naczepę z rodziny Dry Liner. To znane ze swej wyjątkowej odporności naczepy furgonowe (stabilne podwozie wyposażono w ukośne wzmocnienia ramy, wytrzymuje nawet silne uderzenia w rampę). Dzięki elastycznym możliwościom wyposażenia nadwozie można dostosować do potrzeb klientów w wielu branżach. 



MERCEDES-BENZ Z ZAMÓWIENIEM NA 54 eCITARO I eCITARO G

Mercedes-Benz otrzymał od szwajcarskiego Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) duże zamówienie obejmujące 54 całkowicie elektryczne autobusy eCitaro. Decyzję podjęto po przeprowadzeniu procedury przetargowej i intensywnych testów kilku pojazdów. Do roku 2027 szwajcarski przewoźnik zamierza w zaledwie dwóch etapach całkowicie zelektryfikować swoje linie

autobusowe, a eCitaro stanowi trzon pierwszego zamówienia. Obejmuje ono 38 autobusów eCitaro solo i 16 przegubowych eCitaro G. Pojazdy zostaną dostarczone w przyszłym roku. 

X INCITY EV Z – PIERWSZA GAMA OPON MICHELIN DO AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH

Michelin wprowadza na rynek gamę opon X Incity EV Z do autobusów elektrycznych. Jest to pierwszy model w ofercie marki o takim przeznaczeniu. Pomimo konstrukcji dostosowanej do wymogów transportu elektrycznego, MICHELIN X Incity EV Z oferuje możliwość montażu w tradycyjnych autobusach miejskich i podmiejskich, zapewniając znakomite osiągi również w pojazdach z silnikami spalinowymi. Opona MICHELIN X Incity EV Z dzięki większej nośności, która sięga 8 ton, może być z powodzeniem stosowana w autobusach elektrycznych, które z uwagi na wyższą wagę akumulatorów są cięższe od pojazdów spalinowych. 

20 LAT ZAANGAŻOWANIA

PACCAR Financial Europe świętuje 20-lecie działalności. W ciągu tych dwóch dekad organizacja stała się wiodącą platformą finansową dla europejskich podmiotów związanych z pojazdami ciężarowymi DAF – zarówno klientów, jak i dealerów. Zespół 375 profesjonalnych i pełnych pasji pracowników oferuje klientom DAF najwyższej klasy produkty i usługi finansowe dostosowane całkowicie do wymagań branży transportowej. Dwadzieścia lat temu niewielki zespół projektowy zapoczątkował nową grupę przedsiębiorstw działających w całej Europie, która przyjęła nazwę PACCAR Financial Europe (PFE). Od tego czasu PACCAR Financial Europe zapewnia kompleksową obsługę klientom DAF, którzy potrzebują wiedzy o wewnętrznym finansowaniu i są zainteresowani spersonalizowanymi rozwiązaniami dostosowanymi do indywidualnych potrzeb transportowych na rynku europejskim. Ponadto poprzez zapewnienie finansowania nowych pojazdów wspierana jest sieć dealerów DAF. 



ELEKTRYCZNE SOLARISY W GORZOWIE W PAKIECIE Z INFRASTRUKTURĄ DO ŁADOWANIA

Solaris Bus & Coach podpisał z Gorzowem Wielkopolskim oraz Miejskim Zakładem Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim umowę na dostawę 8 bezemisyjnych autobusów elektrycznych Urbino 12 electric. Kontrakt oprócz pojazdów obejmuje także część inwestycyjną, która zakłada zaprojektowanie i wybudowanie infrastruktury do ładowania pojazdów. To kolejny raz, kiedy Solaris ma okazję zaproponować pełen pakiet rozwiązań z zakresu elektromobilności „pod klucz”. Łączna wartość netto kontraktu wynosi ponad 25 mln PLN. Autobusy elektryczne, które zadebiutują na ulicach Gorzowa Wielkopolskiego, będą wyposażone w baterie Solaris High Power o łącznej pojemności ok. 120 kWh, odpowiedzialne za magazynowanie energii niezbędnej do zasilania elektrycznej osi napędowej pojazdu. Ładowanie Solarisów będzie możliwe na dwa sposoby: zarówno przez klasyczny system plug-in, jak i przez pantograf. W tym przypadku miejski przewoźnik zdecydował się na wersję pantografu odwróconego (w tej wersji urządzenie znajduje się nie na dachu autobusu, ale na maszcie ładowarki). Na pokład 12-metrowego elektrobusa wejdzie minimum 80 pasażerów. Kabina kierowcy w zamówionym modelu będzie całkowicie zamknięta. 



NOWA LINIA MAŁYCH ŁADOWAREK PRZEGUBOWYCH FIRMY BOBCAT

Firma Bobcat wprowadziła na rynek nowe małe ładowarki przegubowe L23 oraz L28, które zapewniają duże udźwigi na ograniczonej przestrzeni, łatwość użytkowania dzięki intuicyjnemu sterowaniu oraz minimalne naruszenie podłoża przy pracy na dowolnym terenie. Nowe ładowarki przegubowe należą do strategii zwiększania obecności firmy Bobcat na rynku kompaktowych ładowarek kołowych i potwierdzają, że firma ma obecnie największą ofertę ładowarek ze wszystkich producentów na świecie. Nowe maszyny, projektowane i produkowane w zakładach Bobcat w Ameryce Północnej, zapewniają imponującą stabilność i udźwig statyczny równy nawet 1,39 t.

Dlatego łatwo umieszczać ładunki przy użyciu małych ładowarek przegubowych w rowach i na chodnikach, co jeszcze ułatwia doskonała widoczność w obu maszynach. Duży udźwig maszyny w stosunku do jej masy sprawia, że jest ona idealna do podnoszenia i przenoszenia ciężkich ładunków na ograniczonej przestrzeni. Wysuwany wysięgnik w modelu L28 zapewnia więcej możliwości rozmieszczania ładunków, a opcje przeciwwag pozwalają użytkownikowi dostosować udźwig do zastosowań. 



KONCEPCJA KOPARKI DOOSAN CONCEPT-X ZDOBYWA ZŁOTĄ NAGRODĘ IF DESIGN AWARD

Opracowana przez Doosan Infracore koncepcja koparki Concept-X zdobyła złotą nagrodę International Forum Design (iF Design) Awards 2021 w Niemczech. Nagrodzona przez 98-osobowe jury składające się z ekspertów z całego świata, koncepcja koparki Concept-X to jeden z 75 zdobywców złotej nagrody wybranych z ponad 10.000 zgłoszeń z 52 krajów, w całej historii konkursu. 



WSPÓLNA OFENSYWA WODOROWA

Daimler Truck AG i Shell New Energies NL B.V. („Shell”) chcą wspólnie przyspieszyć wprowadzenie na europejskie drogi samochodów ciężarowych z napędem na wodorowe ogniwa paliwowe. W tym celu firmy te podpisały odpowiednie porozumienie. Partnerzy planują stworzenie infrastruktury tankowania wodoru oraz wyposażenie klientów w samochody ciężarowe z napędem na ogniwa paliwowe – celem jest dekarbonizacja drogowego transportu towarowego. 

CEMENT, PASZA, CUKIER I NIE TYLKO

TEKST: Michał Jurczak

ZDJĘCIA: T&M



Inwestując w zakup naczepy bądź zabudowy do transportu artykułów sypkich warto zwrócić szczególną uwagę na: rodzaj materiału z jakiego zostały wykonane (odpowiednia wytrzymałość, odporność na naprężenie, szczelność), jak również na wyposażenie w mechanizmy usprawniające za- i wyładunek.

Zlecenia na transport artykułów sypkich pochodzą zarówno z sektora budowlanego (m.in. cement, wapno, popioły, kruszywa do nawierzchni, wypełniacze), jak i rolniczego (pasze, trociny, nawozy sztuczne, otręby oraz zboża). Bardzo istotne stają się przewozy tego typu dla branży spożywczej (cukier, mąka, ryż). Wśród pojazdów służących do tego celu są: leżące oraz podnoszone naczepy silosowe, kontenery (podwozia przechylne), zabudowy. Niedługo podstawowym materiałem służącym do budowy silosów była uszlachetniona blacha stalowa (walcowana na ciepło), teraz najpopularniejsza jest się blacha aluminiowa. Podstawowym walorem aluminiowej konstrukcji jest niższa od stalowej waga całych naczep, a tym samym (przy niezminionej dopuszczalnej masie całkowitej) zwiększenie ich maksymalnej ładowności (nawet o 5-7 proc.).

Feldbinder ma się czym pochwalić

Feldbinder od lat należy do liderów rynku pojazdów silosowych. Wśród naczep ciągnikowych z silosem jest EUT 31.3-2/1 (zbiornik jednokomorowy, samonośny, ci-

śnieniowy z aluminium, poj. ok. 35 m sześć.). Pojazd ma 8,2 m długości i 3,85 m wysokości. Do zbiornika prowadzą dwa włady umieszczone na górze. Ciśnienie eksploatacji to 2 bary, a temperatura od -40 st.C do 80 st. C. Opróżnianie zbiornika jest pneumatyczne (z niecką wylewową FFB). Platformę do przemieszczania stanowi aluminiowy ruszt zabezpieczający (poręcze i drabiny przeciwpoślizgowe z elektrycznie polerowanej stali szlachetnej). Układ jezdnny bazuje na 3 x 9 tonowym agregacie osiowym z hamulcem tarczowym (montaż na zawieszeniu z aluminium FFB), z amortyzacją pneumatyczną. Obudowy na wąż i narzędzia wykonano z tworzywa sztucznego. Waga łączna to 34 t, waga bez wypełnienia ok. 4,1 kg. Obciążenie użytkowe przekracza 29 t.

Alternatywę stanowi naczepa z silosem uchylnym, np. w wersji KIP 38.3. Ma 8,76 m długości, 3,99 m wysokości, a zbiornik mierzy 6,8 m (poj. ok. 38 m sześć.). Napełnianie umożliwiają cztery włady (DN 450). Opróżnianie jest pneumatyczne. I w tym przypadku bazę stanowi układ jezdnny z amortyzacją

pneumatyczną. Waga łączna: 34 t, waga bez wypełnienia ok. 5,2 t. Obciążenie użytkowe to niemal 29 t.

Wśród nadbudów jest AUF 22-3/3 o poj. 22 m sześć. Przeznaczono ją do trzosiowych podwozi. Długość pojemnika to 6,15 m. W tym przypadku są trzy komory o poj. 7,5 / 7 / 7,5 m sześć. i trzy włady (DN 450). Opróżnianie następuje pneumatycznie (specjalna wylewka z FFB z pokrywami zaślepiającymi, przewód materiału DN 80 ze specjalnej stali z kulowym układem odcinającym, dysza pierścieniowa i złącze TW z osłoną zaślepiającą). Nadbudowa waży ok. 1,8 t.

Kässbohrer w ofensywie

Do wiodących producentów naczep silosów i silosów samowyładowczych należy też Kässbohrer. Pierwszą naczepę silosową samowyładowczą tej marki opracowano już niemal 70 lat temu. Naczepy typu silos dostępne są w przedziale od 31 do 40 m sześć., a silosy samowyładowcze dostępne są w poj. od 40 do 90 m sześć. Opcjonalny cyfrowy system kontroli naczepy (DTC) zwiększa bezpieczeństwo podczas rozładunku oraz zwiększa wydajność.

Wśród naczep kiprujących są silosy K.SSK, budowane jako całość z jednolitym aluminiowym podwoziem. Jednocześnie i bezszwowe podwozie cechuje duża trwałość. Zastosowano specjalny i przyjazny dla użytkownika system wyładowniczy. Naczepy są wyposażane w pompę elektryczną o mocy 4kW do wyładunku bez ciągnika. System przechylania posiada pięciostopniowy układ hydrauliczny. Przykładem jest K.SSK 60 / 5 - 10 / 24. Podwozie bazuje na dwóch wytłaczanych profilach typu I (typu podwójnego T) ze specjalnego stopu aluminium (podwozie łączone krzyżowo). W układzie hamulcowym zastosowano dwuobwodową elektro-pneumatykę z systemem antyblokującym EBS 2S/2M oraz zintegrowanym elektronicznym systemem kontroli stabilności RSS. Zawieszenie pneumatyczne pochodzi od BPW. Pojazd wyposażono w podnoszony, aluminiowy, cylindryczny zbiornik, pełnowymiarowe profile wzmacniające po prawej i lewej stronie zbiornika oraz stożek wyładowniczy DN700 z tyłu. Na górze znajduje się pięć włączów (kopuły DN450). Wysokość siodła to 1,22 m. Zbiornik ma średnicę 2,53 m i poj. 60 m sześć. Długość zewnętrzna naczepy to 12,87 m.

Wśród niekiprowanych jest naczepa typu silos z serii K.SSL o poj. 31, 35, 38 i 40 m sześć. (w zależności od gęstości transportowanego materiału). Aby uzyskać mniejszą wagę, K.SSL jest umieszczany na wytłaczanym półpodwoziu. K.SSL oferuje elastyczne możliwości rozładunku w różnych warunkach drogowych i roboczych, np. przewody hydrauliczne umieszczone pod podwoziem lub wewnątrz podwozia (w celu rozładunku z tyłu). Dodatkowo, możliwe jest boczne rozładowanie z leja po lewej lub prawej stronie. Dostępna jest szeroka gama opcji, np. dodatkowe komory czy złącza wypełniające. Przykładem jest K.SSL 32/2-10/24 EU o poj. 31 m sześć. Wysokość siodła wynosi 1,22 m, rozstaw osi to niecałe 6,5 m. Długość zewnętrzna 9,31 m. Całość bazuje na ramie z profilu aluminiowego tłoczonego, spawanej wewnątrz konsoli wsporczej. Zastosowano dwuobwodowy elektro-pneumatyczny układ hamulcowy z systemem antyblokującym EBS 2S/2M oraz zintegrowany elektroniczny system kontroli stabilności. Zbiornik jest



jednokomorowy (dwa włązy), waga całkowita 39 t, a łączne obciążenie osi 27 t.

Konstruktorzy Kässbohrera rekomendują też walory cyfrowej jednostki sterującej „Digital Trailer Control” (DTC), maksymalizując bezpieczeństwo dla kierowców i operatorów. Jednostka sterująca jednocześnie umożliwia kierowcy monitorowanie rozkładu obciążenia. Interfejs DTC (posiada alternatywne interfejsy użytkownika) przyspiesza tok pracy, a ekran dotykowy można dostosować do indywidualnych wymagań floty. Oprócz funkcji sterowania systemem, podobny do aplikacji inteligentnego klucza w branży motoryzacyjnej, bezprzewodowy inteligentny klucz, służy jako immobilizer. DTC jest dostępny dla platform iOS i Android i może być podłączony do Bluetooth.

Spitzer Silo daje radę

Spitzer Silo to firma o historii sięgającej XIX stulecia (powstała w 1872 r. i wytwarzała sprzęt rolniczy), pojazdy silosowe zaczęła produkować w połowie ubiegłego wieku (pierwszy silos był właśnie dziełem konstruktorów Spitzera). Spitzer Silo Fahrzeugwerke GmbH jest ściśle wyspecjalizowanym producentem, wytwarza wyłącznie pojazdy silosowe, nieustannie doskonaląc ich konstrukcję. Wiele z wprowadzonych zmian jest rezultatem stałego przepływu informacji pomiędzy producentem pojazdów, a ich dotychczasowymi użytkownikami. Nabywcy naczep Spitzer Silo doceniają zwłaszcza relatywnie niską wagę naczep. Wynika z zastosowania aluminium nie tylko do budowy zbiornika, ale też poszczególnych

komponentów składających się na końcowy produkt. Gama obejmuje kilkadziesiąt modeli, zarówno leżących (SF), jak i podnoszonych (SK).

Seria SF to pojazdy od ok. 23 do ok. 63 m sześć. pojemności ładunkowej, z kolei SK od ok. 38 do 89 m sześć. Dostępne są również nadbudowy silosów (seria A, AK, API) o poj. ładunkowej od ok. 18 do ok. 35 m sześć. Wśród najpopularniejszych jest mierząca nieco ponad 11 m (średnica zbiornika wynosi 2,55 m) naczepa, w której zbiorniku zastosowano cztery otwory wysypowe z pokrywami zamykanymi śrubami dociskowymi. Obsługę ułatwia drabina oraz pomost ze składaną barierką ochronną (po lewej stronie). Z aluminium anodowanego wykonano lej spustowy (otwierany, podnoszony), z matą spulchniającą. Na system dystrybucji powietrza składają się m.in. przewód rozdzielu powietrza, kolektor przygotowany do wkładu filtra i drugiego zaworu bezpieczeństwa, wąż przyłączeniowy kompresora. Regulacja powietrza górnego, pomocniczego i spulchniającego następuje przy pomocy zaworów klapowych wykonanych ze stali nierdzewnej, a uszczelnionych silikonem. Zbiornik ma poj. ok. 53 m sześć. a „obsługuje” go hydrauliczny podnośnik (kąt wzniosu ok. 45 st.). Nabywcy zamawiają często zbiornik z wykończeniem do granulatu chemicznego, czy elektrohydrauliczny zestaw podnośnikowy składający się z pompy, zbiornika oleju (180 l) i silnika (3 kW) zamontowany na naczepie (zasilanie z ciągnika prądem 24 V). 

SPORO NOWOŚCI NA NIEDUŻYM RYNKU

Przewoźnicy maszyn czy towarów ponadgabarytowych często stają przed wyborem właściwej naczepy, która będzie nie tylko bezpieczna, ale również funkcjonalna. Możliwość dowolnej konfiguracji większości dostępnych na rynku naczep sprawia jednak, że mogą być zastosowane do transportu niemal każdego rodzaju załadunku nienormatywnego.

Rynek naczep niskopodwoziowych nie jest duży, ale stabilny. Od lat są na nim ci sami gracze. Za kluczowe cechy naczep niskopodwoziowych użytkownicy uważają: trwałość, zwrotność i odporność na warunki eksploatacji. Ważne jest to, by zachowując relatywnie niską masę własną, dysponowały należytymi własnościami trakcyjnymi nawet w trudnych warunkach. Wiele tzw. niskopodwoziówek to produkty niemal jednostkowe, projektowane i produkowane na zamówienie, z uwzględnieniem specyficznych oczekiwań przyszłych użytkowników.

Ciągle na topie

Niskopodwoziówki mają w swej ofercie niektórzy liderzy rynku typowych naczep. Fliegl ma trzyosiową naczepę SDS 470. Z tyłu zastosowano najazdy hydrauliczne opuszczane (dł. 3,6 m szer. 750 mm). Możliwe jest rozszerzenie dolnego pokładu do 3 m (wraz z tablicami ostrzegawczymi). Zastosowano uchwyty do mocowania ładunku (dwanaście par pięciotonowych, dziesięć par dziesięciotonowych). Burty aluminiowe na górnym pokładzie mają 400 mm wysokości. Układ jezdný bazuje na osiach SAF (trzecia



Fliegl ma trzyosiówkę z możliwością poszerzenia dolnego pokładu do 3 m

oś jest skrętna, blokowana do manewrowania). Zastosowano hamulce bębnowe.

Podobna gabarytowo jest czteroosiowa naczepa Kässbohrer SLA 4. Ma 13,2 m długości, dopuszczalna masa całkowita wynosi 58 t (ładowność 45,8 t). Platforma ładunkowa mierzy 9,2 m, długość rozciągu ramy to 6 m, a poszerzeń bocznych 2 x 300 mm. Platforma ładunkowa ma wysokość 890 mm. Podwozie stanowi czteroosiowy układ jezdný BPW. Dwie tylne osie są skrętne. Zastosowano mechaniczne podpory przednie marki JOST z podporami wyrównawczymi. Są też mechaniczne, tylne podpory składane. Rama bazuje na konstrukcji spawanej, wykonano ją z drobnoziarnistej stali.

15 par uchwytów o wytrzymałości 6.000 kg, umieszczonych zarówno w podłodze jak i ramie zewnętrznej naczepy, dają możliwość zamocowania każdego rodzaju ładunku i pewność, że transportowany ładunek jest dobrze zabezpieczony. Podłogę wypełniono drewnem o grubości 45 mm. Tylne najazdy (dwuczęściowe rampy najazdowe) są rozkładane hydraulicznie. Długość po rozłożeniu wynosi 4,2 m, szerokość 850 mm, a kąt najazdu 10 st.

Stepstar daje radę

Goldhofer Stepstar to nowa generacja samokierujących naczep semi-niskopodwoziowych. Dysponuje ładownością do 70 t, posiada funkcję śledzenia automatycznego. Naczepy Stepstar mogą mieć od 3 do 5 osi, i oferowane są z jedną lub dwiema parami zagłębienia na koła oraz łabędzią szyją „Mega”. – Wersja z wgłębieniem na koła i łabędzią szyją poszerza zakres zastosowań pojazdu – mówi Robert Steinhauser, dyrektor sprzedaży na Europę i Afrykę Północną. Wgłębienia na koła mają łagodnie nachylone ściany boczne i poprzeczne żebrza, co ułatwia wjazd i wyjazd maszyną. W razie potrzeby wgłębienia można zasłonić płytami.



Goldhofer Stepstar to nowa generacja naczep semi-niskopodwoziowych o ładowności do 70 t

Duże możliwości stwarzają zwłaszcza rozsuwane warianty naczepy, które można dopasować do rozstawu osi transportowanych maszyn używając aluminiowych płyt. Opcjonalny, antypoślizgowy pokład polimerowy „TraffideckGO” ma zapewniać wysoki współczynnik tarcia, zwiększając bezpieczeństwo podczas załadunku i jazdy. Naczepą Stepstar można przewozić różnorodne ładunki, wśród nich kontener 40-stopowy lub dwa 20-stopowe przy zachowaniu długości całkowitej zestawu 16,5 m. Relatywnie niska masa własna skutkuje wyższą ładownością (o 1 t lub nawet więcej). Bazę naczepy stanowią osie BPW, a także podpory tylnie z wygodną obsługą nóg i automatyczną regulacją wysokości.

Inteligentny system mocowania ładunków obejmuje dużą liczbę punktów kotwiących i pierścieni mocujących, znajdujących się nie tylko na ramie, ale także we wnętrzu ramienia koparki.

Langendorf od Wieltonu

Naczepa niskopodwoziowa SATÜV 40 marki Langendorf (Grupa Wielton) to



Kässbohrer SLA4 ma 13,2 m długości, a sama platforma mierzy 9,2 m

nowoczesny, czteroosiowy model o rozsuwanym pokładzie. Pojazd dedykowany jest do transportu maszyn budowlanych, górniczych, rolniczych, ale też elementów konstrukcyjnych i ładunków ponadgabarytowych. Istnieje możliwość demontażu tzw. samolotu, pokład po zsunięciu z platformą ma długość 9,4 m, a bez samolotu 8,65 m. System poszerzenia pokładu platformy naczepy SATÜV 40 jest dwuskokowy: pierwszy skok poszerza pokład do szerokości 2,75 m, z wypełnieniem drewnianym o grubości 70 mm, a drugi skok poszerza pokład do 3 m. Różne są też szerokości (700, 900, 1.100 mm) i długości

(3/4,65 m) najazdów, z możliwością wyboru wypełnienia (drewno twarde/kratownica/guma wulkanizowana).

Ramę naczepy wykonano z wysokowytrzymałej stali S700, w pojeździe zastosowano osie marki SAF z podnośnikiem pierwszej osi i dwiema osiami skrętnymi. Wysokość pokładu platformy wynosi 880 mm (od podłoża), a dopuszczalna masa całkowita naczepy 58 t. Klient może standardowo wybierać spośród trzech wysokości siodła (1.150, 1.250, 1.350 mm), a dodatkowo istnieje możliwość dostosowania wysokości siodła pod indywidualne zamówienie. Naczepę zabezpieczono

Fliegl DTS ►

przyczepa niskopodwoziowa do transportu ciężkich maszyn budowlanych

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

LUX-TRUCK Sp. z o.o.

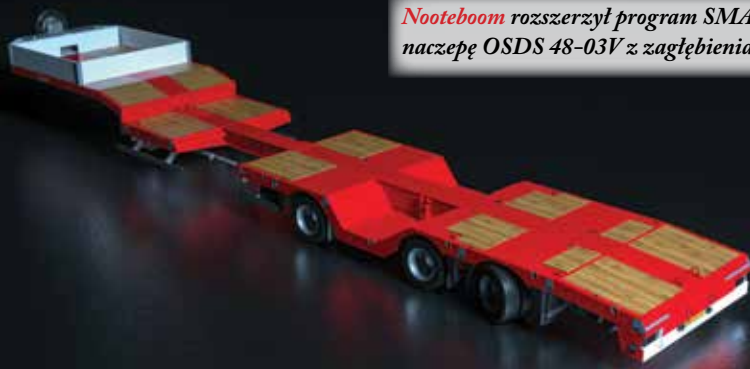
ul. Świętej Katarzyny 10,
55-011 Siechnice
tel. +48 71 341 97 26
tel. kom. +48 609 323 554

biuro@fliegl.pl

www.fliegl.pl



Nooteboom rozszerzył program SMART o lekką naczepę OSDS 48-03V z zagłębieniami na koła



antykorozyjnie z wykorzystaniem cynkowania natryskowego Zinc Primer, a następnie pokryto trójwarstwowym lakierem. Standardowe wyposażenie obejmuje m.in. Smart Board z możliwością regulacji zawieszenia, programowania blokad osi skrętnych czy kontroli nacisków na osiach.

Schwarzmüller stawia na uniwersalność

Obowiązek dostosowania do unijnych przepisów (od września br. w całej Europie będzie obowiązywać nowe rozporządzenie w sprawie tylnych zderzaków przeciwnajzdowych w pojazdach użytkowych, odnoszące się także do pojazdów niskopodwoziowych) stał się dla austriackiej firmy Schwarzmüller okazją do poddania niskopodwoziówki modernizacji. We wszystkich aktualnych zamówieniach obok wymaganego przepisami zderzaka przeciwnajzdowego stosowana jest nowa rampa. – *Przyswiece nam wizja pojazdu niskopodwoziowego, który ciągle jest w ruchu, ponieważ daje się wykorzystywać na wiele sposobów. Interpretujemy pojazd niskopodwoziowy jako pojazd wielozadaniowy do transportu ciężkich ładunków o dużych gabarytach. Rosnący popyt potwierdza, że mieliśmy rację* – tłumaczy Dyrektor Generalny Grupy Schwarzmüller Roland Hartwig.

Pojazdy niskopodwoziowe Schwarzmüller są w stanie transportować nie tylko ciężkie maszyny budowlane, belki z drewna klejonego czy stalowe dźwigary, ale także kontenery i maszyny specjalne (wszystko do masy całkowitej 60 t). Nad ulepszonym poprzecznym profilem, pełniącym funkcję zderzaka przeciwnajzdowego, który potrafi zaabsorbować siłę zderzenia sięgającą 10 t, znajduje się nowa rampa. To rozwiązanie modułowe (pozwala na jej późniejsze, bardzo proste modyfikowanie). Rampa jest lekka i wąska, podłogę można w każdej chwili

zmienić z twardej na miękką, na gumową lub wykonaną z kraty. Powierzchnia ładunkowa jest standardowo pokryta drewnem dąglezji, gdyż jest ono wytrzymalsze od świerku (dostępne są również wersje z twardego drewna i kauczuku). Zagłębiony pokład ładunkowy jest hydraulicznie opuszczany, podobnie jak wysuwane na boki poszerzenia powierzchni ładunkowej. Do obsługi ramp dostępne jest również wspomaganie hydrauliczne. Jako opcje producent oferuje kłonicę do transportu drewna lub blokadę typu twist-lock do transportu kontenerów. Pojazdy są dostępne w konfiguracjach od 2 do 5 osi.

Müller-Mitteltal od 1 do 5 osi

Firma Karl Müller GmbH & Co.Kg (Müller Mitteltal) powstała w latach trzydziestych ubiegłego wieku kiedy to Karl Müller przejął warsztat ojca przekształcając go na fabrykę przyczep. Pierwsza w całości zaprojektowana i wykonana przyczepa opuściła mury fabryki w 1931 r. natomiast w 1965 r. ofertę poszerzono o seryjną produkcję przyczep tandemowych, ciężarowych i burtowych. Wraz z rozbudową i zautomatyzowaniem fabryki w 1971 r. powstała marka ciesząc się uznaniem daleko poza granicami Niemiec.



Zadaniem marki Müller-Mitteltal jest ułatwienie transportu maszyn budowlanych i wszelkiego rodzaju ciężkiego sprzętu. Ze względu na jakość, precyzję wykonania i montażu przywiązanie do szczegółów oraz cynkowanie ogniowe pojazdy tej marki niezawodnie służą przewoźnikom przez długie lata. Dzięki mnogości opcji przyszły użytkownik może dokładnie dopasować naczepę do swego profilu działania. Naczepy niskopodwoziowe Müller-Mitteltal dostępne są w wariantach od 1 do 5 osi. W celu ułatwienia pracy można je wyposażać w takie opcje jak: osie skrętne, rozsuwane podwozia, poszerzenia platformy, hydraulicznie regulowane najazdy, zamki kontenerowe itp. Dostępne są również jako naczepy typu Tiefbett.

Wyłącznym przedstawicielem niemieckich producentów Carnehl Fahrzeugbau Co. KG GmbH & Co. oraz przedsiębiorstwa Karl Müller GmbH & Co. KG Fahrzeugwerk czyli Müller-Mitteltal na terenie Polski jest firma DEREN.

Zajmuje się również profesjonalnym doradztwem z zakresu rozwiązań dla transportu kołowego – drogowego, sprzedażą oraz finansowaniem naczep oraz przyczep.

Nooteboom rozszerza program

Nooteboom rozszerzył swój program SMART o nowy model: rozciąganą i lekką naczepę semi-niskopodwoziową OSDS-48-03V(EBW) z zagłębieniami pod koła maszyn. Ta trzyosiówka z osią samoskrętną ma ładowność nie mniej niż 39 t (przy 80 km/h). Dzięki zastosowaniu nowej koncepcji, otrzymano stopniowo rozciąganą podłogę ładunkową (maksymalnie o 4,75 m) i uzyskano niski ciężar własny 8,7 t.

Głębokie muldy na koła sprawiają, że naczepę serii OSDS mogą być transportowane również większe typy ładowarek kołowych i wozideł przegubowych, co wcześniej było możliwe tylko pojazdem z serii EURO z pokładem zagłębionym. Asymetryczny kształt zagłębienia pod koła ułatwia np. załadunek ładowarek kołowych. Specjalny kąt nachylenia wynoszący 35 st. wraz z głębokością muldy 400 mm ułatwia wyjazd załadowanego sprzętu. Zagłębienia wyposażono w naspawane stalowe żebra poprzeczne, odpowiadające za maksymalną przyczepność podczas wjeżdżania i wyjeżdżania. Wymiary zagłębienia są odpowiednie dla wszystkich popularnych marek i typów ładowarek kołowych z różnymi średnicami kół, rozstawami osi i masami. Aby zapewnić maksymalną przyczepność, pokład ładunkowy jest we wszystkich możliwych miejscach wyposażony w podłogę z twardego drewna. W załadunku i rozładunku maszyn pomagają rampy, od aluminiowych o długości 2,4 m do automatycznie składanych hydraulicznych



o długości 3, 4 lub 5 m. W przypadku bardzo szerokich maszyn, rampy hydrauliczne i standardowe wysuwane konsole do poszerzeń można wysunąć na boki do ponad 3 m.

OSDS-48-03V(EBW) pozostaje pojazdem wielofunkcyjnym, może służyć do transportu ładunków podzielnych i gąsienicowych maszyn budowlanych. Naczepę można zaopatrzyć w trzy pary otworów na zamki kontenerowe, dzięki czemu można również transportować nią kontenery 20-, 30- i 40-stopowe. Producent zwraca uwagę na rozstaw pomiędzy 1. a 2. osią, 2,26 m

(zwrotność). Aby zabezpieczyć ładunek, nowa OSDS-48-03V(EBW) posiada różne uszaki mocujące z certyfikatem TÜV, np. ładownia szyja jest wyposażona w uszaki mocujące TÜV o mocy 5000 daN, a podłoga ładunkowa ma nie mniej niż 22 sztuki zaczepów mocujących TÜV 8000 daN, rozłożonych na całym pokładzie.

Producent podkreśla, że w budowie naczepy wykorzystano markowe komponenty, np. nogi podporowe Jost, osie SAF, oświetlenie Hella, opony Goodyear i układ hamulcowy Wabco. 

K

NAJLEPSZE ROZWIĄZANIE DLA TWOJEGO BIZNESU W TRANSPORCIE MATERIAŁÓW SYPKICH

UMOWA
LEASINGOWA



TRAILER
TRAILER
TRAILER
TRAILER

TRAILER
TRAILER
TRAILER
TRAILER

TRAILER
TRAILER
TRAILER
TRAILER

Kaessbohrer Polska Sp. z o.o.
 Plac Trzech Krzyży 10/14 00-499 Warszawa T +48 509 669 390 | E jakub.dolaniecki@kaessbohrer.com
 Wsparcie Klienta Kaessbohrer | 00-800 527 72 647 |
 Skontaktuj się z naszym działem sprzedaży | www.kaessbohrer.com/pl

Kaessbohrer

Ingenuity since 1893

FACHOWCY DO ZADAŃ RÓŻNYCH

Nie zawsze optymalne dla przewiezienia konkretnego rodzaju ładunku okazuje się typowe nadwozie, czy standardowa naczepa. Bywa, że trzeba pojazd zaopatrzyć w specjalne rozwiązania.

Każdy ładunek ma swoją specyfikę. Opony, odzież, ale również np. stalowe zwoje blachy czy półtusze zwierzęce to ... wyzwania dla przewoźników. Pojazdy specjalnie przygotowane do tego rodzaju przewozów mogą stanowić spore ułatwienie.

Konstrukcja pojazdów specjalistycznych sprawia, że można wykorzystać je tam, gdzie typowy tabor nie dałby rady. W przypadku towarów o nietypowych gabarytach czy kształtach, w istocie wszystko sprowadza się do stworzenia możliwości należytego zamocowania przewożonego ładunku. Niestabilny ładunek może być powodem niebezpiecznych sytuacji, a nawet wypadków. Temu natomiast służą specjalne rozwiązania konstrukcyjne. Stworzenie warunków do odpowiedniego umocowania ładunku, należyte unieruchomienie przewożonych towarów to zadanie nie tylko dla przewoźników, ale głównie producentów taboru.

W zwojach i nie tylko

Na rynku jest kilka firm, które oferują zabudowy kurtynowe z muldą do przewozu zwojów blachy, w wersji specjalnej z klinami. Wysokość wewnątrz zabudowy sięga 2,95 m. Zazwyczaj jest to zabudowa stała, z kurtyną przesuwaną, dachem przesuwnym i podnoszonym na czas załadunku. Wbudowana mulda umożliwia przewóz zwojów blachy o średnicy zwojów sięgającej 2 m. Punkty podparcia dla zwojów blachy stanowią specjalne kliny. Są też dodatkowe gniazda do mocowania kłonic (wzdłużne zabezpieczenie przewożonych zwojów blachy).

Schmitz Cargobull oferuje dla zwojów stali rozwiązanie S.CS COIL. Dzięki zamkniętej muldzie pojazd pozostaje uniwersalny, może być wykorzystany w transporcie różnych innych ładunków, np. w drodze



Lotniskowy samochód ratowniczo – gaśniczy (8x8) na podwoziu Titan

powrotnej (pokrywa muldy umożliwia m.in. transport towarów na paletach). S.CS COIL pomaga transportować ciężkie ładunki o dużym obciążeniu punktowym. Nisko umieszczony środek ciężkości umożliwia bezpieczny transport stalowych zwojów o średnicy od 800 do 2.200 mm. Wzmacniana konstrukcja stalowa pozwala przewozić ładunki o wzdłużnej pozycji środka ciężkości do 30 t na 1,5 m. Ze zezwoleniem na przejazd nienormatywny maksymalna masa 5-osioвого zestawu ciągnik-naczepa może wynosić do 45 t. Naczepa kurtynowa ma przesuwany dach, co zapewnia łatwy dostęp z boku oraz podczas ładowania dźwigiem.

Naczepę Krone Coil Liner można natomiast zamówić np. z systemem mocowania dla transportów stali. Masa własna naczepy jest mniejsza niż 5 t, w ten sposób zwiększa się ładowność, która pozwala na transport ciężkich zwojów blachy lub większych ilości ciętej taśmy. Cechą szczególną pojazdu jest też system Vario Coil, oparty na dwóch bocznych szynach rastrowych w podłodze. Dzięki nim zwoje/cięte taśmy można umieszczać na

środku ciężkości pojazdu, można zrezygnować z dotychczas typowego zabezpieczenia kłonicami. Szyna rastrowa umożliwia zmienne rozmieszczanie belki nośnej i wzmocnień w odstępach 200 mm.

Warsztaty na kołach

Wozy patrolowo-naprawcze dysponują dziesiątkami narzędzi, części zamiennych, urządzeń diagnostycznych. Bywa, że na „pokładzie” takiego pojazdu znajduje się kilkaset niewielkich, z reguły metalowych elementów. Coraz bogatsza jest oferta profesjonalnych systemów zabudowy pojazdów serwisowych. Do najpopularniejszych należą Vario i Sortimo. Założenia towarzyszące konstruktorom w obu przypadkach były podobne. Powstały moduły ze stali o podwyższonej wytrzymałości, aluminium, a także z tworzyw sztucznych odpornych na uszkodzenia. Każdy system tworzą regały, szafy, półki i szuflady. Do ścian lub podłóg pojazdów przymocowana jest jedynie konstrukcja nośna, detale są ruchome. Rozmiary elementów są zróżnicowane, np. wariantów samych szuflad i szafek jest kilkadziesiąt. Montaż przypomina układankę

z klocków lego. Zastosowanie specjalnych wykładzin ścian i podłogi powoduje zresztą, że podczas montażu nie ma potrzeby ingerowania w fabryczne nadwozie furgonu. Zabudowy (np. Sortimo XPRESS Globelyst M) można w dowolnym czasie zdemontować, nie pozostawiając śladów w nadwoziu pojazdu. Gruntowna zabudowa małego auta dostawczego waży 60-70 kg, średniej wielkości samochodu – nieco ponad 100 kg. W przypadku dużego auta dostawczego waga zabudowy sięga 150-170 kg. Nie ogranicza to zatem w sposób znaczący ładowności nominalnej pojazdu.

Bott Vario to modułowy system, a wyposażenie pojazdu ograniczone jest tylko wielkością jego wnętrza. – *Możliwości, jakie oferuje system pozwalają uzyskać zabudowę specjalistyczną, adekwatną do pojazdów z niemal każdej funkcjonującej na rynku branży, w tym m.in. samochodów użytkowanych przez pracowników pogotowia gazowego, wodociągowego i energetycznego, jak również aut serwisujących wózki widłowe lub maszyny budowlane oraz*



System do transportu zwojów blach na podwoziu Fliegl

rolnicze – podkreślają w firmie Pronar Bott. System modułowy Vario3 składa się z modułowych regałów dopasowanych do zabudowy popularnych samochodów Citroen, Fiat, Ford, Mercedes, Opel, Peugeot, VW.

Dostępne są akcesoria do uporządkowania narzędzi: organizery, uchwyty, walizki i skrzynie. Swoje miejsce robocze można powiększyć o składane blaty drewniane lub metalowe, wysuwane moduły podpodłogowe.

ZASILANIE POJAZDÓW I W POJAZDACH



Ładowarki hermetyczne 12 V, 24 V „zamontuj i zapomnij”



Automatyczne złącza prądowo-powietrzne



Ładowarki dużej mocy 12 V, 24 V, 48 V do 100 A



Przetwornice DC/AC i przetwornic-ładowarki AC/DC-DC/AC



Mobilne, bezemisyjne i ciche generatory 230 V 2300 W



Rozdzielacze prądu i ładowarki DC-DC

PONADTO: konwertery, stabilizatory i wzmacniacze napięcia, zabezpieczenia przed rozładowaniem.

NOWIMEX
www.nowimex.com.pl

Zabezpieczenie ładunku stanowią pasy i szyny mocujące. Materiały o niewymiarowych rozmiarach znajdują miejsce w schowkach podsufitowych lub podwieszone na hakach do ścian pojazdu. Zabudowę samochodu można rozszerzyć o dodatkowy osprzęt montowany na zewnątrz pojazdu tj. bagażniki do przewozu drabin czy dodatkowe stopnie.

Ich domeną jest odzież

Specjalne zabudowy przygotowywane są także dla firm zajmujących się transportem odzieży na wisząco. Krone Carrier System to jeden z zalecanych systemów, z drzwiami rolowanymi, perforowanymi ścianami bocznymi oraz uchwytami na puste drążki. Wyposażenie obejmuje również zastonę przeciwpylową oraz miskę na skropliny.

Do przewozu odzieży przystosowywane są także naczepy Kögel Box. Fugon posiada fabrycznie blachę z otworami w kształcie dziurki od klucza, umożliwiającymi zawieszenie wieszaków lub drążków. Ważne, że naczepa tego rodzaju ma w istocie charakter uniwersalny, może być stosowana również do przewozu ładunków (np. wyposażenie do przewozu papieru: naczepa Box może być opcjonalnie wyposażona w cztery wzdlużne szyny przeładownicze z otworami umożliwiającymi zabezpieczenie ładunków za pomocą klinów). Dach wykonano z tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem szklanym, dostępna jest też izoterma (przepuszczający światło element płytowy z poprzeczkami – grubość całkowita 40 mm; dach izolujący z wypełnieniem z pianki poliuretanowej, pokryty blachą stalową – grubość całkowita ok. 40 mm). Ściany boczne stanowi lekka izolacja cieplna dla towarów wrażliwych na temperaturę (izolowane ściany boczne o grubości ok. 30 mm i opcjonalnie: szyny półkowe do załadunku dwupiętrowego; szyny kotwowe wpuszczane na całej długości; blacha z otworami w kształcie dziurki od klucza). Zamiast drzwi w tylnej ścianie dostępna jest także, oszczędzająca miejsce roleta.

Działają na ... lotnisku

Zupełnie inne zastosowanie ma Felix Titan (8x8), produkt WISS, z ramieniem gaśniczym dalekiego zasięgu. To nowa generacja ciężkiego, lotniskowego samochodu ratowniczo-gaśniczego Felix 8x8 ARFF na podwoziu Titan. Zespół napędowy stanowią



Bott Vario to system modułowy, wyposażenie pojazdu jest ograniczone jedynie wielkością wnętrza

dwa diesle Mercedesa, każdy z nich ma 8-cylindrów i z niemal 16-litrowej pojemności generuje moc 654 KM. Zabudowa pożarnicza jest konstrukcją samonośną z materiałów kompozytowych (GRP), typu sandwich tzn. włókna szklanego, pianki poliuretanowej i żywicy poliestrowej. Składa się z modułów: kabiny, zbiorników na środki gaśnicze i zabudowy silników.

Elementem wyposażenia „bojowego” jest zderzakowe działko wodno-pianowe oraz wysuwane ramię gaśnicze, o wydajności ok. 2 tys. l/min (wody lub piany). Można podawać nim strumień zwarty i rozproszony. Podwozie pojazdu chroni instalacja zraszczowa (cztery zraszacze umieszczono ponadto u góry, nad przednią szybą oraz po dwa z lewej i prawej strony w okolicy lusterek). W module środkowym, w którym znajdują się zbiorniki na środki gaśnicze oraz przedział autopompy, ułożono osiem skrytek sprzętowych. Zbiornik na wodę ma poj. 15 tys. l, natomiast zbiornik na środek pianotwórczy 1,6 tys. l. Są izolowane termicznie i posiadają fałochrony. W środkowej części dachu umieszczono wysuwane ramię gaśnicze dalekiego zasięgu, w wysokości roboczej 19,5 m. Umieszczono na nim działko wodno-pianowe o zasięgu rzutu wynoszącym 80 m. Podgląd sytuacji miejsca zdarzenia ułatwia, umieszczona na głowicy wysięgnika ramienia gaśniczego kamera wideo, jest też kamera termowizyjna do pracy w warunkach słabej widoczności i zadymieniu oraz urządzenie do przebijania

kadłubów samolotów i podawania środków gaśniczych do ich wnętrza.

QTS czyli... wozimy opony

Przepisy dotyczące transportu opon znajdują wyraz w dedykowanych produktach. Fliegl ma system QTS do naczep kurtynowych we wszystkich wersjach standard, maxi, mega, jumbo, coil mulda, również w wariantcie light. QTS pozwala na stabilny bezpieczny załadunek opon po sam dach, kierowca sam może zdemontować i zmontować QTS, stąd naczepa pozostaje uniwersalna, wykorzystywana może być do ładunków paletowych, jak również do przewozu kilku rodzajów ładunku jednocześnie. System opracowano tak, aby w maksymalny sposób zmniejszyć nacisk ładunku na plandekę. Pozwala na to odpowiednio skonstruowany system kłonic, listew aluminiowych oraz pasów. Użyte komponenty wykonano z lekkich materiałów, a waga naczep wzrasta jedynie o 180 kg. Na szczególną uwagę spośród naczep-firan z QTS zasługuje mega light z coil muldą (dodatkowo można przewozić kręgi stalowe). Waga tej naczepy nieznacznie przekracza 6 t.

Dwie wersje zabezpieczeń do transportu opon ma Kögel. Pierwsza obejmuje trzy burty siatkowe z aluminium umieszczone w schowku, po cztery stalowe szyny kotwowe kombi przypadające na obszar kłonic od dołu, aluminium burtę siatkową górną i mocowanie krzyżakowe z pasami mocującymi. W wersji drugiej każdy obszar kłonic wyposażony jest dodatkowo w trzy burty siatkowe z aluminium i dwie stalowe szyny kotwowe kombi, jak również jedną pionową stalową szynę kotwową kombi, zawieszoną centralnie w środkowej części obszaru kłonic.

Hakówki i nie tylko

Różnorodność transportowanych towarów często prowadzi do określenia jednej ścisłej specjalizacji transportu w temperaturze kontrolowanej. Dlatego też coraz częściej możemy spotkać na rynku firmy posiadające głównie chłodnie hakowe do przewozu półtuszy w pozycji wiszącej. Coraz więcej firm specjalizuje się też w przewozie kwiatów, czy też leków. Przede wszystkim już na etapie podejmowania zlecenia transportowego należy wyraźnie ustalić zakres temperatury. Agregaty chłodnicze mają możliwość pracy

ciągłej lub przerywanej. Praca ciągła agregatu daje nam pewność niemalże niezmienniej temperatury ładunku, praca przerywana, zezwala na nawet kilkustopniowe różnice temperatur.

Krone, w wersji „hakówka” to w istocie różne warianty haków do transportu mięsa są dostosowywane do specyficznych wymagań krajowych. Dostępne są przewodnice haków do transportu mięsa o średnicy 60 mm lub 45 mm. Stopery haków i zabezpieczenia przed kołysaniem się i zsuwaniem się stanowią wyposażenie seryjne. Na życzenie można je otrzymać z przewodnicą do parkowania lub odkładania haków.

D.A.C. ma zabudowy typu izoterma lub chłodnia. Konstrukcję tworzą ściany z płyt warstwowych, laminat poliestrowo – szklany w kolorze białym, zapewnia odpowiednie parametry izolacji. Konstrukcja jest

samonośna, podłoga izolowana, dodatkowo pokryta wylewką epoksydową z odciskiem struktury antypoślizgowej lub aluminiową blachą ryflowaną. Ramę pośrednią zbudowano z aluminium. Zabudowa posiada system specjalistycznych haków do przewozu mięsa, półtuszy, drobiu. W podłodze uchwyty do mocowania ładunku równie pomocne, chowane, nie zajmują cennej powierzchni ładunkowej. Zamknięcia stanowią drzwi kasetowe lub ryglowe, zawiasy, kasety oraz rygle. Oświetlenie wewnętrzne (LED) uruchamiane jest na czujnik ruchu. Elementem dodatkowym są drzwi boczne.

Laboratoria na kołach

Swoistym znakiem czasu jest rozwój rynku zabudów, które służą wszelkiego rodzaju systemom monitorowania. Powstają zatem prawdziwe laboratoria na kołach. Przykładem jest Centrix, samochód

diagnostyczno-pomiarowy, który powstał na potrzeby klientów SebaKMT. Umożliwia różnego rodzaju zastosowania, zwłaszcza w sektorze energetycznym. W istocie jest to bowiem zintegrowany system lokalizacji uszkodzeń i diagnostyki kabli elektroenergetycznych. Pojazd zaopatrzono w urządzenia probiercze, a uzupełnienie stanowią może zintegrowany system diagnostyczny OWTS do analizy wyładowań. Całość umieszczana jest na podwoziu dużego samochodu dostawczego. Sprzęt będący elementem zabudowy umożliwia m.in. w pełni zautomatyzowane pomiary; automatyczny zapis i protokolowanie pomiarów; zastosowanie (do wyboru) kilku metod lokalizacji wstępnej. Sterowanie funkcjami odbywa się centralnie, za pośrednictwem jednego elementu obsługowego, pokrętła z przyciskiem. 

PROGRAM „NA OSI” NA ANTENACH MOTOWIZJI I TELE5

Program „Na osi” w czerwcu będzie stał pod znakiem tuningu najwyższej próby i pięknie utrzymanych oldtimerów. Ale nie zabraknie też aut nowszych i zwykleszych. Swoje stałe miejsce zajmą odpowiadający na pytania widzów eksperci, będą też kolejne drogowe przestrogi i dawka teledysków z różnych stron świata. Przypominamy, że program „Na osi” dostępny jest na platformach: Cyfrowy Polsat i NC+, oraz w wielu sieciach kablowych na kanałach: Motowizja i Tele5. Premiery w Motowizji w soboty o 10:35, a w Tele5 o tydzień później, ale też w soboty o 11:30. Wszystkie godziny emisji programu na obu antenach są dostępne na jego stronie internetowej www.naosi.pl

W najnowszych odcinkach „Na osi” zobaczyć będzie można między innymi:

Pierwszy odcinek czerwcowy: jakie są podobieństwa i różnice między Iveco Eurocargo i MAN'em TGL; porady i wyjaśnienia ekspertów, odpowiadających na pytania widzów; wspaniale odrestaurowany, mający bardzo ciekawą historię oldtimer; kolejna odsłona cyklu „Nie zabijaj – nie daj się zabić”; opowieść branżowych dziennikarzy o pojazdach do niecodziennych ładunków.

Drugi odcinek czerwcowy: jakie niespodzianki może skrywać auto z drugiej ręki; porady i wyjaśnienia ekspertów, odpowiadających na pytania widzów; kierowca i jego auto – tym razem samochód dostawczy; w cyklu „Nie zabijaj – nie daj się zabić” – komentarz policjanta; porcja muzyki, w rytm której na ekranie płaszać będą różne samochody.

Trzeci odcinek czerwcowy: samochód niebanalnie stuningowany; porady i wyjaśnienia ekspertów, odpowiadających na pytania widzów; kolejny dziarski staruszek z kolekcji miłośnika zabytkowych pojazdów; jeszcze jedna odsłona cyklu „Nie zabijaj – nie daj się zabić”; opowieść branżowych dziennikarzy o aucie stworzonym do ciężkiej roboty.

Czwarty odcinek czerwcowy: jeszcze jeszcze jeden pojedynek na zalety i wady; porady i wyjaśnienia ekspertów, odpowiadających na pytania widzów; garść najświeższych informacji o zbliżającym się zlocie Master Truck; kolejna odsłona cyklu „Nie zabijaj – nie daj się zabić”; muzyczny miks kilku teledysków, z ciężarówkami w tle.

Po wszystkich zakamarkach audycji oprowadza znany i lubiany aktor – Piotr Zelt.

Godziny emisji powtórek znaleźć można na oficjalnej stronie programu www.naosi.pl oraz na profilu programu na Facebooku.

Jeśli nie zdążycie na premierę któregośkolwiek z odcinków, to z pewnością znajdziecie dogodną porę z powtórką u jednego z nadawców. A gdyby się tak złożyło, że któregoś odcinka nie zobaczycie w telewizji, to jest szansa obejrzeć go tydzień po premierze na stronie internetowej programu.

Zapraszamy do oglądania!





SZÓSTY SEZON

Ruszyła szósta edycja akcji Profesjonalni Kierowcy. Tak jak w ubiegłych latach jest to cykl darmowych szkoleń, praktycznych i teoretycznych, dla osób z prawem jazdy C + E, ale niepracujących w branży transportowej jako kierowcy.

Osoba z certyfikatem „Profesjonalnego kierowcy” jest bardziej atrakcyjna i godna zaufania dla przyszłych pracodawców. Formularz zgłoszeniowy znajduje się na stronie www.profesjonalni-kierowcy.pl. W tym sezonie Profesjonalnych Kierowców napędzają: Volvo Trucks Polska, Volvo Financial Services (VFS), Wielton, Continental Opony Polska, Shell Polska, PKO Leasing, Ergo Hestia, MJM Brokers, MAK Brokers, Phillips Poland. Mamy więc w akcji ciągniki Volvo korzystające z środków smarnych Shella, z naczeпами Wieltonu, z Continentalami na wszystkich osiach.

Trzy plus siedem

W pandemicznym roku 2020 udało się przeprowadzić jedno szkolenie praktyczne, na torze Jastrzęb koło Szydłowca w woj. mazowieckim, dla sporej liczby ponad 50 uczestników. Część teoretyczna została przeniesiona

do internetu. Plany na bieżący rok zakładają trzy szkolenia praktyczne i siedem teoretycznych. Akcji towarzyszy nowe logo.

Głos mają partnerzy

Podczas prezentacji online prowadzonej przez Kingę Broniś i Piotra Wernera z Volvo Trucks Polska wypowiedzieli się przedstawiciele wszystkich partnerów akcji. Wszyscy kładli nacisk na znaczenie tego przedsięwzięcia dla szeroko rozumianego bezpieczeństwa na drogach. Volvo udostępni nie tylko pojazdy FH, FM, FMX ale również elektryczny FE.

Błażej Szczerba, wiceprezes MJM Brokers, dostawcy ubezpieczeniowego pakietu dealerskiego dla Volvo, podkreślał rolę zajęć praktycznych, które rozwijają umiejętności obsługi i prowadzenia pojazdów. Poza tym takie spotkania to okazja do wymiany doświadczeń, a rozmowy z kierowcami są kopalnią wiedzy.

Mateusz Wałach z VFS wskazywał na szkody związane z nieprawidłowym zabezpieczeniem ładunku oraz na braki kierowców, szacowane obecnie na co najmniej 130 tysięcy. W przyszłości liczba ta wzrośnie.

Amerykańska firma Phillips to dostawca złączy elektrycznych i pneumatycznych do naczepe i nowy partner Profesjonalnych Kierowców. Grzegorz Handzlik, dyrektor zarządzający ds. sprzedaży i marketingu Phillips Poland podkreślał, że szkolenie w ich fabryce pod Łodzią obejmie zagadnienia związane z rodzajami złączy oraz bezpiecznym połączeniem ciągnika siodłowego z naczepą.

Obchodzący 25-lecie Wielton użył na akcję dwuosiową naczepę furgon Dry Master. Małgorzata Barańska, dyrektor marketingu i PR-u Wielton SA określiła Profesjonalnych Kierowców jako jedną z największych akcji w branży.

Bezpieczeństwo jest dla Wieltonu priorytetem.

Ogumienie wpływa na wiele aspektów floty, przede wszystkim kosztowych. Zawsze warto powtarzać, jak zapewnić optymalne warunki użytkowania ogumienia, o czym wspomniał Krzysztof Otrząsek, dyrektor działu sprzedaży flotowej Continental Opony Polska.

Dyrektor departamentu transportu ciężkiego PKO Leasing, Piotr Gąska, powiedział, że firmy rozwijają się wraz z klientami. PKO Leasing czuje się w obowiązku wspierać klientów, borykających się z deficytem kierowców, a taka akcja temu właśnie służy.

Grzegorz Piskun z Ergo Hestii, zastępca dyrektora przedstawicielstwa korporacyjnego w Gliwicach uznał za bardzo ważne budowanie świadomości kierowców dotyczącej ich możliwości i ograniczeń narzucanych przez ruch drogowy. Oczywiście szkolenia wpływają na mniejszą szkodowość, ale musi zadziałać cały system obejmujący np. wyposażenie pojazdów, czy procedury funkcjonowania flot.

*Do szkoleń
praktycznych służą
ciężarówki Volvo*



Kierowca jest najważniejszym ogniwem procesu transportowego, tak uważa Jacek Surmacz, dyrektor departamentu programów leasingowych i pakietów dealerskich MAK Ubezpieczenia. Czynniki ludzkie bywa jednak zawodny i wtedy nie pomogą nawet najlepsze systemy bezpieczeństwa w ciężarówkach. Bezpieczna jazda to również minimalizacja strat finansowych przewoźnika i niższe stawki ubezpieczeniowe.

Adam Mieszala (Shell Polska) mówił o znaczeniu środków smarnych. Wpływają one na trwałość podzespołów i energooszczędność. Shell ma w ofercie nowoczesne środki na bazach syntetycznych wytworzonych z gazu ziemnego, nie z ropy naftowej. A jednym z alternatywnych paliw przyszłości powinien być gaz LNG. Shell jest z Profesjonalnymi Kierowcami po raz pierwszy. 

moya
sieć stacji paliw

Karta paliwowa MOYA Firma TO SIĘ OPŁACA!



OSZCZĘDNOŚĆ

Atrakcyjne rabaty na paliwo,
brak ukrytych opłat i prowizji



PŁATNOŚCI

Szybka aktualizacja
limitu płatności



ZASIĘG

Ponad 300 stacji paliw
MOYA w całej Polsce



KOMFORT I BEZPIECZEŃSTWO

Pomoc techniczna 24/7,
przeszkolona obsługa stacji



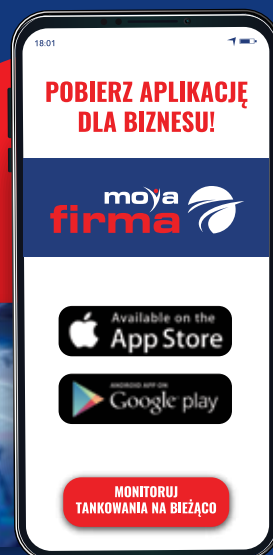
APLIKACJA MOBILNA

Dostęp do raportów
transakcji poprzez serwis
oraz aplikację mobilną



KONTROLA I WYGODA

Personalizowane karty
oraz limity zakupowe,
faktury zbiorcze



Skontaktuj się z nami!

☎ 22 496 00 73

✉ BOK@MOYASTACJA.PL



SOR IBERICA

— CHŁODNICZY POTENTAT

SOR to marka znana uczestnikom rynku nacze, a firma SOR Iberica należy do grupy 5 największych producentów chłodzi w Europie. Możliwości produkcyjne to aktualnie ok. 3.000 sztuk chłodzi rocznie.

SOR Iberica posiada w ofercie kompletne naczepy-chłodzi z jednym z najlepszych współczynników przenikalności K ($0,36 \text{ W/m}^2\text{K}$). Przy pracy agregatu przez 1,5 tys. godzin pozwala to przynieść ponad 585 l oszczędności na paliwie w porównaniu do chłodzi panelowych. Walorem jest również solidna konstrukcja, jak i relatywnie niska masa własna, a wśród wartych uwagi rozwiązań jest też m.in. lakierowana lub ocynkowana ogniowo rama.

Firma SOR Iberica powstała już ponad pół wieku temu, a stworzyła ją grupa biznesmenów pochodzenia włoskiego oraz przedsiębiorcy hiszpańscy (nazwa firmy pochodzi od pierwszych liter włoskiego Societá Officina Romagnole).

Sam producent przedstawia siebie jako specjalistę od produkcji... lodówek. Owe „lodówki” można spotkać na drogach praktycznie wszystkich europejskich krajów.

Równie ćwierć wieku temu z inicjatywy SOR Iberica i grupy przemysłowców utworzono spółkę joint-venture, rozpoczynając produkcję specjalnych podwozi do zabudów chłodniczych.



Powstała wtedy firma Chassis Levante. Już w pierwszym roku przekroczono zakładane zdolności produkcyjne, szacowane wówczas na ok. 360 pojazdów. – Obecnie jesteśmy przygotowani do produkcji 3.000 sztuk rocznie – podkreślają w SOR Iberica. Pięć lat temu Chassis Levante stała się w 100 proc. własnością grupy SOR Iberica. 



„Lodówki” marki SOR można spotkać na drogach całej Europy

DESKO- WANIE MURAR- SKIE	WÓDKA Z RYZU SŁYNNY GREK	KSIEZYC LIDER BUDKI SUFLERA	LATA NAD KUTREM DESKI STOCHA	IMIE ROS- JANKI
WYSPA JAPONSKA W FORMA- LINIE				
KO- CHANKA KRÓLA	IMIE ROS- JANKI	MEG, GWIAZDA FILMOWA	PRZY- RZĄD CHIRURGA	
MAGAZYN NA ZBOŻE	AN- GIELSKI WĄŻNIAK	DAWNA GRA W KARTY	STRÓJ ADWO- KATA	RZYM DLA WŁOCHA
GLÓWNA RZEKA WENE- ZUELI				
		MANEWR W SZACHACH		
LEK Z WIELO- RYBA	DAWNA KORONA PAPIESKA			

*Naczepy Schwanermüller są dostępne
w konfiguracji od 2 do 5 osi*



JAN, BYŁY BRAMKARZ PO ŚWIECIE	USZ- CZERBEK KRAJ W HIMALAJACH	TEKST W NOTESIE	ŻYŁA ZŁOTA SIATKA NA RYBY
DAWNA MONETA SREBRNA COŚ BARDZO SMACZ- NEGO I WYKWINT- NEGO	SKÓRA NA TOREBKI		
LEŃSKA, PIOSEN- KARKA	WYPŁYWA Z JEZIORA RÓŚ		
PARTIA GRY W SIAT- KÓWCE	TYTUŁ SARMATY ZAMYŚL, PROJEKT		
PLAT SUKNA NA HABICIE	DAWNIEJ O SKLEPIE MIĘSNYM	PODPORA STROPU W KOPALNI	DŁUGI DRĄG Z HAKIEM
RODAK, ZIOMEK	ZNAWCA CIAŁA GŁOS KOBIECY		RYT- MICZNE PŁĄSY
OPRAWCA Z TOPOREM	AUGUST II MOCNY I AUGUST III		ŁUPLIWY MINERAŁ
LEŚNY DRA- PIEŻNIK	PRZEMY- ŚLANY SPOŚÓB DZIAŁANIA	WODNY NA BANK- NOCIE	

Wśród wszystkich Czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązanie krzyżówki SMS-em na nr 791 892 568 do dnia 22.06.2021 r. rozlosujemy upominki ufundowane przez firmy:

moya
sieć stacji paliw



AFTERMARKET

LEMFÖRDER SACHS TRW



Nagrodzeni z ostatniego numeru:

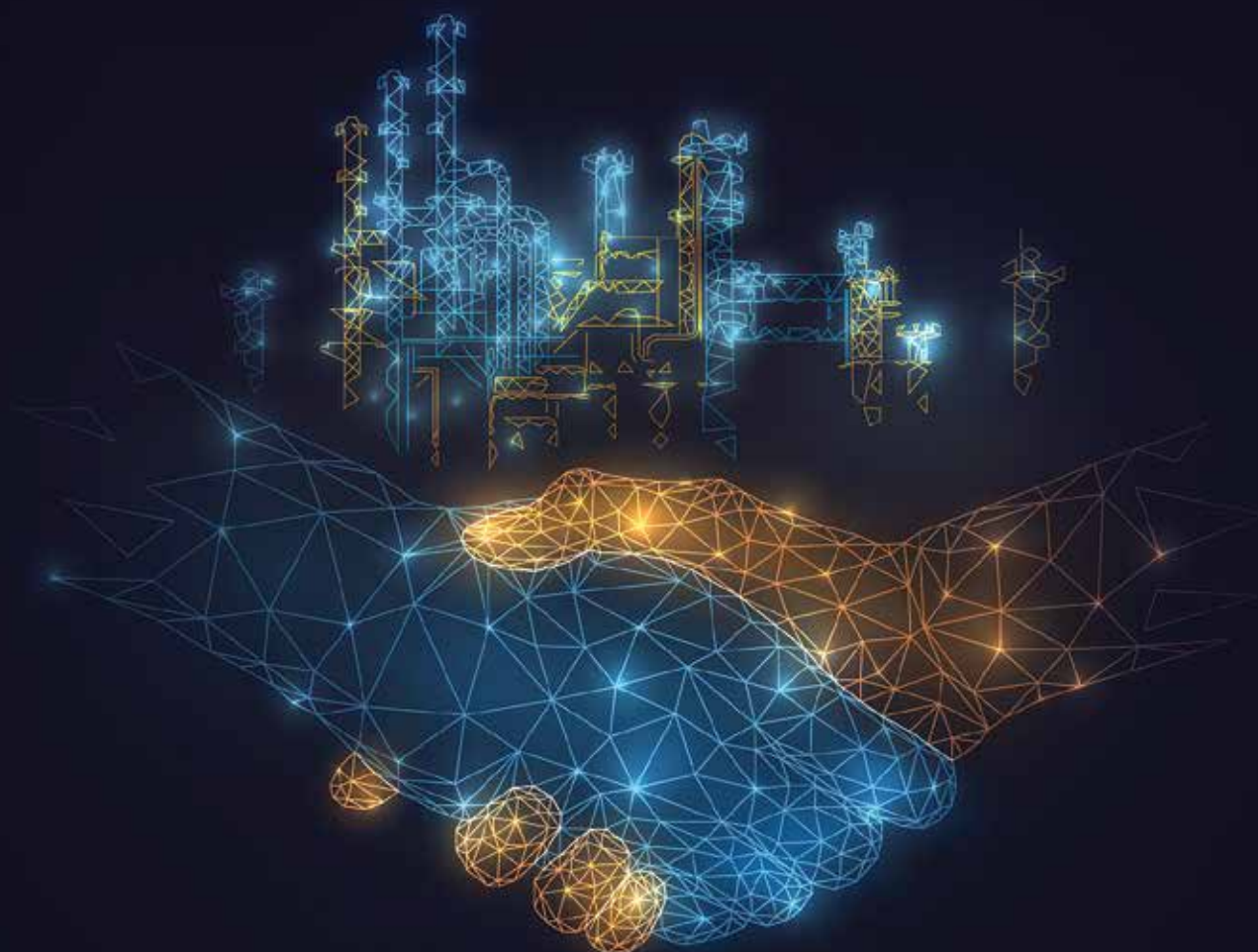
*Marzena Bieniek – Warszawa, Paweł Dybka – Łódź
oraz Marcin Reszka – Kołobrzeg.*

Rozwiązaniem są słowa z literą S.

POMOC DLA DYSTRYBUTORÓW W POCOVIDOWEJ RZECZYWISTOŚCI

RAZEM W PRZYSZŁOŚĆ 2.0

PROGRAM ROZWOJU Z LOTOS OIL



 **LOTOS**

LOTOS Oil – spółka zależna Grupy LOTOS – uruchamia drugą edycję cieszącego się olbrzymią popularnością programu wsparcia kontrahentów. Kontynuacja programu ma nazwę „Razem w przyszłość 2.0”. Spółka gwarantuje wypłatę już w lipcu premii półrocznej i daje możliwość przenoszenia niewykorzystanych budżetów marketingowych na kolejne okresy. Chce także wspierać marketingowo swoich dystrybutorów w budowaniu ich pozycji na rynkach lokalnych poprzez promocje cenowe i z nagrodami.

– Żyjemy w niezwykłych czasach, które wymagają nieszablonowego myślenia i elastycznego reagowania na sytuację rynkową. W naszym olejowym mikroświecie istnieje silna więź między producentem środków smarnych a ich dystrybutorem. Rodzaj współzależności, która wymaga czasem niestandardowych rozwiązań. Nasza ubiegłoroczna akcja spotkała się z bardzo dobrym przyjęciem, ponieważ oferowała realną pomoc w najtrudniejszym okresie pandemii. Postanowiliśmy ją powtórzyć i dziś, kiedy – wszystko na to wskazuje – zbliżamy się do stopniowego odmrażania gospodarki. Chcemy pomóc naszym partnerom w tym trudnym okresie – podkreśla **Aleksandra Jankowska, wiceprezes Zarządu LOTOS Oil.**

Wzorem ubiegłorocznej edycji, również w tym roku przygotowano szereg ciekawych rozwiązań dla kontrahentów spółki, przede wszystkim tych związanych umową dystrybutorską. Jedną z nich jest wypłata premii półrocznej już w lipcu, uwarunkowana wykonaniem planu sprzedaży. Spółka wyszła także naprzeciw oczekiwaniom partnerów handlowych i zaproponowała możliwość elastycznego przenoszenia budżetów marketingowych między okresami rozliczeniowymi.

Dystrybutorzy, którzy pomimo bardzo trudnych warunków działania w 2020 r. zrealizowali plan sprzedaży, mogą liczyć na jeszcze jedną niespodziankę. Spółka chciałaby ich wspierać w budowaniu pozycji na rynku lokalnym poprzez nowy branding ich samochodów firmowych

i wizualizacji siedzib ich oraz ich klientów. Zainteresowane firmy mogą w tym zakresie liczyć na pomoc swoich opiekunów handlowych.

Zarząd spółki olejowej jest przekonany, że program „Razem w przyszłość 2.0” przyczyni się do efektywnego powrotu do normalnego funkcjonowania współpracujących z producentem środków smarnych firm i pomoże w utrzymaniu niejednego miejsca pracy na polskim rynku.

– Przekonaliśmy się, że polska gospodarka okazała się znacznie bardziej odporna, niż wielu z nas przewidywało wiosną ubiegłego roku. Wracamy na dobrze znane tory wzrostu, gdzie liczy się determinacja, jakość i współpraca pomiędzy producentem, dystrybutorem i użytkownikiem – dodaje **Adam Sekściński, prezes Zarządu LOTOS Oil.**

CELEM JEST PRZYSZŁOŚĆ

Poza bieżącymi działaniami, aneksami do umów czy promocjami, z których pierwsza zaczyna się już dzisiaj i skierowana jest do branży rolniczej spółka zaplanowała również działania długofalowe. Te z kolei związane są z będącą w fazie przygotowania prac technologią wytwarzania środków smarnych w oparciu o technologie Hydrokrakingowego Bloku Olejowego – HBO.

– Rozpoczynając produkcję wysokojakościowych baz Gr. II dołączymy do grona największych uznanych firm światowych zapewniających kompleksowe i wszechstronne zaopatrzenie rynkowe. Na nowej technologii i innowacyjności produktów w pierwszej kolejności skorzystają nasi partnerzy handlowi, którzy byli z nami w trudnym 2020 roku i są, czy też dołączą do nas w tym roku. Byliśmy razem w najtrudniejszym momencie, będziemy i teraz, kiedy świat wraca do normalnego funkcjonowania. Współpraca z nami dziś, w przyszłości zaowocuje dostępem do najnowszej technologii i unikalnych technologicznie środków smarnych. Program „Razem w przyszłość 2.0” ma nie tylko pomóc w powrocie do normalności, ale także dać perspektywę na przyszłość – podsumowuje Adam Sekściński.

DĄŻENIE DO PERFUKCJI

Z Markiem Sachsem, właścicielem firmy Sachs Trans International w Radlinie w woj. śląskim rozmawia Jacek Dobkowski.

Jacek Dobkowski: – Na stronie internetowej firmy jest podkreślane dążenie do perfekcji, na każdym etapie obsługi klienta. Ale żeby osiągnąć perfekcję trzeba mieć sprawnych pracowników. Gdzie i jak ich znaleźć, ewentualnie przeszkolić?

Marek Sachs: – W obecnych czasach faktycznie bardzo ciężko znaleźć doświadczonego, dobrego pracownika. Zdajemy sobie sprawę z tego, iż od dłuższego czasu większość firm z branży transportowej (i nie tylko) szuka pracowników. Związane jest to przede wszystkim ze zwiększonym zapotrzebowaniem na usługi transportowe. W poszukiwaniu pracowników korzystamy jak większość przedsiębiorstw ze znanych portali, mediów społecznościowych, ale również z usług tak zwanych headhunterów. Zdając sobie sprawę z tego, jak ważne jest inwestowanie w zasoby ludzkie stale podnosimy kwalifikacje naszych pracowników poprzez szkolenia tematyczne, kursy językowe itp.

JD: – Firma jest partnerem rady programowej kierunku logistyka na Uniwersytecie Ekonomicznym w Katowicach. Jak przebiega takie partnerstwo?

MS: – Cztery lata temu zainicjowaliśmy współpracę z Uniwersytetem Ekonomicznym w Katowicach w zakresie praktyk studenckich, następnie prowadziliśmy wykłady praktyczne w tematyce transportu międzynarodowego. W tej chwili jesteśmy głównym partnerem Klubu Absolwentów Logistyki i Transportu UE Katowice, 19 czerwca w katowickim Spodku organizujemy panel dyskusyjny na temat brexitu.

JD: – Jaka jest w praktyce rola indywidualnych opiekunów klienta? Załatwiają wszystkie sprawy związane z danym klientem? Jak to przynosi efekty?



MS: – Każdy nasz klient kontraktowy ma opiekuna dedykowanego – spedytora. Efektem jest doskonała komunikacja i długoletnia współpraca.

JD: – Firma prowadzi oddział w Czechach, niedaleko granicy z Polską. Czym się ten oddział zajmuje?

MS: – Lata temu zdecydowaliśmy się na otwarcie oddziału w Czechach, ponieważ widzimy ogromny potencjał przy północnym krańcu Bramy Morawskiej. Zagłębie Ostrawsko-Karwińskie to jeden z najważniejszych rejonów przemysłowych w Czechach. Z racji tego, że mamy bardzo wielu klientów w Czechach, oddział ten jest również pewnym ułatwieniem dla takich klientów. Mają wtedy do swojej dyspozycji pracowników posługujących się biegle językiem czeskim. Dla siedziby głównej w Radlinie oddział czeski to więc w pewnym sensie „support”.

JD: – Ile ma pan ciężarówek na LNG?

Muszą one jeździć na stałych trasach, ze stałymi punktami tankowania? Co z tanko-

waniem w Polsce? I jak to wygląda od strony ekonomicznej, kiedy można liczyć na zwrot z inwestycji?

MS: – Na tą chwilę posiadamy 60 jednostek LNG, do końca roku odbieramy kolejne 60 sztuk. Pojazdy wykonują stałe trasy głównie po rynku niemieckim ze względu na zwolnienie z opłat autostradowych. Z tankowaniem w Polsce nie ma problemów, w tej chwili posiadamy na naszej bazie w Radlinie stację mobilną. W kierunku eksportowym na Niemcy mamy na Dolnym Śląsku kolejne stacje, z których korzystamy. Generalnie w Europie zachodniej stacje LNG powstają jak grzyby po deszczu. Na zwrot inwestycji musimy liczyć minimum trzy lata względem diesla. Wszystko zależy od ilości przejazdów w Niemczech.

JD: – Korzysta pan tylko z własnego transportu. Niektóre firmy podobnej wielkości biorą podwykonawców. Pan nie widzi takiej potrzeby?

MS: – Chcąc zaoferować swoim klientom jak najlepszy serwis zdecydowaliśmy, że będziemy

w stanie to zrobić tylko poprzez własną flotę z odpowiednio przeszkolonymi kierowcami. Korzystając z podwykonawców tak naprawę nigdy nie ma się 100 procent pewności co do jakości usług danego podwykonawcy. Korzystając z własnego taboru możemy „spać spokojnie”, ponieważ mamy nowe samochody oraz wykwalifikowanych kierowców.

JD: – W marcu firma uzyskała certyfikat TAPA TSR na poziomie 1 dotyczący przewozu towarów wysokowartościowych. Tego rodzaju poświadczenia kompetencji przydają się w codziennej działalności?

MS: – TAPA TSR 1 jest dla nas nowością, chcemy się rozwijać w tej niszowej tematyce. Kolejnym etapem będzie certyfikat GDP – transport leków oraz myślimy o certyfikacji spedytora lotniczego. Generalnie zwiększa to możliwość poszerzenia naszego spektrum.

JD: – Jeździ pan po całej Europie zachodniej. Czy rozważał pan kierunki wschodnie, Rosję na przykład?

MS: – Generalnie dla nas, dla śląskiego przewoźnika Rosja nie jest specjalizacją. Uważam,

Marek Sachs: – W sytuacjach kryzysowych czujemy się jak ryba w wodzie

że to rynek przewoźników z Podlasia. My skupiamy się na terytorium Unii Europejskiej, Wielkiej Brytanii, krajach bałkańskich.

JD: – Firma działa 35 lat, czyli zaczęła jeszcze za socjalizmu. Kiedy były najlepsze czasy dla branży transportowej w Polsce? A może najlepsze czasy jeszcze przed nami?

MS: – Każdy rok prowadzenia działalności jest inny. Wraz z rozwojem firmy co roku obserwuję zwiększenie ilości nakładanych różnych wymogów na prowadzenie działalności. Sytuacje kryzysowe są dla nas najlepsze – czujemy się w nich jak ryba w wodzie – to widać po obecnym koronakryzysie.

JD: – Dziękuję za rozmowę.



PRZEDSTAWICIEL NA TERENIE POLSKI
wyłącznie sprzedaży produktów „GREIFUS” w POLSCE:



Andreas Hische
Tel: 0049 172 8064569
info@arexsolutions.com
www.arexsolutions.com

KONIEC KŁOPOTÓW Z WYMIANĄ KOŁA



Lepszy dostęp do osi zwłaszcza przy przeglądach, naprawach hamulców, łożysk czy samych osi.

ŚWIATOWA NOWOŚĆ - GREIFUS - JEDNOSTRONNY PODNOŚNIK

USZKODZONA OPONA UNOSI SIĘ W 5 MINUT

PROMOCYJNA CENA: **499 Euro netto**
(łącznie z wysyłką)

Promocja jest ważna TYLKO do 30.06.2021

- GREIFUS znajduje zastosowanie także przy uszkodzeniach łożysk, felg, poduszki (miechy) czy osi montowanych w naczepach
- GREIFUS podnośnik ma masę ok. 18kg, częściowo zastępuje koło zapasowe które waży około 130kg
- Ograniczona masa własna naczepy to albo zwiększenie jej ładowności, albo zmniejszenie zużycia paliwa



Niezależnie od stopnia zaawansowania naprawy hamulców, łożysk lub osi GREIFUS idealnie nadaje się w serwisach w celu przygotowania i manewrowania naczepą.



Eliminuje konieczność założenia kół, aby przestawić pojazd na placu lub w hali i wymiana opony możliwa na placu i na miękkim podłożu.



WWW.GREIFUS.PL



INFO@GREIFUS.PL

TUNDŹE, DAWAJ ORYGINAŁ, CZYLI STAR W CHINACH

W latach 80. starachowicka fabryka wykonała największy w swojej historii kontrakt handlowy. Dostarczyła do Chin 5.600 Starów, choć liczyła na kilka tysięcy więcej.

W niedzielę, 6 stycznia 1985 roku Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego Pol-Mot podpisała z Centralą Importowo-Eksportową „Machinery” kontrakt wartości 38 mln dol. na dostawę do Chińskiej Republiki Ludowej 5 tys. Starów 200. Był to największy kontrakt handlowy w historii starachowickiej Fabryki Samochodów Ciężarowych. Umowa była częścią ramowego porozumienia handlowego między obu krajami, zawartego po wymianie wizyt wicepremierów: Janusza Obodowskiego i Li Peng w pierwszej połowie 1985 roku. Wymiana handlowa odbywała się na zasadzie clearingu. PHZ Pol-Mot przygotował kontrakt na wyroby przemysłu samochodowego.

Do handlowców i specjalistów ds. cen należało ustalenie ceny za samochody. – *Podstawą do eksportu (składania ofert, negocjacji) były protokoły między państwowe (w tym wypadku z ChRL) podpisywane na szczeblu rządowym. Przy ustalaniu cen eksportowych posługiwano się tzw. cenami światowymi; ceny złotówkowe producenta nie były argumentem negocjacyjnym. W rozmowach z ChRL „podpisywano się” dokumentami: ofertami, kontraktami z rynków Europy Zachodniej, również rozróżnieniem po jakich cenach dostarczały do ChRL podobne wyroby inne państwa z RWPG, np. Czechy (sprzedawali Tatry i ciężarowe Skody), czy Niemcy (samochody IFA). Opłacalność przy ustalaniu cen nie była podstawowym wyznacznikiem ustalania ceny. Negocjacje z ChRL były wyjątkowo trudne, czasochłonne i nie zawsze przynosiły rezultaty. Ostatecznie Chińczycy wynegocjowali zadawalające nas ceny – uważa zajmujący się wówczas cenami w Pol-Mot Stanisław Służalek.*

Partyjny patronat

Starachowicka FSC brała udział w negocjacjach ustalając m.in. plan dostaw.



Starzy na jednym z polowych lotnisk. Od lewej: Jan Janik (Jelcz), Jerzy Grzegorski (Star), NN, Jerzy Hubert (Pol-Mot), Stefan Ziarkowski (Pol-Mot), Leon Rzepecki (Jelcz), NN.

Fabryka zgodziła się wysłać do Chin 4 tys. Starów jeszcze w 1985 roku i zakończyć kontrakt w pierwszym kwartale 1986 roku. „Zadaniu temu podołamy, to nie ulega wątpliwości” zapewnił na łamach kieleckiego Słowa Ludu z 8 stycznia 1985 roku dyr. FSC Tadeusz Banach. „Aczkolwiek zdajemy sobie sprawę ze skali kłopotów, jakie na nas spadną. Zwłaszcza że fabryka czyni przygotowania organizacyjno-techniczne do rozpoczęcia produkcji nowej rodziny ciężarowych Starów 1142. Ale to już nasze zmartwienie” przyznał Banach.

FSC wysłała 10 kwietnia pierwszą partię 50 Starów 200. Do 20 kwietnia kolejną przewiozła do Gdyni 200 ciężarówek. Przed 8-tygodniową podróżą morską FSC wykonywała przeglądy zerowe i konserwację fluidolem. Pracownicy fabryki natryskiwali go na cały samochód. Parking Polmozbytu miał tylko 5 stanowisk i przepustowość wynosiła 15 Starów dziennie. Pracę wykonywało 25 mechaników, niektórzy po ośmiu godzinach pracy odczuwali objawy zatrucia fluidolem (ból głowy, pieczenie oczu) z braku masek ochronnych.

W kwietniu pierwsza partia 100 Starów dotarła do Chin. W maju kolejne 300 samochodów czekało w porcie gdyńskim na załadunek, natomiast 400 dalszych stało na parkingu fabrycznym.

W I półroczu FSC wyeksportowała do Chin tysiąc Starów 200, nieco mniej niż planowała dyrekcja. Fabryka tłumaczyła załogę opóźnień w dostawach materiałów i kooperacji. Ku zmartwieniu starachowickiej fabryki nawet interwencje w Ministerstwie Hutnictwa i Przemysłu Maszynowego nie dawały skutku.

Tymczasem dla FSC eksport dawał namacalne korzyści: odpis w podatku dochodowym w pierwszym półroczu przekroczył 300 mln zł, zaś odpis dewizowy 80 tys. dol.

Aby uniknąć dalszych opóźnień, partia objęła patronatem eksport Starów do Chin. Sekretarz ekonomiczny KZ PZPR Zbigniew Walkowski upominał, że konieczna jest kontrola i stała inspiracja wszystkich wydziałów. Podkreślał, że eksport sięga 40 proc. produkcji. – *Pomagamy w miarę możliwości służbom zaopatrzenia. Z FSC oddelegowano do*

FMS Szczecin 30 osób – wymieniał na łamach zakładowej gazety „Budujemy samochody” Walkowski.

Kulała także jakość. Polcargio domagało się lepszej powłoki lakierniczej i zabezpieczenia samochodów. Fabryka po linii rządowej i partyjnej wywierała presję na kooperantów (lakiery, mechanizmy kierownicze, burtę z Radomia) aby rytmicznie przesyłali dostawy.

Chińczycy chcą więcej Starów

24 maja 1985 roku wicepremier ChRL Li Peng spotkał się w Starachowicach z ministrem hutnictwa i przemysłu maszynowego Januszem Maciejewiczem. Podczas wizyty Li Peng stwierdził, że ludowe Chiny zamierzają podpisać z Polską wieloletnią umowę handlową. „Oprócz handlu jesteśmy zainteresowani wymianą techniczną z polskim przemysłem. Uważam perspektywy współpracy z Polską za bardzo dobre.”

Gość wyraził szczególne zainteresowanie parametrami starachowickich silników wysokoprężnych oraz Starami 1144 i 1142,

więc Starachowice liczyły na kolejne umowy eksportowe.

11 lipca chińska delegacja z China National Machinery wizytowała FSC. Celem był kontrakt na 600 ciągników C200. Wizyta wypadła na tyle dobrze, że pod koniec lipca w Warszawie centrale handlowe podpisały kontrakt.

Fabryka zacierała ręce, główny księgowy Janusz Królikowski podliczał, że w 1985 roku z samego eksportu fabryce przypadnie 1,5 mld zł. Eksport był okazją do zarobku także dla poddostawców. „Dzięki eksportowi Starów, do których ZZS Lipsk produkuje drążki reakcyjne (15 proc. produkcji na eksport), spodziewana ulga w podatku dochodowym wyniesie 50 mln zł, zaś do podziału między załogę jest 0,5 mln zł” informowało sierpniowe wydanie gazety „Budujemy samochody”.

Eksport samochodów pobudził także eksport części zamiennych, którego wartość osiągnęła w 1985 roku 330 mln zł, o 35 mln zł więcej niż rok wcześniej. „Realizacja kontraktów jest utrudniona poprzez

niesolidnych kontrahentów: Warszawskie Zakłady Mechaniczne, Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu, FPS w Tczewie. Zwykle drogą wielu monitów i skarg udaje się na zgromadzić potrzebne detale. W ostatnich czterech latach FSC nie płaciła kar za opóźnienia w eksportowych dostawach części zamiennych” podkreślała zakładowa gazeta.

W trzecim kwartale na eksport trafiało po 700 aut miesięcznie. Wąhadłowy pociąg Starachowice-Gdynia zabierał 55 Starów 200. Polmozbyt zastąpił trujący fluidol polcarinem lub potektolem. Okazało się, że lakiernia wydziału P5 ma dla potrzeb eksportu zbyt małą przepustowość. W oddziale prób drogowych P4 na lakiernię tymczasową kierownictwo przeznaczyło oddział prób drogowych.

Do 29 sierpnia z wydziału montażowego FSC oznaczonego P4 zjechało 1.988 Starów do Chin. Spośród nich na gotowo FSC przekazała do zbytu 1.766 pojazdów. Mimo przyspieszenia produkcji opóźnienia w eksporcie sięgnęły 500 sztuk. 25 listopada

ISUZU

Jedno ISUZU wiele zastosowań

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



SKONFIGURUJ I ZAMÓW SVOJE ISUZU



AUTORYZOWANY DEALER ISUZU

TruckEkspert
AUTORYZOWANY DEALER ISUZU

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

www.truckekspert.eu

MIEJSKIE • ROLNICZE • KOMUNALNE • LEŚNE • RATOWNICZE • BUDOWLANE



Stary 200 zgromadzone na połowym lotnisku. W tle widoczne Jelcze.



FSC wyeksportowała 3-tysięcznego Stara dla Chin. Na koniec roku do wykonania planu chińskiego eksportu zabrakło 300 samochodów.

Dzięki eksportowi, do podziału za 1985 rok zostało 1,25 mld zł wśród pracowników fabryki. Dyrekcja mogła przeznaczyć na nagrody dla załogi 50 mln zł. Gdyby nie eksport, po zapłaceniu obowiązkowej przy podwyżkach wynagrodzeń składki na Państwowy Fundusz Aktywizacji Zawodowej nie by nie zostało do podziału.

Tymczasem w Chinach...

Stary trafiły do trzech portów: Tienjin (docelowo 2,5 tys. szt.), Dalian (2 tys.) i Shanghai (tysiąc), a fabryka nie miała jeszcze swojego przedstawiciela na tamtym rynku. Na kolejnych kandydatów fabryki nie zgadzała się SB. – *Miałem jechać jako przedstawiciel fabryki do Leningradu, otrzymałem już wszystkie zgody, ale Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego zmieniło plany i zostałem bez przydziału. Wtedy dostałem telefon z sekretariatu dyrektora naczelnego, abym pilnie zgłosił się do niego. Dyrektor zapytał mnie, czy zgodzę się pojechać do Chin i tak tam trafiłem* – wyjaśnia Edward Zakościelny.

Gdy przedstawiciel FSC przyjechał na początku 1986 roku do Chin, dopiero kilkadziesiąt Starów było przekazanych bezpośrednim użytkownikom. – *Wojsko decydowało komu przydzielić samochody. Ono o wszystkim decydowało. Portowy parking był dla nas zamknięty i mogliśmy tam wejść tylko na serwis* – tłumaczy Zakościelny.

Ponad dwudziestu starachowickich mechaników brało udział w rozładunku

statków, który okazał się pracochłonny. Po 40 dniach morskiej podróży sól wgryzła się w Stary. W co dziesiątym Starze sklepiło się sprzęgło. Na pokładzie statków zdarzały się stłuczki, samochody miały spalone sprzęgła, ponieważ poganiani przez armatora kierowcy nie czekali aż w obwodzie hamulcowym pojawi się ciśnienie, tylko jechali na zaciągniętym ręcznym hamulcu. Jeden z samochodów odbył podróż morską z włączonym światłem i w Chinach miał rozładowany akumulator. Kontrakt przewidywał gwarancję 40 tys. km (w Polsce gwarancja była na 50 tys. km) lub 18 miesięcy od daty podpisania sprzedaży konkretnym odbiorcom przez chińską centralę przemysłu motoryzacyjnego. Tymczasem guma szybko starzała się i często mechanicy musieli wymieniać uszczelki.

Problemy sprawiały także części metalowe. Polcarga zakwestionowało partię siodeł do C200. Inspektorzy mieli zastrzeżenia do funkcjonalności tych siodeł, zwłaszcza do konstrukcji klina. Najwięcej kłopotów sprawiło gradowanie krawędzi oraz usuwanie zażużeń i wszelkich niedoróbek wspominanych elementów. Niekiedy niezbędne okazywało się frezowanie. ZMPM Końskie wyprodukowało serię 500 siodeł spełniających zastrzeżenia wymagania eksportowe.

W 1986 roku FSC musiała dostarczyć do Chin 1.300 Starów 200, które do końca marca powinny trafić do portu z kontraktu na 5 tys. Starów. Reszta dostaw obejmowała brakujące Stary 200 przewidziane w wysyłkach na 1986 rok oraz 600 ciągników C200.

Dopiero ostatniego dnia kwietnia 1986 roku, z taśmy FSC zjechał 5-tysięczny Star

200 z kontraktu do Chin. W ostatniej dekadzie maja ta partia trafiła do Gdyni i z niej do Chin.

Zawiedzione nadzieje

Także w maju delegacja chińskiej centrali importowo-eksportowej odwiedziła FSC. Goście oglądali prototypy Stara 1142 oraz 742. Interesowały ich silniki wysoko- i niskoprężne i uruchomienie produkcji Starów w Chinach. FSC miała nadzieje na kontynuację ramowego porozumienia, które przewidywało roczne dostawy 2 tys. ciężarówek.

Pod koniec 1986 roku China National Machinery zaproponowała FSC dostawy odkuwek, resorów, wyrobów złącznych i niektórych przewodów gumowych. Starachowicka delegacja zwiedziła chińskie zakłady, aby zapoznać się z poziomem technicznym i warunkami dostaw. Dla FSC najatrakcyjniejsze były resory paraboliczne, których produkcję Chińczycy zamierzali wkrótce uruchomić.

Rozmowy ciągnęły się w 1987 roku, gdy doszło do spotkań Pol-Mot z chińską centralą handlu zagranicznego, które miały zdecydować o dalszych dostawach Starów. Chociaż FSC zapewniała, że za każdy wyeksportowany do Chin samochód fabryka dostaje pełną cenę krajową i odpis dewizowy 2.800 dol., Pol-Mot zażądał od Chińczyków żywej gotówki i nie zgadzał się na barter.

Zakościelny wspomina, że Chińczycy ostrzegali, że w takiej sytuacji Polacy będą musieli się liczyć z tym, że podobnie jak Niemcy zapłacą od wyeksportowanych ciężarówek clo. – *Jeżeli Polacy tak chcą, będziemy was traktować jak dostawców z krajów kapitalistycznych, bo do tej pory traktowaliśmy was jak z naszego obozu* – opisuje chińską odpowiedź Zakościelny. Negocjatorzy rozstali się bez podpisania umowy, a pokazane w Szanghaju na wystawie 11-22 czerwca samochody Star 1142 i C200 praktycznie nikogo nie zainteresowały.

Równocześnie klienci odbierali Stary z portu. Z trzech portów rozładunkowych władze chińskie rozlokowały ciężarówki w trzynastu bazach transportowych posiadających od 20 do 150 pojazdów.

W budynkach przekazanych przez wojsko, FSC zorganizowała stacje serwisowe z polskim, kompletnym wyposażeniem

łącznie ze stanowiskami diagnostycznymi dla układów wtryskowych.

Główne stacje serwisowe wojsko zorganizowało w Tiejinie, Dalianie i Shaghaju. Były one przeznaczone dla serwisu gwarancyjnego prowadzonego przez polskich mechaników. W każdej stacji było od 5-ciu do 10-ciu mechaników z FSC, w tym elektryk, silnikowiec i mechanicy samochodowi. Wszystkie bazy transportowe zlokalizowane były głównie we wschodniej części Chin.

Mechanicy raportowali do Starachowic, że w Starach rzadko który miał wyregulowane zawory, zdarzały się przypadki niedokręcania śrub kół. Spotykane były przypadki niewłaściwej regulacji siłowników hamulca i w rezultacie zagrzone bębny. Serwisanci musieli także sprawdzać poziom oleju w skrzyniach, ponieważ był nadmierny, z kolei w mostach trafiał się zbyt niski. Zdarzyło się nawet pęknięcie siodła.

Co na podwórku to na pace

Wkrótce mechanicy musieli zmierzyć się z naprawami gwarancyjnymi. Okazało się, że chińscy kierowcy nie byli zaznajomieni z instrukcją obsługi. – Przyszedł użytkownik i mówi „Tundże” (towarzyszu) samochód jest słaby, nie ma mocy, nie rozpędza się. Wsiadłem za kierownicę, pojechaliśmy w góry, samochód ciągnął normlanie. Stanąłem na lekkim pochyleniu i poprosiłem Chińczyka, żeby sam siadł za kierownicę.

Wrzuć jedynkę – polecilem.

Jedzie? Tak.

Teraz dwójkę – jedzie?

Doszliśmy do czwórki i on że Star nie jedzie szybciej.

Ale masz jeszcze piątkę, będzie szybciej.

Myśleli, że można ruszyć z każdego biegu. Dopuszczalną masę całkowitą traktowali jak ładowność, więc Stary były notorycznie przeładowane. – Przyszedł do mnie użytkownik Stara z pretensjami: auto źle się prowadzi, kierownica za lekko chodzi.

Jakie obciążenie?

Zgodnie z instrukcją, 10 ton.

Tymczasem 10 ton dotyczyło DMC, a nie ładunku. Z dziesięcioma tonami przednia oś ledwo dotykała nawierzchni – opisuje Zakościelny.

Podobnie było z ciągnikami siodłowymi, których naczepy obciążone były



Stacje obsługowe Stara wyposażone były w stanowiska diagnostyczne do napraw pomp wtryskowych

20-tonowymi kontenerami. – Taki Star pracował w ruchu międzymiastowym i między prowincjami. Za kabiną miał 3 beczki z paliwem, w kabinie termosy na ciepłą wodę. Kierowca jechał ponad tydzień w jedną stronę po słabych drogach – wspomina przedstawiciel FSC.

Chińscy kierowcy pompowali opony na bardzo wysokie ciśnienie, co powodowało przedwczesne zużycie bieżnika.

W rezultacie już po przebiegu 15-30 tys. km starowskie serwisy stwierdziły m.in. uszkodzenie mechanizmów różnicowych, pęknięcie siodła w ciągnikach, przecieki oleju napędowego z pomp wtryskowych, urwane linki napędu tachografu, awarie odłączników akumulatorów, uszkodzenia wewnętrzne impulsatorów czy pęknięcie na przetłoczeniach zbiorniki paliwowe.

– W przeładowanych ciągnikach luzowały się nity ramy, szpilki kół strzelały jak z karabinu, luzowały się tarcze kół. Samochody były notorycznie przeciążone i nikt tam dwóch kursów nie robił. Mówiło się, że „co na podwórku to na pace” – przytacza Zakościelny.

Zarobku nie było

Starachowice przygotowały się na sprzedaż części zamiennych, w magazynie w Chinach czekało blisko 700 pozycji asortymentowych podzespołów. Spodziewane przychody jednak nie zmaterializowały się.

Typowe części eksploatacyjne Chińczycy szybko zaczęli produkować u siebie. – Oni już po pół roku do składu w Pekinie pytali,

czy bym u nich nie kupował części zamiennych do Stara. Przyszedł klient z reklamacją na wtryski lub sekcje tłoczące. Tundże, leje się z wtrysków, pompa nie działa! Popatrzyłem co on przyniósł i okazało się, że to były pirackie podróbki, bez symboli naszej fabryki. Klient zdenerwował się, rzucił za siebie podróbki i krzyknął: Tundże, dawaj oryginały – wspomina Zakościelny, który przebywał w Chinach do 1991 roku.

Z czasem coraz trudniej było zarobić na częściach zamiennych. – Sygnalizowałem w ramach kontroli, że sprzedaż części spada i dyrekcja zdecydowała, abym załatwił transport powrotny. Proponowałem Chińczykom zakup likwidowanego magazynu, ale nie wszystko chcieli odkupić. Ustyszałem: już mamy 25 proc. własnych części do Stara – zaznacza Zakościelny.

Części wróciły statkiem do Polski. – Akurat tych części już nie było w Polsce. Szczególnie cieszyli się ci, co potrzebowali części od skrzyń biegów. Z Chin przywiozłem ze 20-30 przekładni, pneumatykę. W Polsce było z tym dużo formalności i kontroli w Gdyni. To już był 2004 rok. Podczas tamtego pobytu w Chinach widziałem jeszcze pojedyncze Stary. W 2007 roku byłem w delegacji do Chin. Oferowaliśmy nasze części, a Chińczycy zarzucili nas swoimi i lawina ruszyła. Teraz jest w Raciborzu skład centralny części zamiennych do Starów, Jelczy i innych sprowadzonych z Chin – podsumowuje Zakościelny.

Podziękowania dla Stanisława Służała i Edwarda Zakościelnego.



TRUCKS & MACHINES
WARSZAWA SPECJALISTYCZNY

MASZYNY BUDOWLANE

CIŚNIENIE I OPERATOR

TEKST: Leon Bilski ZDJĘCIA: T&M

Ogumienie w maszynach budowlanych jest przystosowane do stosunkowo niewielkich prędkości oraz dużych obciążeń. Właściwie dobrane i doglądane „odwdzięczy się” długą eksploatacją.

Długa, bezpieczna i efektywna kosztowo eksploatacja ogumienia OTR zaczyna się od doboru odpowiedniej opony do maszyny i warunków pracy. Należy uwzględnić teren, pokonywane dystanse i czas pracy. Kolejnym krokiem jest dobranie i bieżące monitorowanie ciśnienia, a także temperatury. Są to dwa kluczowe parametry, które mają bezpośredni wpływ na bezawaryjne użytkowanie ogumienia, podkreśla Bartłomiej Gawron z Continental Opony Polska..

– Doświadczony i czujny operator, okresowe sprawdzanie ciśnienia, ogólna „organoleptyczna” kontrola stanu opon, brak nadmiernego przeciążania maszyny – wylicza Jakub Pirsztuk, sales manager truck & heavy tyres Poland. Podstawowe rady, jak zapewnić długie życie opon, niby proste i znane, ale zawsze warto je przypominać, przypominać, przypominać.

– Jeżeli zachodzi potrzeba, to także dobór łańcuchów lub gąsienic montowanych na oponach – dodaje Jakub Pirsztuk. – W przypadku opon dętkowych ważnym elementem jest również odpowiedni dobór i montaż dętki przez doświadczony serwis, aby zminimalizować możliwość poważnej awarii, która może nastąpić w razie uszkodzenia dętki wewnątrz opony.

A co chroni przed przebicciem opony? Umiejętności operatora, dobranie opony do konkretnych warunków pracy, takie składniki konstrukcji opony jak aramidowa mieszanka wzmacniająca boki, czy stalowe wzmocnienia. W przypadku np. Nokiana chodzi o rozwiązania zaszyfrowane pod skrótami SF (steel fortification) i SB (steel belt).

Bartłomiej Gawron z Continentala słusznie zwraca uwagę na stan tras, którymi poruszają się maszyny. Wyrównując, poszerzając i regularnie oczyszczając te drogi

minimalizujemy możliwość przebiccia opony. W specyficznych warunkach pracy stosowane są także łańcuchy i wypełnienie opon elastomerem.

Nowe Goodyeary

Nowości w ofercie Goodyeara do ładowarek kołowych i spycharek to modele: RT-4D/5D, RL-4K/5K, RL-3S/5S, oznaczone trzema gwiazdkami. Ich wspólną cechą stanowi nowa konstrukcja – mocniejszy karas z większym przekrojem stopki i mocniejszymi warstwami opasania. W porównaniu z poprzednią serią, z dwoma gwiazdkami, osiągnięto nośność większą do 18 proc., co pozwala na obniżenie kosztu motogodziny. Inną, ważną sprawą jest ograniczenie postojów w ekstremalnych warunkach.

Hi-Stability, pod tym terminem kryje się innowacyjna konstrukcja ściany bocznej zapewniająca lepszą stabilność przy załadunku, przyczyniająca się do poprawienia



OPONY PRZEMYSŁOWE
OPONY ROLNICZE



GALAXY

2 lata gwarancji
możliwość przedłużenia do 3 lat

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



Goodyear

Firestone

Michelin

Continental

Nokian

precyzji i pewności pracy operatora.

Zminimalizowane ugięcie oraz wyższa odporność na uderzenia przedłużają żywotność ogumienia. Dodajmy, że opony spełniają wymagania górnictwa podziemnego.

RT-4D i RT-5D są modelami „skalnymi”, 875/65 R33, zaprojektowanymi do najtrudniejszych warunków pracy. Szeroki, niekierunkowy bieżnik umożliwia transport ciężkich ładunków, takich jak bloki skalne. Innowacyjna konstrukcja bieżnika daje wysoką ochronę przed uderzeniami i wstrząsami.

Masywne bloki protektora i głęboki wzór niekierunkowego bieżnika RL-4K i RL-5K okazują się bardzo skuteczne, gdy ogumienie jest narażone na szybkie ścieranie. Pięć rozmiarów: 18.00 R25, 26.5 R25, 29.5 R25, 29.5 R29, 875/65 R33.

Gładki, supergruby bieżnik pozwala od razu rozpoznać modele RL-3S i RL-5S, które cechują się zwiększoną ochroną przed uderzeniami, przecięciami, przebiciami, także przed ścieraniem. Sześć propozycji: 18.00 R25, 26.5 R25, 29.5 R25, 26.5 R29, 29.5 R29, 875/65 R33.

Nowość Firestone'a

Od kwietnia br. Firestone wprowadza na europejski rynek pierwszą linię opon radialnych off-road, Multi Block T. Linia zaprojektowana dla ładowarek i wozideł przegubowych występuje w pięciu, bezdętkowych rozmiarach: 17.5 R25, 20.5 R25, 23.5 R25, 26.5 R25 i 29.5 R25, gwarantuje wysoką jakość. Jest rezultatem wieloletniego doświadczenia producenta i zrozumienia potrzeb odbiorców. Zapewnia tłumienie drgań, bardzo dobrą odporność na przecięcia oraz równomierne zużycie – dzięki barkom, które

ograniczają ruchy klocków oraz niekierunkowemu wzorowi bieżnika. Z kolei otwarta konstrukcja barku zwiększa przyczepność do podłoża.

Michelin na placie budowy

Niezawodność, wytrzymałość i trwałość to podstawowe cechy modelu do ładowarek kołowych, XHA2. Wytrzymałość opon w ładowarkach odpowiada za utrzymanie ciągłości pracy na placu budowy, w kamieniołomie czy w węźle betonowym. Aby temu sprostać Michelin wprowadził trzy innowacje. Mocniejsze oraz szersze czoło opony z głębszym bieżnikiem zwiększa odporność na uszkodzenia. Wzmocnienie konstrukcji boków solidnym żebrzem w strefie barkowej oraz specjalnym ochronnym pasem gumy poniżej zapewnia dodatkową ochronę w trudnych warunkach. Nowa mieszanka gumy minimalizuje ryzyko powiększania się pęknięć na bokach opony. Lepsza przyczepność opon umożliwia poprawę wydajności sprzętu i zmniejszenie zużycia paliwa. Poza tym bieżnik ma zdolność samooczyszczania.

X-tra Defend to opona do wozideł przegubowych wykorzystywanych głównie przy budowie infrastruktury drogowo-kolejowej. Odznacza się wyższą żywotnością i wyjątkową odpornością na uszkodzenia dzięki zastosowaniu: zwiększonego o niemal 25 proc. opasania metalowego w czole bieżnika, bokom grubszy o 15 proc. (oba parametry w porównaniu do X-Super Terrain+, 29.5 R 25), wzmocnionemu karkasowi. Dodatkowo opona charakteryzuje się wyższą niż konkurencja odpornością na przebicie, którą producent gwarantuje do 172 mm. Inną cechą

jest dłuższe o 15 proc. życie opony, względem X-Super Terrain+, 29.5 R 25.

Zapewnia to specjalny bieżnik, w którym ilość gumy przeznaczonej do zużycia jest większa niż w konkurencyjnym produkcie. Większa jest również głębokość bieżnika, w 29.5 R 25 równa się 65 mm.

Conti do zadań specjalnych

Każdy model z serii Conti Earth został zaprojektowany z myślą o pracy konkretnego typu pojazdu i z uwzględnieniem wymagań technicznych danej maszyny. Cała seria jest wyposażona w czujniki monitorujące ciśnienie oraz temperaturę powietrza. Sensory wewnątrz opon przekazują dokładne dane w czasie rzeczywistym do systemu Conti Pressure Check. System ten pozwala zwizualizować pozyskane informacje na ekranie ręcznego, elektronicznego miernika ciśnienia lub na wyświetlaczu w kabinie operatora. Taki monitoring ogranicza liczbę awarii i przestojów związanych z ogumieniem, co przekłada się na zwiększenie efektywności pojazdów.

EM-Master to propozycja do wozideł przegubowych, ładowarek, koparkoładówek. EM-Master E3/L3 ma powiększony odstęp między blokami bieżnika dla łatwiejszego samooczyszczania i lepszej trakcji oraz sprawnego manewrowania na miękkim i błotnistym podłożu. Otwarta konstrukcja wzoru bieżnika zapewnia mniejsze nagrzewanie się opony. Natomiast model EM-Master E4/L4 ma większe bloki i zmniejszone odstęp między nimi, dzięki czemu karkas jest lepiej chroniony i ma dobrą odporność na przecięcia, co zmniejsza ryzyko uszkodzenia, a tym samym przestoju. Mniejszy rozstaw

bloków bieżnika o pięciokrawędziowej konstrukcji zapewnia dobrą trakcję nawet na twardych i skalistych nawierzchniach.

Ze względu na wysoką odporność na zużycie EM-Master E4/L4 zapewnia długie przebiegi.

Opony RDT-Master są przeznaczone do wozideł sztywnoramowych, które transportują ciężkie ładunki na długich dystansach i w trudnym terenie. W tak wymagających warunkach muszą zapewniać wysoką stabilność i dobrą trakcję nawet przy stosunkowo dużych prędkościach i być wyjątkowo odporne na mechaniczne uszkodzenia. Specjalny wzór bieżnika o dużej głębokości oraz szerokim i płaskim profilu gwarantuje dużą ładowność i odporność na przecięcia. Ustawione pod kątem krawędzie klocka bieżnika oraz otwarty bark zwiększają stabilność opony, a to skutkuje lepszym prowadzeniem i maksymalną przyczepnością. Otwarty wzór bieżnika opon RDT-Master ułatwia ich samooczyszczanie.

Ground Kare

Nokian Ground Kare nadaje się do koparek (rozmiar 650/45-22.5) i koparkoładowarek (620/60 B34). Najnowsze tendencje w robotach ziemnych są takie, że duże, wielofunkcyjne maszyny, z ciężkim osprzętem roboczym wymagają opon o większej nośności. Następna sprawa to przejazd po drogach, dłuższe i z większymi szybkościami. Opony muszą gwarantować dobre właściwości jezdne i odporność na zużycie na utwardzonych drogach. Trzecim trendem jest potrzeba ochrony gleby i umożliwienia dokładnej pracy – cechy niezbędne podczas zadań w parkach miejskich czy na prywatnych podwórkach.

Model Ground Kare został zaprojektowany od podstaw z myślą o tych wymaganiach. Niezwykle wysoka nośność opony pozwala na użycie ciężkiego sprzętu, a specjalna konstrukcja zwiększa stabilność poprzez amortyzację wstrząsów. Nowy bieżnik charakteryzuje się niskim naciskiem na powierzchnię, dużą liczbą krawędzi zapewniających doskonałą przyczepność i długą żywotność. Stalowy pas chroni przed przecięciami i pęknięciami. Większe bloki pośrodku umożliwiają płynną i wygodną jazdę po szosie. Dobre samooczyszczanie uzyskano dzięki większym rowkom na zewnętrznych

krawędziach. Dostępny jest również wyjątkowy wariant semi slick, zaprojektowany specjalnie do użytku na kolei, dla koparkoładowarek poruszających się po torach.

Kierunki rozwoju

Jak wyjaśnia Jakub Pirsztuk (Nokian), postęp w tego rodzaju oponach polega m.in. na zastosowaniu nowych materiałów i komponentów, przykładem aramid, do mieszanek bieżnika i budowy karkasu oraz na użyciu lekkich a zarazem wytrzymałych wzmocnień karkasu i stopki. Nowością w Nokianie jest wdrożenie specjalnych czujników mierzących ciśnienie, temperaturę i zużycie, pod nazwą Nokian Tyres Intuitu.

– Obserwujemy zmianę na rynku w kierunku opon o konstrukcji radialnej – komentuje

Bartłomiej Gawron (Continental). – *Zmiany te spowodowane są coraz większymi wymaganiami producentów maszyn, jak i ich użytkowników. Dzisiaj w czasie jednej trasy przewożymy więcej i szybciej. Różnorodność maszyn powoduje, że ogumienie różni się nie tylko rozmiarem, ale także mieszanką, rzeźbą i głębokością bieżnika. Dział badań i rozwoju firmy Continental ściśle współpracuje z producentami maszyn takimi jak Liebherr czy CAT, dostarczając opony na pierwszy montaż. Nadal dla niektórych aplikacji odpowiednimi oponami będą opony marki General Tire o konstrukcji typu V-ply. Zmianie uległo także postrzeganie opony. Często nie jest już to sama opona, a cały system zarządzania oponami: dobór do aplikacji, zapewnienie serwisu, bieżący monitoring.* 



NA KAŻDY TEREN I POGODĘ

Nokian Ground King skutecznie łączy najlepsze cechy bieżnika trakcyjnego z blokowym. Zupełnie nowa technologia Hybrilug™ umożliwiła doskonałą eksploatację we wszechstronnych pracach dzięki przyczepności w terenie, wydłużonym godzinom pracy i płynnej jeździe po drogach. Dodając do tego zdolność do przenoszenia olbrzymich obciążeń otrzymujemy prawdziwie uniwersalną oponę do prac na każdej nawierzchni.



NOKIANTYRES.COM/GROUNDKING

RODO – CZYM JEST



Ochrona danych osobowych i procesy jej towarzyszące odnawiane są przez wszystkie przypadki od ponad dwóch lat, kiedy to po dwuletnim okresie przejściowym we wszystkich krajach Unii Europejskiej obowiązywać zaczęło Ogólne Rozporządzenie o Ochronie Danych Osobowych, czyli sławne już dziś RODO. Niestety wiele podmiotów dopiero od tego czasu, tj. od 25 maja 2018 roku zaczęło zwracać uwagę na zasady ochrony danych osobowych, a przecież polskie ustawodawstwo w tym zakresie jest liczne i opiera się na choćby takich aktach prawnych jak ustawa z dnia 16 lipca 2004 roku – prawo telekomunikacyjne, ustawa z dnia 18 lipca 2002 roku o świadczeniu usług drogą elektroniczną, czy też ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 roku o ochronie danych osobowych.

Jak wskazuje się powyżej w polskim porządku prawnym istniał przed wejściem w życie przepisów RODO znaczny dorobek legislacyjny odnoszący się do procesów ochrony danych osobowych. Procesy te jednak przed implementacją RODO nie były tak szeroko zabezpieczane jak obecnie co uznać należy za właściwy kierunek, choć wiele z postanowień RODO wciąż nastrocza polskim przedsiębiorcom trudności. Pojęcia takie jak RCP czy też RKCP dla wielu podmiotów są niezrozumiałe i wielu z przedsiębiorców procesów tych w ramach swoich firm nie wdraża co nie jest słuszne. Tworzenie bowiem kolejno Rejestrów Czynności Przetwarzania i Rejestrów Kategorii Czynności Przetwarzania choć wydaje się być żmudnym i trudnym procesem, przygotowane w sposób odpowiedni i profesjonalny pozwala przedsiębiorcom na posiadanie komfortu uporządkowania procesów przetwarzania danych osobowych oraz szybkiego dostępu do procesów już odbytych.

RODO zostało zaimplementowane celem oddanie kontroli klientom nad ich danymi osobowymi, przed wejściem w życie rozporządzenia wielkie korporacje często tworzyły bazy danych osobowych klientów profilując ich co nie było zgodne z ówczesnie obowiązującymi

w Polsce przepisami, jednakże nie znajdowało odporu w działaniach kontrolnych. Obecnie sytuacja ta zmieniła się i choć wydawać się może, że wiele z aspektów RODO budzi problemy interpretacyjne są to rozwiązania słuszne i właściwe. Zauważalny wpływ zmian wprowadzonych przez RODO widać na portalach aukcyjnych i przy dokonywaniu zakupów on-line. Procesy przetwarzania danych stały się przejrzyste i choć wielu konsumentów uważa je za uciążliwość to gwarantują im one bezpieczeństwo zakupów. Jeszcze w 2018 roku z badań EUROSTATU wynikało, że ponad 75% Europejczyków nie ufało portalom społecznościowym i wyszukiwarkom internetowym bojąc się utraty swoich danych.

Badania przeprowadzone w roku 2020 wskazują, że odsetek ten spadł do poziomu 35% a więc skutki wejścia w życie RODO są również i na tym poziomie odczuwalne. Wcześniejsze unijne rozporządzenie o ochronie danych osobowych było aktem powołanym w roku 1995. Szybki rozwój technologiczny doprowadził do tego, że poprzednie rozporządzenie nie odpowiadało współczesności. Obecnie dzięki RODO każdy podmiot, który chce przetwarzać dane konsumenckie musi posiadać na to wyrażone zgody i to wyrażne a nie dorozumiane. Obecnie system w tym zakresie nie może podlegać automatyzacji.

Prawo do kontroli naszych danych osobowych nie jest niczym nowym, przysługiwało nam ono także na mocy obowiązującej od 1997 roku ustawy o ochronie danych osobowych jednakże dopiero RODO na szeroką skalę uświadomiło o wadze zabezpieczania przetwarzania tych procesów dając prawo do bycia zapomnianym, które to prawo już wcześniej w innej formie przysługiwało w ustawie o ochronie danych osobowych jednak nie miało dotąd tak szerokiego zakresu. Kolejne nałożenie obowiązku informowania o wycieku danych osobowych stanowi zasadę przejrzystości i obowiązek informowania o wszelkiego tego rodzaju przejawach utraty danych. Nowością w ramach RODO jest również poświęcenie znacznej uwagi ochronie danych osobowych dzieci. Novum

to jest konsekwencją tego, że do tej pory nie zawsze zdawano sobie sprawę z konsekwencji zagrożeń, które niesie ze sobą udostępnianie swoich danych różnym podmiotom. Obecnie zmieniło się to i szczególnej ochronie podlegają dane osobowe dzieci wykorzystywane do celów marketingowych. Już preambuła rozporządzenia stanowi o przyczynianiu się do tworzenia przestrzeni wolności, bezpieczeństwa, i sprawiedliwości. RODO zatem to nie tylko rewolucja dla przedsiębiorców ale także dla obywateli dająca szereg możliwości i wskazująca na potrzebę ochrony danych osobowych, które obecnie stanowią swoistego rodzaju „paszport” każdego człowieka.

Każde przedsiębiorstwo, które przetwarza dane osobowe swoich klientów, czy też pracowników jest odpowiedzialne za przestrzeganie przepisów RODO oraz za ich naruszenie. Kary za nieprzestrzeganie przepisów zawartych w rozporządzeniu są dotkliwe finansowo i wynosić mogą 10 milionów euro bądź 2% światowego obrotu firmy lub 20 milionów euro bądź 4% światowego obrotu firmy. Co istotne dla przedsiębiorców, przepisy RODO nie wskazują wprost działań, które muszą być podejmowane celem zapewnienia ochrony przetwarzania danych osobowych a jedynie wskazują, że działania te nie mogą być sprzeczne z jego postanowieniami. Zatem od przedsiębiorcy zależy zakres ochrony, którą ten ustanowi w swoim przedsiębiorstwie. Wiele przedsiębiorców jednak podnosi nieustannie, że ich RODO nie dotyczy powołując się na to, że „nie mają danych osobowych”. Jest to mit.

Trudno mówić o braku danych osobowych w przypadku zatrudniania choćby jednego pracownika. Nawet w przypadku braku zatrudnienia dysponuje się danymi osobowymi kontrahentów i klientów. Dane osobowe zatem są wszędzie i wymagają zabezpieczania procesów ich przetwarzania. Potwierdzeniem tej tezy jest fakt, że dane przedsiębiorców ujawnionych w CEIDG nie zostały wyłączone spod regulacji RODO.

Piotr Tarasek – Kierownik Działu Prawnego Kancelarii Prawnej Viggen

3CX STAGE V

NOWY KOMFORT PRACY



LEDOWE
LAMPY
MIGOWE



7 CALOWY
WYŚWIETLACZ



TYLNE
OSŁONY
ŚWIATEL



www.interhandler.pl

APLIKACJA REAL-TIME TECH SUPPORT OD VOLVO CE DLA SERWISANTÓW

Volvo Construction Equipment umożliwia serwisantom dealerów bezpośrednią komunikację ze specjalistami ds. produktów na zapleczu salonów oraz z ekspertami ds. produktów i inżynierami Volvo.

Kontakt odbywa się na żywo za pośrednictwem kanału wideo, w rozszerzonej rzeczywistości. Cel – jeszcze szybsze diagnozowanie i rozwiązywanie potencjalnych problemów z maszynami.

Volvo Construction Equipment (Volvo CE) oferuje serwisantom dealerów na terenie Europy, Bliskiego Wschodu, Afryki i Oceanii możliwość zdalnego kontaktu z ekspertami ds. produktów i inżynierami Volvo.

Przeznaczona na telefony komórkowe aplikacja Real-time Tech Support pozwala serwisantom nawiązać interaktywną wideorozmowę z personelem zaplecza w ich salonie, a w razie potrzeby zaprosić do niej eksperta ds. produktów bądź inżyniera Volvo, którzy podzielą się specjalistyczną wiedzą na temat diagnostyki i rozwiązywania problemu.

Dzięki technologii rozszerzonej rzeczywistości wszystkie zaangażowane osoby mogą zobaczyć dokładnie to, co widzą serwisanci, i wskazywać poszczególne komponenty na ekranie. Ponadto rozmowy można nagrywać i zapisywać na potrzeby ewentualnej dalszej analizy.

Jeszcze bliższa współpraca

Nawet najbardziej niezawodnym maszynom przydarzają się okazjonalne usterki techniczne. Kluczem do jak najszybszego



ich rozwiązania – tak by produktywność i rentowność działalności klientów nie ucierpiała – jest udana współpraca producentów z dealerami.

Dlatego firma Volvo CE i jej sieć dealerów prowadzą bliską i skuteczną kooperację w ramach swojego ekosystemu, a w ciągu

ostatnich kilku lat wdrożyły wspólny system obsługi spraw. Dzięki niemu zatrudniani przez dealerów serwisanci techniczni mają znacznie lepszy dostęp do informacji i wsparcia, a w efekcie do zespołów badawczo-rozwojowych Volvo docierają istotniejsze dane i spostrzeżenia. 



**TRANSPORT ŁADUNKÓW
PONADNORMATYWNYCH**
KRAJOWY I MIĘDZYNARODOWY



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



**NAPRAWY PRZEKŁADNI KIEROWNICZYCH
I POMP WSPOMAGANIA
WSZYSTKIE TYPY!**
SZYBKO · TANIO · SOLIDNIE

Zakład Remontowy
Maszyn Hydraulicznych
HYDROSERWIS
87-100 Toruń,
ul. Kanałowa 38,

**GWARANCJA
NA 12
MIESIĘCY**

www.hydroserwis.pl

tel.: 56 655-96-37, fax: 56 658 66 10

STYMULUJ SWÓJ BIZNES

Poszukiwania Twojej nowej ładowarki teleskopowej są zakończone. Dekady doświadczenia, rozwoju inżynierskiego i innowacyjne rozwiązania to atrybuty marki Bobcat, na których możesz polegać i dzięki którym mieć pewność osiągnięcia swojego celu. Jako światowy lider w dziedzinie kompaktowego sprzętu budowlanego, Bobcat konsekwentnie dostarcza mocne, zwinne i wszechstronne maszyny, które pomogą Ci sprostać każdemu zadaniu.



ZNAJDŹ WIĘCEJ NA WWW.BOBCAT.COM



Bobcat®

One Tough Animal

PORTOWY SIŁACZ

Koparka Liebherr LH 60 M Port Litronic trafiła do firmy Aarekies Brienzen AG. Maszyna posłuży do obsługi towarów masowych i drobnicowych w porcie. Elementem wyposażenia jest m.in. specjalnie zaprojektowany osprzęt. Łyżka Liebherr ze szczelinami na wodę zostanie zastosowana do wydobycia naturalnie występującego w porcie piasku i żwiru.

Aarekies jest szwajcarską firmą z siedzibą w mieście Brienzen. Tę wytwórnię żwiru i betonu założono ponad osiemdziesiąt lat temu, a od 2007 r. jest częścią Grupy Ghelma. Specjalnością firmy jest wydobycie dość nietypowego kamienia (charakteryzuje go niska zawartość wapnia i okrągły kształt ziarna, co wynika z warunków geologicznych). Krystaliczny kamień pochodzi z Aarmassif i jest przenoszony na duże odległości przez rzekę Aare, właśnie do jeziora Brienzen. Tam jest wydobywany, a następnie przetwarzany w żwirowni. Dzięki swoim szczególnym właściwościom Brienzen Sand, bo tak nazywa się ten produkt, od wielu lat jest stosowany w budownictwie stanowiąc cenne kruszywo do podłoży podłogowych i zapraw. Ponadto wykorzystuje się go do budowania warstw nośnych murawy i nawierzchni oraz do pielęgnacji boisk sportowych, pól golfowych czy terenów jezdnieckich.

Spore możliwości

Maszyna Liebherr LH 60 M Port Litronic ma odgrywać kluczową rolę w wydobywaniu i produkcji Brienzen Sand. Miejszem działania będzie basen portowy jeziora Brienzen. Dominik Ghelma, dyrektor zarządzający żwirowni jest entuzjastycznie nastawiony do możliwości nowej maszyny. – *Kiedyś obsługiwaliśmy w porcie montowaną na szynach koparkę z lat 70. XX wieku. Szukając zamiennika, zdecydowaliśmy się na zakup maszyny do transportu materiałów Liebherr. Po prostu, cały pakiet jest dla nas optymalnie skonfigurowany. W naszym porcie znaleźliśmy niezwykle wszechstronną maszynę z odpowiednim osprzętem do codziennych operacji* – tłumaczy D. Ghelma.

Elementem kontraktu jest umowa serwisowa z dostawcą maszyny, regularna konserwacja i obsługa ma zapewnić długą żywotność i wysoki poziom dostępności maszyny. – *Umowa serwisowa oznacza, że Liebherr wykona prace*



Zadaniem LH 60 M Port będzie usuwanie do 80 tys. t piasku i żwiru rocznie

konserwacyjne w porcie LH 60 M, umożliwiając klientowi skupienie całej energii na swoich podstawowych działaniach – podkreśla Reto Studer, inżynier, Liebherr-Baumaschinen AG.

Lista kluczowych walorów

Zadaniem nowej maszyny będzie usuwanie, rocznie do 80 tys. t naturalnego piasku i żwiru z basenu portowego. Dla Kaspara Thöniego, dyrektora generalnego żwirowni, szczególnie ważna przy wyborze maszyny była wydajność przeładunkowa. Port ma głębokość do 9 m, dlatego jednym z kluczowych wymogów było też zagwarantowanie operatorowi optymalnego widoku na obszar roboczy na każdym z wielu różnych etapów procesu przeładunku. Liebherr LH 60 M w spełnia te kryteria.

Koparka przeładunkowa jest napędzana fabrycznym, 4-cylindrowym silnikiem wysokoprężnym zgodnym z normą emisji spalin Stage V, który w połączeniu ze standardowym systemem Liebherr ERC generuje całkowitą moc do 322 kW. Konstrukcję zoptymalizowano pod kątem masy, co ma wpływać na udźwig. Specjalnie zaprojektowane wyposażenie obejmuje 12,5-metrowy wysięgnik oraz ramię o długości 10,8 m, które osiąga wymaganą głębokość chwytania i zasięg do 21 m. Hydrauliczne podnoszenie kabiny można

dowolnie dostosowywać do odpowiedniej sytuacji w porcie, zapewniając za każdym razem operatorowi należyty widok na obszar roboczy.

Sztuka chwytania

Częścią dedykowanego osprzętu portowego jest chwytak GMZ 80, specjalnie skonstruowany pod kątem wymagań przyszłego użytkownika. Dostawca GMZ 80 przekonyuje zarówno o trwałości konstrukcji, jak i dobrej penetracji, przy zachowaniu odpowiednich właściwości jezdnych koparki. Dwuczęściowy osprzęt o szerokości 1,65 m i poj. 2 m sześć. wyposażono w zęby na krawędzi tnącej, które umożliwiają łatwe odłączenie i spulchnienie naturalnego piasku i żwiru z dna jeziora. Szczeliny umożliwiają skuteczne odprowadzanie wody podczas procesu ekstrakcji i przenoszenia. Wzmocnienie umieszczone po wewnętrznej stronie odpornych na zużycie chwytaków dwuczęściowych zwiększa ich trwałość i jednocześnie wydłuża żywotność. Ten typ chwytaka jest używany głównie w maszynach o masie od 60 do 80 t. Podczas obliczania sił działających na komponenty, aby zapewnić optymalizację przepływu sił i zminimalizowanie ciężaru, już w fazie projektowania zwrócono uwagę poprawiając ogólną wydajność. Chwytak może pracować bez wysiłku, nawet przy pełnym obciążeniu. 

APLIKACJA REAL-TIME TECH SUPPORT OD VOLVO CE DLA SERWISANTÓW

Volvo Construction Equipment umożliwia serwisantom dealerów bezpośrednią komunikację ze specjalistami ds. produktów na zapleczu salonów oraz z ekspertami ds. produktów i inżynierami Volvo. Kontakt odbywa się na żywo za pośrednictwem kanału wideo, w rozszerzonej rzeczywistości. Cel – jeszcze szybsze diagnozowanie i rozwiązywanie potencjalnych problemów z maszynami. Volvo Construction Equipment (Volvo CE) oferuje serwisantom dealerów na terenie Europy, Bliskiego Wschodu, Afryki i Oceanii możliwość zdalnego kontaktu z ekspertami ds. produktów i inżynierami Volvo. Przeznaczona na telefony komórkowe aplikacja Real-time Tech Support pozwala serwisantom nawiązać interaktywną wideorozmowę z personelem zaplecza w ich salonie, a w razie potrzeby zaprosić do niej eksperta ds. produktów bądź inżyniera Volvo, którzy podzielą się specjalistyczną wiedzą na temat diagnostyki i rozwiązywania problemu. Dzięki technologii rozszerzonej rzeczywistości wszystkie zaangażowane osoby mogą zobaczyć dokładnie to, co widzą serwisanci, i wskazywać poszczególne komponenty na ekranie. Ponadto rozmowy można nagrywać i zapisywać na potrzeby ewentualnej dalszej analizy. Jeszcze bliższa współpraca. Nawet najbardziej niezawodnym maszynom przydarzają się okazjonalne usterki techniczne. Kluczem do jak najszybszego ich rozwiązania – tak by produktywność i rentowność działalności klientów nie ucierpiała – jest udana współpraca producentów z dealerami. Dlatego firma Volvo CE i jej sieć dealerów prowadzą bliską i skuteczną kooperację w ramach swojego ekosystemu, a w ciągu ostatnich kilku lat wdrożyły wspólny system obsługi spraw. Dzięki niemu zatrudniani przez dealerów serwisanci techniczni mają znacznie lepszy dostęp do informacji i wsparcia, a w efekcie do zespołów badawczo-rozwojowych Volvo docierają istotniejsze dane i spostrzeżenia. „Aplikacja Real-time Tech Support to kolejny krok na wspólnej drodze do nieosiągalnego dla konkurencji poziomu dyspozycyjności. To także część naszego procesu cyfryzacji, a być może fundament nowych technologii, takich jak inteligentne okulary czy możliwość przenikania wzrokiem różnych struktur. Z ekscytacją spoglądamy w przyszłość. Na tę chwilę jednak aplikacja Real-time Tech Support pozwoli nam zwiększyć wydajność pracy i zmaksymalizować czas dyspozycyjności maszyn”, podsumowuje Aram. 



Land und See Speditionsgesellschaft mbH

zaprasza:

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

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

oraz

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

z Polski

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

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

zapewnia:

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



Prosimy
o telefoniczne
lub pisemne
skontaktowanie się:

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

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

www.dls-logistics.de

TEKST: Leon Bilski
ZDJĘCIA: T&M

PO PROSTU TWARDZIEL

T-Way jest przeznaczony do najcięższych warunków pracy, przykładowo na budowach czy w kamieniołomach. Stanowi ostatni element gamy Way, po S-Way, S-Way Natural Power, X-Way.

Internetowa prezentacja modelu T-Way okazała się ciekawa, dynamiczna, sugestywna. Przebiegała z tłumaczeniem polskiego lektora, co przy fachowej terminologii nabiera tym większego znaczenia. T-Way, następca Traktera, to podwozia pod zabudowę i ciągniki siodłowe. O ich możliwościach i zaletach opowiadali: Thomas Hilse, prezes IVECO; Luca Sra, dyrektor operacyjny IVECO Truck Business Unit; Carmelo Impulso, dyrektor handlowy IVECO na Europę.

Odpowiednio przystosowany

Litera T z nazwy została na użytek polskich dziennikarzy rozwinięta jako „twardziel”, po angielsku też by się zgadzało, T jak „tough”. Co składa się na tę twardość? Przede wszystkim T-Way wyróżnia się terenową dzielnością i wytrzymałością. Podłuznice ramy charakteryzują się grubością 10 mm, są w stanie znieść najwyższy w segmencie moment zginający 177 kNm. Przednia oś ma

nośność do 9 ton. Dla maksymalizacji siły i osiągow w tylnej osi standardowo zostały zastosowane zwolnice w piastach kół. Nowe, wzmocnione tylne zawieszenie z podwójnymi osiami optymalizuje masę pojazdu (325 kg mniej od Traktera), poprawia dzielność w terenie, dzięki lepszemu prześwitowi poprzecznemu i kątowni zejścia. Managerowie włoskiej marki podkreślali także wydajność układu hamulcowego, zatrzymanie z 60 km/h zajmuje tylko 21 m.

W porównaniu z Trakkerem rozszerzono ofertę rozstawów osi, co czyni model T-Way jeszcze łatwiejszym w zabudowie, bez potrzeby modyfikacji podwozia. Do wyboru pozostają trzy rozstawy: 4 m, 4,2 m oraz 4,5 m. Powiększyła się także oferta przystawek odbioru mocy. 2.300 Nm, tyle wynosi największy moment obrotowy przekazywany za pośrednictwem przystawki. Chodzi o przystawkę wysokiej wydajności Sandwich PTO

umieszczoną pomiędzy silnikiem a skrzynią biegów. Architektura elektryczno-elektroniczna Hi-Mux została przebudowana.

Napędy i skrzynie

Trzeba przyznać, iż klient będzie mógł wręcz przebierać w konfiguracjach napędu: 6x4 w podwoziach i ciągnikach, 8x4 w podwoziach, na wszystkie koła 4x4 lub 6x6 w podwoziach i ciągnikach oraz 8x8 w podwoziach. W podwoziach i ciągnikach 6x4 jest oferowany hydrostatyczny napęd Hi-Traction. Działa do prędkości 25 km/h i jest aktywowany automatycznie, w celu zapewnienia dodatkowego, hydraulicznego napędu przednich kół w razie potrzeby. Ma on znaczną przewagę nad konwencjonalnym rozwiązaniem pod względem zużycia paliwa i masy. Przyczynia się do oszczędzania oleju napędowego w trakcie zadań transportowych wymagających tylko okazjonalnego napędu na przód.

Silniki są znane z innych IVECO, sprawdzone jednostki Cursor, 13-litrowa może rozwijać do 510 KM, a więc 10 KM więcej niż w Trakkerze. W lżejszych pojazdach występuje Cursor 9-litrowy.

Jednostki te współpracują z 12- lub 16-biegowymi, zautomatyzowanymi przekładniami Hi-Tronix, które teraz mają nowe funkcje opracowane specjalnie z myślą o mobilności w trudnym terenie. Tryb rozkołysania pojazdu ułatwia odzyskanie przyczepności na śliskim, tryb pełzania umożliwia poruszanie się z minimalnymi prędkościami. Hill Holder pomaga w utrzymaniu pojazdu na wzniesieniu, w trakcie ruszania. Z kolei na odcinkach szosowych może przydać się system Hi-Cruise. W jego skład wchodzi przewidujący tempomat, który steruje zmianą biegów oraz funkcja eco-roll pozwalająca wykorzystać bezwładność pojazdu przy zjazdach. Dzięki nowym algorytmom skrzynie Hi-Tronix zapewniają doskonale dobrane zmiany biegów w każdej sytuacji – zachwała IVECO.

Kabiny, elektronika

Kabina dzieli rozwiązania funkcjonalne i estetyczne z pozostałymi modelami serii Way, wyróżniając się podobnie smukłymi i aerodynamicznymi liniami. Włoskie auta zazwyczaj prezentują się efektownie, również użytkowe. Kabina dostępna w dwóch wersjach – krótkiej AD i długiej AT z dachem standardowym lub podwyższonym – jest funkcjonalna. Ułatwia codzienną pracę kie-



Auto wyróżnia się także pod względem stylistyki

rowcy dzięki rozwiązaniom poprawiającym widoczność, chroniącym przed zabrudzeniami oraz upraszczającym czynności przeglądowe i naprawcze. Standardowe wyposażenie stanowi moduł Connectivity Box. System łączności umożliwia zdalne monitorowanie parametrów każdego pojazdu w dowolnym czasie przez menedżera floty, w celu zapewnienia maksymalnej efektywności, umożliwia telediagnostykę i konserwację predykcyjną. Jest to przewidywanie napraw, funkcja IVECO Control Room wykrywa potencjalne usterki. Dzięki temu unika się nieplanowanych przestojów pojazdów.

Tradycje także sportowe

Na samym początku wydarzenia online odwołano się do tradycji, do takich modeli jak IVECO 682, Fiat 300 PC, Magirus 330, IVECO Eurotrakker i Trakker.

Przypomniano sukcesy w rajdach terenowych, przede wszystkim Włocha Massimo „Miki” Biasiona na Eurocargo 4x4 oraz Holendra Gerarda de Rooya, zwycięzcy Dakaru w latach 2012 i 2016 na Powerstarze 4x4.

Od siebie musimy dodać, że w triumfującej załodze Holendra, jako mechanik jechał nasz rodak, Dariusz Rodewald. 



Czteroosiowe podwozie może mieć napęd 8x4 lub 8x8

Klejnot dla każdej floty.

LTM 1150-5.3

Przy nacisku na oś 12 ton oraz z dziewięcioma tonami balastu na pokładzie, połączony z wytrzymałym wysięgnikiem o długości 66 m. Dzięki temu oszczędza się środki transportu. Mobilność i komfort na w dowolnym miejscu na świecie dzięki systemom ECOmode, ECOdrive oraz Hillstart-Aid i VarioBase. Nie istnieje bardziej ekonomiczne rozwiązanie!

liebherr.com

LIEBHERR

Żurawie samojezdne i gąsienicowe

