

TRUCKS & MACHINES

MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY

POTRÓJNA EWOLUCJA



-  MAN: POKAZANE W 2020 ROKU MODELE TGX, TGS, TGM I TGL Z KOLEJNYMI ZMIANAMI
-  MASTER TRUCK 2021 BARDZIEJ SPEKTAKULARNY NIŻ POPRZEDNIE EDYCJE
-  NAJCIEKAWSZE MODELE SPECJALISTYCZNYCH NACZEP PODKONTENEROWYCH
-  MISTRZYNIĘ ZAŁADUNKÓW – ŁADOWARKI KOŁOWE POPULARNEJ KLASY 20-25 TON

**NA DOBREJ DRODZE
Z MICHELIN X[®] MULTI[™]!
EDYCJA 2**



**ZYSKAJ DO
100 ZŁ ZWROTU***

**KUP
OD 6 DO 36**

WYBRANYCH NOWYCH OPON Z GAMY

**MICHELIN
X[®] MULTI[™]**

w okresie od 1.08. do 30.09.2021 r. i zyskaj zwrot za każdą oponę*.

* Liczba rejestracji ograniczona. Szczegóły dotyczące procedury zwrotów znajdują się w regulaminie dostępnym na www.program.ciezarowki.michelin.pl.
Lista punktów sprzedaży biorących udział w programie dostępna na www.program.ciezarowki.michelin.pl. Organizatorem programu na zlecenie Michelin Polska Sp. z o.o. jest Publicis Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie przy ul. Wołoskiej 9a, 02-583 Warszawa.

www.program.ciezarowki.michelin.pl



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

Redaktor naczelny
Dominik Woch
dominikwoch@trucks-machines.pl

Zespół
Leon Bilski
Jacek Dobkowski

Współpraca
Michał Jurczak
Marek Różycki
Robert Przybylski
Mariusz Miąsko

Korekta
Danuta Szperling

Wydawnictwo
FOCUS TRUCK LOGISTIC

Redaktor graficzny
Krzysztof Krusiński
kkrus@o2.pl

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

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

News

IVECO / HEGELMANN	
/ MAN / MARTEX	4
VOLVO / SCHMITZ / SCANIA	5
TII / KRONE	6
SCANIA	7

Rynek

KIEROWCY	8
RENAULT	10
DAF	12
MERCEDES-BENZ	14
PTM POLSKA	16
LUTZ	18
MAN	20
OPONY NACZEPOWE	22
WIELTON	24
NACZEPOMANIA 2021	26
FLIEGL	28
MASTER TRUCK SHOW	30
NACZEPY PODKONTENEROWE	36
HISTORIA	40
ŁADOWARKI KOŁOWE 20-25 T	44
KOPARKI KOŁOWE 15-20 T	50



SKUPUJEMY ZA GOTÓWKĘ

samochody ciężarowe
ciągniki siodłowe
wywrotki 6x2, 6x4, 6x6, 8x4, 8x6, 8x8
naczepy

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

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

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

533 313 313



DOSTAWA 43 POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH IVECO EUROCARGO

IVECO Poland zrealizowało dostawę dużej partii samochodów ciężarowych IVECO Eurocargo z zabudowami kontenerowymi i windami ładunkowymi.auta trafiły do eksploatacji w dziesięciu głównych oddziałach Poczty Polskiej. Zamówienie na pojazdy złożyła firma PKO Leasing S.A., której oferta została uznana za najkorzystniejszą w toku przetargu ogłoszonego przez Poczta Polska S.A. w 2020 roku. Przedmiotem zamówienia w niniejszym postępowaniu był „Leasing samochodów ciężarowych o ładowności do 8 ton”. Ciężarówki IVECO Eurocargo, których dostawę objęła zwycięska oferta przetargowa, zgodnie z umową zostały dostarczone do użytkownika, którym jest Poczta Polska S.A., w dwóch transzach. Pierwsze 18 sztuk pojazdów (2 szt. ML 100 i 16 szt. ML 150) trafiło do klienta jeszcze w 2020 roku, natomiast kolejne 25 sztuk (1 szt. ML 100 i 24 szt. ML 150) przekazano do użytkowania w 2021 roku. Nowe ciężarówki obsługują 10 głównych oddziałów Poczty Polskiej rozlokowanych na terenie całego kraju (w Bydgoszczy, Gdańsku, Szczecinie, Łodzi, Lublinie, Poznaniu, Krakowie, Warszawie, Wrocławiu, Zabrzu). 



HEGELMANN POLAND JAKO PIERWSZA SPÓŁKA W BRANŻY TSL POWOŁUJE KOMPLEKSOWE CENTRUM OPERACYJNE DLA KIEROWCÓW I ODPOWIADA NA WYMOGI PAKIETU MOBILNOŚCI



W Żarskiej Wsi (woj. dolnośląskie) powstaje unikalny w skali krajowej projekt branży transportowej. Nieopodal węzłów transgranicznych w Zgorzeli i Jędrzychowicach ruszyła budowa rozległego kompleksu Hegelmann Hub Poland, dedykowanego polskim kierowcom. Inwestycja, która w kompleksowy sposób zapewni pełne zaplecze usług dla przewoźnika, floty i kierowców, to odpowiedź na wyzwania stawiane przez kolejne regulacje unijne oraz pakiet mobilności. 

ELEKTROMOBILNOŚĆ MAN-A RUSZA W DROGĘ PO POLSCE

Produkowany seryjnie od października 2020 w fabryce MAN Bus w Starachowicach autobus miejski MAN Lion's City E z napędem elektrycznym rusza w trasę po Polsce. Firma MAN Truck & Bus Polska w okresie od sierpnia do grudnia 2021 przekaże autobus do eksploatacji w codziennym ruchu miejskim w kilkunastu miastach w Polsce. Testy rozpoczną się w Gdańsku i potrwają tam 2 tygodnie. 



NOWY ODDZIAŁ – MARTEX RADOM



14 czerwca br. otwarty został kolejny oddział Martex – Radom – Wielogóra przy ul. Warszawskiej 90, przy głównej drodze na Warszawę (trasa nr 7). Martex Radom to już 6. oddział Martex w woj. mazowieckim i zarazem 35. na mapie Polski. Oddział zaprasza i oferuje szeroką gamę części zamiennych do samochodów ciężarowych, dostawczych, przyczep, naczep i autobusów na ok. 850 mkw. powierzchni. Sprawną obsługę klientów i fachowe doradztwo zapewnia kilkusobowy zespół pracowników z dużym doświadczeniem w branży truck, dostępny pod nr. tel. 48 389 00 01-02. Szczegółowe dane nowego Oddziału i jego zespołu dostępne na firmowej stronie: www.martextruck.pl 

VOLVO POLSKA W RANKINGU ATRAKCYJNYCH PRACODAWCÓW W POLSCE

Firma Volvo Polska zajęła drugie miejsce w badaniu marki pracodawcy Randstad Employer Brand Research 2021, które zostało zrealizowane w Polsce na próbie blisko 5 tysięcy respondentów, aktywnych na rynku pracy. To już kolejne w tym roku badanie zewnętrznej instytucji potwierdzające silną pozycję Volvo na polskim rynku pracy. W badaniu Randstad Volvo Polska plasuje się na najwyższych miejscach już od wielu lat. Uczestniczący w badaniu respondenci, których głosy zdecydowały o zajęciu przez Volvo Polska wysokiej pozycji wśród najatrakcyjniejszych pracodawców w Polsce, wskazali m.in. na stabilną kondycję finansową firmy, jej dobrą reputację oraz wynagrodzenie i benefity oferowane pracownikom. Randstad Employer Brand Research to projekt badawczy dotyczący wizerunku pracodawcy i czynników atrakcyjności pracodawców. 



ELEKTRYCZNIE, NA CHŁODNO

Naczepa Schmitz Cargobull S.KOe, chłodnia z elektrycznym agregatem i osią z generatorem, trafiła na testy. Przedstawiciele wypożyczalni TIP, dostawca usług logistycznych Cornelissen i sieć handlowa Albert Heijn chcą dzięki niej bezemisyjnie i cicho dostarczać towary do supermarketów Albert Heijn w Holandii. Przekazanie pojazdu odbyło się w siedzibie Schmitz Cargobull w Vreden. S.KOe COOL SMART z „elektryczną osią” i elektrycznym agregatem chłodniczym ze zintegrowaną energoelektroniką to nowoczesna naczepa, której jednostka (S.CUe) jest przeznaczona do bezemisyjnego chłodzenia i ogrzewania ładunku (moc grzewcza sięga 9.100 W). Wykorzystana zostanie na potrzeby firmy Albert Heijn, będącej częścią globalnej grupy Ahold Delhaize. Firma jest liderem na rynku sprzedaży detalicznej żywności w Holandii, a markę wyrobiła sobie m.in. dzięki innowacyjnym i zrównoważonym rozwiązaniom transportowym, stosowanym w dystrybucji do supermarketów. TIP to z kolei niezależna od producenta wypożyczalnia i zintegrowany dostawca usług dla branży transportowej i logistycznej (120 lokalizacji w 18 krajach Europy i Kanadzie, duża liczba partnerów serwisowych, zwarta sieć oddziałów i warsztatów). Jej oferta dotyczy usług związanych z całym cyklem życia pojazdu; od zakupu, konserwacji i naprawy po odsprzedaż używanych jednostek. Trzecie „ogniwo” stanowi Cornelissen, firma działająca od ponad dziewięciu dekad, a proponująca inteligentne rozwiązania transportowe. 

PÓŁ MILIONA POJAZDÓW SCANIA W SIECI

Ponad 500 tys. pojazdów Scania połączonych w ramach sieci porusza się po 100 rynkach na których działa firma, na bieżąco przysyłając dane do analizy. Dziesięć lat temu, jako pierwsza marka w branży, Scania wprowadziła urządzenie komunikacyjne jako standard we wszystkich pojazdach, co pozwoliło klientom firmy na poprawę wydajności ich biznesu. W 2014 r. Scania zarejestrowała 100 tys. pojazdów połączonych w ramach sieci przysyłania informacji. Od tego czasu liczba ta rosła o prawie 60 tys. rocznie, a ostatnio przekroczyła 500 tys. Od 2019 r. jest również możliwe połączenie w ramach sieci silników przemysłowych i morskich. Chociaż wszystkie nowe pojazdy Scania, które opuszczają fabrykę są wyposażone w urządzenie komunikacyjne, klienci muszą podpisać umowę, zanim Scania będzie mogła przetwarzać dane ich pojazdu i oferować dedykowane pakiety usług. Bezpłatny jest Pakiet Monitoring, zapewniający dostęp do Portalu Zarządzania Flotą (FMP) oraz Aplikacji Fleet, dzięki której klienci otrzymują regularnie e-maile przedstawiające podstawowe osiągi i zużycie pojazdu. 

SZUKAMY PRZEWOŹNIKÓW

W związku z rozbudową naszej floty zapraszamy przewoźników posiadających ciągniki siodłowe (pod standardowe naczepy) lub całe zetsawy (ciągnik + naczepa 13,6 m – standard lub mega) Do współpracy w transporcie międzynarodowym.

Oferujemy:

- stałą, pewną współpracę na podstawie zleceń transportowych lub umów
- trasy w kółkach PL – UE – PL / PL – DE – PL
- atrakcyjne stawki
- terminowe przelewy za wykonane usługi, dodatkowo: możliwość szybszego finansowania
- wysokie miesięczne przebiegi
- profesjonalne i indywidualne podejście do przewoźnika
- możliwość rozwoju u boku jednego z największych operatorów logistycznych

Wymagamy:

- ciągnik siodłowy min. Euro V pod naczepę standardową
- wyposażenie do zabezpieczenia ładunku: pasy, maty, narożniki, deski rozporowe (20x500 DAN, komplet, 40, 20), opcjonalnie: wyposażenie ADR
- dostępności aut w okresach min. 2 tygodni
- szybkiego przekazywania dokumentów transportowych

Zainteresowanych zapraszamy do kontaktu:
knpl.przewoźnicy@Kuehne-Nagel.com



KUEHNE+NAGEL 

K25L – DO TURBIN I NIE TYLKO

Transporter Industry International Group (Grupa TII) należy do najbardziej znanych producentów pojazdów specjalnych. Składa się z marek Scheuerle, Nicolas, Kamag i TIIGER, a zatrudnia ok. 900 pracowników. Scheuerle, lider na rynku pojazdów ciężkich z hydraulicznymi osiami wahadłowymi rozszerzył właśnie serię pojazdów platformowych o K25 L. Podczas opracowywania modułowego pojazdu K25 L konstruktorzy Scheuerle skupili się przede wszystkim na zapewnieniu bezpieczeństwa transportu ładunków z wysoko położonym środkiem ciężkości. To szczególnie istotny wymóg, zwłaszcza w odniesieniu do przyszłościowego transportu komponentów dla coraz mocniejszych turbin wiatrowych. Zwiększone wymiary takich elementów, a zwłaszcza związany z tym, relatywnie wysoko umieszczony środek ciężkości ładunku, wymagają wyjątkowo stabilnego środka transportu, o bardzo nisko położonej powierzchni ładunkowej. K25 L osiąga dobre wyniki również dzięki maksymalnej stabilności podczas transportu maszyn budowlanych. Dodanie litery L (Low) w oznaczeniu typu wskazuje na szczególnie niską wysokość platformy wraz z zastosowaniem większych opon. Rozstaw kół K25 L wynosi 2.100 mm, wraz z zewnętrzną szerokością 3.000 mm to o kilkanaście procent więcej niż oferują aktualnie inni producenci. To dość unikatowe parametry w segmencie pojazdów tego rodzaju. Ze względu na relatywnie duży rozstaw kół, K25 L wydatnie zmniejsza ryzyko wypadków spowodowanych przewróceniem podczas transportu segmentów wieży wiatrowej o dużych średnicach, a tym samym znacząco zwiększa poziom bezpieczeństwa pracy. Producent zwraca uwagę na niewielką wysokość platformy pomimo większych opon (285/70 R 19,5). Technicznie możliwy nacisk na oś K25 L wynosi do 23 t (lub do 13,9 t przy 80 km/h). Ponadto zastosowane opony są większe i bardziej wytrzymałe. Wysoka kompensacja osi, wynosząca 680 mm sprawia, że jazda po nierównych nawierzchniach jest bardzo bezpieczna. Ponadto maksymalny kąt skrętu (+/-60 st.) optymalizuje manewrowość pojazdu. Podnoszenie i opuszczanie odbywa się za pomocą PPU (Power Pack Unit). Duży moment zginający (dodatni i ujemny) zapewnia operatorowi elastyczność, co przynosi szczególne korzyści w przypadku przewozu takich produktów jak segmenty wieży, czy gondole (obudowy maszyn), które w połączeniu z wysoko położonym środkiem ciężkości cechują się dużymi obciążeniami punktowymi oraz takich, których środek ciężkości znajduje się daleko poza środkiem podparcia. K25 L jest rozwiązaniem wielofunkcyjnym. Gama modeli tej serii spełnia wymagania pojazdów platformowych od dwóch do sześciu osi. Pojazdy można łączyć z tzw. gęsią szyją, dyszlami, podporami obrotowymi, mostami i adapterami wieżowymi. Producent zwraca uwagę również na innowacyjną koncepcję systemu hamowania, a także zastosowanie EBS (lepsza skuteczność i krótsza droga hamowania). Dodatkowo walor, pozwalający na pracę w warunkach nocnych stanowią reflektory na każdym wózku. 



WSZYSTKO W JEDNYM

Krone Telematics bazuje na platformie niezależnej od producenta, aby móc łatwo zarządzać różnymi systemami telematycznymi za pośrednictwem jednego rozwiązania portalowego. Łączone, samodzielne rozwiązania stanowią w sumie produkt typu „wszystko w jednym”. Niezależnie od typu pojazdu, czy producenta telematyki, użytkownik ma do niej indywidualny, specyficzny dostęp. Dzięki portalowi Krone Telematics operatorzy flot mają zawsze wgląd w swoje pojazdy, aplikacje sprawiają, że dane są dostępne również w trasie. Dzięki swym funkcjom, Krone Telematics sprawia, że operatorzy flot mają przez cały czas kontrolę on-line nad położeniem pojazdu, stanem ładunku, w tym także nad temperaturą. Konstrukcja jest modułowa, można dzięki temu skompletować swój własny, spersonalizowany pakiet. Do transportu wymagającego dużej ilości danych (np. przewozy w kontrolowanej temperaturze) dostępne są odpowiednie moduły dodatkowe (Krone od 2019 r. standardowo wyposaża w Krone Telematics pojazdy chłodnicze z serii Cool Liner). Architektura oprogramowania Krone Telematics cechują otwarte interfejsy, za pomocą których można łatwo połączyć systemy zarządzania transportem firm przewozowych i operatorów logistycznych oraz partnerów (np. portale internetowe). Oprócz elastycznych, standardowych interfejsów możliwe są również indywidualne adaptacje. Bardzo istotne jest bezpieczeństwo danych. Na przykład zaszyfrowana transmisja do serwera zapleczka jest realizowana za pomocą tokena uwierzytelniającego, specyficznego dla urządzenia. Jednostka telematyczna i diagnostyczna Krone Smart Collect (KSC) zainstalowana w pojeździe służy do szczególnie intensywnego wykorzystania danych (np. w dużych maszynach rolniczych). Z kolei bezobsługowe rozwiązanie GPS KSC Solar zostało opracowane dla nadwozi wymiennych i kontenerów (bez własnego zasilania). Dzięki wbudowanemu panelowi słonecznemu, łączności czujników Bluetooth oraz możliwości otrzymywania aktualizacji oprogramowania i konfiguracji „bezprzewodowo”, urządzenie to jest całkowicie samowystarczalne, co zwiększa elastyczność jego zastosowania. 



CIĄGNIKI SIODŁOWE I I 7 PROC. W GÓRĘ!

Bardzo duży wzrost zanotowała branża leasingowa w pierwszym półroczu w kategorii ciągników siodłowych, 117 proc. Niewiele gorzej (105,9 proc.) wyglądało finansowanie naczep i przyczep, w przypadku pojazdów powyżej 3,5 t DMC nastąpił ruch w górę o 59,7 proc. Cały segment pojazdów ciężarowych odnotował wynik 91-procentowy. Jedynym jego wycinkiem ze zmniejszonymi obrotami okazały się autobusy. Eksperti Związku Polskiego Leasingu (ZPL) przyznają, iż zeszłoroczny kryzys w największym stopniu obniżył finansowanie pojazdów ciężarowych, dlatego odbicie od stycznia do czerwca br. jest najbardziej znaczące. Samochody dostawcze do 3,5 t DMC (18,4 proc.) są klasyfikowane przez ZPL wśród pojazdów lekkich, dynamika całego segmentu była wyższa, 29 proc. Sprzęt budowlany (37,5 proc.) znajduje się w kategorii maszyn i innych urządzeń (21,8 proc.). Ogółem rynek leasingu podskoczył o 36,2 proc., jednak prognozy na koniec roku są bardziej umiarkowane, 20,2 proc. 

STRUKTURA KLIENTÓW FIRM LEASINGOWYCH W I POŁOWIE 2021 R.

Strukturalna struktura klientów firm leasingowych



WOJCIECH ROWIŃSKI NOWYM DYREKTOREM GENERALNYM SCANIA POLSKA



Wojciech Rowiński objął stanowisko dyrektora generalnego Scania Polska z dniem 1

sierpnia 2021 r. Ma rozległą wiedzę i doświadczenie w zakresie sprzedaży, strategii i rynku pojazdów ciężarowych zdobywane na różnych stanowiskach w trakcie swej wieloletniej kariery w Scania. Wojciech Rowiński rozpoczął pracę w Scania Polska w połowie lat 90., uczestnicząc w budowie organizacji i odpowiadając za sprzedaż i marketing pojazdów ciężarowych. Przez trzy lata zbierał też doświadczenie w centrali Scania w Szwecji w dziale strategii i rozwoju produktu. Następnie wrócił do Polski i od 2005 roku na stanowisku dyrektora oddziału Scania Kraków odpowiadał za działalność sprzedażową i serwisową pojazdów Scania w regionie małopolskim, świętokrzyskim i podkarpackim. Od 2013 r. pełnił funkcję dyrektora generalnego Scania Ukraina, a później Scania Rosja. Obecnie w centrali Scania jest odpowiedzialny za przygotowanie światowej sieci firmy do sprzedaży i obsługi pojazdów elektrycznych. 

ALUMINIOWE FELGI GRATIS!*

*Szczegóły u dealera

NACZEPY:

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

NACZEPY WYWROTKI:

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



Reisch
YOUR CARGO. OUR CONCEPT.

GENERALNY DYSTRYBUTOR

POLTRAILERS
WWW.CENTRUM-NACZEP.COM

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

+48 600236900
+48 604274974
+48 600236789

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



*Limitowana seria, dostępnych tylko 10 sztuk



PONAD 6 NA RĘKĘ

Średnio zawodowy kierowca w Polsce zarabiał w zeszłym roku 6.211 zł na rękę. To znacznie wyżej niż średnia krajowa 3.732 zł netto, tak wynika z badania Polskiego Instytutu Transportu Drogowego z Wrocławia.

Kwota 6.211 zł obejmuje wszystko, czyli również diety, premie i inne dodatki. W porównaniu z rokiem 2019 wynagrodzenie nieznacznie wzrosło, o 1,5 proc. Wrocławski instytut przeprowadził ankiety wśród 1.200 kierowców. Tylko jedna czwarta z nich zarabia poniżej 5.000 zł netto. Sześć na dziesięć osób stwierdziło, że pandemia nie wpłynęła na ich wypłaty. Spadek zarobków podczas pierwszej fali zarazy dotknął 31 proc.

Statystyczny – w tym badaniu – prowadzący jest mężczyzną (98 proc.), zatrudnionym na umowę o pracę (96 proc.), lubiącym swoje zawodowe zajęcie (85 proc.), poniżej czterdziestki (76 proc.). Co ciekawe, mimo że zdecydowana większość, 85 proc., lubi pracę kierowcy, aż 37 proc. myśli często lub bardzo często o jej zmianie. Jako powody niezadowolonych są podawane takie kwestie jak:

długie rozłuki z rodziną i przyjaciółmi, stres, niebezpieczeństwo na drodze, także niebezpieczeństwo na parkingach, brak wystarczającej liczby sanitariatów, ogólny brak szacunku i niechęć do zawodu kierowcy.

Na zachętę

W badaniu wzięło też udział 70 pracodawców, którzy głównie wykonują transport międzynarodowy w Unii Europejskiej (66 proc.). Są to firmy z mocną pozycją na rynku, działające od 10 lat (57 proc.) z flotą liczącą przeważnie od 6 do 50 pojazdów.

Dane pokazują, że najwięcej zarabiają ci, którzy są u danego pracodawcy od roku do dwóch, czyli stosunkowo krótko. Dokładnie takie same wyniki Polski Instytut Transportu Drogowego otrzymał w badaniu w 2018 r. Relatywnie najmniejsze pieniądze uzyskują ci, którzy pracują powyżej 5 i 10 lat. Może wynikać to z tego, że kierowcy nie

otrzymują podwyżek (lub nie otrzymują tak wysokich podwyżek). A tym, którzy dopiero zaczynają, proponuje się większą stawkę, aby ich zachęcić. 6.250 zł dla początkujących kierowców to bardzo atrakcyjna kwota. Można to również interpretować w ten sposób, że osoby ceniące sobie stabilne zatrudnienie w mniejszym stopniu wywierają presję na podniesienie wynagrodzenia. Jednocześnie pracodawcy zapewne wychodzą z założenia, że długoletni, lojalny pracownik nie odejdzie.

Starsi dostają mniej

Najniższe zarobki uzyskują najstarsi kierowcy, po „50-tce”. Ludzie w tym wieku chętniej niż ich koledzy wybierają pracę, która pozwala być częściej w domu i raczej na kierunkach lokalnych czy krajowych. Najwięcej zarabiają najmłodsi kierowcy, a także ci od 31 do 40 lat. 

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



PARZYSTA W KSIĄŻCE, TYTUŁOWA W GAZECIE	OGONEK PRZED KASĄ	RYTUAL- NA FORMUŁA MAGICZNA	WIELKA KWOTA LEGAR W PODLODZE	KILKA PARAFII DO KLEJE- NIA PAPY
		WPA- DAJĄ DO ŁUŻY		

Wśród wszystkich Czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązanie krzyżówki SMS-em na nr 791 892 568 do dnia 22.09.2021 r. rozlosujemy upominki ufundowane przez firmy:

moya
sieć stacji paliw



AFTERMARKET

LEMFOERDER SACHS TRW



Nagrodzeni z ostatniego numeru:

Anna Kiedrzynek – Warszawa, Marek Gądecki – Poznań

oraz Piotr Wyróbką – Radom.

Rozwiązaniem są słowa z literą F.

NACZYNI KUCHEN- NE Z RACZKĄ				
BRON KOWBOJA RZEKA W ŁODZI			DRZEWO JAK BUJDA	
			ZABIŁ ABLA	
			FIASKO	
WODNA SPORTS- MENKA	PORWAŁ HELENĘ	PTAK W KOMINIE	MIASTO NA PODKAR- PACIU	
STARA, ZDARTA MOTŁA	WAFELEK NA ŁODY			
			ŚPIEWA- JĄCA DANUTA	OJCIEC CZULE
ROŚLINA Z OWOCAMI NA KISIEL	NIEZŁY GAGATEK THURMAN, AKTORKA			
ŚNIA SIĘ TENI- SIŚCIE				
		W ŚRODKU ŚWIECY		
KRWISTY WYRÓB MASAR- SKI				

POTRÓJNA



EWOLUCJA

Komfort kierowcy, dyspozycyjność pojazdu, oszczędność paliwa – w tych obszarach Renault Trucks przeprowadziło ewolucję gamy T, C i K. Od września zmodernizowane auta pojawią się u dealerów.

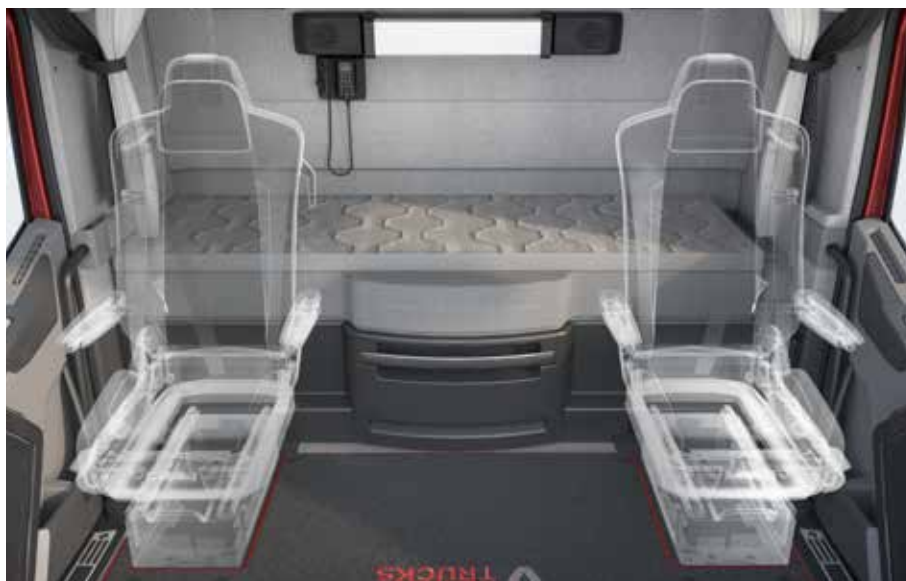
Zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami firma Renault Trucks przedstawiła pojazdy T, C, K po ewolucji, albo po face liftingu, jak kto woli. Stało się to podczas internetowej prezentacji, w czwartek, 8 lipca. Kampania promocyjna zaczęła się ponad trzy miesiące wcześniej, z wykorzystaniem komputerowej gry Euro Truck Simulator 2. Gracze mogli wirtualnie zająć miejsce w kabinach T i T High i podróżować po różnych drogach.

Jak zaznaczył na początku internetowego wydarzenia Bruno Blin, prezes Renault Trucks, nastąpiły najdalej idące zmiany w gamie T, C, K sprzedawanej od 2013 r. Zmiany będące przede wszystkim efektem współpracy z klientami – ten aspekt pojawiał się w trakcie prezentacji kilka razy. Renault Trucks słucha, co mówią klienci, co może zostać ulepszone.

Ładniej i wygodniej

Paul Daintree, dyrektor designu Renault Trucks, na przykładzie kabiny T High pokazał zmiany w wyglądzie. Na

ścianie czołowej przybyło miejsca na grafiki klientów, poza tym prezentuje się ona lepiej, bardziej „konkretnie”, również dzięki powiększonemu logo marki. Zastosowanie LED-ów



spowodowało zmniejszenie powierzchni głównych lamp i oczywiście polepszenie oświetlenia w nocy. Została zachowana funkcjonalność stopni, które mogą być użyte jako stolik piknikowy.

Bardziej istotne zmiany zaszły wewnątrz. Przede wszystkim poprawiono pozycję prowadzącego, dzięki większemu zakresowi regulacji kierownicy. Występujący w krótkich filmikach zawodowi kierowcy podkreślali, że teraz kierownicę można skierować bardziej do siebie. Przydaje się także jej regulacja za pomocą przycisków naciskanych stopami.

Przeprojektowanie deski rozdzielczej dało efekt w postaci miejsc na tablet, na uchwyt do komórki. Silnik zapala się i gasi przyciskiem, co ułatwia eksploatację zwłaszcza w takich zastosowaniach jak budowlanka. Inne tkaniny i wzory to mniej kontrastów i graficzny spokój. Szczególnie efektownie prezentuje się nowa tłoczona tkanina, z czerwonymi akcentami i czerwonym napisem „Renault Trucks”. Leżanki są bardziej komfortowe, otrzymały podwójną liczbę grubszych sprężyn i dodatkowy materac.

Dwa dni w roku

Florence Simonet, wiceprezes Renault Trucks ds. marketingu części zamiennych i usług podała wyliczenia, że przewoźnik użytkując pojazd po ewolucji zaoszczędzi dwa dni w roku. To efekt niezawodności gamy oraz usług, przede wszystkim obsługi predykcyjnej, zresztą już oferowanej przez francuską markę. Przykładowo pojazd ostrzega, mailem, przed mogącym nastąpić

Kabina stała się bardziej przyjazna kierowcy



unieruchomieniem, dzięki czemu można zawczasu wykonać odpowiednie, wyprzedzające czynności serwisowe. Brak nieplanowanych przestojów to oszczędność czasu, a czas to pieniądz. W efekcie przewoźnicy zyskują większą wydajność i spokojny sen. Na trwałość pojazdu wpływa również zdalna aktualizacja oprogramowania. Użytkownik decyduje o miejscu i czasie aktualizacji.

Układ napędowy został zoptymalizowany, jednak nie padły żadne obietnice dotyczące spalania oleju napędowego. Może to i lepiej, wszystko wyjdzie „w praniu”. Przeglądy wypadają maksymalnie co 150 tys. km, albo co 18 miesięcy.

Elektryczność musi być

Nie mogło zabraknąć wątku elektromobilności, takie czasy. Prezes Bruno Blin wspominał, że część modeli już jest na prąd, do

dystrybucji miejskiej i do wywozu śmieci. Za dwa lata elektryczne propozycje będą dotyczyły każdego segmentu. W drugiej połowie dekady powinny pojawić się również konstrukcje wykorzystujące ogniwa paliwowe, czyli na wodór, w pojazdach przeznaczonych na długie dystanse. Od roku 2040 Renault Trucks ma oferować tylko i wyłącznie ciężarówki nie korzystające z paliw kopalnych.

Na zakończenie głos zabrał Martin Lundstedt, prezes i dyrektor generalny Volvo Group, wszak ciężarowe Renault Trucks należy do ciężarowego Volvo. Podkreślił, iż Renault Trucks jest kluczowym graczem transformacji. Wylimitowanie paliw kopalnych w zrównoważonej logistyce ma na celu ograniczenie zmian klimatu, co stanowi poważne wyzwanie – powinniśmy przekazać planetę następcom w dobrym stanie. 

ZADBAJ O SWOJĄ FLOTĘ

PROFESJONALNA REGENERACJA KATALIZATORÓW I FILTRÓW DPF



Kaliński
UKŁADY WYDECHOWE

Ul. Szamotulska 40 ■ 62-081 Chyby / Poznań ■ +48 61 814 2727 ■ regeneracja@kalinski.pl

NOWA GENERACJA JUŻ JEST

TEKST: Jacek Dobkowski
ZDJĘCIA: T&M

Pierwszy w Polsce DAF nowej generacji, XG 480 4x2, został przekazany firmie Regesta w czwartek, 29 lipca. Uroczystość miała miejsce w Busku-Zdroju w województwie świętokrzyskim.

W ciągu kilkunastu ostatnich lat Regesta z Pińczowa (woj. świętokrzyskie), oddalonego kilkanaście kilometrów od Buska-Zdroju, użytkowała wiele DAF-ów. Egzemplarz oficjalnie oddany do eksploatacji pod koniec lipca, z serii przedprodukcyjnej, okazał się tysięcznym DAF-em w flocie tej firmy. Mariusz Piszczek, dyrektor zarządzający DAF Trucks Polska przypomniał, iż przed czterema laty do Regesty trafił DAF numer 600. Przewoźnik z Pińczowa, specjalizujący się w transporcie stali, jest jednym z największych i najbardziej lojalnych klientów DAF-a. Regesta zamówiła 10 egzemplarzy nowej generacji. Rafał Kwiecień, prezes Regesty, obiecuje sobie bardzo dużo po nowych DAF-ach, liczy na niskie spalanie zapowiadane przez producenta oraz na komfort dla kierowców w przeprojektowanej, dużej kabinie.

Mocne strony

Zalety nowej generacji, złożonej z modeli XF, XG, XG+ przedstawił na konferencji prasowej Zbigniew Kołodziejek, marketing manager DAF Trucks Polska. Konstruktorzy skupili się na trzech filarach: efektywności, bezpieczeństwie, komforcie kierowcy. Efektywność to przede wszystkim niskie spalanie i niski koszt kilometra. Zmiany w aerodynamice, silnikach, układzie napędowym powinny zmniejszyć średnie zapotrzebowanie na olej napędowy aż o 10,2 proc. Tyle DAF obiecuje. Zbigniew Kołodziejek zaznaczył, że nigdy w historii marki nie było takiego spadku zużycia paliwa. Bezpieczeństwo to dbałość o kierowców i innych uczestników ruchu drogowego. Wygoda prowadzącego jest gwarantowana przede wszystkim przez nową kabinę. Należy w tym przypadku podkreślić słowo „nowy”,



W trakcie odsłaniania, z prawej Mariusz Piszczek (DAF), z lewej Rafał Kwiecień (Regesta)

to nie jest ewolucja poprzedniej konstrukcji. Właśnie kabina stała się swego rodzaju punktem wyjścia w opracowywaniu nowych modeli XF, XG, XG+. Jak już pisaliśmy, DAF wykorzystał zmienione, unijne przepisy dotyczące wymiarów pojazdów ciężarowych, z korzyścią dla aerodynamiki i bezpieczeństwa. Szoferka ma teraz przód dłuższy o 160 mm, w XG oraz XG+ także wydłużony tył o 330 mm (łącznie 490 mm). W trakcie prac okazało się, że maksymalne wykorzystanie nowych przepisów skutkuje redukcją oporu aerodynamicznego o 20 proc., lecz ciężarówka z bardzo wystającym przodem jest cięższa, gorsza pod względem manewrowania i bezpośredniej widoczności z wewnątrz. Dlatego zdecydowano się na wspomniane, rozsądne 160 mm, dzięki czemu opór aerodynamiczny zmniejszył się o 19 proc., a więc prawie w takim samym stopniu.

Wyraźnie w górę

Spotkanie w Busku-Zdroju, w upalne, letnie popołudnie stało się pretekstem do przedstawienia sytuacji po pierwszym półroczu. Rynek wyraźnie odżywa po pandemii, co szczególnie widać w Polsce i innych państwach naszej części Europy. W najcięższej kategorii ponad 16 ton DMC tegoroczna sprzedaż w 30 krajach Europy (Unia plus Wielka Brytania, Norwegia, Szwajcaria) powinna osiągnąć około 280 tys. Nie jest to jeszcze poziom z czterech lat przed zarazą, tym niemniej zainteresowanie firm transportowych jest duże. Sprzedaż mogłaby być większa, nawet o kilkanaście procent, ale na przeszkodzie stoi brak komponentów, ze „słynnymi” już chipami na czele. Prognozy dla lekkiego segmentu zakładają prawie 50 tys., DAF dąży do udziału około 10 proc.

Jak przekazał dyrektor Mariusz Piszczek, tegorocznym celem DAF-a w ciężkim segmencie w 30 europejskich krajach jest rynkowy udział na poziomie 17 proc. W Polsce handel nowymi ciężarówkami idzie jeszcze lepiej, DAF jest pierwszy, w niektórych miesiącach miał prawie 30 proc., na koniec czerwca osiągnął ponad 25 proc., dokładnie 25,2. Przewaga nad wiceliderem wyniosła już ponad tysiąc sztuk. Dyrektor Piszczek podkreślał rezultat w podwoziach. Na rozwój w tym zakresie polski importer zwraca obecnie baczniejszą uwagę. I są efekty tytanicznej pracy, wzrosła sprzedaż i udział, z 14,7 proc. do 19,3 proc., porównując pierwsze półrocza 2020 i 2021 w podwoziach dwu-, trzy i czteroosiowych. Podwozia niderlandzkiej marki to głównie transport międzynarodowy, ale także segment komunalny i budowlany. Trzeba zaznaczyć, że właśnie do polskich klientów trafia stosunkowo najwięcej nowych DAF-ów z kontraktami serwisowymi, ponad połowa. W tej grupie trzy piąte to umowy kompleksowe, full care, przeważnie w „międzynarodówce”. Z powo-



Tablica wskaźników to 12-calowy wyświetlacz

dzeniem rozwijają się usługi Paccar Financial, obecnie jego portfel obejmuje ponad siedem tysięcy pojazdów. DAF Trucks Polska notuje zwiększone obroty używanymi samochodami, w minionym półroczu aż o 265 proc. Zdaniem przedstawicieli polskiego DAF-a dobry popyt na używane powinien utrzymać się długo.

Szczególną pozycję w tej grupie zajmuje oferta First Choice, czyli auta używane, ale z fabryczną, 12-miesięczną gwarancją. W ogóle używane też mogą być objęte kontraktami serwisowymi. Oczywiście, decyduje tu rachunek ekonomiczny klienta, na takie egzemplarze kontrakty muszą być droższe.

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



eACTROS I NOWA ERA

Już niedługo, w październiku, powinna ruszyć seryjna produkcja elektrycznej ciężarówki Mercedes-Benz eActros. Będzie ona oferowana w 12 krajach, Polski na tej liście nie ma.



Niewątpliwą zaletą e-ciężarówek jest niski poziom hałasu na zewnątrz

Niemcy, Austria, Szwajcaria, Włochy, Hiszpania, Francja, Niemalandy, Belgia, Wielka Brytania, Dania, Norwegia i Szwecja – w tych europejskich państwach będzie sprzedawany elektryczny eActros, przynajmniej na początek. Podczas światowej, wirtualnej premiery nowego modelu, ostatniego czerwca, dowiedzieliśmy się, że niewykluczone jest wejście na inne rynki naszego kontynentu, również takie jak Rosja, poza tym do Australii czy Chin. Brak Polski wśród wymienionego tuzina nie powinien dziwić, wszak nasza infrastruktura dla aut elektrycznych jest słabo rozwinięta, a coś dopiero dla elektrycznych ciężarówek.

Dwie albo trzy osie

Podczas internetowej prezentacji obejrzelśmy film z trzyosową solówką

w roli głównej. To jeden z wariantów, będzie także wersja dwuosiowa, obie korzystają z ramy Actrosa, DMC wynosi 19 ton lub 27 ton. Na filmie czyściutki Mercedes eActros jeździł sobie po mieście wzbudzając zachwyt przechodniów cichą pracą przede wszystkim. Właśnie do ciężkiej (pod względem masy) miejskiej dystrybucji wydaje się być stworzony ten samochód. Wprawdzie managerowie Daimler Truck AG obiecują zasięg do 400 km i możliwość również transportu między-miastowego, ale zawsze lepiej za dużo po elektrykach nie oczekiwać. Tym bardziej, że te 400 km to wartość przy częściowym załadunku, bez przyczepy, przy temperaturze na dworze 20 stopni Celsjusza i z czterema zestawami baterii, za przednią osią. Bo seryjnie są trzy takie pakiety, po 105 kWh każdy,

tak więc pojemność akumulatorów trakcyjnych wynosi 315 kWh, bądź 420 kWh.

Druga drażliwa sprawa, przy każdym elektrycznym pojeździe, to czas „tankowania”. W trakcie premiery padła obietnica jednej godziny od 20 proc. do 80 proc. I podobnie jak przy zasięgu trzeba doczytać do końca. A więc – trzy zestawy baterii a nie cztery, zewnętrzna temperatura 20 stopni, natężenie prądu stałego 400 A. eActrosa można ładować prądem o mocy do 160 kW za pomocą wtyczki CCS Combo-2. Maksymalna moc ładowarki to 160 kW. Dodajmy, że instalacja niskiego napięcia ma dwa, własne akumulatory.

Silniki zintegrowane

Napęd zapewnia elektryczna, sztywna oś, druga w pojeździe, ze zintegrowanymi

dwoma silnikami elektrycznymi chłodzonymi cieczą (chłodnica znajduje się z przodu pojazdu). Skoro to 100-procentowy wehikuł na prąd, moc silników była podawana w kW, my jednak przeliczymy na KM, bardziej pasujące do samochodów, nawet takich. Maksymalne 330 kW to 448 koni, szczytowe 400 kW oznacza 543 KM. Natychmiastowa dostępność osiągnięć silników połączonych z dwustopniową skrzynią biegów zapewnia bardzo dobre przyspieszenie, komfort oraz dynamikę jazdy, które w porównaniu z konwencjonalną ciężarówką umożliwiają bardziej relaksujące i mniej stresujące prowadzenie.

Konieczne wsparcie

Oczywiście Mercedes obiecuje wsparcie i pomoc dla przewoźników i kierowców, umowy serwisowe, obiecuje narzędzia do optymalizacji użytkowania eActrosów, także eConsulting. Tematem eConsultingu mogą być wszelkie kwestie dotyczące planowania, przygotowania i realizacji inwestycji związanych z infrastrukturą ładowania oraz przyłączeniem do sieci. Mercedes-Benz zawarł strategiczne

porozumienie z firmami Siemens Smart Infrastructure, ENGIE, EVBox Group. Na życzenie Mercedes-Benz Trucks pomaga również w ustaleniu możliwych dotacji publicznych na infrastrukturę i pojazdy.

Andreas von Wallfeld, szef marketingu i sprzedaży Mercedes-Benz Trucks zwracał uwagę na TCO (Total Cost of Ownership), całkowity koszt użytkowania i posiadania pojazdu. To przede wszystkim powinno się liczyć dla transportowców. Trzeba przyznać, że wspominał również o znaczeniu cen energii elektrycznej, a te mogą różnić się w poszczególnych krajach. Dlatego TCO podobne do niemieckiego może być w Niemczech czy Francji.

Nowy eActros ma takie same wyposażenie związane z bezpieczeństwem jak spaliny odpowiednik, przykładowo układ kamer MirrorCam zamiast głównych lusterek, asystenta martwego pola S1R ułatwiającego skręt w prawo, czy piątą generację aktywnego asystenta hamowania Active Brake Assist (ABA) z rozpoznawaniem pieszych.

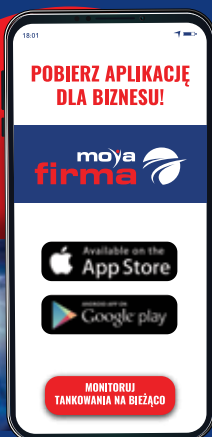
Hanower, 2016 rok

Jak na porządną markę przystało, eActros nie wziął się nagle i znikąd. Już przed pięcioma laty, na targach w Hanowerze, z dużą pompą został pokazany trzyosiowy samochód koncepcyjny. Od 2018 r. trwały testy prototypów z udziałem użytkowników z Niemiec i innych, europejskich krajów, po drogach publicznych przejechano ponad pół miliona kilometrów. Samochody seryjnie wytwarzane od jesieni w Wörth am Rhein, w południowo-zachodnich Niemczech, otwierają nową erę w ofercie ciężarowego Mercedesa. Na przyszły rok została zapowiedziana produkcja modelu eEconic. Taki wóz może być podwoziem np. pod śmieciarkę.

– Musimy uznać, że transport jest częścią problemu zmian klimatycznych. Jednocześnie możemy być i będziemy częścią ich rozwiązania. Rozpoczynamy od naszego eActrosa – podsumowuje Karin Rädström, członek zarządu Daimler Truck AG odpowiedzialna za Mercedes-Benz Trucks. 🇵🇱



Karta paliwowa MOYA Firma TO SIĘ OPŁACA!



Skontaktuj się z nami!

☎ 22 496 00 73

✉ BOK@MOYASTACJA.PL

10 LAT PLUS ROK



Okolicznościowe podziękowania odebrali pracownicy PTM

PTM Polska jest dystrybutorem naczep premium, przede wszystkim marki Stas, opracowuje automatyczne systemy przeładunku. 11. rocznicę działalności firma podsumowała galą w sali bankietowej stadionu Widzewa w Łodzi.

Wyjaśnijmy od razu chronologię. 10 plus 1 to oczywiście zwłoka spowodowana pandemią. Firma oficjalnie uznaje za początek działalności rok 2010. Galę w czwartkowy wieczór, 1 lipca prowadził Bożydar Iwanow, dziennikarz znany z komentowania meczów piłki nożnej. Sprawnie prowadził, choć w pewnej chwili dał do zrozumienia, że Tomasz Bartoszewicz, dyrektor zarządzający, założyciel PTM Polska, ma identyczne nazwisko jak... Edyta Bartosiewicz. Miał być żart, że w internetowej wyszukiwarce pan Tomasz jest wyżej pozycjonowany od znanej piosenkarki o takim samym nazwisku.

Gala była multimedialna, z projekcjami krótkich filmów o PTM. Szczególne wrażenie zrobił system Cargomatic z fabryki w Żywcu, imponujący skutecznością. Sam załadunek naczepy paletami trwa niecałe dwie minuty, można zmieścić się nawet w 90 sekundach. System firmy Cargo Floor, znany z wielu krajów, w Polsce pojawił się dzięki PTM.

Główną marką był i jest Stas – 1.500 nowych i ok. 1.000 używanych naczep. Nie będzie przesadą stwierdzenie, że PTM zmie-

nił oblicze polskiego transportu odpadów na dystansach średnich i długich z zestawu hakowiec plus kontener na naczepę z ruchomą podłogą. Osiągnął 50 proc. udziałów w rynku i to z produktem premium, co trzeba podkreślić.

Własną drogą

– *Zaczęliśmy od sprzedaży naczep – wspomina Tomasz Bartoszewicz. – Stopniowo rozwinięliśmy serwis, usługę wynajmu i transportu. W ostatnim roku napotkaliśmy wiele problemów, z oczywistych względów i stwierdziliśmy, że czas na rozpoczęcie produkcji pojazdów pod własną marką. Ubiegły rok spędziliśmy na projektowaniu, na badaniach, mamy biuro konstrukcyjne. W tym roku z naszego zakładu produkcyjnego wyjechał pierwszy pojazd PTM. Jest to przyczepa tandem, dwuosiowa.*

Wcześniej PTM opracował innowacyjne zagęszczanie ładunku w naczepach samowyladowczych, o czym pisaliśmy na naszych łamach. Dzięki dodatkowej, ruchomej przegrodzie ładunek może zostać skompresowany o około 40 proc., zależnie od gęstości i granulacji.

– *Od zawsze szukam rozwiązań, aby się wyróżnić, aby nie naśladować innych – dodaje Tomasz Bartoszewicz. – Po trzech latach przygotowań, testów, badań, umorusani często w korze, trocinach i innych ładunkach walczyliśmy, aby zastosować innowacyjne rozwiązanie zagęszczania ładunku w ruchomych podłogach. Zrobiliśmy to, co więcej, zgłosiliśmy do patentu i otrzymaliśmy go. W śmieciarkach podobne rozwiązanie jest popularne i znane, w naczepach nikt tego nie zrobił, oprócz nas.*

Z sercem

Naczepa z sercem to akcja charytatywna zainicjowana przez PTM Polska. Klienci mogą kupić 10 limitowanych naczep „z sercem”, wyróżniających się unikalnym numerem „serca” i oznakowaniem. Do transakcji trzeba doliczyć 500 euro, taką samą kwota dokłada PTM. Pieniądze, łącznie 10 tys. euro, trafią do fundacji Siepomaga na pomoc Ali Golic, ośmioletniej dziewczynki czekającej na operację prawej rączki. Ala jest niepełnosprawna od urodzenia.

– *Dostaje dużo dobra, miałem ciężkie problemy w wielu momentach życia, udało mi się*



Ubonorowani zostali również klienci i firmy współpracujące z PTM

utworzyć tę firmę – przyznaje Tomasz Bartoszewicz. – Dobro, które dostałem, jestem winien oddać. Co roku robimy różnego rodzaju akcje pomocowe, natomiast teraz powstała zupełnie autorska akcja. Nie słyszałem i nie widziałem, żeby ktoś miał naczepę z „sercem”.

Pierwsza naczeпа została sprzedana dosłownie w przeddzień gali, dla firmy Agrol

Artur Jarzębowski, z Grabicy koło Piotrkowa Trybunalskiego w woj. łódzkim. Co roku PTM Polska będzie pomagać jednemu dziecku, robiąc tego typu superdziesiątkę.

Wciąż do przodu

PTM Polska to taka firma, w której zawsze coś pozytywnego się dzieje. Przykładowo, telematyka naczeр z ruchomą podłogą

została wzbogacona o dodatkowe funkcje, takie jak monitorowanie czasu pracy hydrauliki. PTM będzie testować po wakacjach monitorowanie ciśnienia w ogumieniu, które stanie się obowiązkowe w przyszłym roku. A najszybciej ostatnio, podczas pandemii, rozwija się dział PTM Finanse, istniejący od pięciu lat. 

CENTRUM RUCHOMYCH PODŁÓG, NACZEР, PRZYCZEР I STACJONARNYCH SYSTEMÓW PRZEŁADUNKOWYCH

PTM
Professional Trailers in Mind

Automatic Loading Solutions



OFERUJEMY:

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

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

www.ptmpolska.pl
biuro@ptmtrade.pl



KLAUZULE ODPOWIEDZIALNOŚCI W RAMOWYCH UMOWACH O PRZEWÓZ TOWARÓW, GDY ZLECENIODAWCA STAWIA WYGÓROWANE ŻĄDANIA

Większość przewoźników, prędzej czy później, stanie przed problemem współpracy z dużymi i ważnymi pod względem ekonomicznym zleceniodawcami, którzy przedstawiają obszerne umowy o współpracy lub będą nalegali na współpracę na podstawie ich własnych, ogólnych warunków.

Tego rodzaju ramowe umowy lub zbiory warunków zawierają zazwyczaj, oprócz szczegółów dotyczących faktycznych usług transportowych, także fragmenty związane z odpowiedzialnością za towar powierzony do transportu. Zakres tych regulacji rozciąga się od podstawowych wskazań odpowiednich przepisów prawa aż do nieograniczonego, opartego na ryzyku przyjęcia odpowiedzialności przez spedytora/przewoźnika za wszelkie szkody powstałe w ramach usługi transportowej. „Popularne” jest szczególnie zniesienie ograniczenia odpowiedzialności zgodne z art. 23 ust. 3 CMR (8,33 SDR/kg). W poważnych przypadkach przyjęcie na siebie takiej odpowiedzialności może zagrażać egzystencji firmy transportowej.

Jako Lutz Assekuranz, specjalista w branży transportowej, jesteśmy stale konfrontowani przez naszych klientów z ich potrzebami, aby znaleźć rozwiązania w zakresie ochrony ubezpieczeniowej przed tego rodzaju ryzykami, związanymi z odpowiedzialnością cywilną.

Nie ma najmniejszego problemu w przypadku podstawowych przepisów, można tu zrezygnować ze specjalnych rozwiązań ubezpieczeniowych. Inaczej jest w przypadku bardziej kompleksowych klauzul dotyczących odpowiedzialności, gdzie jest wymagana drobiazgowa analiza. Wspólną cechą wielu zapisów obciążających przewoźnika nadmierną odpowiedzialnością w ramowych umowach przewozu, jest to że naruszają one bezwzględnie obowiązujące przepisy prawa! Konwencja CMR, mająca zastosowanie do umów przewozu towarów, reguluje bowiem nie tylko odpowiedzialność przewoźnika, ale zawiera również następujące postanowienie.

Art. 41 ust. 1 CMR

(1) Z zastrzeżeniem postanowień artykułu 40 [postanowienia dotyczące wynagrodzenia i możliwości stosowania regresu w przypadku przewozów wyko-

LUTZ SUMA UBEZPIECZENIA OCP **1 000 000 EUR**
PRZY KAŻDEJ SZKODZIE

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

Oczekiwania naszych klientów są dla nas priorytetem
Spełniamy wymagania największych spedycji

nywanych przez kilku przewoźników] jest nieważna i pozbawiona mocy każda klauzula, która pośrednio lub bezpośrednio naruszałaby postanowienia niniejszej Konwencji. Nieważność takich klauzul nie pociąga za sobą nieważności pozostałych postanowień umowy.

W związku z tym Konwencja CMR wyraźnie zakazuje przyjmowania na siebie zobowiązań z tytułu odpowiedzialności, przekraczających granice ustanowione przez prawo. Klauzule, które wykraczają poza zakres odpowiedzialności Konwencji CMR, są więc nieważne i pozbawione skutków prawnych, niezależnie od tego czy zostały one zawarte w ogólnych warunkach handlowych, uzgodnione w umowach ramowych, czy też indywidualnie wynegocjowane. W szczególności dotyczy to następujących postanowień umownych:

- Promesy gwarancyjne, jeżeli w związku z nimi dochodzi do ingerencji w art. 17 CMR (odpowiedzialność przewoźnika)

- Kary umowne mające wpływ na niezmienną odpowiedzialność, wynikającą z podpunktów art. 17 CMR.

- Wyłączenie odpowiedzialności za szkody wyrządzone przez osoby trzecie (zwłaszcza w przypadku zatrudniania podwykonawców).

- Regulacje dotyczące przedawnienia roszczeń wynikających z Konwencji CMR.

Dla ścisłości należy jednak zauważyć, że klauzule dotyczące okoliczności nieuregulowanych w Konwencji CMR są dopuszczalne. Można tu wymienić np. uzgodnienia o miejscowej właściwości sądu w ramach art. 31 CMR oraz zakaz dokonywania potrąceń.

Trzeba również zaznaczyć, że artykuły 24 i 26 CMR dają prawne możliwości rozszerzenia odpowiedzialności przewoźnika. Jednak w praktyce opcje te są rzadko stosowane ze względu na warunki wstępne i nakłady administracyjne (adnotacja w każdym liście przewozowym).

Wróćmy do – prawnie nieważnych – klauzul odpowiedzialności. Powody, dla których niektórzy zleceniodawcy żądają przyjmowania na siebie nadmiernej odpowiedzialności, mogą być wielorakie. Po części zleceniodawcy nie posiadają wiedzy prawnej na temat bezwzględnie obowiązującego charakteru Konwencji CMR. W takich sytuacjach z pewnością istnieje możliwość złagodzenia nazbyt jednostronnych klauzul w drodze negocjacji.

Jednak w wielu przypadkach firmy wysyłkowe lub przedstawiciele sektora produkcyjnego doskonale zdają sobie sprawę, że przyjęcie odpowiedzialności, wymaganej od przewoźnika jest sprzeczne z prawem. Przy istniejącym wolumenie zleceń bardzo łatwo budować presję, stosując notorycznie argument: „jeśli tego nie zrobisz, znajdę sobie kogoś innego!” Często jednak nie dostrzega się ryzyka, że takie nieważne klauzule w poważnych przypadkach nie będą obowiązywały w postępowaniu przed sądem!

To, co brzmi logicznie i jest łatwe w teorii, często prowadzi do kłopotliwych sytuacji w praktyce. Z jednej strony ryzyko związane z odpowiedzialnością, które zagraża egzystencji firmy, a z drugiej strony równie niebezpieczna utrata zleceń.

Upредить należy od razu o jednym – nie ma jednego, sprawdzonego rozwiązania tego dylematu, każdy przypadek jest inny. W niektórych przypadkach uzgodnione umownie zobowiązania dotyczące odpowiedzialności cywilnej mogą być odzwierciedlone w warunkach ubezpieczenia. W takiej sytuacji najlepiej jest skontaktować się ze swoim doradcą ubezpieczeniowym. W razie bardzo daleko idących klauzul odpowiedzialności i kar umownych często jednak nie można znaleźć ubezpieczyciela, który byłby skłonny ubezpieczyć takie ryzyko, a jeżeli już, to tylko pod warunkiem odpowiedniej korekty składki. Wynika to z faktu, że ochrona ubezpieczeniowa w polisie CMR, powszechnie stosowanej na rynku, opiera się na przepisach ustawowych. Jeżeli ubezpieczenie ma obejmować dodatkowe ryzyko, to ubezpieczyciel musi to inaczej skalkulować. Jeśli jednak ze względu na wysokość składki realizacja przewozów nie będzie już opłacalna, taki przewoźnik niewiele na tym zyska. Dla tego nie zawsze jest możliwe lub celowe ujęcie dodatkowych ryzyk we własnej polisie ubezpieczenia CMR.

W każdym razie zalecamy, abyście Państwo jako przewoźnicy/spedytorzy uzyskiwali możliwie jak najbardziej obszernie informacje o przyjętych zobowiązaniach i nie przymykali oczu na ryzyka związane z odpowiedzialnością. Doświadczenie pokazuje, że dzięki bezpośredniemu wychwytywaniu krytycznych zapisów możliwe jest skuteczne renegotiowanie części z nich jeszcze przed rozpoczęciem współpracy. Nawet jeżeli nie ma swobody prowadzenia negocjacji, firmy transportowe, znając ryzyka związane z odpowiedzialnością, mogą w razie potrzeby uwzględnić je przynajmniej we własnej kalkulacji ekonomicznej. Jeżeli nawet w przypadku szkody będzie istniała możliwość zgłoszenia zarzutu nieważności

danej klauzuli odpowiedzialności w postępowaniu sądowym, to takie podejście może trwale i negatywnie wpłynąć na stosunki biznesowe oraz prowadzić do straty materialnej przewoźnika.

Pomoc związaną z tymi skomplikowanymi i delikatnymi zagadnieniami znajdziecie Państwo w firmie Lutz Assekuranz. Profesjonalny zespół Lutz Assekuranz to doświadczeni specjaliści, którzy będą Państwa aktywnie wspierać, aby z jednej strony zapewnić kompetentną argumentację w kontaktach z biznesowymi partnerami, a z drugiej strony zadbać o kompleksowe zabezpieczenie poprzez najlepsze, możliwe propozycje ochrony ubezpieczeniowej.

www.lutz-assekuranz.eu



UBEZPIECZENIA USŁUG TRANSPORTOWYCH I LOGISTYCZNYCH

SZEROKI ZAKRES UBEZPIECZEŃ

AC

OCP 3 w 1

KABOTAŻ

OCP KRAJ

ZDOLNOŚĆ FINANSOWA

OCS

PRZEWÓŹNIK UMOWNY

TAKŻE DLA POJAZDÓW DO 3,5 DMC

Punkt kontaktowy w Warszawie
ZMPD, Al. Jana Pawła II 78, 00-175 Warszawa
tel.: (22) 536 18 84, fax.: (22) 536 18 85
lutz@zmpd.pl

Dział likwidacji szkód:
tel.: +48 1 8175573 16
office@lutz-assekuranz.eu

Biurowo w Wiedniu
Lutz Assekuranz
Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H.
A-1120 Wien
Meldinger Hauptstr. 51 - 53
tel.: +43 1 8175573 21
siech@lutz-assekuranz.eu

Regionalne punkty kontaktowe:
68 328 34 72 Zielona Góra
723 688 208 Szczecin
723 688 221 Stryków
17 860 32 48 Rzeszów

lutzocp@zmpd.pl www.lutz-assekuranz.pl

Zalety ubezpieczenia OCP (odpowiedzialności cywilnej przewoźnika) zawartego poprzez LUTZ ASSEKURANZ:

- Oferowane ubezpieczenie to **pakiet „3 w 1” w ruchu krajowym, międzynarodowym i kabotażu**.
- Suma ubezpieczenia **1.000.000 EUR na każdą szkodę** (CMR, Prawo Przewozowe), budząca zaufanie, świadcząca o wiarygodności w oczach partnerów i zleceniodawców.
- W pakiecie ubezpieczona wina umyślna i rażące niedbalstwo kierowcy (**art. 29.2 CMR / 86 Prawo Przewozowe**) w ramach sumy ubezpieczenia bez limitów.
- Odpowiedzialność za szkody spowodowane w wyniku naruszenia przepisów ruchu drogowego na skutek rażącego niedbalstwa przez ubezpieczającego lub osobę uprawnioną do jego reprezentowania jako kierowcę.
- **Kabotaż** ubezpieczony w całej Unii Europejskiej i Gospodarczej.
- **Kabotaż w Niemczech** ubezpieczony do 40 SDR/kg towaru bez składki dodatkowej.
- Zaświadczenia o ubezpieczeniu kabotażu w Niemczech akceptowane przez BAG (Niemiecki Urząd Transportu Towarowego).
- Zaspokojenie uzasadnionych roszczeń.
- Odpieranie nieuzasadnionych roszczeń tzw. **ochrona prawna związana ze szkodą**.
- **Szeroki zakres towarowy:** przewozy ładunków chłodniczych, ADR, „podwyższonego ryzyka”, AGD, towarów podlegających akcyzie i elektroniki ubezpieczone w standardzie.
- **Zakres terytorialny OCP:** wszystkie kraje Europy, Azji do E95 i kraje Afryki leżące nad Morzem Śródziemnym.
- Polisa nie wymaga „dobre ubezpieczenia” przez spedytora i ponoszenia dodatkowych kosztów.
- Wiążący zakres ubezpieczenia OCP w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia.

Dla klientów ubezpieczenie zdolności finansowej do licencji dla spełnienia wymogu określonego w art. 7 ust. 1 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r.

Lutz Assekuranz jest wpisana do rejestru pośredników ubezpieczeniowych pod numerem GISA 24197069 prowadzanego przez BMWFW (Federalne Ministerstwo Nauki, Badań i Ekonomii) jako organu odwoławczego.

CORAZ LEPSZE

Brak innowacji oznacza regres. MAN wychodząc z tego założenia wprowadza zmiany w nowej generacji ciężarówek zaprezentowanej w zeszłym roku. Modele TGX, TGS, TGM i TGL stają się jeszcze bardziej oszczędne, bezpieczne, przyjazne dla użytkowników.

Cześć zmian wprowadzono od lipca, inne poczekają do października, względnie do końca bieżącego lub do początku przyszłego roku. Listę dostępnych już, lipcowych innowacji otwiera nowy system dynamicznej adaptacji momentu obrotowego w silniku D26 (dla D38 będzie w październiku). Generalnie służy on optymalizacji pracy jednostki napędowej. Na wykresie zużycia paliwa dla każdego silnika istnieją pola, w których silnik może pracować z największą efektywnością, a zatem zużywając relatywnie najmniej paliwa, pola uzależnione od momentu obrotowego i liczby obrotów. Opracowany przez MAN system inteligentnego, dynamicznego dostosowania momentu obrotowego automatycznie dąży do wykorzystania tych pól. Program jazdy Efficiency Plus służy właśnie do dynamicznego obniżenia momentu obrotowego, przy czym nie może to powodować przełączenia biegu. System jest dostępny z tempomatem MAN Efficient Cruise bazującym na systemie GPS lub bez tego tempomatu.

Również od lipca, przy zakupie TGX i TGS można zamawiać dwa systemy: przeciwdziałający kolizjom podczas zmiany pasa ruchu oraz MAN Cruise Assist aktywnie wspomagający kierowcę. Po kolei, pierwszy system, w porównaniu z dotychczasową funkcją ostrzegania przy zmianie pasa, aktywnie ingeruje w pracę elektrycznie wspomaganego układu kierowniczego. Wszystko po to, aby uniknąć kolizji z pojazdami poruszającymi się pasem, na który kierowca MAN-a zamierza się dostać.

Automatyczne prowadzenie

MAN Cruise Assist, pracujący w oparciu o radar i kamery, automatycznie zarządza układem napędowym, hamulcowym i kierowniczym na autostradach i drogach szybkiego ruchu o parametrach



TGX to jeden z czterech odnowionych MAN-ów

podobnych do autostrad, w całym przedziale dopuszczalnych prędkości. Kierowca musi trzymać ręce na kierownicy, kiedy Cruise Assist automatycznie prowadzi pojazd w ramach pasa ruchu, zachowuje wymagany przepisami minimalny odstęp od znajdującego się przed nim pojazdu i zmniejsza prędkość za zatrzymującym się pojazdem aż do całkowitego wyhamowania, na przykład w korku. Po krótkim postoju pojazd rusza automatycznie. Ułatwia to życie kierowcy nie tylko podczas jazdy w trybie stop and go, wymagającej wyjątkowej koncentracji, lecz także na dłuższych odcinkach, przy dużym natężeniu ruchu. Warto dodać, iż pojazd jest nie tylko utrzymywany na środku pasa ruchu, ale także jedzie – jak w przypadku większości kierowców – lekko przesunięty w prawo, ze zmiennym odstępem powyżej 20 cm od zewnętrznego oznakowania pasa. Jeżeli MAN przejeżdża obok pojazdu stojącego na pasie awaryjnym lub jeżeli barierka drogowa znajduje się niedaleko pasa jazdy, system automatycznie przesuwając tor jazdy bardziej

w kierunku środka pasa, aby zwiększyć odstęp od przeszkody.

Optiview czyli bez lusterek

Dla TGM wspomniany system przeciwdziałający kolizjom oraz – dostępne już dla TGX i TGS – systemy wspomagania przy zmianie pasa i przy skręcaniu będzie można zamawiać od października. Październik to przede wszystkim debiut systemu MAN Optiview. MAN stanie się więc kolejną marką oferującą ciężarówki z kamerami zamiast lusterek. W tym przypadku mamy pięć kamer, po dwie wąsko- i szerokokątne po każdej stronie auta oraz przy słupku A, zamiast lusterka przedniego. Obrazy z bocznych kamer są prezentowane w kabinie kierowcy, w jakości HD, na dwóch dużych monitorach umieszczonych na słupkach A, na wysokości osi widzenia kierowcy. Po stronie pasażera jest wyświetlacz o średnicy 15 cali, po stronie kierowcy mniejszy, 12 cali, aby zrównoważyć różne odległości patrzenia. Jasność i kontrast obrazów są automatycznie dostosowywane do oświetlenia otoczenia. W razie potrzeby ist-

nieje możliwość manualnej regulacji jasności, np. podczas jazdy nocą. Służy do tego moduł obsługi znajdujący się w drzwiach po stronie kierowcy i pasażera, w miejscu gdzie w przypadku klasycznych lusterek są przyciski do ich regulacji. Piąta kamera rejestruje niewidoczną strefę bezpośrednio przed pojazdem. Obraz z dużą rozdzielczością przesyłany jest przy prędkości do 10 km/h na ekran systemu medialnego o średnicy 12 cali.

W październiku zadebiutuje na rynku, w kabinach GM i GX nowa osłona przeciwsłoneczna. Została ona zoptymalizowana pod względem aerodynamicznym, tak aby strumień powietrza przesuwiał się obok słupka przy dachu w sposób ciągły, unikając niekorzystnych przerw w przepływie. Dzięki temu nowa osłona po raz pierwszy pozwala na zmniejszenie zużycia paliwa w stosunku do egzemplarza bez takiej osłony. Jak chwali się MAN, 510-konny ciągnik MAN TGX z różnymi, nowymi rozwiązaniami pali o 3,7 proc. mniej, co potwierdziła niezależna organizacja TÜV Sud.



Oprócz poprawy efektywności zużycia oleju napędowego w przypadku D26 i D38, wszystkie nowe silniki D08, D15 i D26 będą spełniać od października 2021 wymagania nowej normy Euro 6e. Od 1 stycznia 2022 jest ona obowiązkowa dla wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów. W przypadku D38 zgodność z Euro 6e nastąpi właśnie w styczniu.

Zdalna aktualizacja

I tak doszliśmy w naszej opowieści do stycznia. Wtedy liczne funkcje pojazdu, m.in. MAN Efficient Cruise i MAN Time Con-



trol będzie można aktywować online. W ogóle MAN mocno stawia na zdalną aktualizację oprogramowania, Over-the-Air (OTA).

Trochę wcześniej, od końca br. zostanie włączony do sieci system zarządzania awariami pojazdów ułatwiający pracę stacji serwisowych MAN-a. Będzie on im udostępniał do wglądu, z wyprzedzeniem, za pośrednictwem Over-the-Air, wszystkie istotne dane o pojeździe. Dzięki temu personel warsztatu będzie mógł szybko, optymalnie przygotować się do przeprowadzenia naprawy, jeszcze zanim ciężarówka się zjawi. 

RAZEM W BIZNESIE. SPECJALIŚCI OD CHŁODNI





Oficjalne przedstawicielstwo
Firmy Sor Iberica

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

www.soriberica.com

OBY JEŹDZIŁY DŁUGO

TEKST: Jacek Dobkowski
ZDJĘCIA: T&M

Opony w naczepach mogą osiągnąć, w całym swoim życiu, przebieg nawet ponad 500 tys. km, pod warunkiem że będą właściwie eksploatowane i zadbane.



Szanse na największe przebiegi daje ogumienie premium, w transporcie międzynarodowym, po dobrych drogach. „Szanse”, bo nie każdy przewoźnik czy kierowca osiągnie bardzo wysokie liczby kilometrów. Wiadomo też, że gumy z niższej półki, pokonujące lokalne trasy, nie wspominając już o terenie budowy, zużyją się szybciej. Ostateczny przebieg opon naczepowych jest uzależniony od warunków użytkowania, ale również od właściwej obsługi.

– Na żywotność opon składa się wiele czynników, najistotniejsze z nich to prawidłowa eksploatacja oraz kultura jazdy kierowcy – podkreśla Janusz Krupa, menadżer marketingu ds. opon użytkowych w Goodyear Polska. – Przestrzeganie zalecanego ciśnienia, monitorowanie stanu ogumienia oraz bieżnikowanie wydłuża cały proces życia opony oraz przekłada się na całokształt, niższe koszty ich użytkowania. Zakładając, że opony ciężarowe są użytkowane i konserwowane prawidłowo, ich przebiegi mogą być długie, na przykład opony montowane na osiach naczep w swoim całym cyklu mogą osiągnąć nawet ponad 500 tysięcy kilometrów przebiegu.

Trzeba zadbać

Opona musi być odpowiednio traktowana, żeby w ogóle „dojechała” do pogłębienia czy regeneracji, bez których nie osiągnie kilkuset tysięcy przebiegu. Wspomnieliśmy o monitorowaniu, mogą zajmować się nim sami przewoźnicy posiadający własne warsztaty, względnie doświadczone serwisy ogumienia dysponujące mobilnymi wozami serwisowymi. Wtedy nie trzeba nigdzie wyjeżdżać z bazy, wystarczy zamówić usługę „na wynos”.

– Jak wiemy zarządzaniem oponami w firmie transportowej zajmuje się właściciel lub menadżer floty – kontynuuje Janusz Krupa z Goodyear Polska. – To te osoby decydują o rotacji opon do naczep, pogłębieniu czy bieżnikowaniu. Oczywiście, użytkownikiem opon jest kierowca i jego kultura jazdy wpływa na prawidłową eksploatację ogumienia. To on też powinien obserwować opony przed wyruszeniem w trasę, w razie zauważenia nieprawidłowości zgłosić je przełożonym. Minimum, jakiego można wymagać od kierowcy to prawidłowa jazda i pilnowanie prawidłowego poziomu ciśnienia.

Wokół pogłębienia

Wszystkie opony Goodyear mogą być pogłębiane i bieżnikowane, o ile oczywiście nie zostały uszkodzone oraz nie są nadmiernie zużyte. Specjaliści z Goodyear Polska zalecają profesjonalne pogłębienie, gdy bieżnik ma jeszcze 3–4 mm w przypadku opon używanych na autostradach i 5–6 mm tam, gdzie zachodzi większe ryzyko przebiecia, przykładowo w zastosowaniach mieszanych. Przy tych głębokościach profil opony nie jest już optymalny, ale wciąż możliwe jest przeprowadzenie pogłębienia na kolejne 3 mm. Koszt oscyluje w granicach 150–200 zł. W zależności od rodzaju transportu żywotność opony zostaje przedłużona o kolejne 20–50 tys. km.

Karol Górski, manager ds. produktu Michelin, dodaje iż pogłębienie na ostatniej, trzeciej osi nie jest zalecane. Opony na trzeciej osi są najbardziej narażone na boczne poślizgi. Mniej boczne poślizgi szkodzą pierwszej osi, więc w jej przypadku pogłębienie jest możliwe, w zależności od warunków użytkowania pojazdu. Z kolei druga oś nie jest poddawana żadnym naprężeniom – brak

poślizgu bocznego – zatem opony zużywają się tutaj wolno. Pogłębianie na drugiej osi jest jak najbardziej polecane.

Aby osiągnąć równomierne zużycie i wykorzystać cały potencjał opon poprzez pogłębianie i bieżnikowanie Michelin zaleca trzy czynności. Zmianę pozycji opon w zależności od ich zużycia, obracanie opony na obręczy na pierwszej i trzeciej osi oraz pogłębianie.

Prawie jak nowe

Opony do naczepek z rodziny Goodyeara mogą być regenerowane w specjalnym procesie bieżnikowania Tread Max, który wykorzystuje ten sam wzór bieżnika i materiał, co w nowych oponach, dzięki czemu floty mogą jeszcze lepiej optymalizować koszty operacyjne. W przypadku Michelin fabryczne bieżnikowanie nazywa się Remix.

Dostosowane do potrzeb

Dla operatora floty najważniejsza jest niezawodna eksploatacja, a w konsekwencji długi przebieg opon. W przypadku osi wleczonych istotne są też opory toczenia, które

stanowią około 50 proc. całkowitych oporów w zastawie ciągnik plus naczepa, co zaznacza Janusz Krupa (Goodyear Polska).

Możemy wyróżnić dwa główne tendencje rozwoju opon dla naczepek. Pierwszą z nich jest obniżenie profilu i wprowadzenie opon 40, 45 lub 50. Ten aspekt jest bezpośrednio związany z chęcią pełniejszego wykorzystania przez klientów możliwości załadunkowych naczepek, a co za tym idzie obniżenia kosztów przewozu. Drugim, zauważalnym trendem jest pojawienie się opon High Load (HL).

Wynika to ze zmian w prawie podnoszących limit ciężaru na pojedynczą oś, a co za tym idzie zwiększających możliwości załadunkowe pojazdów ciężarowych. Dlatego operatorzy flot oczekują od marek oponiarskich produktów, które umożliwią im jak najbardziej efektywne wykorzystanie tych możliwości.

Koncern Goodyear wprowadził kilka modeli tego typu ogumienia w różnych segmentach cenowych, m.in. Goodyear KMax T,

Dunlop SP 246 HL, Sava Cargo 4 HL, Sava Cargo 5 HL.

– *Rozwój opon, również naczepowych, jest uzależniony od potrzeb i oczekiwań rynku, więc aktualna oferta jest zawsze odpowiedzią na te potrzeby i jest dostosowana do różnych aktywności transportowych* – konkluduje Karol Górski z Michelin. – *W ruchu międzynarodowym, zorientowanym na zużycie paliwa, oferujemy X Line Energy T zapewniające niskie opory toczenia, co ma wpływ na obniżenie zużycia paliwa oraz emisję dwutlenku węgla. Dla transportu w ruchu mieszanym i uniwersalnym proponujemy opony z gamy X Multi T zapewniające bardzo wysoki przebieg i mobilność w różnych warunkach drogowych. W tej gamie oferujemy również opony o podwyższonym indeksie nośności 385/65R22.5 X Multi HL T 164K, rozwiązanie to umożliwia obciążenie osi naczepy powyżej 10 ton. W ofercie posiadamy również opony do pojazdów poruszających się w trudnych warunkach pozadrogowych, X Works T, gdzie jest wymagana duża odporność na agresywne warunki, ale również doskonała trakcja.* 

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

ISUZU THE PICK-UP SPECIALIST

MIEJSKIE • ROLNICZE • KOMUNALNE • LEŚNE • RATOWNICZE • BUDOWLANE



JAK WYKORZYSTAĆ PANDEMIE

TEKST: Jacek Dobkowski
ZDJĘCIA: T&M

Prezentacja przebudowanych zakładów w Wieluniu oraz kolejne szkolenie w ramach akcji Profesjonalni Kierowcy – takie były tematy spotkania z dziennikarzami we wtorek, 20 lipca.

Jak już pisaliśmy, przymusowy postój w zeszłym roku, spowodowany pandemią, stał się zarazem niepowtarzalną szansą na poważną modernizację w Wieluniu. Przedstawiciele Wieltonu, w rozmowach bardziej lub mniej oficjalnych, zgodnie przyznają, że gdyby nie COVID-19 tego rodzaju prace zapewne nigdy nie zostałyby przeprowadzone. Normalna, wakacyjna przerwa to przede wszystkim bieżące remonty. Wtedy, w 2020 r., cała firma stanęła, sytuacja bez precedensu. Udało się osiągnąć bardziej zrozumiały przepływ produkcji, poprawę elementów planistycznych, lepsze zarządzanie zapasami i materiałem „w toku”. Odzyskano 30 proc. powierzchni produkcyjnej, podobnie zredukowano zapęnlienie magazynów, a nade wszystko znacznie zwiększono efektywność.

Piotr Kuś, wiceprezes zarządu Wielton SA, zaprezentował efekty. Efekty dla Wieltonu i jego klientów, czekających teraz krócej na zamówiony pojazd. Poprzednio dzienna produkcja w Wieluniu wynosiła 40-42 pojazdy, obecnie przekracza 70, po wakacjach może dojść nawet do 83. Dlatego na bieżący rok Wielton przewiduje wytworzenie 16 tys. pojazdów, natomiast w przyszłym aż 22 tys.

Fabryka po nowemu

Roboty ruszyły z kopyta, do niektórych hal wjechały koparki i zaczęły zrywać podłogę. To taki symbol zaangażowania i determinacji, nie tylko kadry kierowniczej, również pracowników. Ludzie z pasją układali swoje „małe królestwa”, przychodzili z pomysłami. Dzięki temu wielka reorganizacja trwała tylko półtorej miesiąca.

– Bez zaangażowania naszych pracowników to by się naprawdę nie udało, każdy podszedł do tego, jak do własnego dobytku, do



Już na pierwszy rzut oka widać, że hale produkcyjne zostały uporządkowane

własnego mienia – podkreśla Maciej Grzelazka, dyrektor operacyjny. – Ludzie wychodzili zmęczeni każdego dnia, ale wychodzili z radością. Przemodelowaliśmy trochę nasze procesy, przede wszystkim po to, żeby przyspieszyć proces wytwarzania. Naszym założeniem było skrócenie czasu produkcji 30-40 procent i osiągnęliśmy ten cel. Rzeczą kolejną było wyeliminowanie zbędnych, niepotrzebnych materiałów i obniżenie zapasu produkcji w toku. Nasz proces wytwórczy jest dość długi, więc materiał musi być w różnych miejscach. Ale ważne, żeby materiał który jest potrzebny, był we właściwym miejscu. W biznesie chodzi o to, żeby produkować taniej i szybciej, efektywniej. W każdym miesiącu po uruchomieniu po covidzie średnia dzienna rośnie.

Przykładowo do produkcji podwozi jest dostarczany konkretny, gotowy komplet materiałów, elementów jest dokładnie tyle, ile trzeba. Zestaw do produkcji poszyc do burt stał na końcu hali, obecnie znajduje się w innym miejscu, blisko magazynu. Jest

szybciej i bezpieczniej. Teraz łatwo się o tym mówi, ale samo przeniesienie maszyny zajęło tydzień, nie licząc zrobienia nowych fundamentów i innych przygotowań. W ogóle materiał powinien być jak najmniej transportowany pomiędzy stanowiskami, powinien „płynąć” wraz z produkcją, od początku do końca. Wielton mocno inwestuje w systemy transportu bliskiego, żeby ułatwić pracę, poprawić ergonomię.

Proces wytwórczy został podzielony na mniejsze „plasterki”, na 11 centrów, od przygotowania produkcji począwszy. Centra zostały oddane pod zarząd grupie ludzi, którzy posiadają kompetencje do szybkiego podejmowania decyzji. Takie zespoły szybko, samodzielnie reagują na to, co się pojawia w trakcie pracy. Produkcja może być liniowa, albo gniazdowa. Obecnie zatrudnionych jest na produkcji 1.450 osób, liczba ta jeszcze w bieżącym roku może przekroczyć 1.500. Wprowadzone już usprawnienia to

nie koniec zmian w Wieltonie, o kolejnych będziemy informowali.

Kontrola na stacji

Przy okazji została powiększona stacja diagnostyczna używana do kontroli jakości gotowych wyrobów, z jednego stanowiska do trzech. Tomasz Kudzia, dyrektor ds. zarządzania jakością i ciągłym doskonaleniem zaznacza rolę bezpieczeństwa i funkcjonalności pojazdów. Ważny jest też aspekt wizualny, nowiutki pojazd nie może trafić do klienta brudny czy zdrapany.

Bezpieczny transport

Kolejne, praktyczne szkolenie w cyklu Profesjonalni Kierowcy było poświęcone m.in. wybranym zabezpieczeniom niezbędnym do właściwego przewozu ładunków w naczepie kurtynowej Wielton. Od podstaw w postaci pasów naciągających i pasów na kłonicach po rozwiązywanie bardziej skomplikowane. Kursanci zaznajomili się także z różnego typu uchwytami i mocowaniami, takimi jak uchwyty w słupach tylnych i przednich, uchwyty mocowania na kłonicach, obrzeża

Safety Lock. W praktyce zostały zaprezentowane systemy XLS i Aluplank gwarantujące szybką i sprawną obsługę naczepy. XLS jest przeznaczony do przewozu opon naczepą kurtynową z plandeką typu Aluplank. Plandeka ta, z wbudowanymi deskami stelażowymi i dodatkowymi pasami pionowymi, to innowacyjne i wytrzymałe rozwiązanie

zapewniające wysokie bezpieczeństwo ładunku. Naczepa ma certyfikaty do przewozu napojów oraz opon. A propos ogumienia, bardzo pouczające były zajęcia z zakładania łańcuchów na napędzaną oś. Przypomnijmy, że z bezpłatnych zajęć akcji Profesjonalni Kierowcy korzystają osoby z prawem jazdy C + E, ale niepracujące w tym zawodzie. 



*Najważniejszym partnerem akcji
Profesjonalni Kierowcy jest Volvo*



XV MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU ZBIOROWEGO

27-29.10.2021

KIELCE

INSPIRACJE • KONTAKTY • BIZNES

CZAS SIĘ SPOTKAĆ

WWW.TRANSEXPO.PL



PO PRZYMUSOWEJ PRZERWIE

W zeszłym roku Naczepomanii nie było, tak jak wielu innych wystaw w kraju i na świecie. Wróciła z początkiem lipca, dzięki staraniom organizatora, PTM Polska.

Impreza w piątek, 2 lipca, koło stadionu Widzewa w Łodzi została przeznaczona dla branży. Gości zjawiało się mniej niż przed dwoma laty, za to wszyscy „konkretni”, zainteresowani transportem, logistyką, spedycją. Była to czwarta Naczepomania. Dwie poprzednie przeprowadzono również w Łodzi, pod halą Atlas Arena, a pierwszą na Górnym Śląsku, w Zawierciu. Co w przyszłości? Jak zaznacza Tomasz Bartoszewicz, dyrektor zarządzający PTM Polska, wszystko zależy od pandemii. Są plany związane z piątą edycją, lecz trzeba czekać na rozwój sytuacji epidemiologicznej.

Przyczepa po raz pierwszy

Premierę na Naczepomanii miał prototyp przyczepy produkcji PTM Polska, o dopuszczalnej masie całkowitej 18 ton i ładowności 13,9 t. PT-18, bo taki symbol nosi, jest przyczepą dwuosiową typu tandem, wielozadaniową, ze stalową ramą i zabudową skrzyniową. Osie SAF, dziewięciotonowe, dwa składane najazdy 2.050 x 695 mm, układ hamulcowy Wabco, zawieszenie pneumatyczne. Powinna zainteresować przede wszystkim firmy budowlane, może służyć do transportowania maszyn budowlanych, rolniczych, urządzeń przemysłowych, wszelkiego rodzaju pojazdów specjalnych.



Testowa naczepa systemu przeładunkowego Cargomatic

PT-18 stała na FGM 19, jednoosiowej naczepie do przewozu jednego ciągnika siodłowego – takie jest jej główne przeznaczenie. Największa zaleta FGM 19 to niski pokład, wysokość z ciągnikiem nie przekracza 4,4 m. Standardem są chowane najazdy i rozciągany zderzak.

Ruchome podłogi

Jedną z naczep był Stas MF92S z ruchomą podłogą, o standardowej objętości 92 m sześc., na stalowej ramie, z aluminiową skrzynią, w specyfikacji najczęściej zamawianej przez polskich klientów. Jak stwierdził

handlowiec Rafał Wolski, odstępstwa od takiego standardu stanowią rzadkość. Tym niemniej warto wspomnieć o tych odstępstwach obecnych na Naczepomanii, gdyż pokazują możliwości pojazdów z ruchomą podłogą. Mogą to być np. lekkie, ale i droższe ramy aluminiowe, które łatwo rozpoznać, bo są polakierowane. Ramy aluminiowe odznaczają się długowiecznością. Może to być leż zintegrowany z progiem do rozładunku zboża, bezpośrednio do kosza albo do podpiętego rękawa (bez pyłu). Może to być szyber zbożowy w tylnych drzwiach służący do usypiania towaru, ewentualnie także do rozładunku. Wygodnym rozwiązaniem jest odpinanie górnej belki z dołu, kierowca nie musi wspinać się po drabinie, bezpieczeństwo i wygoda.

Bokiem i z gazem

Ciekawym pomysłem we włoskiej naczepie z ruchomą podłogą TMT jest otwierany bok. Rynkowa nisza, wysoka specjalizacja, kupują to firmy przewożące swoje, ściśle określone ładunki, takie jak



PTM zajmuje się również wynajmem naczep

pelet. W TMT wzrost masy własnej naczepy wynosi ok. 600 kg.

Cryogas M&T Poland wystawił skład złożony z nowiutkiego ciągnika Volvo FH 460 na LNG i naczepy Gofa, cysterny kriogenicznej do LNG. Do takiej cysterny zmieści się 18 t LNG.

– *Prowadzimy dostawy do stacji gazu LNG, ale także LNG dla przemysłu – mówi Karol Wieczorek, kierownik regionalny z Cryogas M&T Poland. – Tankowanie LNG dzięki naszej karcie jest możliwe w Warszawie i w Śremie. Planujemy otwarcie takich punktów, w ciągu kilkunastu miesięcy w Gdańsku oraz przy innych, dużych aglomeracjach, głównie w centralnej Polsce.*

System przeładunku

Była prezentowana testowa naczepa przygotowana do systemu Cargomatic, przeładunku towarów na paletach i transportu na bardzo krótkie dystanse, przykładowo między magazynami firmy. Bardzo ważne jest doświadczenie kierowcy w precyzyjnym dokowaniu przy stacjonarnej części systemu, pierwsze próby mogą ciągnąć się nawet pół godziny. Po nabraniu wprawy starczą dwie-trzy minuty. W Żywcu, w zakładach piwowarskich sam załadunek trwa zaledwie 90 s, nieporównanie krócej niż za pomocą wózków widłowych. Poza oszczędnością czasu jest to też sposób na ominięcie spraw kadrowych, czyli braku wykwalifikowanych operatorów wózków. Cargomatic jest zalecany do furgonów, ale może być zainstalowany także w „firance”, marka naczepy nie ma znaczenia.



TMT – ruchoma podłoga z otwieraną, boczną ścianą



Zbiornik LNG w ciągniku Volvo

Naczepa System Trailers użytkowana w fabryce papierosów w Augustowie była tylko dwuosiowa, chodzi o manewrowość składu na niewielkim placu.

Poza pojazdami

Firma Raport Konsumenta z Kiel prezentowała monitoring DVS-AHD zamontowany na ciągniku siodłowym Renault

T High 480 DTI 13. Takie systemy są już obowiązkowe, np. w Londynie, w Wiedniu, niedługo zapewne także w niemieckich miastach. Układ kamer, od trzech do ośmiu, umożliwia przekazywanie obrazu otoczenia ciężarówki, ewentualnie jej wnętrza, zarówno do kabiny, jak i do operatora floty, w czasie rzeczywistym. Wraz z bocznymi czujnikami zbliżeniowymi jest zarazem asystentem skrótu w prawo.

– *Można ustawić sygnalizację przekroczenia pasa ruchu bez włączenia kierunkowskazu – dodaje Grzegorz Sosnowski, dyrektor zarządzający Raportu Konsumenta. – Do bazy idzie wtedy sygnał, że kierowca jedzie w sposób nieodpowiedni. Wprowadzimy nowy rejestrator z kamerą na poczerwień skierowaną na kierowcę. Jakikolwiek nietypowe zachowanie, na przykład zasypianie, palenie papierosa, rozmowa przez telefon komórkowy będzie automatycznie skutkowało informacją na serwerze. To samo, jak jest więcej osób w czasie jazdy niż miejsc siedzących.*

Poza pojazdami były stoiska związane z branżą. Przykładowo Wabco promowało rozwiązania dla warsztatów, narzędzia i oprogramowanie umożliwiające skuteczną diagnostykę, modernizację, konserwację i naprawę pojazdów użytkowych.

Oferta Wabco obejmuje m.in. czytnik kodów ABS/EBS, walizki z przewodami diagnostycznymi, walizkowe zestawy kontrolno-pomiarowe do układów pneumatycznych, do układów hamulcowych i zawieszenia. 



Przyczepa PTM PT-18 na naczepie FMG-19

30 LAT INNOWACJI

W lipcu 30-lecie obchodził Fliegl, znany niemiecki producent naczep i przyczep. Przedsiębiorstwo powstałe w Triptis, w Turyngii, na terenie byłej Niemieckiej Republiki Demokratycznej bardzo się rozwinęło i stosuje w swoich pojazdach wiele ciekawych rozwiązań.

Wspominamy o Niemieckiej Republice Demokratycznej (NRD) nieprzypadkowo, bo założyciel Helmut Fliegl pochodzi z zachodniej części państwa, z Bawarii. Jego rodzina wytwarza tam sprzęt i pojazdy rolnicze, pod marką Fliegl Agratechnik. 22-letni wówczas Helmut miał odwagę zaczynać biznes na wschodzie świeżo zjednoczonego kraju. Kupił zakład naprawy sprzętu rolniczego. Początkowo produkował przyczepy rolnicze i budowlane. Naczepami i przyczepami do ciężkiego transportu zainteresował się w połowie lat 90. Jednym z przełomowych wydarzeń było w 2005 r. otwarcie drugiego, znacznie większego zakładu, zbudowanego od podstaw. Zawsze swego rodzaju miarę rozwoju stanowi wzrost zatrudnienia, w tym przypadku z 30 do ponad 500 osób, oczywiście przy nieporównanie większym stopniu automatyzacji produkcji.

Helmut Fliegl opisuje swoje pierwsze targi IAA w 1992 r. jako największą przygodę – „byliśmy zieloni”. A jednak w tym samym roku pojawiła się na rynku pierwsza innowacja firmy, zrazu potraktowana przez konkurencję uśmiechami. Była to naczepa niskopodwoziowa z prostą platformą, która może przewozić maszyny i pojazdy budowlane, a także materiały budowlane, elementy lub pojemniki. W praktyce model P zaimponował nie tylko klientom. Inni producenci wkrótce będą przedstawiać podobne pojazdy.

W ciągu trzech dekad Fliegl wypracował silną pozycję w branży pojazdów użytkowych i wprowadził szereg innowacji. Oprócz takich klasyków, jak wypróbowany i przete-



stowany system zamykania i otwierania drzwi I-Lock, trzeba wymienić zsuwany dach Blitz oraz wywrotkę Stone Master z systemem Drive On. I na tej naczepie się skupimy.

Z ramą Curved Frame

Pojazdy dla branży budowlanej muszą sprostać wielu wymaganiom. Fliegl spełnia te wymagania wręcz elegancko w naczepie wywrotce Stone Master. Stożkowa (po niemiecku konische) mulda, wykonana ze stali Hardox HB 450 została optymalnie dopasowana do podwozia „Curved” z pochyloną ścianą przednią. Zaokrąglona, przednia część ramy zwiększa jej wytrzymałość i elastyczność przez optymalne połączenie sił działających pionowo z równomiernym ich odprawianiem do płyty sprzęgu siodłowego. Ta kombinacja zapewnia wysoką stabilność, a jednocześnie bardzo dobry rozkład masy.

Ponadto ze względu na stożkową konstrukcję muldy wymagany jest mniejszy kąt nachylenia, aby zapewnić optymalne opróżnianie ładunku. Stożkowa mulda rozszerza się ku tyłowi, co ułatwia pozbycie się przywiezionego ładunku, a także redukuje opór

powietrza. Bok ma wysokość tylko 1.450 mm. W ten sposób osiągnięto niski środek ciężkości. Niska wysokość ułatwia załadunek z boku, a górna krawędź nie wystaje ponad ciągnik, co znacznie zmniejsza zużycie paliwa. Pomimo bogatego wyposażenia i pojemności ok. 25 m sześć. pojazd waży tylko ok. 5.500 kg, jest jednym z najlżejszych w tym segmencie. Naczepy wywrotki z nadwoziem stalowym są zawsze używane, gdy wymagana jest optymalna ładowność w połączeniu z pracą w trudnym terenie i wymagającymi ładunkami, takimi jak gruz lub pozostałości po wyburzeniach.

Inteligentne przenoszenie ciężaru

Opatentowany Drive On to stabilizator wywrotu (kiprowania) ze wspomaganie ruszania. Gdy mulda jest ustawiona pionowo, dwie mocne metalowe podpory tworzą stabilne połączenie między ostatnią osią a ramą. W ten sposób są absorbowane boczne ruchy kołysania. System przejmuje również funkcję ustalania wysokości, co ułatwia np. przeniesienie asfaltu na rozścielacz. Gdy opróżniona mulda przesunie się w dół, podpory automatycznie wracają do pozycji spoczynkowej.

Zdaniem Fliegla Drive On jest znacznie skuteczniejszy, lżejszy i bardziej przyjazny dla środowiska niż wszystko, co do tej pory opracowano. Dzięki Drive On podczas wywrotu, 2,8 t ciężaru naczepy jest przenoszona na oś napędową ciągnika. Odpowiada to ponad 10 proc. masy naczepy. Z kolei podczas ruszania nawet 6,7 t masy naczepy trafia na oś napędową ciągnika, zwiększając jej docisk. Odpowiada to ponad 25 proc. masy naczepy. I jeszcze jedna zaleta: bardzo lekkie rozwiązanie (tylko 26 kg) działa całkowicie bez oleju hydraulicznego – nie mogło być bardziej przyjazne dla środowiska.

Prawdziwa błyskawica

Blitz (po niemiecku: błyskawica) to doskonały, płynnie działający dach przesuwany w naczepach kurtynowych, wykonany ze stali, a nie z plastikowego materiału. Ewentualne wygięcia stalowych elementów przez wózek widłowy podczas rozładunku lub załadunku można łatwo usunąć. Praktyczne zalety to: 25-procentowa oszczędność czasu

otwierania i zamykania, 39 cm więcej górnej przestrzeni załadunkowej, dzięki innowacyjnym stalowym łącznikom dachu, które precyzyjnie i niezawodnie utrzymują dach w pozycji otwartej oraz 10 kg mniej masy niż w konwencjonalnych konstrukcjach.

Sprawny I-Lock

I-Lock, opatentowane rozwiązanie techniczne Fliegla, pozwala na szybkie

otwarcie i zamknięcie drzwi naczepy kurtynowej w każdych warunkach terenowych. Co warto podkreślić i przypomnieć, system ten ma dożywotnią gwarancję producenta. Można połączyć go z kolejnym patentem Fliegla, mianowicie z systemem Safe Lock. To elektroniczny alarm, który powiadomi użytkownika o włamaniu do naczepy za pomocą urządzeń mobilnych. 



PROGRAM „Na Osi” NA ANTENACH MOTOWIZJI I TELE5

Program „Na osi” we wrześniu zdominują relacje z tegorocznego 17. Złotu Master Truck Show. Ale jak zwykle sporo miejsca zajmie tematyka bezpieczeństwa ruchu drogowego, będą też eksperci odpowiadający na pytania widzów. Nie zabraknie też testów pojazdów i branżowych nowinek. 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 wrześniowy: odwiedziny u pewnego dealera Mercedesów; porady i wyjaśnienia ekspertów, odpowiadających na pytania widzów; kolejną analizę wypadku drogowego; pierwszą – z kilkunastu – relację z tegorocznego Master Truck Show

Drugi odcinek wrześniowy: bardzo ciekawy samochód, będący kwintesencją amerykańskiego pickupa; porady i wyjaśnienia ekspertów, odpowiadających na pytania widzów; jeszcze jedną przestrozę prosto z drogi, popartą analizą wypadku drogowego; kolejną dawkę wrażeń ze złotu Master Truck Show 2021

Trzeci odcinek wrześniowy: co może nowa usługa DKV Live; porady i wyjaśnienia ekspertów, odpowiadających na pytania widzów; jeszcze jeden przykład drogowej głupoty przynoszącej opłakane skutki; jeszcze jedną relację ze złotu Master Truck Show 2021

Czwarty odcinek wrześniowy: nowoczesną śmieciarkę na podwoziu Mercedesa; porady i wyjaśnienia ekspertów, odpowiadających na pytania widzów; kolejne drogowe zdarzenie, poddane drobiazgowej analizie; jak przebiegał tegoroczny Master Truck Show

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!



CIEŻARÓWKI SĄ DO JEŹDŻENIA I DO OGLĄDANIA



TEKST: Justyna Szacuć
ZDJĘCIA: T&M

W lipcowy weekend (16-18.07.2021) Polska Nowa Wieś pod Opolem znowu przeżyła najazd ciężarówek tuningowanych. Coroczne święto kierowców ciężkich pojazdów, w ubiegłym sezonie w mniejszej skali z powodu pandemii, znowu przyciągnęło wielotysięczne tłumy na lotnisko Aeroklubu Opolskiego.

Na 17. Międzynarodowy Zlot Pojazdów Tuningowanych Master Truck Show 2021 przyjechały najpiękniejsze „trucky” z Niemiec, Szwecji, Holandii, Czech i przede wszystkim z Polski. Na zlot zgłoszono aż 1.300 unikalnych pojazdów: stuningowanych, zabytkowych, wyczynowych i militarnych. Po raz kolejny został pobity rekord liczby zwiedzających – przybyło 160 tysięcy gości! Przyciągnęły ich liczne atrakcje, bo Master Truck Show to impreza dla każdego.

Na ten weekend kierowcy zawodowi i fani ciężarówek czekają cały rok – w połowie lipca mają rzadką okazję spotkać się, wymienić doświadczeniami, wspólnie się bawić i cieszyć oczy wyjątkowymi pojazdami.

Master Truck Show od lat nazywany jest polskim świętem transportu. Przybywają tu właściciele najpiękniejszych ciężarówek z całej Europy – ludzie, którym nie wy-



4POLAND[®]

by Volvo Trucks



AUTA CIĘŻAROWE DO KAŻDYCH ZADAŃ



Volvo Trucks. Driving Progress



oldtimerów. Stary, Żuki czy Jelcze pojawiają się coraz liczniej i są po doskonałych zabiegach rekonstrukcyjnych. Grupa starych Jelczy stworzyła nawet własne stoisko na zlocie – strefę Jelczon.

Pasjonatów pojazdów militarnych przyciągała nie tylko możliwość oglądania wołów pancernych czy czołgów, ale także przejeżdżka nimi. Fani coraz bardziej popularnej formy motosportu, jaką jest Wrak Race, nie mogli oderwać wzroku od zdezelowanych, starych samochodów, ścigających się po błotnistym torze.

Na stoiskach wystawców oferujących wyposażenie motoryzacyjne można było się zaopatrzyć w najróżniejsze akcesoria oraz wziąć udział w licznych konkursach i zabawach. Centrum zlotu to plac, na którym

starczy fabryczne wyposażenie pojazdów. Niesamowite malunki, dodatkowe oświetlenie, efektowne chromy i obite skórą wnętrza kabin to nie wszystko, co wyróżnia „show trucki”. Estradowe nagłośnienie, orurowanie szoferek, efektowne dodatki i detale sprawiają, że każda taka ciężarówka zamienia się w klejnot.

W tym roku najwięcej nowości przyjechało z Polski. Nasz kraj zalicza się do liderów tego gatunku sztuki. Przykładem jest firma Repiński, która na każdym Master Truck Show prezentuje nowo stuningowaną ciężarówkę – w tym roku była to biała Scania Convoy. Z roku na rok przybywa także, „uratowanych od zapomnienia”, polskich



miało miejsce dużo dynamicznych wydarzeń. Stunt i trial motocyklowy, pokazy ratownictwa, rodzinne konkursy oraz drift. Stałym punktem programu było znane i lubiane „palenie gumy” przez driftującą ciężarówkę firmy Madrex oraz szalone popisy driftującego BMW. Za kierownicą tego ostatniego siedziała Wiktoria „Moto Złoźnica” – drobna kobieta, ale doskonale powożąca stadem setek koni, ukrytych pod maską swojego auta.

Nowością tego roku była kurtuazyjna wizyta klubu Gold Wing Polska, czyli fanów wyjątkowych motocykli dla ceniących komfort.

Pod koniec każdego dnia zlotu zwiedzający zmierzali pod scenę, na której królowała muzyka country, rock i dance.

Zespoły Colorado Band, Blueberry Hill, DJ Marko oraz Led Zeppelin Revival Myst zapewniały wieczorną atmosferę muzyczną, która współgrała z koncertem światła ciężarówek, czyli Master Truck Light Show.

Rodzime z Niemiec

Główną nagrodę zlotu, Master Truck of The Year 2021 zdobyła Scania S650 z firmy Heinrichs Thermoliner. Pojazd przyjechał z Mönchengladbach w Niemczech. Na co dzień pracuje w zestawie z chłodnią. Modyfikacje zewnętrzne czerwonej Scanii (rocznik 2019) wykonano w Niderlandach, we wnętrzu kabiny – w Niemczech. Za kabiną zamontowano spojler rodem z „sólówki”, odsłaniając w ten sposób kominy. Trzyosiowe podwozie kompletnie obudowano, przednie orurowanie wykonano w trzech kolorach. W kabinie dominuje brązowa skóra. To już utytułowany weteran – w 2020 roku ciągnik zdobył pierwszą nagrodę na szwedzkiej imprezie Göteborg Truck Show, w kategorii ciągników wyprodukowanych od 2015 roku.

Polskie premiery

Szpecjalnie na Master Truck niektóre przedsiębiorstwa transportowe przygotowują swoje najnowsze ciężarówki tuningowane. Firma Repiński, stały bywalec Master Trucka, tym razem wystawiła efektowy zestaw tuningowanej Scanii R500 z cysterną. Ciągnik został ozdobiony motywami z filmu Konwój. Wykonawcą w technice aerografu był firmowy lakiernik, Paweł. Wnętrze kabiny zostało obite czarno-czerwoną skórą przez TAP-



CAR z Żukowa. Doszło oświetlenie, tablica z napisem Konwój, podświetlana w różnych kolorach, „kangur”.

GOSPED przyciągał wielu zwiedzających nowym projektem – Scania Zielona Perła. Pojazd stuningowano w stylu hollenderskim, malując cały perłowym lakierem, zielonym oraz białym. Na zlocie mogliśmy oglądać także Scanię Wiedźmin z tej samej firmy. Okazało się, że taki sam, ale nie ten sam Wiedźmin, którego znaleźmy z poprzednich imprez. Tamten ciągnik po poważnym wypadku został skasowany. Ten sam projekt został odtworzony na kolejnym ciągniku z firmowej floty. Pojazd malował aerografem

współpracujący z GOSPEDE-em Łukasz Wiczling.

Matras pokazał sześć ciągników malowanych ręcznie aerografem, wszystkie przez artystę Kubę „Nikifora” z Niki4Design. Najnowszym dziełem aerografisty jest Scania z motywami ze Smerfów. Poza malowaniem dodano orurowanie, dodatkowe oświetlenie, obito skórą wnętrze kabiny.

Co krok to ciekawostka

Firma BACA zadziwiała tuningowaną Scanią, a właściwie dźwiękiem wydobywającym się z jej wydechu. Efektowny, tzw. grecki wydech uzyskali firmowi mechanicy. Każdy samochód z firmowej floty ma swój indywidualny dźwięk wydechu.

Wśród wyróżniających się „klejnotów” zlotu była Scania z firmy Palmet-Trans, nagrodzona jako jedno z 30 najlepszych aut podczas poprzedniej edycji zlotu. Pojazd przyjechał po kompleksowym tuningu: wydech, wnętrze, lakier, airbrush. Pomimo wykonywania brudnej i ciężkiej roboty, w ekstremalnych warunkach, pojazd fantastycznie utrzymany, w stanie na wysoki połysk!

Na stoisku Mercedes, którego gospodarzem był dealer Mercedes-Benz Trucks Polska – firma Grupa Wróbel, można było obejrzeć nowego Actrosa jako pojazd demonstracyjny SmartTruck – nagrodzony w 2019 roku statuetką Master Truck of the Year.

Na gości czekał też duet kierowców samochodów ciężarowych i znanych influence-





rocznica pierwszej polskiej wyprawy Jelczem w wysokie góry – w 1971 roku na Nosząq w Afganistanie dotarła ekspedycja prototypowym Jelczem 315.

Firma Sam2 Machnik oddała w ręce gości Renault, które można było dowolnie malować i opisywać flamastrem. Każdy mógł przyozdobić pojazd dowolnym obrazkiem czy napisem.

Zwieńczeniem imprezy była, jak zawsze, Gala Finałowa. Jury przyznało łącznie 50 nagród. Swoich wybrańców wskazały również stacje telewizyjne, na których można oglądać program „Na osi”, a policzone kupony do głosowania pozwoliły uhonorować faworytów publiczności.

Relacje z 17 Master Truck Show transmitowały liczne stacje telewizyjne i rozgłoszenie radiowe, z Polskim Radiem Kierowców na czele.

Impreza odbyła się pod patronatem Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Ministerstwa Infrastruktury, Marszałka Województwa Opolskiego, Miejskiej i Wojewódzkiej Komendy Policji oraz Wójta gminy Komprachcice. Sponsorem generalnym Master Trucka był Opoltrans – ogólnopolska hurtownia części do ciężarówek oraz LOTOS.

Organizatorzy zapraszają na kolejny, 18. zlot Master Truck Show w przyszłym roku.

rów – Kate TruckDriverka i Adrian Trucker Packer, czyli SmartTeam, testujący w kolejnym już sezonie możliwości technologiczne nowego Actrosa SmartTrucka. Ambasadorzy SmartTrucka jeżdżą nim po Polsce i spotykają się z kierowcami. Kate i Adrian odpowiadali na liczne pytania, dzielili się z kierowcami swoimi doświadczeniami w zawodzie i prezentowali rozwiązania technologiczne w SmartTrucku. Na stoisku można było m.in. potrenować wspólnie z Adrianem Truckerem Pakerem i zrobić sobie z całym SmartTeamem pamiątkowe zdjęcia polaroidem. Kulminację stanowił konkurs przeciągania ciągnika SmartTruck liną.

Dużym zainteresowaniem cieszył się Jelcz, którym grupa pasjonatów chce



pojechać w sierpniu w Himalaje. Inicjatorem projektu jest Maciej Pietrowicz, podróżnik, założyciel fundacji Pietrowicz Śladami Uczestników, propagującej złotą erę polskiego himalaizmu. W tym roku przypada 50

Zwycięzcy Master Truck Show 2021

NAJCIEKAWSZY DAF ZLOTU MASTER TRUCK 2021

15 GOSPED DAF „X-MEN”

NAJCIEKAWSZY MAN ZLOTU MASTER TRUCK 2021

768 BSD MAN TGX

NAJCIEKAWSZY MERCEDES ZLOTU

MASTER TRUCK 2021

375 GIZEH MB LP 710

NAJCIEKAWSZE RENAULT ZLOTU

MASTER TRUCK 2021

677 SAM 2 RENAULT RANGE-T

NAJCIEKAWSZA SCANIA ZLOTU

666 PARS SCANIA „DARK SPIRIT”

NAJCIEKAWSZE VOLVO ZLOTU

23 TOM-TECH VOLVO „WOLNI 2018”

NAJLEPSZY POJAZD AMERYKAŃSKI DO 7,5 t

506 LAPD CHEVROLET CAPRICE

NAJLEPSZY POJAZD AMERYKAŃSKI POWYŻEJ 7,5 t

470 FUNDACJA EWY NAWOROL FREIGHTLINER

NAJŁADNIEJSZY WÓZ STRAŻACKI

497 MORAWIEC MAN 450

NAJLEPSZA POMOC DROGOWA

858 AUTO CZOK MAN

NAJŁADNIEJSZY VAN ZŁOTU

32 KÜCHLER MERCEDES-BENZ SPRINTER

ARANŻACJA OŚWIECZENIA – WYRÓŻNIENIE

13 LEX-US SCANIA „BERLIN RULES”

ARANŻACJA WNĘTRZA – WYRÓŻNIENIE (PROMISING CLASS)

149 TOM-TRANS SCANIA R NEXT GEN

ARANŻACJA WNĘTRZA – WYRÓŻNIENIE (MASTER CLASS)

467 T.OSCARSSONS SCANIA R NEXT GEN

NAJŁADNIEJSZE OLDTIMERY:

3 miejsce NAJŁADNIEJSZY OLDTIMER ZŁOTU

289 BLOCH VOLVO F12 VIP

2 miejsce NAJŁADNIEJSZY OLDTIMER ZŁOTU

342 CHANDOHA JELCZ 315

1 miejsce NAJŁADNIEJSZY OLDTIMER ZŁOTU

689 KÜCHLER IFA W50

NAJGŁOŚNIEJSZE CIĘŻARÓWKI:

3 miejsce MASTER TRUCK OF THE LOUD PIPE

153 COOL SCANIA

122,8 DB

2 miejsce MASTER TRUCK OF THE LOUD PIPE

2 LEX-US SCANIA „OLD SCHOOL BABY”

123,2 DB

1 miejsce MASTER TRUCK OF THE LOUD PIPE

530 GUZIK SCANIA „PEREŁKA”

126,9 DB

NAGRODY TELEWIZJI:

NAGRODA TELEWIZJI MOTOWIZJA

810 SOLIDARIS VOLVO

NAGRODA TELEWIZJI TELES

69 SWEN KUNERT SCANIA TORPEDO

NAGRODA TELEWIZJI TVC

70 WUTTKE TRANS VOLVO NH

NAGRODA TELEWIZJI ADVENTURE

626 J&M TRANSPORT DAF

NAGRODA PROGRAMU NA OSI

398 KORZEŃ STAR 21

CIĘŻARÓWKI PUBLICZNOŚCI:

5 miejsce CIĘŻARÓWKI PUBLICZNOŚCI

575 MARCO SCANIA

4 miejsce CIĘŻARÓWKI PUBLICZNOŚCI

34 TOM-TECH DAF „ALIEN”

3 miejsce CIĘŻARÓWKI PUBLICZNOŚCI

150 GOSPED SCANIA „WIEDŹMIN”

2 miejsce CIĘŻARÓWKI PUBLICZNOŚCI

337 MATRAS SCANIA „SMERFY”

1 miejsce CIĘŻARÓWKI PUBLICZNOŚCI

586 RAPTUS VOLVO

MASTER TRUCK OF THE YEAR 2021

767 BSD VOLVO

12 BACA SCANIA „NO NAME”

333 MATRAS SCANIA „ŚWIĘCI Z BOSTONU”

90 LEX-US SCANIA

530 GUZIK SCANIA „PEREŁKA

322 AD BOČAN SCANIA

688 KÜCHLER MERCEDES-BENZ ACTROS

724 TIMO MÜCKE SCANIA

14 WALDAU TRANS SCANIA

8 R.U. ROUTE SCANIA „NOSTALGIA”

303 REPIŃSKI TRANSPORT SCANIA „DYWIZJON 303”

328 BACA SCANIA „MELANI”

62 REPIŃSKI TRANSPORT SCANIA „CONVOY”

20 REPIŃSKI TRANSPORT SCANIA „LE MANS”

61 REPIŃSKI TRANSPORT SCANIA „BANDIT

18 BERND THIEL VOLVO

17 MEYER VOLVO

5 DIRK LIMPERS SCANIA

4 T.OSCARSSONS VOLVO

13 LEX-US SCANIA „BERLIN RULES”

332 MONICHINA SCANIA

1 MPT SCANIA

693 NÖSSLER SCANIA „ROLLING STONES”

725 TIMO MÜCKE SCANIA

94 INGO DINGES SCANIA

467 T.OSCARSSONS SCANIA R NEXT GEN

87 MOESGAARD SCANIA „UNDERWORLD”

755 NAGEL/EX SCHUBERT SCANIA „LA LEGGENDA”

2 LEX-US SCANIA „OLD SCHOOL BABY”

690 HEINRICHS SCANIA

SPECJALISTKI OD WYMAGAJĄCYCH ŁADUNKÓW



W przewozach lądowych dominują kontenery o długości 20 stóp, są także większe (głównie, 30 i 40 stóp). Producenci podwozi starają się znaleźć sposób, aby przy pomocy jednego środka obsłużyć każdy z nich.

Przeładunek ciężkich jednostek powinien przebiegać możliwie jak najsprawniej, podwozia i naczepy muszą być przy tym bardzo wytrzymałe i trwałe.

Kontenery są wymagającymi ładunkami. Ich transport drogą lądową regulują rozporządzenia Ministra Infrastruktury. Nie ma problemu jeśli obciążenie jest typowe, specjalne przepisy określają natomiast m.in. wykaz dróg krajowych, po których mogą się poruszać pojazdy o zwiększonym obciążeniu. Odrębne rozporządzenie określa warunki techniczne transportu.

Najważniejsze cechy, kluczowe ograniczenia

Standardowy kontener 20-stopowy waży ok. 2,3 t i ma ponad 28 t ładowności (kubatura ponad 33 m sześć.). Długość wewnętrzna wynosi 5,9 m. W przypadku kontenera 40-stopowego wspomniane parametry wynoszą odpowiednio: 3,75 t; 26,7 t; 67,7 m sześć. oraz 12 m. Spotyka się również kontenery wydłużone (45 stóp), a także kontenery otwarte oraz z twardym dachem. To wszystko stawia przed producentami naczepek określone wymagania. Z kontenerami mamy do czynienia często np. w transpo-

ricie intermodalnym, czyli tzw. przewozach „kombinowanych” (przewóz towarów w jednej jednostce ładunkowej przy użyciu różnych rodzajów transportu). Zdecydowaną większość działających w Polsce terminali intermodalnych przystosowano do obsługi wszystkich rodzajów kontenerów, ograniczenia nie stanowi ani ich długość, ani wysokość (obok typowych są jednostki high cube). Limity wagowe dla kontenerów w transporcie drogowym na terenie Polski wynoszą (maksymalna, dopuszczalna waga brutto towaru wraz z opakowaniem): dla kontenerów: 20-stopowego; 20 Reefer oraz 40 HC Reefer – 21 t, dla kontenerów 40-stopowego oraz 40 Reefer – 22 t. Realizując wysyłki eksportowe przy realizacji dostaw kontenerowych „to door” należy jednocześnie zwracać uwagę na limity i ograniczenia wagowe dla kontenerów obowiązujące w krajach dostawy, mogą się one bowiem różnić od limitów i ograniczeń wagowych obowiązujących w Polsce oraz krajach Unii Europejskiej.

Wielton dla chemicznych i nie tylko

Rodzina naczepek podkontenerowych Wieltonu powiększyła się o dwa modele.

Na europejskich drogach jest to 20 SL TANK, do przewozu kontenerów chemicznych, z kolei na rynkach wschodnich transport wspomaga model NP4S40S0GOST. Naczepa 20 SL TANK (NP3S20CHFLSL) posiada specjalistyczne rozwiązania, jak pojemniki na węże umożliwiające wypompowywanie cieczy, wannę ociekową ze stali nierdzewnej, czy podesty wejściowe i uchwyty ułatwiające wejście. Naczepę przystosowano do transportu kontenerów 20 ISO (tank) oraz 23 i 25, a także do przewozu nadwozi SWAP 7.150 mm, 7.450 mm, 7.820 mm. Posiada płaską, stałą, trzyosiową ramę i wyróżnia się na rynku niską masą własną (super light). Ciężar standardowej wersji produktu to 3,4 t, a najlżejszej możliwej konfiguracji naczepy wynosi jeszcze o ponad 400 kg mniej. Producent zwraca uwagę na wytrzymałość konstrukcji, lekką, perforowaną ramę, zastrzały krzyżowe zapobiegające skrećaniu ramy oraz płytę podłogową i belki główne w całości wykonane z wysokowytrzymałej stali S700. – *Pracę nad naczepą 20SL TANK rozpoczęliśmy wiosną 2020 r. i zanim trafiła do sprzedaży w maju br. bardzo dokładnie ją*

przetestowaliśmy. Wysoka jakość, niezawodność oraz solidność modelu została potwierdzona podczas analizy MES. Badanie wytrzymałościowe, obejmujące weryfikację ramy naczepy podkontenerowej TANK dla kilku wariantów obciążenia, wykazało dużą sztywność poprzeczną ramy wskazującą na wysokie bezpieczeństwo i stabilność boczną w trakcie jazdy. Po testach w laboratoriach, naczepę sprawdzili nasi klienci w codziennej pracy. Wyniki testów okazały się bardzo pozytywne – wylicza Łukasz Zeman, Produkt Manager Wielton. Model 20 SL TANK posiada podnoszoną pierwszą oś oraz jedną pozycję sworzni królewskiego dedykowaną zarówno dla ciągników dwu-, jak i trzyosiowych (to wyróżnik na rynku, gwarantujący większą uniwersalność naczepy). Naczepa wyróżnia się belkami głównymi o wysokości 450 mm (sztywność i odporność ramy na zginanie).

Naczepa NP4S40S0GOST stanowi z kolei uzupełnienie rodziny pojazdów podkontenerowych, dedykowanych na rynki wschodnie, o produkt czteroosiowy. Konstrukcja dopuszcza 15 t nacisku na siodło. Zastosowano wzmocnioną ramę typu gęsia szyja. Naczepę przeznaczono do transportu kontenerów 40HC, 40ISO, 2 x 20ISO oraz 20ISO (środek). Wykorzystanie w naczepie dodatkowej, czwartej osi pozwala na optymalne rozłożenie ładunku i doskonałą dystrybucję masy, a także zapobiega nadmiernym obciążeniom poszczególnych osi.

Chemiczna także od Fliegla

Fliegl ma naczepę do przewozu kontenerów Light Chemia. Podwozie bazuje na trzech osiach (SAF/BPW), zwraca uwagę duża tarcza hamulcowa (430 mm).



Priorytetem koncepcji naczepy Kogel Port 45 Triplex jest możliwość jej wygodnej eksploatacji. Łożyskowany kulkowo, jednocześnie wy mechanizm wysuwu przedniego ułatwia obsługę.



Krone Box Liner eLTU 40 jest opcjonalnie dostępna do transportu 20-calowych kontenerów na środku, w tym kontenerów typu cysterna. Na rynku są też podwozia kontenerowe Box Liner eLTU 50 Traction i eLTU 70 do kontenerów-cystern.

Zastosowano płytę sprzęgu ze sworzniem królewskim. Pierwsza oś jest podnoszona automatycznie. Elementem wyposażenia jest automatyczny korektor siły hamowania ALB. Zawieszenie pneumatyczne opiera się na sześciu miechach powietrznych. Elementem jest wyposażenie charakterystyczne dla ADR, m.in. wanna wychwytowa, dolne mocowanie i kurek spustowy (do tzw. tank kontenerów). Dodatkowo zastosowano tuby na węże spustowe (2 sztuki – 4,1 m, 2 sztuki – 5,9 m). Producent zwraca uwagę na relatywnie niską masę własną naczepy (3,1 t). Dopuszczalna masa całkowita sięga 38 t, ładowność to 34,9 t. Element wyposażenia stanowią tuby do przechowywania węży (4 sztuki). Naczepa ma możliwość przewożenia kontenerów: 1x20' ISO.

Krone i Box Liner na lekko

Dzięki Box Liner eLTU 40 Light Traction, Krone ma ambicję rewolucjonizować rynek podwozi. To alternatywa dla podwozi z wysuwem centralnym, które do tej pory były często zamawiane przez firmy transportowe, ceniące sobie lepsze obciążenie

siodła podczas transportu 20-stopowych kontenerów równo z tyłem. Najważniejszym punktem Box Linera jest opatentowany „ogon” trakcyjny, znany już z eLTU 70. Umożliwia m.in. nowe pozycjonowanie kontenerów 20' (odległość od środka tylnej blokady do środka ostatniej osi wynosi tylko 565 mm), co powoduje większe obciążenie siodła, a tym samym lepszą przyczepność i zwiększa bezpieczeństwo jazdy. W transporcie kombinowanym z łącznym ładunkiem naczepy 27 t kontener 20' montowany tyłem może ważyć 28 t; przy obciążeniu siodła powyżej 5 t i obciążeniu łącznym 24 t można legalnie transportować 24,5 t. To o ponad 2 t większa możliwa masa kontenera niż w przypadku poprzednika (eLTU 4). Pojazd waży ok. 4,2 t, niski ciężar własny uzyskano dzięki zastosowaniu wysokowytrzymałych stali drobnoziarnistych oraz ramy (obliczone metodą elementów skończonych). W krajach o wyższej DMC, np. kontenery 34 t 40' lub 45' mogą być przewożone bez przekraczania dopuszczalnej ładowności całkowitej 27 t. W Niemczech, w zależności od ciągnika – w transporcie dalekobieżnym (masa całkowita 40 t) można legalnie jeździć nawet ciężkie, 40-stopowe kontenery (ok. 28 t). Nowy Box Liner eLTU 40 jest również opcjonalnie dostępny do transportu 20-calowych kontenerów na środku, w tym kontenerów typu cysterna. Na rynku są też podwozia kontenerowe Box Liner eLTU 50 Traction i eLTU 70 do kontenerów-cystern. W pierwszej z wymienionych możliwe są następujące warianty transportowe: 2 x 20' (ze składanym zamkiem), 20' pośrodku – teraz także dla kontenerów – cystern, jak również 40'. Za specjalnym zezwoleniem podwozie może

Rodzina naczep podkontenerowych Wieltonu powiększyła się o dwa modele. Na europejskich drogach jest to 20 SL TANK, do przewozu kontenerów chemicznych.



również pomieścić kontenery 45' bez nadstawki. W przypadku znanego już Box Liner eLTU 70 (z centralnym przedłużeniem dla wszystkich kontenerów od 20 do 45 stóp), Krone oferuje teraz również opcję centralnego transportu kontenerów zbiornikowych 20' i wymiennych o maksymalnej wadze 34 t. Dostępna jest też środkowa podłużnica z miejscem do przechowywania dwóch węży o długości do 5 m oraz miska ociekowa (stal nierdzewna) z kulowym zaworem odcinającym.

SHG od Kässbohrera

Kässbohrer ma w ofercie naczepy serii SHG do przewozu praktycznie wszystkich rodzajów kontenerów morskich oraz nadwozi wymiennych. SHG.L45 Light może być konfigurowana od ok. 3,85 t, naczepa K.SHG. L ma dopuszczalną techniczną masę całkowitą 42 t (dopuszczalne techniczne obciążenie siodła 15 t, dopuszczalne techniczne obciążenie agregatu osiowego 27 t). Długość całkowita to ok. 13,3 m, szerokość całkowita: ok. 2,55 m. Rozstaw osi (sworzeń królewski – środkowa oś) to niecałe 7,5 m. Podwozie bazuje na trójosiowym układzie jezdny BPW, hamulcach tarczowych (430 mm). Zastosowano przednie nogi podporowe marki Jost, wykonane ze stali, o nośności 24 t. Zderzak jest wysuwany mechanicznie. Pojazd obito w ogumienie 6 x 385 / 55 R 22.5.

Z kolei multifunkcyjna SHG.AVMH, dzięki zastosowaniu nowatorskiej konstrukcji ramy centralnej pozwala na skrócenie naczepy i przewożenie bardzo ciężkich kontenerów 20-stopowych na tylnej części, zachowu-

jąc przy tym odpowiednie obciążenie osi ciągnącej pojazdu. Po rozciągnięciu ramy naczepa może zabierać wszystkie pozostałe typy kontenerów i pojemników wymiennych. Kolejna naczepa w rodzinie podkontenerówek to SHF.T, przeznaczona do przewozu specjalistycznych kontenerów-cystern, w tym również do przewozu materiałów niebezpiecznych objętych regulacją ADR.

„Portowy” Kogel

Lekka naczepa kontenerowa Kögel - Port 45 Triplex to elastyczny pojazd z mechanizmem przedniego, środkowego i tylnego wysuwu. Duża ładowność jest możliwa dzięki stosunkowo lekkiej konstrukcji. Masa własna naczepy to niecałe 4,5 t, co dopuszcza obciążenie ładunkiem o masie całkowitej 41 t. Redukcja masy wynika z optymalizacji podwozia. Perforacje w kształcie elipsy zastosowane w lekkiej konstrukcji mają za zadanie należycie rozkładać naprężenia. Niewielką masę własną w wyposażeniu podstawowym można jeszcze zmniejszyć za pomocą lekkiego indywidualnego wyposażenia (np. aluminiowe felgi i zbiorniki powietrza).



Kässbohrer ma w ofercie naczepy serii SHG do przewozu praktycznie wszystkich rodzajów kontenerów morskich oraz nadwozi wymiennych. SHG.L45 Light może być konfigurowana od ok. 3,85 t, K.SHG. L ma dopuszczalną techniczną masę całkowitą 42 t.

Obciążenie sprzęgu siodłowego sięga 14 t. Naczepa przeznaczona jest do transportu kontenerów ISO o wymiarach 20, 30, 40 i 45 stóp, jak również 40- i 45-stopowych kontenerów typu Highcube.

Priorytetem koncepcji naczepy Port 45 Triplex jest możliwość jej wygodnej eksploatacji. Łożyskowany kulkowo, jednocześnie mechanizm wysuwu przedniego ułatwia obsługę. Konsolę przewodów elektrycznych i powietrznych zabezpieczono i wpuszczono w mechanizm wysuwu przedniego, dzięki czemu zwiększa się wolna przestrzeń w obrębie przewodów przyłączeniowych do ciągnika. Mechanizm wysuwu środkowego można, w zależności od celu zastosowania lub transportowanego kontenera wyciągać przy użyciu ciągnika do czterech różnych położeń. Dłuższą żywotność mechanizmu wysuwu środkowego naczepy zapewnia praktycznie niewymagająca konserwacji prowadnica, osadzona na specjalnych ślizgach z tworzywa sztucznego i dwóch rolkach wysuwu. Podobnie zachowuje się mechanizm wysuwu tylnego. Można go szybko ustawić za pomocą korby ręcznej w jednej z łącznie siedmiu dostępnych pozycji.

Port 45 Triplex przy wsuniętej ramie nadaje się do transportu kontenerów ISO mierzących 20 stóp ustawionych w jednej płaszczyźnie z tylną krawędzią naczepy. Gdy tylny i środkowy mechanizm jest wysunięty, pasują wówczas dwa kontenery ISO o wymiarze 20 stóp lub jeden kontener ISO o wymiarze 30 stóp lub jeden kontener typu Highcube o wymiarze 40 stóp lub jeden kontener typu Highcube o wymiarze 45 stóp z układem short tunnel. Gdy wysunięte są wszystkie trzy mechanizmy nic nie stoi na przeszkodzie transportowania kontenera Eurocorner Highcube o wymiarze 45 stóp.

Rodzina SCF

Naczepy podkontenerowe Schmitz Cargobull SCF o konstrukcji ramy typu „Gooseneck” przeznaczone są do transportu wszystkich powszechnie stosowanych typów kontenerów morskich. Istotną cechą naczep SCF jest wysokość przedniej części ramy wynosi ona 130 mm. Oznacza to, że możliwy jest transport kontenerów HC, a całkowita wysokość naczepy z kontenerem nie przekracza 4.000 mm. Naczepy podkontenerowe Schmitz Cargobull są konstruowane z wytrzymałych profili stalowych.

Dla klientów specjalizujących się w transporcie intermodalnym dostępne są trzy warianty konstrukcji podwozia naczep z ramą typu Gooseneck dla transportu kontenerów: SCF24G- 45' Euro, SCF24G- 40' LX oraz SCF24G- 45 EURO LIGHT. Naczepa Schmitz SCF24G- 45' Euro to uniwersalna naczepa wyposażona w tylny wysuw z silownikiem pneumatycznym oraz przedni manualny. Służy do przewozu kontenerów od 20' do 45' EC. Wysuw umożliwia łatwą regulację żądanych pozycji dla różnych typów kontenerów. Pneumatyczne tłoczyisko wysuwanego cylindra jest chronione w centralnej części ramy naczepy. Podwozia posiadają opatentowane mechanizmy blokujące, zamki: Multilock, Klapplock oraz Steplock (opcja) znane z naczep poprzedniej generacji, umożliwiające ryglowanie kontenera. Naczepa SCF24G- 40' LX przeznaczona jest dla ciągników siodłowych z napędem 4x2 i jest rozwiązaniem dla przewoźników specjalizujących się w transporcie kontenerów 20' oraz 40'. Wyposażona jest wyłącznie w tylny wysuw z opcjonalnym

mechanizm Steplock umożliwia transport 40- stopowych kontenerów bez tunełu. Natomiast SCF24G-40'EURO LIGHT 40, ma sztywną ramę bez tylnego wysuwu. Umożliwia to zaryglowanie 40- stopowych kontenerów z tunelem oraz bez niego w tej samej pozycji, natomiast manualny wysuw przedniej belki umożliwia transport kontenerów 45'. Schmitz SCF24G- 45, EURO LIGHT to najlżejsza z opcji. Otwarte profile belek poprzecznych zapobiegają gromadzeniu się wody, a tym samym zmniejszają ryzyko powstania korozji. Położenie kontenera w jednej płaszczyźnie z tylną belką umożliwia bezpośrednie dokowanie na rampie załadunkowej. Wszystkie typy naczep są wyposażone w stalowe odboje, umieszczone na wysokości rampy na całej szerokości tylnej belki naczepy zabezpieczając ją przed uszkodzeniem podczas operacji załadunku i rozładunku kontenera.

Elementem lekkich naczep Fliegl jest automatyczny korektor siły hamowania ALB. Zawieszenie pneumatyczne opiera się na sześciu miechach powietrznych.



CIMC i różne wysuwy

CIMC ma w ofercie kilka naczep podkontenerowych. Dwie z nich (CIMC Vehicles SC03 40'R oraz 45'R posiadają rozsuw tylny, naczepa 45'FR ma rozsuw przedni i tylny, natomiast naczepa 45'FLW dysponuje tylko rozsuwem przednim. Naczepę podkontenerową CIMC Vehicles SC03_45'R z rozsuwem tylnym przystosowano do przewozu kontenerów: 45' HiCube, 45' ISO, 40' HiCube, 40' ISO, 30', 20' lub 2x20'. Zastosowano stalowaną ramę, konstrukcję podłużnicową z poprzecznymi profilami wzmacniającymi oraz zamkami kontenerowymi. Ramę zabezpieczono antykorozyjnie (KTL i malowanie proszkowe). Trzecia oś, podnoszona pneumatycznie jest w pełni automatyczna. Zawór regulacji podnoszenia do rampy posiada funkcję powrotu do wysokości jazdy. Zamontowany modulator posiada system stabilizacji toru jazdy RSS i hamulec postojowy. Podłoga naczepy jest ze stali. 

**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!
Zakład Remontowy
Maszyn Hydraulicznych
HYDROSERWIS
87-100 Toruń,
ul. Kanakowa 38,
SZYBKO · TANIO · SOLIDNIE
**GWARANCJA
NA 12
MIESIĘCY**
www.hydroserwis.pl
tel.: 56 655-96-37, fax: 56 658 66 10

KONNE TABORY WEHRMACHTU

*Zima obnażyła niedostatki
niemieckiej maszyny wojennej.*



TEKST: Robert Przybylski
ZDJĘCIA: Narodowe Archiwum Cyfrowe

Wojna mechaniczna nie była pomysłem niemieckich sztabowców, ale właśnie oni zastosowali ją na dużą skalę i ponieśli klęskę, także na polu motoryzacji.

Niemcy przygotowywali się do wojny motoryzując kraj. W 1930 roku mieli 659 tys. samochodów, a 1 stycznia 1940 roku 1 mln 950 tys. Park samochodów ciężarowych powiększył się 2,8 razy do 442 tys. w 1940 roku. Liczba aut we Francji i Wielkiej Brytanii wzrosła w opisywanej dekadzie 1,75 razy, z tym, że np. we Francji liczba ciężarówek powiększyła się tylko 1,3 razy.

Marzenia o ujednoliconym parku

W Niemczech wojsko dbało nie tylko o ilość, ale i jakość oferty przemysłu. Urząd ds. uzbrojenia (Heereswaffenamt) już w 1934 roku opracował plan ujednolicenia parku samochodów osobowych i ciężarowych używanych w niemieckiej armii.

Jego owocem było przygotowanie całego katalogu standardowych konstrukcji samochodów lekkich i ciężkich oraz ich silników. Wytwarzanie ujednoliconych, 2,5-tonowych ciężarówek z napędem 6x6 ruszyło w ośmiu fabrykach w 1937 i 1938

roku. Samochody okazały się bardzo skomplikowane i zawodne. Zakłady zarzuciły ich produkcję w 1940 roku, po wypuszczeniu ponad 12 tys. sztuk.

Na krótko przed wojną armia narzuciła koncernom Plan Schella, który miał zmniejszyć ilość używanych przez wojsko typów ciężarówek z ponad stu do 14. Po zajęciu Austrii i Czech doszły kolejne modele i Plan Schella stał się niemożliwy do wdrożenia.

Choć Niemcy poważnie rozbudowali przemysł motoryzacyjny, to w chwili rozpoczęcia II wojny światowej w armii niemieckiej było 625 tysięcy koni – tylko o 100 tys. mniej niż w sierpniu 1914 roku.

W 1939 roku niemiecka brygada kawalerii miała 4.552 konie, gdy polska 5.194 koni. Niemiecka brygada dysponowała 222 samochodami ciężarowymi, gdy polska 64. W niemieckiej dywizji piechoty było 5.375 koni, 938 samochodów i 530 motocykli, polska miała wg etatu 6.937 koni i 76 pojazdów mechanicznych.

Zmechanizowana wojna szybko przerosła możliwości niemieckiego przemysłu. Sukces zmagania w dużej mierze zależał od tego, jak dobrze zorganizowana została w tym celu gospodarka. Ponieważ armie masowe musiały być uzbrojone i wyposażone jak najefektywniej, kontrola planowania, badań i produkcji zbrojeń była głównym wyzwaniem.

Na tym polu Niemcy pokazały systemową słabość. Dopiero kryzys zbrojeniowy wkrótce po rozpoczęciu wojny spowodował, że na początku 1940 roku utworzono ministerstwo uzbrojenia jako organ centralny.

Pomimo zmian w administracji, i tak do sprawnego zaopatrywania armii zabrakło Niemcom samochodów i paliwa. W 1940 roku niemieckie wojska miały 120 tys. samochodów ciężarowych, we Francji zdobyły drugie tyle francuskich i brytyjskich.

Najazd furmankami

W 1941 roku Niemcy rzucili na Rosję sowiecką armię wyposażoną w 600 tys. pojazdów mechanicznych. W niemieckich

oddziałach używano samochodów niemieckich oraz zdobycznych, przede wszystkim austriackich, czechosłowackich i francuskich.

Przed atakiem na Rosję, 22 maja 1941 roku szef Sztabu Generalnego Wojsk Lądowych generał pułkownik Franz Halder stwierdził: „17 Dywizja Pancerna ma na wyposażeniu 240 różnych typów pojazdów”. W takiej zbieraniu marek i typów nie sposób było zapewnić sprawnej obsługi całego taboru.

Niemcy szacowali, że pokonanie Rosji zajmie 3 miesiące, ale już po sześciu tygodniach zabrakło paliwa. W wojskach niemieckich to nie furmanki wspierały samochody, lecz transport konny uzupełniany był samochodowym.

Według szefa sztabu 4 Armii gen. Gunthera Blumentritta, 22 czerwca 1941 roku niemieckie oddziały kwatermistrzowskie miały 750 tys. koni pociągowych. Za każdym niemieckim czołgiem ciągnęło 220 koni kwatermistrzostwa.

Gdy nadeszła zima, konno-samochodowy transport stanął. – *Ponieważ były poważne problemy z zaopatrzeniem wojsk, musieliśmy, był grudzień, tygodniami nie jeść chleba. Ziemiaki, nasze główne pożywienie, były twarde jak skała i miały słodki smak* – wspominał Rupert Haußmann. W pierwszym tygodniu 1942 roku jego oddział pomaszzerował do Białogrodu. – *Było bardzo zimno, między 30 a 40 stopniami. Wiał lodowaty wiatr. Pierwsi towarzysze wkrótce zamrozili połowę twarzy i stóp. Nie mieliśmy wtedy specjalnego sprzętu zimowego. Był on dostępny dopiero na zimę 1943 roku. Derki naszych koni owinęliśmy wokół ciał jak kaptur i związaliśmy liną* – opisywał przemarsz.

8 lutego 1942 roku szef Sztabu Generalnego Wojsk Lądowych generał Franz Halder pisał w dzienniku: „Furmanki chłopskie – wydać 15 tys. razem z końmi, uprzężą i woźnicami z Polski.” Niecałe dwa miesiące później dodał: „Brak nowych pojazdów mechanicznych do wymiany zużytych. Generalny kwatermistrz nic już nie ma.”

Mrozów nie wytrzymały także zwierzęta. Zimnokrwiste konie Wehrmachtu padły już pierwszej rosyjskiej zimy i Niemcy masowo rekwirowali konie w Polsce, ogołając hodowców i paraliżując rolnictwo. Nasz kraj stracił podczas wojny 1,9 mln koni.

W ograbionej z maszyn kieleckiej SHL (przez okupanta nazwanej Ludwigshuette) oraz w pobliskich zakładach „Henryków” Niemcy uruchomili w marcu 1942 roku produkcję wozów konnych typu Pleskau (Psków) w dwóch wersjach: jedno- i dwukonnej. Dostawcami podzespołów były zakłady z Generalnej Guberni. W 1942 roku dzienna produkcja sięgała 100 sztuk, a Niemcy żądali więcej.

Podczas walk na Kaukazie w styczniu 1943 roku niemieckie wojska w cztery tygodnie zajęły Kubań siłami 400 tys. żołnierzy. Transport zapewniało im 110 tys. koni i 25,5 tys. samochodów. Hermann Hot, dowodzący jedną z pancernych armii narzekał, że brakowało ciężarówek, a szczególnie dotkliwy był brak modeli terenowych.



Land und See Speditionsgesellschaft mbH

dls zaprasza:

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

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

oraz

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

z Polski

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

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

dls zapewnia:

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



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

To już 1942 rok, Niemcom na froncie południowym brakuje samochodów.



W tym samym roku, z powodu licznych wywózek na roboty do Niemiec, produkcja wozów w Ludwigschuette zmalała do 80 dziennie.

Wymiana stulecia

Brak samochodów musiał być dla Niemców coraz bardziej dotkliwy, skoro w kwietniu 1944 roku rabin Joel Brand, przywódca żydowskiego podziemia w Budapeszcie, został zaproszony na spotkanie z szefem departamentu żydowskiego RSHA Adolfem Eichmannem.

O tych tajnych rozmowach przypominał na łamach magazynu „Rzecz o Historii” Hubert Kozielec. „Eichmann przybył akurat do węgierskiej stolicy, by przygotować wielką deportację Żydów. Zaproponował jednak Brandowi, że sprzeda mu... milion jego rodaków. „Możesz ich wziąć z każdego kraju, gdziekolwiek ich znajdziesz, na Węgrzech, w Polsce, w Ostmarku (Austrii), z Theresienstadt, z Auschwitz, skądkolwiek chcesz” – powiedział mu szef departamentu żydowskiego RSHA.

Brand miał w zamian skontaktować się z Amerykanami lub Brytyjczykami i zaproponować im wymianę tych Żydów na określone dobra materialne. Rozmowie przysłuchiwał się Kurt Becher, wysłannik Himmlera. Kilka dni później doszło do kolejnej rozmowy. Brał w niej udział również Gerhard Clages, szef SD w Budapeszcie.

Oddał on Brandowi 50 tys. dolarów i 270 tys. franków szwajcarskich, jakie jego służba przechwyciła z pomocy humanitarnej dla węgierskich Żydów. Eichmann przedstawił oficjalną niemiecką cenę za milion Żydów: 10 tys. ciężarówek do użytku na froncie wschodnim, 200 ton herbaty, 200 ton kakao, 800 ton kawy i 2 mln sztuk mydła.”

Kozielec kontynuuje, że Brand został wysłany do Stambułu, by nawiązać kontakt z Aliantami i Agencją Żydowską. „Agencja wysłała na rozmowy z nim niskiej rangi biurokratę i opierała się przed załatwieniem dla Branda wizy wjazdowej do Palestyny. Po wielu dniach jałowych rozmów zaproponowała, by Brand przyjechał do syryjskiego Aleppo na negocjacje z wysokiej rangi urzędnikiem Mosze Szaretem (późniejszym premierem Izraela). W pociągu do Aleppo do Branda podszedł przedstawiciel prawicowego podziemia żydowskiego z Palestyny, któremu towarzyszył działacz ortodoksyjnej partii Agudath. Razem ostrzegli go, że w Aleppo zostanie aresztowany przez Brytyjczyków, którzy „nie są naszymi sojusznikami w tej sprawie”. Brand im nie uwierzył i już na peronie został aresztowany przez funkcjonariusza brytyjskiego kontrwywiadu, który zawiózł go do tajnego więzienia. Mieściło się ono w willi, w której Brand miał umówione spotkanie z Szaretem! Branda przewieziono potem do Kairu i przez kilka tygodni

przesłuchiowano. Brytyjskie i amerykańskie władze długo debatowały, co zrobić z propozycją złożoną przez Eichmanna i ostatecznie zdecydowały, że nic nie zrobią...”

Na front wschodni dalej zamiast ciężarówek trafiały furmanki, których Wehrmacht odebrał tylko z SHL 28 tys. sztuk.

Wszystko dla zbrojeń

Lepiej do wojny była przygotowana Rosja sowiecka. Bolszewicy rozwijali od lat dwudziestych koncepcję wojny manewrowej. Na ogromną skalę i wielkim kosztem rozbudowali przemysł, dopasowany do potrzeb planowanego przez nich konfliktu.

Amerykanie za wybudowane fabryki w Niżnym Nowogrodzie (najpierw nazwanej NAZ, później GAZ, wypuszczającej 1,5-tonowe ciężarówki) oraz w Moskwie (AMO, przemianowanej na ZIS, produkującej 3-tonowe auta) otrzymali wynagrodzenie w złocie, zabranym zresztą przez radzieckie władze głodującej ludności, która za kruszec mogła kupić dodatkowe przydziały mąki lub chleba.

W pierwszej stalinowskiej 5-latce z fabryk wyjechało 57 tys. samochodów, w drugiej 555 tys., po trzeciej, kończącej się w 1942 roku, miało wyjechać łącznie 1,7 mln, obiecywał w 1939 roku Sztab Generalny.

Kreml wskazywał na doświadczenia poprzedniej wojny, z których wynikało, że na potrzeby wojska może być wykorzystane 60 proc. cywilnego parku samochodowego kraju bez straty dla jego gospodarki. Mobilizacja w Rosji sowieckiej miała dać wojsku 240 tys. samochodów, gdy w 1939 roku np. w kołchozach i sowchozach pracowało 200 tys. samochodów.

Równie ważną częścią przygotowań do zadań wojennych było wyszkolenie kierowców-cywilów. W tym celu Rada Najwyższa ZSSR stworzyła w republikach związkowych Narkomaty Transportu Samochodowego, które miały zająć się m.in. kształceniem kierowców. Narodowy komisarz transportu Rosyjskiej SFR W.I. Borejko obliczał latem 1939 roku, że do końca bieżącej pięcioletki (czyli do 1942 roku) musi wykształcić 2 mln kierowców.

Dla podofolania temu zadaniu władze przygotowały skrócony do 3-4 miesięcy kurs. Pierwszy miesiąc obejmował zajęcia z teorii,



kolejne praktyczną naukę w warsztatach i podjęcie obowiązków pomocnika kierowcy.

Aby podczas wojny nie ogołocić gospodarki z kierowców, dzięki zachętom Komsomołu do zawodu przystępowały też dziewczęta. W 1939 roku Armia Czerwona i marynarka wojenna przyjęły 145 tys. poborowych ze średnią szkołą.

Efekty przygotowań były imponujące. Pomiędzy 1930 i 1939 rokiem liczebność Armii Czerwonej wzrosła 3,5 razy, liczba czołgów powiększyła się 43 razy, samolotów 6,5 razy, artylerii ciężkiej 7,5 razy, a artylerii przeciwpancernej i czołgowej 70 razy.

W 1930 roku na żołnierza Armii Czerwonej przypadało 4 KM, w 1939 roku (przy powiększeniu liczebności o 350 proc.) już 13 KM.

Zadyszka prymusa

Odpowiedzialny za wojska pancerne bohater Sowietckiego Sojuza komkor Dmitrij Pawłow podliczał przed rozpoczęciem wojny z Niemcami, że zmotoryzowanej dywizji potrzeba na jeden dzień 500 ton pocisków, o ile jest wysoka aktywność bojowa. „Jeżeli przyjąć, że wojsko całą resztę zdobędzie na przeciwniku, dowóz pocisków pozostaje

najważniejszym zadaniem transportu. Żeby dowieźć niezbędną amunicję na dystansie 70 km trzeba 200 trzytonowych ciężarówek. Jeżeli jak się mówi, na froncie zachodnim w zmaganiach brało udział 120 dywizji, na dowóz amunicji na dystansie 70 km potrzeba było 24 tys. 3-tonowych ciężarówek, a na dystansie 140 km już 48 tys. Mając w pamięci poprzednie wojny można stwierdzić, że amunicja stanowi połowę potrzebnych przewozów.”

Pomimo wieloletnich przygotowań do wojny, nawet sowiecki sztab generalny popełnił błędy w planowaniu transportu, zaniżając przydziały obsługi i samochodów, których było wciąż za mało. Na obsługę jednego czołgu w 1940 roku przypadało 36 żołnierzy zaplecza. W 1943 roku na jeden czołg przypadało już 70–80 osób, to jest dwa razy więcej niż samochodów i trzy razy więcej niż dział i moździerzy.

W 1941 roku dywizja strzelecka miała etatowo 419 samochodów, ciągników i transporterów opancerzonych, zaś 7 lat później, po uwzględnieniu wojennych doświadczeń, już 1.488.

W 1941 roku, na początku wojny niemiecko-rosyjskiej, w Armii Czerwonej było

łącznie 272,6 tys. samochodów, co stanowiło 41 proc. etatowych wymagań wojsk samochodowych. W wojskach samochodowych i drogowych służyło na początku 1942 roku 8 proc. stanu sowieckich żołnierzy.

W tym samym roku sowieckie fabryki dostarczyły tylko 31 tys. ciężarówek (zaledwie jedną trzecią tego co w 1941 roku), mimo to 1 stycznia 1944 roku w Armii Czerwonej było już 496 tys. samochodów, a na koniec wojny, w maju 1945 roku, 664,5 tys., z których 80 procent służyło w oddziałach transportowych.

Sowieci używali przede wszystkim amerykańskich ciężarówek. Własny przemysł dostarczył 154,4 tys. samochodów, zaś z USA otrzymali w ramach Lend-Lease 427,3 tys., z tego ponad 100 tys. stanowiły trzyosiowe ciężarówki Studebaker.

Samochody ciężarowe w Armii Czerwonej w czasie wojny przewiozły 145 mln ton zaopatrzenia – dla porównania w Polsce w 1950 roku samochody przewiozły 110 mln ton.

**Korzystałem z książki
Konrada Otwinoskiego
„Huta Ludwików
w Kielcach 1919-1945”**

TRUCKS & MACHINES
WIECIESZYNIA SPECJALISTY ZDZINY

MASZYNY BUDOWLANE

Z ŁYŻKĄ NA



BUDOWĘ

TEKST: Michał Jurczak ZDJĘCIA: T&M

Ładowarki to jedno z popularniejszych maszyn budowlanych. Gwarancja mobilności, przy jednoczesnym zachowaniu najwyższej wydajności to kluczowe cechy, na które zwracają uwagę ich użytkownicy.

Dobrze jeśli kołowe maszyny łączą w sobie bezpieczeństwo oraz intuicyjną obsługę, co sprawia, że są przyjazne dla operatorów. W ofertach dostawców maszyn tego typu są zarówno stosunkowo niewielkie modele, jak również takie, których masa osiąga dziesiątki ton. My przyglądamy się dziś głównie tym najpopularniejszym, z zakresu 20-25 t.

Ładowarki kołowe skutecznie podnoszą tempo wykonywanych prac, nawet na niewielkich przestrzeniach. Dodatkowym atutem może być ich dostosowanie do pracy na zróżnicowanych powierzchniach. W ten sposób maszyny mają dostęp nawet do najtrudniejszych terenów. Dotyczy to transportu i dostawy ziemi, piasku, kruszywa i innych materiałów w budownictwie, przemyśle, rolnictwie, recyklingu, przetwórstwie odpadów, wyburzaniu, górnictwie czy w kamieniołomach. Dla użytkowników ważny jest też dostęp do możliwie szerokiej palety wyposażenia opcjonalnego, które zapewnia odpowiednie dopasowanie do różnych zastosowań.

Coraz większe możliwości

Współczesne ładowarki to w istocie nośniki osprzętu, wyposażone w szereg nowoczesnych rozwiązań. Przykładem jest Hyundai HL960A (waga robocza: 19,2-20,28 t, poj. standardowej łyżki 3,3 m.sześc. silnik Cummins, Stage V, 225 KM). Dobre rezultaty daje np. stosowanie dźwistika sterowania wysięgnikiem, łyżką i trzecim przewodem hydraulicznym. Monitor dotykowy i regulatory elektrohydrauliczne pozwalają sterować takimi funkcjami jak: „łagodne zatrzymanie”, czy „tryb blokowania wysięgnika łyżki”. Modele z serii HL900 standardowo posiadają układ ważący (dokładność +/- 1 proc.), z automatycznymi i ręcznymi ustawieniami, umożliwiającymi monitorowanie pojedynczych i łącznych mas obciążeń łyżki. Pomiary są wyświetlane na ekranie, a proces monitorowania obciążenia można np. wykorzystać do zarządzania produkcją. Podobne walory ma nieco większa maszyna HL970A (waga robocza: 24,2-25 t, poj. łyżki standardowej 4,2m.sześc. silnik Cummins Stage V, 325 KM).



Konstruktorzy maszyny CAT 972M XE zwracają uwagę na ściśle zintegrowanie przekładni bezstopniowej oraz układów: hydraulicznego, przeniesienia napędu i chłodzenia.

Również ładowarki kołowe Doosan DL-220-7 i DL250-7 posiadają wiele interesujących cech. Wyposażono je w responsywny układ hydrauliczny oraz złącza pomocniczego układu hydraulicznego. W standardzie jest trzyciekowy zawór z funkcją regulowanego przepływu i blokady dla osprzętu napędzanego hydraulicznie (czterociekowy zawór dostępny jest jako opcja). Ramię podnoszące z układem kinematycznym typu Z odpowiada za dużą moc wyrwającą i udźwig, co przydaje się w przypadku ciężkich materiałów, a duży kąt zrzutu pozwala na efektywny wyładunek materiałów lepkich. Nowum stanowi inteligentny system sterowania (DSGS), który analizuje sposób jazdy i zachowanie operatora i pomaga mu optymalizować zużycie paliwa. Standardem jest system zarządzania flotą DoosanCONNECT, bezprzewodowe rozwiązanie dostarczające, poprzez satelitę i sieci komórkowe, informacji na temat wydajności maszyny.

JCB 457 dysponuje 282-konnym silnikiem i momentem obrotowym na poziomie 1350 Nm. Obciążenie wywracające przy pełnym skręcie to 13,47 t. Turbosprężarka o zmiennej geometrii zapewnia zwiększoną wydajność przy niskich obrotach silnika (skrócone czasy cykli). Mocna podwójna pompa tłokowa o zmiennym wydatku ma wydajność do 306 l/min (czasy cykli i wielofunkcyjność).

Konstruktorzy maszyny CAT 972M XE zwracają uwagę na ściśle zintegrowanie przekładni bezstopniowej, układu silnika, układu hydraulicznego, układu przeniesienia napędu i układu chłodzenia. To pozwoliło poprawić efektywność pracy i obniżyć zużycie paliwa i wyeliminowanie przekładni hydrokinetycznej umożliwia sterowanie prędkością jazdy niezależnie od prędkości obrotowej silnika. Silnik Cat C9.3 zapewnia większą gęstość mocy w połączeniu ze sprawdzonymi układami elektronicznymi, paliwowymi i pneumatycznymi. Posiada automatyczny układ regeneracji, moduł oczyszczania gazów spalinowych (CEM) z filtrem cząstek stałych silnika wysokoprężnego (DPF) oraz zbiornik i pompę płynu DEF. Ma elektryczną pompę zasilającą układu paliwowego i separator wody w układzie paliwowym. Możliwości maszyn Komatsu (np. WA 470-8) wynikają m.in. z zastosowania bezprzewodowego systemu monitorującego KOMTRAX (mobilna komunikacja; wbudowana antena; więcej danych operacyjnych i oszczędność paliwa). Z kolei SmartLoader Logic to automatyczny układ sterowania silnikiem. Odczytuje dane z szeregu czujników i dostosowuje moment obrotowy do wymagań w każdej fazie pracy, bez zakłóceń w sterowanie maszyną. Podczas realizacji mniej wymagających zadań układ ogranicza moment obrotowy i zużycie paliwa, bez pogarszania wydajności. Nowy tryb E-Light jest domyślnie włączony w przypad-



tów” oraz zastosowanie okien większych o 14 proc. w porównaniu z poprzednikami, DL-5). W opcji są elektrycznie regulowane, tylne lusterka. Światła robocze LED zamontowano na kabinie (standardowo dwa z przodu i z tyłu, opcjonalnie cztery lub sześć z przodu i z tyłu), a dla zwiększenia bezpieczeństwa pieszych światła LED na tylnej pokrywie silnika mają automatyczną funkcję antykolizyjną używaną podczas cofania. System tzw. inteligentnego kluczyka umożliwia zdalne sterowanie drzwiami, blokowanie i odblokowanie drzwi, zwalnianie drzwi.... Kabina posiada fotel Grammer Actimo XXL z pełną regulacją amortyzacji w poziomie i w pionie, pneumatyczną podporą oraz podgrzewaniem. Nowy jest dżojstik EMCV (elektryczny główny zawór sterujący) wbudowany w podłokietnik (sterowanie ramieniem podnoszącym i osprzętem). Funkcje dostępne za pośrednictwem EMCV obejmują automatyczny powrót do położenia kopania, przechylania łyżki, pozycję zatrzymania nagarniania łyżką i zapobieganie wstrząsom. Ośmiocalowy ekran zapewnia dostęp do najważniejszych ustawień i informacji. Na wyciągnięcie ręki dostępny jest obraz z tylnej kamery, sterowanie HVAC (ogrzewanie, wentylacja i klimatyzacja), radio i urządzenia Bluetooth (przesyłanie muzyki, zestaw głośnomówiący).

Wśród elementów sterujących Komatsu WA 470-8 są: automatyczny system kopania, elektrohydrauliczne sterowanie osprzętu roboczego, inteligentny pedał przyspieszenia. Na komfort wpływa: fotel z zawieszeniem pneumatycznym i konsolą dźwigni elektrycznego układu sterowania EPC, duży, wielofunkcyjny ekran, kamery wsteczne. Regulowaną konsolę dźwigni elektrycznego układu sterowania, EPC (Electronic Pilot

ku priorytetowego, niższego zużycia paliwa. Z myślą o maksymalizacji ekonomiki paliwowej, elektronicznie sterowane pompy hydrauliczne układu roboczego i kierowniczego nie tłoczą niepotrzebnie oleju, dostarczając go tyle, ile akurat wymagają funkcje hydrauliczne maszyny. Fabryczny układ hydrauliczny CLSS umożliwia precyzyjne sterowanie, ruchy łyżki, ramienia i hydraulicznego osprzętu roboczego odbywają się płynnie.

W serii Liebherr L550-L586 XPower niedawno zmodyfikowano wersje L 550 i L 556. Zwiększono wydajność silników, hydrauliki roboczego i osprzętu. Dostępne są cztery wersje ramion podnoszących, jak również zoptymalizowane szybkozłączce Likufix (znane z koparek hydraulicznych Liebherr). Likufix umożliwia operatorom bezpieczne i wygodne przełączanie osprzętu mechanicznego i hydraulicznego oraz narzędzi z wnętrza kabiny, za naciśnięciem jednego przycisku. Ponadto dostępnych jest szereg systemów wspomagających, a wśród nich aktywne wykrywanie przeszkód z tyłu z nowym asystentem hamowania, co ma zwiększyć bezpieczeństwo podczas wykonywania codziennych operacji.

Volvo L150H, L180H, L220H posiadają drugą generację przekładni OptiShift (ogranicza zużycie paliwa do 15 proc. w stosunku do maszyn z serii G). Pedał Eco to rozwiązanie sprzyjające ekonomicznej eksploatacji poprzez wywieranie siły zwrotnej w czasie zbyt mocnego wciskania pedału gazu. Cykle załadunku optymalizuje system Load Assist działający na zamontowanym w kabinie ekranie Volvo Co-Pilot. Dynamiczny system ważenia ładunku

w czasie rzeczywistym dostarcza informacji o obciążeniu łyżki, co pozwala uniknąć przeładowania, niedoładowania, ponownego ważenia i zbędnego oczekiwania. A jeśli potrzebnego osprzętu nie ma w standardowej ofercie, Volvo może wykonać odpowiednie wyposażenie zgodnie z indywidualnymi wymaganiami. Zmieniona konstrukcja łyżek ułatwia napełnianie i ogranicza rozsypywanie dzięki nowym wypukłym bokom i zabezpieczeniu przed rozsypywaniem. Aby zapobiegać wysypywaniu i ograniczać wstrząsy, można zamówić opcjonalny układ amortyzacji wysięgnika BSS, który łączy się automatycznie. Specjalny osprzęt np. do przemieszczania żużla (wysoka temperatura), a także przemieszczania dłuźyc (duża siła podnoszenia i wychyłu, a także maksymalna stabilność podczas przemieszczania dłuźyc) to cechy chwytaków ogólnego przeznaczenia, chwytaków do sortowania i chwytaków rozładunkowych.

Im łatwiej, tym lepiej

Konstruktorzy maszyn Doosan DL220-7 i DL250-7 zwracają uwagę na nową kabinę (ograniczenie „martwych punktów”

Możliwości maszyn Komatsu (np. WA 470-8) wynikają m.in. z zastosowania bezprzewodowego systemu monitorującego KOMTRAX



Control) zintegrowano z fotelem. Krótkie dźwignie ułatwiają sterowanie maszyną. Spowalnianiu ruchu, zatrzymywaniu lub opuszczaniu łyżki nie towarzyszą wibracje. Istnieje możliwość zaprogramowania ogranicznika dolnej i górnej pozycji ramienia – za naciśnięciem przycisku. Automatyczna funkcja kickdown potrafi automatycznie redukować bieg z F2 do F1, co ułatwia pracę i zwiększa jej wydajność. Pracę ułatwia też pedał przyspieszenia z funkcją wyczuwania oporu automatycznie pomaga operatorowi dostosować moment zmiany biegu do obciążenia, co sprzyja oszczędzaniu paliwa. W ciężkich pracach operatorzy mają naturalną tendencję do wywierania większego nacisku na pedał przyspieszenia. WA470-8 przewiduje taką sytuację i maksymalnie opóźnia zmianę biegu na wyższy. W lżejszych zastosowaniach, gdzie decydującym czynnikiem jest zużycie paliwa, operator intuicyjnie zmniejsza nacisk na pedał przyspieszenia. Maszyna również przewiduje taką sytuację i maksymalnie wcześniej zmienia bieg na wyższy, tak aby uzyskać jak najniższe zużycie paliwa.

Walorem ładowarki CAT 972M XE jest m.in. łatwo regulowany i zawieszany komfortowy fotel. Występuje w trzech klasach jakości wykończenia. Pakiet wyciszający, uszczelnienia i amortyzowane mocowania kabiny minimalizują hałas i drgania. Elektrohydrauliczny układ kierowniczy z dżojstikiem zamontowanym przy fotelu umożliwia precyzyjne sterowanie i radykalnie zmniejsza zmęczenie ramion. Elektrohydrauliczne elementy sterujące, hamulec postojowy oraz funkcja podnoszenia i pochylania obsługiwana za pomocą dźwigni (SAL) ułatwiają wykonywanie operacji przeładunku i sterowanie. Wielofunkcyjny, kolorowy dotykowy ekran pomaga operatorowi utrzymać koncentrację. Układ kontroli działa jak amortyzator, zwiększając komfort jazdy podczas poruszania się po nierównym terenie. Pochyłe schodki i wygodnie umieszczone poręcze ułatwiają wchodzenie do stanowiska operatora. Duże okna poprawiają widoczność w bezpośrednim zasięgu wzroku, natomiast wypukłe i punktowe lusterka pomagają obserwować teren po bokach i z tyłu.

Volvo L150H, L180H, L220H posiadają Reverse By Braking (RBB) – opatentowaną funkcję automatycznego załączania

W serii Liebherr L550-L586 XPower niedawno zwiększono wydajność silników, hydrauliki roboczej i osprzętu. Dostępne są cztery wersje ramion podnoszących oraz zoptymalizowane szybkozłączce Likufix.



hamulców ładowarki podczas zmiany kierunku jazdy (zwiększa komfort pracy operatora). Zmniejsza prędkość maszyny, gdy operator chce zmienić kierunek jazdy, poprzez redukcję obrotów silnika i automatyczne załączenie hamulców zasadniczych. Optymalizacji cykli załadunku sprzyja Load Assist, system działający na zamontowanym w kabinie ekranie Volvo Co-Pilot. Zapewnia dostęp do zestawu inteligentnych aplikacji i zwiększa efektywność robót. Z wyświetlaczem Volvo Co-Pilot (asystent operatora Volvo) współpracuje kamera wsteczna i system radarowy. Przydaje się funkcja Operator Coaching pomagająca maksymalnie wykorzystywać możliwości maszyny. Intuicyjna aplikacja asystuje operatorom w czasie rzeczywistym.

Użytkowość w roli głównej

Hyundai HL960A to maszyna o wadze roboczej 19,2-20,28 t. Napędzana silnikiem Cummins spełniającym normę emisji spalin Stage V jest chwalona za wydajność, efektywność paliwową oraz komfort i bezpieczeństwo pracy operatora. Wzmocniono mosty i osie, zoptymalizowano układ kinematyki wysięgnika oraz napęd. Napędzający HL960A silnik Cummins B6.7 wyposażono w kompleksowy układ oczyszczania spalin. Funkcje diagnostyczne zsynchronizowano z systemem Hi-Mate. Układ oczyszczania spalin nie wymaga ręcznej regeneracji filtra DPF i działa bez zaworu EGR. Operator ma do wyboru trzy tryby pracy silnika: Power, Power Smart i Economy. Tryb Power Smart ogranicza straty energii i zmniejsza spalanie średnio o 3–5 proc. Pracę silnika zoptymalizowano tak, by osiągał wyższy moment przy

niższej prędkości obrotowej. To skuteczny sposób podnoszenia efektywności paliwowej, optymalizacji mocy i skrócenia czasu reakcji silnika. Podobne walory użytkowe ma HL970A (waga 24,2-25 t; moc silnika 325 KM).

W CAT 972M XE zastosowano system CAT Payload, odpowiadający za precyzyjne ważenie ładowanych i transportowanych materiałów. Dane są wyświetlane w czasie rzeczywistym, dzięki czemu można je wykorzystać do zapobiegania przeładowaniu. Technologia DETECT umożliwia operatorowi lepszą orientację w otoczeniu maszyny oraz emituje alarmy, które zwiększają bezpieczeństwo osób i sprzętu w miejscu pracy. Technologia LINK umożliwia bezprzewodowe łączenie się z maszynami i dostęp do istotnych informacji niezbędnych do prowadzenia działalności. Opcjonalna usługa Advanced Productivity zapewnia dostęp do kompleksowych informacji, które pomagają zarządzać wydajnością i zyskownością prac.

W maszynach Doosan DL220-7 i DL250-7 montowana jest automatyczna, 4-biegowa skrzynia Powershift oraz mechanizm różnicowy z automatycznym ograniczeniem poślizgu. Wyposażenie opcjonalne obejmuje 5-biegową przekładnię Powershift z funkcją blokady przetwornika momentu obrotowego oraz osie HDL (lepsza przyczepność dzięki hydraulicznej blokadzie mechanizmu różnicowego szczególnie przy większym obciążeniu). Moc zapewnia 6-cylindrowy silnik Doosan DL06V Stage V o mocy odpowiednio 162 KM oraz 174 KM. Nie trzeba stosować układu recyrkulacji spalin dzięki technologiom selektywnej redukcji

JCB 457 dysponuje 282-konnym silnikiem i momentem obrotowym na poziomie 1.350 Nm



katalitycznej i utleniania katalitycznego oraz filtrów cząstek stałych. Obie ładowarki dostępne są w wersji HL oferującej ramię do wysokiego podnoszenia oraz przeciwcieżar 300 kg, gdzie potrzebne są większa wysokość zrzutu i wszechstronność. Układ odłączania obciążenia LIS (Load Isolation System) odpowiada za płynną jazdę i wygodę operatora oraz wydajność (stabilność podczas ruchu ładowarki). Ramię podnoszące jest amortyzowane przez akumulator hydrauliczno-pneumatyczny połączony z układem hydraulicznym podnoszenia. Korzyścią są skrócone czasy cykli i oszczędność paliwa podczas załadunku i przenoszenia.

Efektywność maszyny JCB 457 (moc silnika 282 KM, masa robocza 20 t, obciążenie wywracające przy pełnym skręcie: 13,47 t; standardowa poj. łyżki 3,5 m.sześc.) wynika m.in. z zastosowanych podzespołów. Dla większego spokoju, testowanie na zimno gwarantuje wydajność rozruchową do -20 st.C. Można wybrać model 457 do zastosowań w trudnych warunkach, jak przenoszenie odpadów lub materiałów żrących. Silnik pracuje na niższych niż wcześniej obrotach, a zwiększoną wydajność (krótsze czasy cykli, większa siła pociągowa) w tej sytuacji ma gwarantować turbosprężarka o zmiennej geometrii. Podwójna pompa tłokowa ma zmienny wydatek (do 306 l/min).

W Komatsu WA 470-8 przeładunek i transport przyspiesza m.in. sekwencyjna blokada przekładni hydrokinetycznej. Operator może włączać blokadę na biegach od 2-go do 4-go. Rezultatem zablokowania przekładni hydrokinetycznej jest zauważalne

zwiększenie prędkości jazdy, zwłaszcza pod górę, dzięki wzrostowi siły napędowej. Jednocześnie wyeliminowano opory wewnętrzne w przekładni, co powoduje oszczędności paliwa. Zmodyfikowana konstrukcja łyżki zapewnia szybkie ześlizgiwanie się ziemi i wydajniejsze prace przy wykopach. Długie ramię ładowarki ma zapewniać wyjątkową wysokość zrzutu (2,86 m) i równie imponujący zasięg (1,48 m, mierzony do krawędzi zębów łyżki uniwersalnej 4,2 m.sześc.). Duży zasięg roboczy sprawia, że załadunek wysokich zbiorników lub samochodów ciężarowych z wysokimi burtami staje się łatwy i szybki.

W ciągu pięciu lat od debiutu duże ładowarki kołowe Liebherr XPower zdobyły wysoką pozycję wśród wydajnych maszyn, o ograniczonym „apetycie” na paliwo. - Ładowarki L 550 XPower i L 556 XPower są używane głównie w zastosowaniach przemysłowych, w tym także w sektorze recyklingu, przy usuwaniu odpadów (m.in. wielkogabarytowy złom metalowy i żużel odpadowy).

Rozumiemy jak trudne warunki panują na wysypiskach i w centrach recyklingu. Mając to na uwadze, w ramach aktualizacji naszych modeli celowo zainwestowaliśmy w wydajność i wszechstronność naszych ładowarek - wyjaśnia Mark Walcher, menedżer produktu w Liebherr - Werk Bischofshofen. Niedawno konstruktorzy Liebherra wzmocnili ramiona podnoszące maszyn i dokonali przeglądu hydrauliki roboczej obu ładowarek. Innowacje skutkują też możliwością zwiększonego obciążenia maszyn, większą siłą odpajania na łyżce. Producent zapewnia, że zwiększenie mocy silnika w obu modelach uzyskano przy zachowaniu relatywnie niskiego zużycia paliwa, co jest szczególnie istotne np. podczas przyspieszania lub podczas wnikania w materiał, również wtedy gdy ładowarki wyposażono w ciężki osprzęt czy opony z pełnej gumy. Zwiększenie wydajności hydrauliki roboczej umożliwiło dynamiczne podnoszenie i przechylenie, niezależnie od wielkości i ciężaru narzędzia roboczego. Modyfikacje konstrukcyjne ramion podnoszących sprawiły, że łatwiejsze niż wcześniej jest odrywanie, trzymanie i wyciąganie. Operatorzy mogą teraz efektywniej manipulować np. tak „wymagającymi” materiałami jak: złom, papier, kompost i kłody, szczególnie w górnym zakresie podnoszenia.

Efektywność Volvo L150H, L180H i L220H to w sporym stopniu zasługa zaawansowanej konstrukcji silnika, drugiej generacji przekładni OptiShift, optymalizacji osprzętu i nowego hamulca postojowego, który eliminuje straty w układzie przeniesienia napędu. Load Assist - wspomaganie załadunku optymalizuje jego cyklę. 

Volvo L150H, L180H, L220H posiadają drugą generację przekładni OptiShift (ogranicza zużycie paliwa do 15 proc. w stosunku do maszyn z serii G)



KOPARKI KOŁOWE NOWEJ GENERACJI

**REWELACYJNA WYDAJNOŚĆ
I WSZECHESTRONNOŚĆ W PRACY**

**FABRYCZNA INTEGRACJA
Z TILTROTATOREM**

**14% WIĘKSZY
MOMENT OBROTOWY**

**ZAAWANSOWANA HYDRAULIKA
ZAPEWNIAJĄCA MOC I EFEKTYWNOŚĆ**



SIŁA WSZECHSTRONNOŚCI

Dla tych, którzy dopiero rozpoczynają działalność, koparka kołowa może być dość naturalnym wyborem. Można nią pracować jak maszyną gąsienicową, ale łatwiej przenosić z jednego na inne miejsce pracy bez konieczności inwestowania w ciężarówkę i przyczepę (w przeciwieństwie do koparki gąsienicowej).

Koparki kołowe sprawdzają się praktycznie w każdych warunkach. Korzystają z nich budowlancy i ich podwykonawcy, ale też np. firmy z sektora komunalnego.

Walorem koparek kołowych jest to, że można je przemieszczać z jednego miejsca pracy do drugiego bez dodatkowej jednostki transportowej, a tym samym są praktycznie natychmiast przygotowane do wykonania każdego zadania. Zazwyczaj chodzi o roboty ziemne, kopanie rowów, kształtowanie krajobrazu lub przygotowanie miejsca do wykonywania innych czynności. Koparki kołowe są wprawdzie zazwyczaj droższe niż porównywalne gabarytowo maszyny gąsienicowe, jednak koszt ich eksploatacji jest niższy. Przyglądamy się maszynom z zakresu 15-20 t.

Uniwersalność i wytrzymałość

Doosan Infracore Europe przedstawił niedawno koparki DX140W-7 i DX160W-7. W panelu sterowania maszyn dostępny jest nowy tryb rotatora odchylanego, specjalny tryb przepływu dwukierunkowego, który jest jednak zarządzany przez EPOS jako jednokierunkowy z bezpośrednim powrotem do zbiornika w każdym kierunku (aby uniknąć ciśnienia zwrotnego i zwiększyć przepływ oraz sterowność). Nowością jest też funkcja dokładnego obrotu, minimalizująca drgania podnoszonego obiektu na początku lub na końcu ruchu, aby zwiększyć płynność ruchów, komfort operatora i bezpieczeństwo pracowników w pobliżu oraz uniknąć uszkodzeń spowodowanych przez spadający obiekt. Koparki DX140W-7 i DX160W-7 mają zapewniać lepszą jakość ruchów narzędzi obrotowych, takich jak mulczery i większy zakres roboczy narzędzi przegubowych montowanych z przodu. Zwiększono skok siłownika wysięgnika przegubowego, choć miejsce jego montażu pozostało bez zmian. W górnej części siłownika wysięgnika dodano zawór blokujący (zapobiega niespo-



Doosan przedstawił niedawno koparki DX140W-7 i DX160W-7. W panelu sterowania maszyn dostępny jest nowy tryb rotatora odchylanego, specjalny tryb przepływu dwukierunkowego

dziewanemu zwolnieniu siłownika wysięgnika przegubowego w trakcie kopania). Model DX140W-7 standardowo posiada cięższą, 2,5-tonową przeciwwagę, zarówno w wersji z wysięgnikiem jednoczęściowym, jak i przegubowym. Również DX160W-7 standardowo posiada 2,5-tonową przeciwwagę, ale opcjonalnie dostępna jest 3-tonowa. Dzięki niej DX160W-7 szczególnie nadaje się do pracy z cięższymi narzędziami, takimi jak rotatory odchylane. Podwozie modelu DX160W-7 jest bardziej wytrzymałe niż w modelu DX140W-7. Koparki wyposażone są też w standardzie w nowy uchwyt dźwigowy, który stanowi część odlewanej złącza mocowania łyżki na końcu ramienia. Jego maksymalna nośność wynosi 5 t, posiada specjalną tuleję, która zapobiega deformacji otworu dźwigowego.

Maszynę Hyundai HW140A (14,9-17,08 t, poj. standardowej łyżki 0,71 m.sześc. silnik Cummins Stage V, 173 KM) zaprojektowano m.in. z myślą o pracy w projektach budownictwa miejskiego i krajobrazu, gdzie przestrzeń jest ograniczona. Opcjonalny, montowany fabrycznie tiltrotator Engcon zwiększa wydajność i rentowność dzięki lepszej kontroli przy niższym zużyciu paliwa. Fabrycznie przygotowane systemy sterowania maszyną 2D lub 3D lub prowadzenia

maszynowego mają zapewniać elastyczność pracy. Równie solidne i wszechstronne mają być inne koparki tego producenta: HW160A (17,58-19,98 t) oraz HW170ACR (koparka obrysowa, 18,18 t).

CAT M318 to z kolei koparka umożliwiająca przemieszczanie się pomiędzy stanowiskami pracy z prędkością do 35 km/h. Zaawansowany układ hydrauliczny odpowiada za optymalną równowagę mocy i efektywności. Dedykowana pompa mechanizmu obrotu stabilizuje moc i zwiększa wielozadaniowość.

W przypadku maszyn JCB JS145W/JS160W wytrzymałość ma wynikać m.in. z zastosowania solidnego czerpaka (stał o wysokiej wytrzymałości na rozciąganie, z jednoczęściowymi płytami owijkarki i wewnętrznymi przegrodami) i wzmocnionego wysięgnika. JCB JS145W/160W ma silnik JCB i Kawasaki, pompy, bloki zaworowe Kayaba oraz skrzynie ZF. Sztynna rama górna ma zwiększać trwałość. Aby zapewnić wszechstronność, JCB oferuje listę opcji (m.in. orurowanie). Opcjonalna, hydraulicznie podnoszona kabina umożliwia podniesienie stanowiska obsługi do 2,3 m nad standardową maszyną. Dzięki temu operator może np. zajrzeć do kontenerów z wyższymi burtami.

Maszyną do wielu zastosowań jest też Komatsu PW160-11. Producent zwraca uwagę na dodatkowy obwód hydrauliczny, a także na zintegrowany system kontroli osprzętu (KIAC) oraz duży wybór wyposażenia dodatkowego (proporcjonalne elementy sterujące dla „akcesoriów” funkcjonalnych). PW160-11 można wyposażać w samochodowy zaczep kulowy, rolniczy zaczep kulowy lub automatyczny zaczep montowany w ciężarówkach, co pozwala na podłączanie przyczep o masie do 7,5 t z hamulcem ną jazdowym. Dostępne są wszystkie konieczne złącza elektryczne i hydrauliczne, w tym dwa dodatkowe obwody podwoziowe do obsługi opróżniania przyczepy lub otwierania tylnej klapy. Przy pomocy dżojstików w kabinie można sterować funkcjami przyczepy.

W maszynie A 914 Compact, aby osiągnąć zgodność z normami emisji Stage V, Liebherr stosuje innowacyjny system SCR z filtrem cząstek stałych. To zmniejsza emisję przy zachowaniu tej samej mocy. Krótki tylny promień obrotu koparki ułatwia zastosowanie w centrach miast, a także przy klasycznych pracach ziemnych. Na życzenie koparkę można zaopatrzyć w pełni zautomatyzowany system szybkozłącza Likufix. Narzędzia robocze zmieniane są bezpiecznie i komfortowo za pomocą przycisku w kabinie. Dzięki temu zmiany osprzętu są szybkie, co pozwala zaoszczędzić czas, a także zwiększyć wydajność maszyn o jedną trzecią. Likufix jest wyposażony w optyczne i akustyczne ostrzeżenie otwartego szybkozłącza, a także standardowe haki załadunkowe z zapadkami



JCB JS145W/160W ma silnik JCB i Kawasaki, pompy, bloki zaworowe Kayaba oraz skrzynie ZF. Sztywna rama górna ma zwiększać trwałość

zabezpieczającymi o podwyższonej trwałości, zwiększającymi bezpieczeństwo przy podnoszeniu.

Liczy się... ekonomia

Koszty eksploatacji mają niebagatelne znaczenie. W Komatsu PW160-11 jest sześć trybów pracy, a także regulowana funkcja automatycznego wyłączania silnika (wyłącza silnik po upływie ustawionego czasu pracy na biegu jałowym). Zakres regulacji funkcji wynosi od 5 do 60 minut, co pozwala ograniczać niepotrzebne zużycie paliwa oraz emisję spalin, a także zmniejszyć koszty eksploatacji. Wskaźnik Eco oraz porady Eco na monitorze w kabinie dodatkowo zachęcają do sprawnej obsługi. Układ dopasowania obrotów silnika i pomp hydraulicznych odpowiada za sprawność i precyzję podczas ruchów pojedynczych i złożonych. Sprzęgło wiskotyczne pozwala na regulację prędko-

ści obrotowej wentylatora chłodnicy, mając wpływ na zmniejszenie zużycia paliwa.

W maszynach Doosan (DX140W-7 i DX160W) zastosowano układ SPC3 (Smart Power Control). Dostępne są cztery tryby pracy, które ułatwiają obsługę koparek w zestawieniu z bardziej złożoną gamą ośmiu trybów pracy i opcji systemu SPC w maszynach poprzedniej generacji. Operator może ustawić tryb (P+, P, S lub E) zarówno w jednokierunkowym, jak i dwukierunkowym trybie. Podczas jazdy operator może za pomocą ekranu dotykowego panelu głównego wybrać tryb jazdy z dwiema pompami. Po włączeniu tej opcji prędkość obrotowa silnika spada o ok. 300 obr./min, co przekłada się na oszczędność paliwa rzędu 10 proc. podczas jazdy. Udoskonalono funkcję przyspieszania, operator szybciej zauważa reakcję po naciśnięciu pedału gazu. Wyłączenie trybu jazdy z dwiema pompami pozwala zwiększyć moment obrotowy podczas jazdy pod górę, choć w przypadku zboczy o niezbyt dużym nachyleniu zalecana jest jazda w trybie z dwiema pompami. Elementem fabrycznego wyposażenia jest system telematyczny DoosanCONNECT, rozwiązanie do zarządzania flotą przez sieć, przydatne w przypadku sprawowania kontroli nad wydajnością i bezpieczeństwem pracy maszyn, podkreślające znaczenie konserwacji zapobiegawczej.

Interesujące rozwiązania zastosowano też w maszynie Hyundai HW140A. Jest wśród nich funkcja automatycznego biegu jałowego silnika oszczędza paliwo (przełączenie silnika na bieg jałowy, gdy koparka jest nieaktywna), redukuje hałas i ogranicza



Maszynę Hyundai HW140A zaprojektowano m.in. z myślą o pracy w projektach budownictwa miejskiego i krajobrazu, gdzie przestrzeń jest ograniczona



CAT M318 to koparka umożliwiająca przemieszczanie się pomiędzy stanowiskami pracy z prędkością do 35 km/h.

emisję spalin. Funkcja wskaźnika Eco pomaga zredukować emisję i koszty eksploatacji poprzez ciągłe monitorowanie wydajności. Automatyczny hamulec kopania umożliwia rozpoczęcie pracy natychmiast po zatrzymaniu. Produktowności sprzyja proporcjonalny układ hydrauliki pomocniczej. Proporcjonalny jedno- lub dwustronny działania obwód jest instalowany standardowo, umożliwiając płynną, precyzyjną kontrolę osprzętu (hydraulika Load Sensing). Sterowanie jest płynne i przewidywalne, nawet przy dużym obciążeniu pracą.

Silnik stosowany w maszynie Liebherr A 914 Compact wykorzystuje innowacyjny system SCR, który składa się z układu katalizatora, wtryskiwacza i roztworu AdBlue, co niesie ze sobą 91-proc. redukcję tlenku azotu (NOx). Filtr cząstek stałych nie jest wymagany, ale można go zainstalować jako dodatek. Relatywnie niewielki apetyt na paliwo to także zasługa innowacyjnego systemu Liebherr Power Efficiency (LPE), optymalizującego wszystkie procesy zarządzania energią. Maksymalną wydajność elementów napędu niezależnie od wykonywanej czynności roboczej zapewniają: aktywna interwencja w proces sterowania silnikiem, regulacja kąta wychylenia pompy hydraulicznej i dostosowanie prędkości obrotowej jednostki napędowej.

Bezpiecznie i wygodnie

Konstruktorzy maszyn Doosan DX140W-7 i DX160W-7 zwracają uwagę na nowoczesną kabinę. Pracę ułatwia nowy automatyczny hamulec kopania, który przytrzymuje hamulec główny w odpowiednim położeniu po zatrzymaniu pojazdu (osią-

gnięciu zerowej prędkości), dzięki czemu kierowca nie musi naciskać pedału hamulca. Znajdujący się na panelu sterowania przycisk automatycznego hamulca kopania pozwala kierowcy włączać i wyłączać tę funkcję. Sterowanie za pomocą dżojstika to nowa opcja umożliwiająca kierowanie maszyną za pomocą pokrętle (bez użycia kierownicy) podczas pracy. Sterowanie za pomocą dżojstika działa tylko przy prędkości poniżej 20 km/h i na pierwszym lub drugim biegu. Funkcję włącza i wyłącza się poprzez przytrzymanie przycisku sterowania pokrętle dżojstika na panelu sterowania przez co najmniej sekundę. Układ odłączania obciążenia (LIS – Load Isolation System) to kolejna nowa opcja zwiększająca wygodę jazdy poprzez amortyzowanie zmian położenia przedniej części maszyny podczas jazdy po nierównym lub trudnym terenie. Funkcję amortyzacji wysięgnika także aktywuje się za pomocą przycisku na panelu sterowania, można to zrobić podczas jazdy z prędkością 5 km/h $\pm$ 0,5 km/h lub wyższą; funkcja wyłącza się po osiągnięciu prędkości 4 km/h $\pm$ 0,5 km/h. Kabina koparek DX140W-7 i DX160W-7 standardowo posiada kierownicę w wersji deluxe. W kabinie jest 8-calowy dotykowy wyświetlacz Doosan Smart Touch. Dostępny jest system audio DAB (z zestawem głośnomówiącym i Bluetooth). Pracę ułatwia uruchamianie bez kluczyka (system tzw. inteligentnego kluczyka) i zdalne blokowanie/odblokowywanie drzwi, a także układ równoległych wycieraczek i nowa konstrukcja pedałów. Opcjonalnie oferowany jest AVM – system monitoringu strefy wokół maszyny z kamerami 360 st.

CAT M318 jest łatwy w obsłudze dzięki punktom konserwacyjnym dostępnym z podłoża (m.in. możliwość szybkiego i bezpiecznego sprawdzania poziomu oleju silnikowego). Producent zapewnia o oszczędności do 10 proc. części zamiennych dzięki nowym, długotrwałym filtrom, których zużycie i okresy między przeglądami można kontrolować za pomocą monitora w kabinie. Dwa poziomy filtry chronią silnik przed zanieczyszczonym olejem napędowym. Filtr oleju hydraulicznego ma zawory zapobiegające wyciekom, które pozwalają zachować czystość oleju podczas wymiany filtra. Charakteryzuje się też większą żywotnością (wymiana co 3 tys. godzin), o 50 proc. w porównaniu z dotychczas stosowanymi konstrukcjami filtrów. Silnik CAT M318 uruchamia się przyciskiem, kluczykiem z Bluetooth lub unikatowym identyfikatorem operatora. Funkcja identyfikatora operatora pozwala zaprogramować tryb mocy i preferowany sposób działania dżojstika; maszyna zapamięta ustawienia i przywoła je, gdy będziesz rozpoczynać pracę. Nawigacja odbywa się na standardowym monitorze dotykowym o przekątnej ekranu 254 mm (10 cali) lub za pomocą pokrętle wyboru. Automatyczna blokada osi wciska pedał za użytkownika, zmniejszając liczbę czynności, które musi wykonać. Maszyna automatycznie wykrywa, kiedy hamulec zasadniczy oraz oś muszą być zablokowane lub odblokowane. Zwalnia się automatycznie po wciśnięciu pedału sterowania jazdą.

Producent maszyny Hyundai HW140A zwraca uwagę m.in. na rozbudowane systemy bezpieczeństwa. Zmniejszono tylny promień obrotu i zwis (odpowiednio o 11-28 cm i 12-34 cm), czyniąc HW140A (podobnie jak HW160A) przyjaznymi dla użytkownika. Pomaga to operatorom w pracy bezpiecznie, pewnie i wydajnie w ciasnych przestrzeniach i ruchliwych środowiskach budowlanych) zapewnia kompaktowość, gwarantując komfort także podczas pracy w ciasnych przestrzeniach i ruchliwych środowiskach. Proporcjonalna, pomocnicza hydraulika w standardzie umożliwia płynne i precyzyjne sterowanie osprzętem. Precyzyjna kontrola wychylenia służy dokładności i ogranicza rozsypywanie materiału. Tryb podnoszenia i funkcja

doładowania mocy pomaga natychmiastowo zwiększyć moc podczas podnoszenia ciężkich ładunków.

W JCB JS145W/JS160W stopnie i platformy mają wykroje antypoślizgowe stalowe płytki dla optymalnej przyczepności, nawet na mokrej lub oblodzonej nawierzchni warunki. Płyty przykręcane mają wpuszczone śruby, aby zmniejszyć ryzyko potknięcia. JS145/160W JCB są standardowo wyposażone w kamera cofania wyświetlająca nieprzerwany widok do tyłu na 7-calowym kolorowym monitorze w kabinie. Producent zwraca uwagę na łatwy dostęp do silnika.

W przypadku maszyny Komatsu PW160-11 komfort operatora uzyskano m.in. poprzez zastosowanie fotela z zawieszeniem pneumatycznym klasy premium ze zintegrowanymi konsolami dżoistików, układ amortyzacji ramion (ECSS), system monitorowania otoczenia KomVision, a także opcjonalny układ kierowania dżoistkiem. Wygodzie sprzyjają też proporcjonalne elementy sterujące dla dodatkowych osprzę-



Krótki tylny promień obrotu koparki Liebherr A914 Compact ułatwia zastosowanie w centrach miast, a także przy klasycznych pracach ziemnych

tów, ulepszone, ergonomiczne przełączniki, 6 trybów pracy, łatwa obsługa techniczna, ułatwiony dostęp do obsługi serwisowej, układ centralnego smarowania, łatwy dostęp do zbiornika AdBlue.

Dostawy maszyn Liebherr A 914 zwracają uwagę na miejsce pracy operatora, charakteryzujące się łatwym wsiadaniem i wysiadaniem, wyposażone w gwarantujący efektywną obsługę ergonomiczny dżoistik czy obfite przeszklenia, zapewniające przez

cały czas optymalną widoczność obszaru roboczego. Kamery tylne i boczne zawarte w standardowej specyfikacji dają również możliwość łatwego zaglądania w miejsce zwykle niewidoczne bezpośrednio z kabiny. Zdaniem producenta koparka A 914 Litronic cechuje się również niewielkimi kosztami obsługi. Wszystkie elementy, które wymagają konserwacji zostały zlokalizowane po prawej stronie maszyny. Punkty serwisowe są dostępne z poziomu gruntu. 

ANMAR

plus

OPONY PRZEMYSŁOWE
OPONY ROLNICZE

ul. Biecka 23A, 38-300 Gorlice

tel. 519 055 333, 501 680 715

www.oponydokoparek.pl

opony@anmarplus.pl

GALAXY

2 lata gwarancji
możliwość przedłużenia do 3 lat

HÜFFERMANN NA ZAKUPACH

Hüffermann Krandienst odbierze w ciągu tego roku siedemdziesiąt żurawi wieżowych marki Liebherr. Zamówienie obejmuje żurawie różnej wielkości; od L1-32 i urządzeń serii K po 370 EC-B 12 Fiber. Kolejne, duże zakupy planowane są na przyszły rok. Ponad siedem dekad doświadczeń sprawiło, że Liebherr należy do najbardziej uznanych specjalistów w zakresie technologii podnoszenia ładunków. Asortyment żurawi wieżowych obejmuje maszyny do szybkiego montażu, z wysięgnikiem wychylnym i żurawie specjalnego przeznaczenia, a także ruchome żurawie budowlane. Oprócz tych produktów, Liebherr oferuje również gamę usług, które uzupełniają portfolio (Tower Crane Solutions, Tower Crane Center i Tower Crane Customer Service). To wszystko sprawia, że żurawie Liebherr cieszą się popularnością odbiorców na całym świecie. Ostatnio, dużego zakupu dokonała firma Hüffermann Krandienst. Mowa o siedemdziesięciu żurawach wieżowych. Stanowią nową flotę maszyn do wynajęcia. Symboliczne przekazanie żurawi miało miejsce w zakładach produkcyjnych Liebherr w Biberach, a pierwsze dźwigi są już eksploatowane. - Mamy dobre doświadczenia z żurawami wieżowymi Liebherr. Zawsze byliśmy więcej niż zadowoleni i już wiemy, że będziemy zwiększyć zamówienie do 250 żurawi - mówił Daniel Janssen, dyrektor zarządzający w Hüffermann Krandienst, zapowiadając kolejne zamówienie na przyszły rok. Uzgodniono, że Liebherr zapewni swojemu kluczowemu klientowi szkolenie na nowych żurawach, w tym na pierwszych żurawach linowych we flocie Hüffermann. Grupa Hüffermann z siedzibą w Wildeshausen znana jest w całej Europie z nowoczesnej floty i kompleksowych usług w zakresie logistyki dźwigów i transportu ciężkiego. Należą do niej również dostawcy usług dźwigowych Autodienst West we Frankfurcie i Eisele AG - Crane & Engineering Group w Maintal, a także firma spedycyjna zajmująca się transportami ciężkimi i specjalnymi. Oprócz nowych żurawi wieżowych, flota wynajmu obejmuje mobilne żurawie budowlane, a także żurawie samojezdne i gąsienicowe. W ofercie są ponadto żurawie ogólnego stosowania i podesty robocze montowane na samochodach ciężarowych, a także usługi montażu ciężkiego, inżynierii transportu i montażu szkła. 



NOWY DYREKTOR GENERALNY



Firma Doosan Infracore Europe (DIEU) ogłosiła, że 1 lipca 2021 roku Chris (Kwanhee) Jeong objął stanowisko Chief Executive Officer (CEO). Chris przejmie tę rolę od Charliego Parka, który był CEO w latach 2017–2021, a teraz będzie kontynuować pracę w firmie Doosan w Korei Południowej. Chris Jeong dołączył do firmy Doosan w lipcu 2006 roku jako Senior Corporate Strategy Manager po zdobyciu tytułu MBA na Uniwersytecie Carnegie Mellon w USA. W trakcie swojej kariery znacznie przysłużył się Doosan Infracore, pomyślnie kierując realizacją strategicznych działań na różnych rynkach. Przed objęciem stanowiska CEO DIEU Chris pełnił też funkcję Vice President and Head of Sales/Marketing & Demand Planning for Emerging Markets w Doosan Infracore. W latach 2009–2013 Chris pracował w firmie Doosan w Europie.

NOWA KOPARKA GĄSIENICOWA

Doosan wprowadza na rynek pierwszy model z nowej generacji średnich koparek zgodnych z normą Stage V – nowy model DX225LC-7 o masie 23 ton. DX225LC-7 to również pierwszy model koparki Doosan tych rozmiarów wyposażony w innowacyjną technologię Virtual Bleed Off (VBO) Doosan D-ECOPOWER zapewniającą operatorom większą wydajność i mniejsze o około 7% zużycie paliwa na godzinę w porównaniu z modelem Stage IV oraz płynniejsze sterowanie. Poza wyższą wydajnością i oszczędnością kosztów, koparka DX225LC-7 oferuje więcej nowych funkcji w standardzie niż inne maszyny dostępne na rynku. Wiele z nich jest wspólnych z innymi średnimi koparkami, które zostaną niedługo zaprezentowane, i wykorzystują sprawdzone rozwiązania poprzednich generacji maszyn. Nowe funkcje zapewniają znaczne usprawnienia w zakresie sterowania maszyną, wszechstronności, komfortu operatora, czasu pracy i zwrotu z inwestycji, koncentrując się na zwiększonej wydajności i solidności.



MECALAC – ZMIANY W GAMIE WOZIDEŁ BUDOWLANYCH MDX

Mecalac ogłosił serię istotnych zmian w ofercie wozideł budowlanych. Pierwsza z nich to nowe modele 6MDX o masie sześciu ton i 9MDX o masie dziewięciu ton, wyposażone opcjonalnie w najnowocześniejszą przekładnię hydrostatyczną. Druga ewolucja dotyczy dostępności składanego pałąka ochronnego ROPS (Roll-Over Protective Structure), dzięki któremu kabina w tych nowych modelach jest opcjonalna. Przekładnia hydrostatyczna, powszechnie stosowana w przemyśle maszyn budowlanych, zastępuje przekładnię mechaniczną o stałym przełożeniu. Ułatwia to pracę bez konieczności zmiany biegów i zapewnia dodatkową korzyść w postaci dynamicznego hamowania. Dzięki temu, obsługa jest łatwiejsza i bezpieczniejsza zarówno dla doświadczonych, jak i nowych operatorów, co oznacza, że nowe hydrostatyczne modele 6MDX i 9MDX są idealne zarówno dla flot wypożyczalni, jak i operatorów, którzy często zmieniają swój sprzęt. Oprócz przekładni hydrostatycznej, oba nowe modele będą dostępne z opcją zintegrowanej kabiny lub całkowicie nowego składanego pałąka ROPS. Nowe modele z konstrukcją ROPS, wyznaczające standardy bezpieczeństwa na placu budowy, charakteryzują się stylową konstrukcją, są łatwe w transporcie pomiędzy miejscami pracy i umożliwiają operatorom łatwą pracę w miejscach o małej wysokości. 



KOPARKA KOŁOWA NASTĘPNEJ GENERACJI CAT M319



Koparka kołowa Cat M319 oferuje najlepszą wydajność, między innymi dzięki fabrycznej integracji z tiltrotatorem Cat, która pomaga szybciej wykonać skomplikowane zadania. Najważniejszą zaletą Cat M319 jest zmniejszony promień obrotu. Dzięki temu może sprawnie pracować w ciasnych miejscach, w których nie poradziłyby sobie inne maszyny. Cat M319 jest napędzana silnikiem Cat C4.4 o mocy 128 kW (171KM) spełniającym normę emisji spalin Stage V. Dzięki funkcjom, takim jak tryb pracy Eco, maszyna dostosowuje swoją moc i wydajność do potrzeb miejsca pracy, ograniczając zużycie paliwa przy mniej wymagających zadaniach. Fabryczna integracja koparki kołowej Cat M319 z tiltrotatorami Cat umożliwia precyzyjne i wygodne sterowanie osprzętem, bez potrzeby wymiany joysticków i nie wymaga instalacji dodatkowego wyświetlacza. W nowej koparce kołowej

Cat M319 wydłużono żywotność filtrów, a wszystkie filtry paliwa wymienia się teraz co 1.000 godzin. Dwustopniowa filtracja oleju napędowego pozwala obniżyć ryzyko nieplanowanych przestojów. Przeprojektowana kabina oferuje operatorom większy komfort. Znalazł się w niej duży, dotykowy ekran o wysokiej rozdzielczości, który wyświetla najważniejsze informacje o parametrach i pracy sprzętu. Nawigowanie między funkcjami maszyny jest możliwe również za pomocą intuicyjnego pokrętle pod prawą ręką (joypad). 

FOTEL Z POMARAŃCZOWYM, 3-PUNKTOWYM PASEM BEZPIECZEŃSTWA

Volvo CE wprowadza do ładowarek kołowych dodatkową opcję pomarańczowego, 3-punktowego pasa bezpieczeństwa dla fotela Premium Comfort. To kolejny krok do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa operatora podczas pracy. Ponadto doskonała konstrukcja fotela i jego usytuowanie w kabinie daje odpowiednią przestrzeń oraz świetną widoczność, co znacząco obniża zmęczenie operatora i zwiększa jego produktywność. 





Simply Connected



IDEALNE ROZWIĄZANIE DLA TWOJEGO BIZNESU? – **ABAX ACCESS**

ABAX Access umożliwi Twojej firmie mobilność, elastyczność i użyteczność, dzięki czemu zarządzanie Twoim przedsiębiorstwem stanie się bardziej efektywne. Zbuduj własną sieć Internet of Things, łącząc zasoby, maszyny, pojazdy i narzędzia i przygotuj Twoją firmę na przyszłość.

Monitoruj – Analizuj – Rozwijaj



Symbol
2020

SKONTAKTUJ SIĘ Z NAM!!
ABAX Poland Sp. z o.o.

+48587420688

kontakt@abax.net.pl

www.abax.com/pl