

TRUCKS & MACHINES

MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY

POCZWÓRNA PREMIERA VOLVO



nr 9 / 2020
ISSN 1689-7471
INDEX 251177 6
Cena: 5 zł (w tym 8 proc. VAT)

- PAKIET BEZ TAJEMNIC, CZYLI ZMIANY ZWIĄZANE Z UNIJNYM PAKIETEM MOBILNOŚCI
- OPONY DO TRANSPORTU REGIONALNEGO – TENDENCJE I NOWOŚCI RYNKOWE
- NA WZNOSZĄCEJ FALI – PÓLSYNTETYCZNE OLEJE SILNIKOWE DO CIĘŻARÓWEK
- POPULARNA KLASA ŚREDNIA – KOPARKI GĄSIENICOWE SEGMENTU 18-25 TON

ZYSKAJ WIĘCEJ Z MICHELIN

EDYCJA 4



**ZYSKAJ DO
150 ZŁ ZWROTU***



**Kup od 6 do 36 nowych opon Michelin do samochodów ciężarowych
w okresie od 1.10 do 30.11.2020 r. i zyskaj zwrot za każdą oponę*.**

* Liczba rejestracji ograniczona. Lista opon biorących udział w programie oraz szczegóły programu znajdują się w regulaminie dostępnym na stronie www.program.ciezarowki.michelin.pl. Organizatorem programu na zlecenie Michelin Polska S.A. jest Publicis Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie przy ul. Wołoskiej 9a, 02-583 Warszawa.



MICHELIN

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

Redaktor naczelny
Dominik Woch
dominikwoch@trucks-machines.pl

Zespół
Leon Bilski
Jacek Dobkowski

Współpraca
Michał Jurczak
Marek Różycki
Robert Przybylski
Mariusz Miąsko

Korekta
Danuta Szperling

Wydawnictwo
FOCUS TRUCK LOGISTIC

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

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

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

NEWS

CONTINENTAL / DAF	
/ FUSO / TRUCKSTORE	4
MERCEDES / VOLVO / SOLARIS	5
MERCEDES / EWT	6

RYNEK

DAF W MARATHONIE	8
TRANSPORT DROGOWY	10
POCZWÓRNY DEBIUT	
VOLVO TRUCKS	14
OPONY REGIONALNE DO	
CIEŻAROWYCH	18
SILNIKOWE OLEJE	
PÓŁSYNTECYCZNE	22
ROZMOWA T&M	28
HISTORIA	30
KOPARKI GĄSIENICOWE 18-25 T	34

CONTINENTAL – BEZPIECZEŃSTWO DANYCH

Continental Commercial Vehicle Days – tak nazywał się cykl webcastów przeprowadzonych 7-10 września w rekompensację za brak targów IAA w Hanowerze. Tematem było m.in. bezpieczeństwo danych. Sprawa cyberbezpieczeństwa dotyczy zarówno pojazdów jak i przewoźników, konkretne rozwiązania zależą od wielkości firmy. W pojazdach połączonych ze światem internetu i z innymi pojazdami, a takimi będzie wiele ciężarówek przyszłości, hakerzy mogą próbować zakłócić działanie nie tylko silnika, ale i układów hamulcowych czy asystentów kierowcy. Continental ma bogate, 150-letnie doświadczenie w branży motoryzacyjnej. Dla jego ekspertów nie ulega wątpliwości, że kwestie związane z informatycznym bezpieczeństwem trzeba brać pod uwagę na każdym etapie życia pojazdu, czyli od fazy projektowania aż po recykling. Cyberbezpieczeństwo jest regulowane przez odpowiednie przepisy, m.in. przez normę ISO/SAE 21434. 



DAF WPROWADZA GAMĘ POJAZDÓW CF ELECTRIC O ZWIĘKSZONYM ZASIĘGU



Dzięki zastosowaniu technologii VDL E-power firma DAF Trucks zwiększyła dwukrotnie – do ponad 200 kilometrów – zasięg pojazdów DAF CF Electric, stawiając tym samym kolejny krok na drodze rozwoju elektrycznych układów napędowych. Ponadto wprowadzenie akumulatorów nowej generacji umożliwiło zmniejszenie masy pojazdu o 700 kg, co bezpośrednio przekłada się na większą ładowność. Testy eksploatacyjne pierwszych modeli CF Electric rozpoczęły się już w 2018 r. u klientów z Holandii i Niemiec. Drugą generację pojazdów – wyposażoną w nowe oprogramowanie i nową deskę rozdzielczą – wprowadzono do limitowanej oferty w ubiegłym roku. 

FUSO eCANTER PREZENTUJE PRZYSZŁOŚĆ MIEJSKIEGO TRANSPORTU DYSTRYBUCYJNEGO

FUSO eCanter jest pierwszą w pełni elektryczną lekką ciężarówką Daimler Trucks, produkowaną w małej serii. W ciągu ostatniego roku FUSO eCanter odwiedził kilka krajów, aby pokazać, że przyszłością miejskiego transportu dystrybucyjnego są samochody elektryczne. Pojazd ten został zaprezentowany przedstawicielom rządów, szerokiej publiczności, mediom i potencjalnym klientom na kontynencie azjatyckim – w Tajpej (Tajwan, Chiny), Dżakarcie (Indonezja) i Ćennaj (Indie). Demonstrowano przy tym i obszernie objaśniano technikę innowacyjnego napędu elektrycznego tego samochodu oraz jego zalety. W ramach szeroko zakrojonej kampanii marketingowej ta lokalnie bezemisyjna ciężarówka zatrzymała się również w Sydney (Australia), Auckland (Nowa Zelandia) i w Johannesburgu (RPA). 



Nowy TruckStore w KOMORNIKACH JUŻ OTWARTY



W sierpniu 2020 roku nowy TruckStore zaczął obsługiwać klientów w Komornikach, niemal tuż przy autostradzie A2. Budowa nowego budynku, łączącego nowoczesną powierzchnię biurową oraz halę serwisową, trwała od września 2019 roku. Inwestycja została niezwykle sprawnie zrealizowana w ciągu 11 miesięcy, kosztem 1 mln euro. Symboliczne wbicie łopaty na liczącej 1,62 ha działce miało miejsce we wrześniu 2019 roku, a już w sierpniu 2020 roku gotowy budynek mógł przyjąć pierwszych klientów. Liczący ok. 600 mkw. budynek składa się z dwóch połączonych części: biura o powierzchni 200 mkw. oraz 400-metrowej hali serwisowej z jednym kanałem. 

Nowy MERCEDES-BENZ AROCS – INNOWACYJNY POJAZD BUDOWLANY

Nowy Mercedes-Benz Arocs posiada wszelkie atuty, czyniące go doskonałym partnerem w realizacji zadań w transporcie budowlanym: mocne silniki, różnorodne konfiguracje napędu i solidny układ jezdný, jako bazę nośną dla specjalistycznych zabudów. Bogata oferta Arocsa umożliwia klientom tworzenie indywidualnych rozwiązań transportowych, dostosowanych do realizowanych zadań. Wymagania dzisiejszego transportu budowlanego jednak na tym się nie kończą. Operacje w tej branży to logistyczne mistrzostwo – realizuje się je często w ekstremalnych warunkach i wymagają zastosowania nowoczesnej techniki. Dokładnie taki rodzaj innowacji pojawia się w budownictwie wraz z nowym Arocsem. Wyposażony w system Predictive Powertrain Control (PPC) najnowszej generacji, asystenta martwego pola i Active Brake Assist, a także we wchodzące na rynek MirrorCam, Multimedia Cockpit oraz platformę łączności sieciowej Truck Data Center (TDC) – wyznacza on nowe standardy w zakresie ekonomiczności, cyfryzacji, bezpieczeństwa i łączności sieciowej. 



AUTOBUSY ELEKTRYCZNE VOLVO POJADĄ Z WROCŁAWIA DO BODÖ W NORWEGII

Volvo dostarczy ze swojej wrocławskiej fabryki miejskie autobusy elektryczne do najbardziej wysuniętego na północ operatora autobusów elektrycznych na świecie. Miasto Bodö złożyło zamówienie na kompleksowy pakiet składający się z 31 elektrycznych autobusów, a także infrastruktury do ładowania i serwisowania. Pojazdy zaczną wozić pasażerów w lipcu 2021 roku. Będą autobusami elektrycznymi jeżdzącymi na najbardziej wysuniętym na północ obszarze na świecie i pierwszymi, które wejdą do eksploatacji za kołem podbiegunowym. 

NA ULICACH FREIBURGA JESZCZE WIĘCEJ ELEKTRYCZNYCH SOLARISÓW

Firma Solaris Bus & Coach podpisała umowę z przewoźnikiem Freiburger Verkehrs AG na dostarczenie piętnastu autobusów elektrycznych – pięciu Solaris Urbino 12



electric oraz dziesięciu przegubowych Urbino 18 electric. To kolejny przetarg na bateryjne pojazdy wygrany przez firmę Solaris na rynku niemieckim w ciągu ostatnich miesięcy. Zamówione Urbino będą wyposażone w baterie Solaris High Power. W przegubowych pojazdach zostaną zamontowane baterie o łącznej pojemności nominalnej ponad 180 kWh, z kolei w krótszych autobusach energia będzie magazynowana w bateriach o łącznej pojemności nominalnej ponad 150 kWh. W obu modelach Urbino ładowanie będzie mogło odbywać się w szybki sposób, dzięki pantografowi umieszczonemu na dachu każdego pojazdu. Możliwe będzie również naładowanie baterii poprzez klasyczny system plug-in. Płynną jazdę w autobusach zapewni oś elektryczna z dwoma zintegrowanymi silnikami elektrycznymi o mocy 125 kW każdy. 

LIS PLUS



www.lisplus.pl

ORYGINALNE
CZĘŚCI UŻYWANE
TIR VOLVO FH, FM
& RENAULT

W naszej ofercie m. innymi:

- Silniki (części silnikowe i osprzęt)
- Skrzynie biegów (części skrzyń biegów)
- Hydraulika
- Oświetlenia
- Łożyska
- Akumulatory
- Elementy zawiesz
- Sprzęgła
- Kabiny
- Karoseria
- Części plastikowe
- Układy hamulcowe

FAKTURY VAT DOSTAWA 24H

Prowadzimy również
skup samochodów ciężarowych
marki VOLVO & RENAULT :
uszkodzone / cale / zdekompletowane

LIS-PLUS
UL. ZIELONA 4, PAPROTNIA 62-513
KRZYMÓW (WOJ. WIELKOPOLSKIE)
Tel.: 693 114 232, 603 114 232
Email: biuro@lisplus.pl

ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY!

LOGISTYKA W KONCERNIE DAIMLER: AUTOMATYCZNY PROCES KOMUNIKACJI DLA DOSTAW PRZYCHODZĄCYCH DO FABRYKI

Ciężarówki przyjeżdżające do fabryki samochodów ciężarowych Mercedes-Benz w Wörth teraz bardzo szybko zgłaszają swoje przybycie, wysyłając automatyczne powiadomienia o statusie, bez jakiegokolwiek interwencji kierowcy. Umożliwia to nowa procedura, opracowana przez dział logistyki dostaw w zakładzie w Wörth oraz dział IT koncernu Daimler, jako podmioty odpowiedzialne za sterowanie wjeżdżającymi samochodami ciężarowymi i wykorzystywany do tego system informatyczny. Pod kierownictwem działu IT koncernu Daimler partnerzy projektu – Inform i Fleetboard Logistics – wdrożyli proces zgodny



z zaleceniami VDA 4945 i 4996. Jego kluczowym elementem jest oprogramowanie Syncrosupply firmy Inform, służące do sterowania ruchem samochodów ciężarowych, które kontroluje ruch zakładowy za pomocą systemu zarządzania oknami czasowymi. Pojazdy zakontraktowanych firm spedycyjnych zgłaszają się w nim, wyruszając w trasę, poprzez aplikację Habbl udostępnianą przez Fleetboard Logistics. Następnie, także w trakcie przejazdu, co 15 minut wysyłają aktualizacje statusu z informacją o szacowanym czasie przybycia (ETA) oraz dodatkowe aktualizacje po osiągnięciu zdefiniowanych punktów orientacyjnych. Przed dotarciem do celu system kontrolujący ruch ciężarówek z odpowiednim wyprzedzeniem wysyła kierowcy pozwolenie na wjazd bezpośrednio do zakładu. Jeśli jednak wszystkie miejsca są zajęte, kierowca proszony jest o oczekiwanie przed zakładem i tym samym o przyspieszenie planowanej przerwy. „Bieżące informacje o postępach procesu transportowego zapewniają dodatkową pewność planowania”, mówi Matthias Wurst, szef działu rozwoju logistyki przemysłowej w firmie Inform. 

NOWE ODDZIAŁY EWT



W styczniu 2020 roku uruchomiony został oddział w Komornikach k. Poznania. Budowa nowego obiektu od podstaw, rozpoczęła się w styczniu 2019 roku. Zakończenie prac budowlanych nastąpiło w grudniu 2019 roku a rozpoczęcie działalności w styczniu 2020 roku. Na terenie obiektu działa biuro handlowe, serwis naczeł oraz magazyn części zamiennych. W ramach serwisu w Komornikach k. Poznania uruchomiony został również mobilny serwis pomocy drogowej, który jest do dyspozycji 24 h, 7 dni w tygodniu. Kolejny obiekt EWT rozpocznie działalność we wrześniu 2020. Zlokalizowany jest na Dolnym Śląsku – w południowo zachodniej części Polski, graniczącej z Niemcami i Czechami.

W ostatnich latach wokół Wrocławia powstały strefy gospodarczo przemysłowe z intensywną koncentracją obiektów produkcyjnych i magazynowych. Nowy obiekt sprzedażowo serwisowy położony jest w strefie przemysłowej, bezpośrednio przy autostradzie A4 i w pobliżu węzła z S8 i S5. Powstał na bazie istniejącego budynku. Po gruntownej przebudowie i adaptacji do celów serwisowo- sprzedażowych będzie pełnił identyczną funkcję jak obiekt w Poznaniu, zgodnie z koncepcją „One stop shop”. Lokalizacja przy głównym szlaku komunikacyjnym na południu Polski, będącym jednocześnie szlakiem tranzytowym na Ukrainę, umożliwi korzystanie z usług również klientom będącym w tranzycie. 



PROFESJONALNY OLEJ
DLA ZAWODOWCÓW
BĘDĄCYCH W TRASIE



**Poprawne działanie
każdego układu**



**Maksymalna
ochrona**



**Skuteczny w każdej
temperaturze**



**Oszczędność
paliwa**

DWIEŚCIE DAF-ów w MARATHONIE

Do Marathon International trafiła dwusetna ciężarówka DAF-a. Firma mająca swą siedzibę w podpoznańskim Kostrzynie, od pewnego czasu bazuje na autach holenderskiej marki. I bardzo je sobie chwali.

Marathon International to firma znana głównie z realizacji usług przewoźnych. Powstała w 2003 r. rozpoczynając od czterech ciężarówek. Dziś ma ponad dwieście zestawów, które w ciągu roku pokonują ponad 20 mln km przewożąc grubo ponad 100 tys. ton ładunków. Potencjał rośnie, nie tylko zresztą jeśli chodzi o możliwości przewoźowe.

Nie tylko transport

Odpowiedzią na rosnący popyt na wyspecjalizowane usługi logistyczne jest rozbudowa floty oraz budowa Centrum Usług Marathon. Firma poszerzyła dzięki niemu zakres usług transportowych i logistycznych, a w „portfelu” ma transport krajowy i międzynarodowy, spedycję krajową i międzynarodową, logistykę kontraktową, usługi mobilnymi wózkami widłowymi, jak również Value Added Services. Marathon posiada autoryzowany serwis samochodów ciężarowych i dostawczych (Marathon Truck Service), myjnię samochodową, stację paliw oraz powierzchnie magazynowe. Budowa Centrum Usług Logistycznych, o pow. ok 57 tys. mkw. stanowiła pierwszy etap większej inwestycji. Docelowo obejmować ma ok. 120 tys. mkw. Jak poinformował szef firmy, Emil Lisowski, już niebawem rozpocznie się budowa obiektu magazynowego z myślą o klientach z szybko rosnącego sektora e-commerce.

Jest potencjał

Jeszcze kilka lat temu, na placu firmy Marathon International dominowały Mercedesy i MAN-y, głównie 12-tonowe zestawy. Cztery lata temu we flocie pojawił się pierwszy DAF, konkretnie CF w wersji 29-tonowej z jednoosiową przyczepą. Dziś to właśnie samochody holenderskiej marki dominują, do Marathon International trafiło już dwieście zestawów (XF i CF), a flotę uzupełniają kilkanaście Mercedesów. Najnowsze pojazdy serii CF (30 sztuk) wyposażone są w kabiny typu Space Cab oraz 11-litrowe silniki o mocy 370 KM. Jednostki spełniają rygorystyczną normę emisji spalin Euro 6.

Zainstalowany w pojazdach system telematyczny daje możliwość zarządzania



transportem, flotą, kierowcami, pozwala na kontrolę nad ładunkami i zamówieniami. Dzięki telematyce możliwe jest też niezwłoczne przekazywanie dokumentów przewoźowych w wersji elektronicznej. Są też dodatkowe elementy ułatwiające prace przeładunkowe i magazynowe. Pojazdy Marathon-a posiadają: trapezy przejazdowe (szybki załadunek bez odpinania przyczepy), rozsuwane i unoszone dachy – niezależnie od boków (ułatwienie bocznego i górnego załadunku), pełne, aluminiowe odeskowanie. Ofertę dodatkową we flocie Marathon International stanowią mobilne (tzw. podwieszane) wózki widłowe Palfinger i Hiab o udźwigu 2,5 t (kilkanaście zestawów posiada takie wózki). Dzięki temu, nawet w specjalnych warunkach rozładowanie ciężarówki może być szybsze. Zestawy przestrzenne mają kubaturę 118 m.sześc. i 38 miejsc paletowych.

Dostawcą pojazdów (zabudowy to dzieło Gniotpolu) jest ESA Trucks Polska, Autoryzowany Dealer i Serwis pojazdów marki DAF z siedzibą w podpoznańskich Komornikach. W planach są zresztą dostawy kolejnych aut. Emil Lisowski zapowiada, że w 2022 r. Marathon powinien dysponować ok. czterystoma zestawami do przewożenia ładunków przestrzennych.

DAF daje radę

Uroczystość przekazania dwusetnego pojazdu stanowiła okazję do podzielenia się aktualnymi informacjami na temat sytuacji rynkowej. Zbigniew Kołodziejek, Marketing Manager, DAF potwierdził duży przyrost

sprzedaży powyżej 16-tonowych ciągników i podwozi w czerwcu i lipcu. Dotyczy to zarówno nowych, jak i używanych aut DAF. – Było to solidne „odreagowanie” po spadku w kwietniu i maju. Liczymy na to, że tendencja wzrostowa utrzyma się w kolejnych miesiącach – mówi Z. Kołodziejek. Zapowiedział też niebawem polski debiut elektrycznego CF-a podkreślając, że dzięki napędowi VDL E-power zasięg elektrycznego ciągnika siodłowego zwiększył się dwukrotnie, do nawet 220 km. Jednocześnie po zastosowaniu nowej generacji baterii wagę pojazdu udało się obniżyć o 700 kg. Parametry silnika przypominają specyfikację diesla. Kierowca ma do dyspozycji silnik o mocy 286 KM generujący maksymalny moment obrotowy na poziomie 2.000 Nm. Dopuszczalna masa całkowita to 37 t. Naładowanie baterii wymaga postoju trwającego ok. 75 minut, przy wykorzystaniu ładowarki o mocy 250 kW. Jeżeli do dyspozycji jest ultraszybka ładowarka, DAF CF Electric jest w stanie, w ciągu dnia roboczego pokonać nawet 500 km. Ciągnik będzie oferowany w wariantach 4x2 (dwie osie) i 6x2 (trzy osie). Trudno natomiast w bliskiej perspektywie oczekiwać aut z napędem wodorowym (szef Marathon International jest orędownikiem tego napędu, chciałby mieć takie auta w swej flocie). – *Póki co, zdecydowanie najbardziej dojrzałym technologicznie, wydajnym, ekonomicznym i praktycznym napędem są nowoczesne diesle. I tak pewnie pozostanie jeszcze dość długo* – konkluduje Z. Kołodziejek. 



STRONG LIGHT

NACZEPA ŁŻEJSZA NIŻ INNE



WIELTON

EXPERT ON THE ROAD



NAJLEPSZA DOSTĘPNA
NACZEPA KURTYNOWA
MARKI WIELTON



NIŻSZE ZUŻYCIE PALIWA
NIŻSZA EMISJA CO₂
NIŻSZE KOSZTY



UNIWERSALNE ZASTOSOWANIE
WIĘKSZA ŁADOWNOŚĆ DZIĘKI
MNIJSZEJ MASIE WŁASNEJ

PAKIET BEZ TAJEMNIC

Pakiet mobilności, czyli zbiór unijnych aktów prawnych bezpośrednio wpływających na sytuację transportu drogowego, już częściowo obowiązuje. Częściowo, gdyż wiele przepisów ma wejść w życie później, nawet za sześć lat.

Ostatniego lipca w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej L 249 opublikowano zbiór aktów prawnych wchodzących w skład tak zwanego pakietu mobilności. Dzięki współpracy ze Zrzeszeniem Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce (ZMPD) przedstawiamy chronologicznie zmiany, które już są i które będą. Przepisy pakietu wchodzi w życie stopniowo, w kilku etapach. Najwięcej nowinek czeka nas w lutym 2022, czyli za niecałe półtora roku.

20 sierpnia 2020 r.

Na początek, od 20 sierpnia br., przewoźnicy muszą stosować zmienione przepisy socjalne, dotyczące czasu jazdy i odpoczynków kierowców, czyli rozporządzenia (WE) 561/06.

Odpoczynki tygodniowe. Wprowadzono możliwość odbioru dwóch skróconych odpoczynków tygodniowych (24 godz.) z rzędu dla kierowców wykonujących transport międzynarodowy.

Rekompensata za skrócone odpoczynki tygodniowe:

- musi być zrekompensowana równoważnym okresem odpoczynku, wykorzystywanym jednorazowo przed końcem trzeciego tygodnia,
- musi poprzedzać regularny odpoczynek tygodniowy (45 godz.),
- może być dołączona do odpoczynku trwającego co najmniej 9 godz.

Podtrzymano zakaz odbioru regularnego odpoczynku tygodniowego (45 godz.) i odpoczynku trwającego ponad 45 godz. w kabinie pojazdu. Odpoczynki te muszą być wykorzystane w odpowiednim miejscu zakwaterowania, wyposażonym w infrastrukturę noclegową i sanitarną.

Powrót kierowcy do bazy. Wprowadzono obowiązek dla pracodawcy, aby tak zorganizował pracę, by kierowca mógł odebrać w każdym 4-tygodniowym okresie regularny



odpoczynek tygodniowy (trwający 45 i więcej godz.) w kraju siedziby przewoźnika lub w miejscu zamieszkania kierowcy.

W przypadku odbioru dwóch skróconych odpoczynków tygodniowych (24 godz.) z rzędu, kierowca ma prawo do powrotu przed rozpoczęciem regularnego odpoczynku tygodniowego, trwającego ponad 45 godz., wykorzystywanego jako rekompensata za skrócone odpoczynki tygodniowe.

Wydłużenie godzin jazdy (zmiana art. 12). Została wprowadzona możliwość wydłużenia dziennego lub tygodniowego czasu jazdy o 1 godzinę na dotarcie do bazy przedsiębiorstwa lub miejsca zamieszkania kierowcy w celu odbioru odpoczynku tygodniowego lub o 2 godziny (pod warunkiem odbioru 30 min. przerwy) na dotarcie do bazy przedsiębiorstwa lub miejsca zamieszkania kierowcy w celu odbioru regularnego odpoczynku tygodniowego (45 godz.). Rekompensata za ten czas musi jednak być odebrana jednorazowo przed końcem 3. tygodnia, następującego po tygodniu, w którym doszło do wydłużenia godzin jazdy.

Załoga dwuosobowa. W załodze kilkuosobowej kierowca może wykorzystać

przerwę trwającą 45 minut w pojeździe kierowanym przez innego kierowcę. Pod warunkiem że kierowca, który ma przerwę, nie jest zaangażowany w pomoc kierowcy prowadzącemu pojazd.

Luty 2022 r.

Delegowanie w transporcie, czyli przepisy *lex specialis*. Wprowadzono zwolnienie z zasad delegowania dla kierowców przy wykonywaniu:

- przewozów bilateralnych,
- przewozów tranzytowych w przewozach kombinowanych, jeśli wykonywane są w ramach transportu bilateralnego,
- przewozów typu cross trade – zwolnienie obejmuje 1 operację doładunku lub rozładunku lub 2 operacje doładunku lub rozładunku w drodze powrotnej, pod warunkiem że odbywają się one w trakcie trwania przewozu bilateralnego. Zwolnienie obowiązuje przy obowiązku ręcznego notowania momentu przekraczania granicy.

Zgłoszenia delegowania i rozliczania płacy zagranicznej. Wprowadzono uproszczone zasady zgłaszania i rozliczania płacy

www.powercargo.pl

OFERTA STAŁEJ TRASY :

DE/BENELUX ► ES ► DE/BENELUX

- ✳ OFERTA NA PLANDEKI STANDARD (LUB MEGA) 13,6
- ✳ KAŻDY KM PŁATNY (PUSTY/ŁADOWNY) 0,95€ !
- ✳ PRZEBIEGI TYGODNIOWE 3000-4000 KM
- ✳ STAŁE WSPARCIE WYKWALIFIKOWANEJ KADRY SPEDYTORSKIEJ
- ✳ DOPŁATY DO WIĘKSZEJ ILOŚCI ROZŁADUNKÓW
- ✳ TERMINOWE PŁATNOŚCI
- ✳ PŁATNE PRZESTOJE
- ✳ PREFERUJEMY WYJAZDY MIN. 3 TYGODNIOWE

OFERTA STAŁEJ TRASY :

DE ► CH ► DE

- ✳ OFERTA NA PLANDEKI STANDARD LUB MEGA
- ✳ STAWKA : STANDARD : 1,00€/KM (PUSTY/ŁADOWNY)
MEGA : 1,05€ (PUSTY/ŁADOWNY)
- ✳ KAŻDY KM PO SZWAJCARII +0,6€ DO STAWKI KILOMETROWEJ
- ✳ PRZEBIEGI TYGODNIOWE 3000KM-3500KM
- ✳ PŁATNE PRZESTOJE
- ✳ DOPŁATY DO WIĘKSZEJ ILOŚCI ROZŁADUNKÓW
- ✳ TERMINOWE PŁATNOŚCI
- ✳ STAŁE WSPARCIE WYKWALIFIKOWANEJ KADRY SPEDYTORSKIEJ
- ✳ WYMAGAMY PEŁNEJ DYSPOZYCYJNOŚCI AUTA

OFERTA STAŁEJ TRASY :

DE ► GB ► DE LUB BENELUX ► GB ► BENELUX

- ✳ OFERTA SKIEROWANA NA WSZYSTKIE RODZAJE NACZEP (PLANDEKA, CHŁODNIA)
- ✳ STAWKA : 1,20 € ŁADOWNE 0,90 € PUSTE
- ✳ PRZEBIEGI TYGODNIOWE 3000-3500KM
- ✳ DO KAŻDEGO KÓŁKA DOPŁACAMY ZA PROM !
- ✳ CIĄGŁOŚĆ PRACY
- ✳ PŁATNE PRZESTOJE
- ✳ TERMINOWE PŁATNOŚCI
- ✳ STAŁE WSPARCIE WYKWALIFIKOWANEJ KADRY SPEDYTORSKIEJ
- ✳ WYMAGAMY KIEROWCÓW Z PL

OFERTA STAŁEJ TRASY :

IT ► GB ► IT

- ✳ OFERTA SKIEROWANA DO NACZEP TYPU PLANDEKA STANDARD LUB MEGA
- ✳ STAWKA : STANDARD 1,05€, MEGA 1,10€ (PUSTY/ŁADOWNY)
- ✳ PRZEBIEGI TYGODNIOWE 3500-4000KM
- ✳ CIĄGŁOŚĆ PRACY
- ✳ PŁATNE PRZESTOJE
- ✳ TERMINOWE PŁATNOŚCI
- ✳ STAŁE WSPARCIE WYKWALIFIKOWANEJ KADRY SPEDYTORSKIEJ
- ✳ DO KAŻDEGO KÓŁKA DOPŁACAMY ZA PROM
- ✳ WYMAGAMY POLSKICH KIEROWCÓW

ZAPRASZAMY RÓWNIEŻ DO WSPÓŁPRACY CIĄGNIKI Z NACZEPAMI TYPU CHŁODNIA.
ZAPEWNIAMY TRASY PO CAŁEJ EUROPIE DZIĘKI WSPÓŁPRACY ZE STAŁYMI KLIENTAMI Z CAŁEJ EU.
OFERTA SKIEROWANA DO PRZEWÓZNIKÓW SZUKAJĄCYCH STAŁEJ I PEWNEJ PRACY :

STAWKA : 1€ KM ŁADOWNY; 0,8€ PUSTY (SZWAJCARIA +0,7€ ZA KAŻDY KM PO CH)
PRZEBIEGI TYGODNIOWE 3000-3500KM
TERMINOWE PŁATNOŚCI
STAŁY KONTAKT Z PROWADZĄCYM SPEDYTOREM

WYRAŻAMY ZGODĘ NA CESJE FAKTUR DO FIRM FAKTORINGOWYCH.

SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI - ZNAJDŹMY WSPÓLNIE KLUCZ DO SUKCESU W ŚWIECIE TRANSPORTU !

Kontakt mailowy : wspolpraca@powercargo.pl
Kontakt telefoniczny : 530-490-850 lub 516-304-363

kierowców delegowanych oraz ograniczono wymogi administracyjne i kontrolne jedynie do:

- obowiązku wysłania przez przewoźnika zgłoszenia delegowania elektronicznie, za pomocą systemu IMI, przy użyciu wielojęzycznego, standardowego formularza i najpóźniej w momencie rozpoczęcia delegowania,

- obowiązku posiadania w pojeździe i okazywania do kontroli w formie papierowej lub elektronicznej kopii zgłoszenia do delegowania i listów przewozowych, zapisów tachografu z wpisanymi symbolami państw przekraczania granicy,

- obowiązku wysyłania na żądanie organu kontrolnego elektronicznie, za pomocą systemu IMI, dokumentacji związanej z delegowaniem kierowcy (w tym: umowy o pracę, ewidencji czasu pracy i potwierdzenia wypłaty wynagrodzenia, zapisów tachografu i listów przewozowych oraz kopii zgłoszenia do delegowania).

Również od lutego 2022 będzie obowiązywało rozporządzenie (WE) nr 1072/2009, dotyczące kabotażu i przewozów kombinowanych.

Kabotaż. Pozostawiono możliwość wykonania 3 przewozów kabotażowych w ciągu 7 dni. Wprowadzono obowiązkowy, 4-dniowy okres karencji (cooling off period – liczony od zakończenia ostatniego przewozu kabotażowego) między kolejnymi operacjami kabotażowymi w danym kraju.

Przewozy kombinowane. Wprowadzono możliwość objęcia zasadami dotyczącymi kabotażu także przewozów kombinowanych, jeżeli cała trasa takiego przewozu odbywa się w jednym państwie członkowskim. Decyzje o tym państwa będą podejmowały indywidualnie.

To jeszcze nie koniec. Również od lutego 2022 ma obowiązywać rozporządzenie (WE) nr 1071/2009.

Kryteria siedziby firmy. Przedsiębiorca będzie musiał organizować przewozy w taki sposób, aby pojazdy, które są wykorzystywane w przewozach międzynarodowych, wracały do jednej z baz eksploatacyjnych przedsiębiorstwa w tym państwie członkowskim nie później niż w ciągu 8 tygodni od chwili jego opuszczenia.

Czerwiec 2022 r.

Prawne nowości w tym miesiącu odnoszą się do pojazdów o DMC 2,5-3,5 tony w ruchu międzynarodowym. Rozporządzenie (WE) 1071/2009 – chodzi o objęcie przepisami dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, w tym:

- obowiązkiem posiadania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego,

- obowiązkiem posiadania gwarancji finansowej w wysokości 1.800 euro na pierwszy pojazd i 900 euro na każdy następny,

- obowiązkiem spełnienia wymogu dobrej reputacji,

- obowiązkiem posiadania siedziby firmy.

Z kolei rozporządzenie (WE) 1072/2009 dotyczy przepisów dostępu do rynku przewozów drogowych, w tym:

- obowiązku posiadania licencji,

- objęcia przewozów pojazdami do 3,5 t DMC regulacjami w zakresie kabotażu.

Grudzień 2024 r.

Od tego miesiąca będzie obowiązywać rozporządzenie (WE) 165/2014 – obowiązkowa wymiana tachografów analogowych i cyfrowych na smart tachografy II generacji. Natomiast 31 grudnia 2024 r. wejdzie w życie rozporządzenie (WE) 561/2006 i rozporządzenie (WE) 165/2014 – obowiązek przechowywania i okazywania do kontroli danych z tachografu z danego dnia i poprzedzających go 56 dni.

Wrzesień 2025 r.

Rozporządzenie (WE) 165/2014 – obowiązkowa wymiana smart tachografów I generacji na smart tachografy II generacji.

Lipiec 2026 r.

Tak jak w czerwcu 2022 nowe reguły odnoszą się do pojazdów od 2,5 t do 3,5 t DMC w ruchu międzynarodowym. Rozporządzenie (WE) 561/2006 i 165/2014 oznaczają objęcie tych najbliższych ciężarówek przepisami dotyczącymi czasu jazdy i odpoczynku kierowców pojazdów w ruchu międzynarodowym oraz obowiązkiem wyposażenia tych pojazdów w tachografy.

Skarga w przygotowaniu

Jak podkreślają eksperci ZMPD, zapisy pakietu budzą mnóstwo kontrowersji. Dużo obaw wśród przewoźników wywołują nowe obowiązki administracyjne, które nie służą

poprawie konkurencyjności. Spośród innych, najczęściej wskazywanych ułomności pakietu należy wymienić obowiązkowy powrót samochodów do bazy (konsekwencje to obniżenie stawek przewozowych, znaczny wzrost emisji dwutlenku węgla) oraz delegowanie kierowców w przewozach kabotażowych i do krajów trzecich (wpłyne to na zwiększenie kosztów, co grozi ucieczką w szarą strefę).

– *Poza wszystkim przepisy pakietu są niejasne* – podsumowuje Jan Buczek, prezes ZMPD. – *Sytuację dodatkowo komplikuje fakt, że część państw będzie musiała wdrożyć nowe przepisy Unii Europejskiej do swoich krajowych porządków prawnych, w tym modyfikując taryfikatory kar. W tej grupie jest Polska. Trzeba poczekać na praktykę kontrolną, która będzie znana dopiero po kilku tygodniach od wejścia w życie nowych przepisów.*

Polska przygotowuje skargę na pakiet do Trybunału Sprawiedliwości UE. Skarga ma być złożona do 24 października 2020 r.

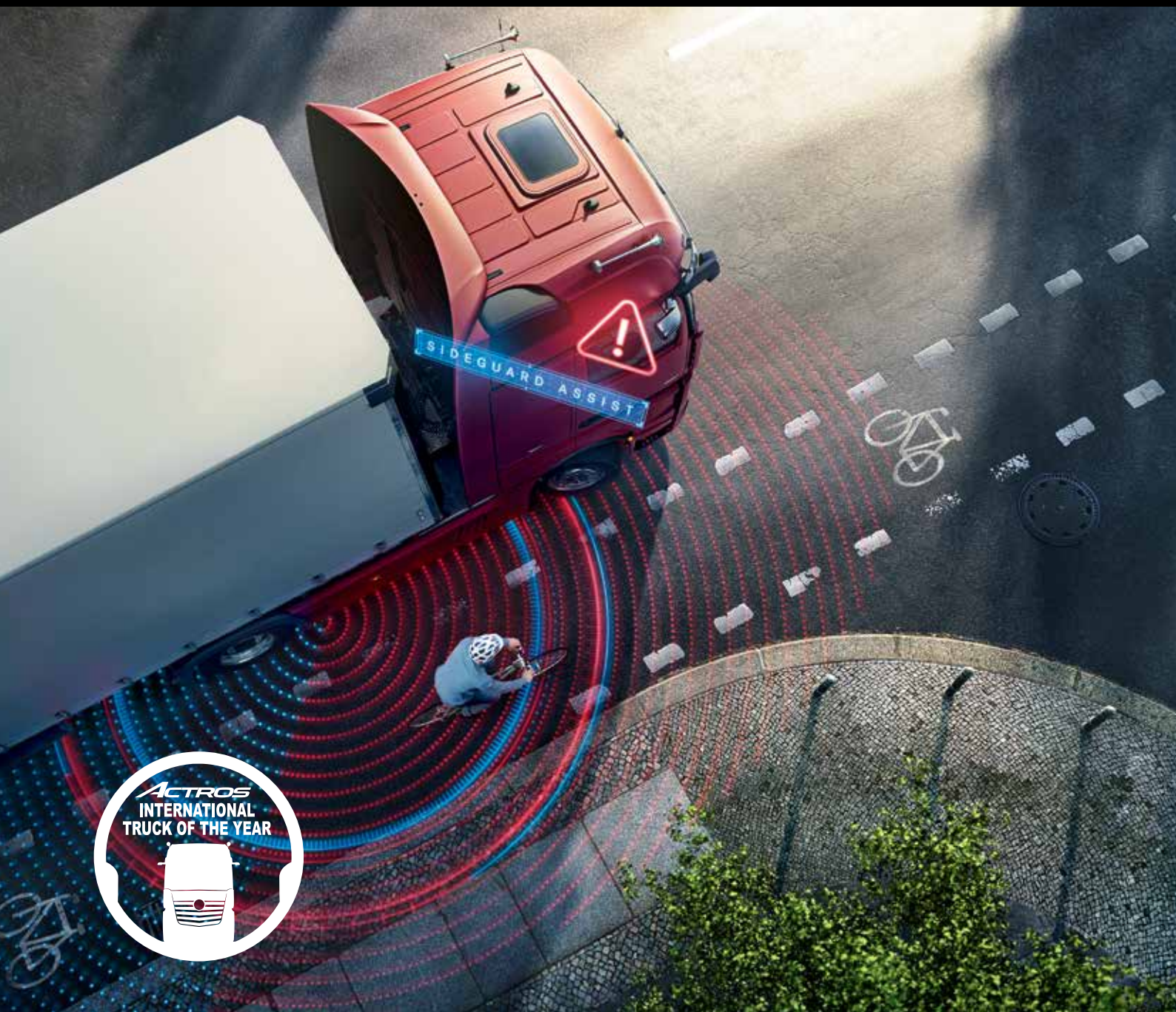
Co jest w tym pakiecie

Pakiet mobilności zawiera zmiany do następujących aktów prawnych:

1. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym.

2. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w kwestii minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego czasu odpoczynku oraz rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w kwestii określania położenia za pomocą tachografów.

3. Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady, zmieniającej dyrektywę 2006/22/WE w odniesieniu do wymogów w zakresie egzekwowania prawa oraz ustanawiającej szczegółowe zasady w odniesieniu do dyrektywy 96/71/WE i dyrektywy 2014/67/UE dotyczące delegowania kierowców w sektorze transportu drogowego.



Zobacz to, czego nie widzą inni. Asystent skrętu w Nowym Actrosie.

Wszyscy mówią. Jeden robi. Jak tylko coś znajdzie się obok pojazdu w obszarze zagrożenia lub wystąpi zagrożenie kolizją, asystent skrętu w Nowym Actrosie może natychmiast zacząć bić na alarm. Kierowca nawet w razie bardzo złej widoczności może rozpoznać rowerzystów, pieszych i inne pojazdy – nawet w martwym polu. Wszystkie informacje na stronie www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust





POCZWÓRNY DEBIUT Volvo Trucks

TEKST: Antoni Gostyński
ZDJĘCIA: T&M

Nowa gama pojazdów Volvo Trucks – FH, FH16, FM i FMX zadebiutowała właśnie na polskim rynku. Volvo Trucks Polska zorganizowało dynamiczną prezentację na Autodromie Jastrzęb. Nowe modele, które zapewniają większy komfort jazdy, bezpieczeństwa i lepsze osiągi trafiły już do sprzedaży.

Imprezę połączono z inauguracją piątej edycji akcji „Profesjonalni kierowcy”, po kilkumiesięcznej przerwie spowodowanej pandemią. Wznowiono praktyczne, bezpłatne szkolenie kierowców zawodowych w ramach akcji społecznej, prowadzone pod okiem instruktorów z Volvo Trucks.

Rok 2020 jest rokiem wyjątkowym pod wieloma względami. Jak stwierdziła Małgorzata Kulis, dyrektor zarządzająca Volvo Trucks Polska: – *Na przekór czasom i stawianym ograniczeniom postanowiliśmy podzielić się z Wami siłą, technologią i olbrzymią, pozytywną energią zamkniętą pod maskami pięknego designu naszych wspaniałych, nowych pojazdów.* Impreza odbyła się na otwartym terenie Autodromu Jastrzęb, który ma ponad 20 hektarów powierzchni, więc przy ściśle ograniczonej liczbie osób łatwiej było zachować dystans społeczny. Podczas całego wydarzenia dostępne były płyny do dezynfekcji, a obsługa i instruktorzy Volvo wyposażeni byli w maseczki. Zarówno dziennikarze, jak i klienci mogli odbyć jazdy próbne i sprawdzić działanie różnych systemów wspomagających pracę kierowcy.

– *To historyczny moment i ogromne przedsięwzięcie. Jeszcze nigdy nie wprowadzaliśmy na rynek czterech modeli równocześnie. W naszych działaniach inspirowujemy się przede wszystkim potrzebami naszych klientów i kierowców. Prezentowane pojazdy są odpowiedzią właśnie na te potrzeby* – powiedziała Małgorzata Kulis.

Kierowcy w centrum uwagi

Wysoko wykwalifikowani kierowcy, potrafiący bezpiecznie i odpowiedzialnie użytkować pojazd, dbać o ładunek i zarządzać sytuacjami drogowymi, stanowią bezcenny zasób każdej firmy transportowej. A ponieważ w pozyskiwaniu najlepszych kierowców panuje ostra rywalizacja, w swojej nowej generacji samochodów ciężarowych Volvo Trucks podjęło wysiłek opracowania otoczenia i interfejsu kierowcy takich, które zapewnią jak najbardziej bezpieczne, funkcjonalne i komfortowe środowisko pracy.

Wszystkie modele – FH, FH16, FM i FMX – wyposażono w nowy, skonfigurowany interfejs użytkownika z cyfrowym zestawem wskaźników dostarczającym właściwych informacji w każdej sytuacji. Nowy, w pełni

cyfrowy zestaw wskaźników o przekątnej 12 cali zapewnia kierowcy szybki dostęp do informacji pomocnych w unikaniu kosztownych błędów. Na przykład, ciągłe wskazanie czasu pracy kierowcy ułatwia planowanie jazdy i minimalizuje ryzyko naruszenia obowiązujących przepisów. Inną praktyczną funkcją jest rozpoznawanie znaków drogowych. Dzięki niej kierowca jest ostrzegany o ograniczeniach prędkości, zakazach wyprzedzenia i kategorii drogi.

Dostępne są cztery różne widoki zestawu wskaźników, a zawartość i wygląd każdego z nich kierowca może łatwo dostosować przed wyruszeniem w drogę. Widok The Load (Obciążenie osi) pozwala kontrolować masę ładunku, masę całkowitą pojazdu oraz naciski na osie. W pojazdach z systemem nawigacyjnym warto wybrać widok Navigation (Nawigacja), udostępniający czytelne mapy. Kierowcy oczekujący wyglądu klasycznego zestawu wskaźników Volvo mogą skorzystać z widoku Home (Główny), zaś dla preferujących dostęp jedynie do najistotniejszych wskazań przeznaczony jest widok Focus (Koncentracja).

Główny zestaw wskaźników może zostać uzupełniony czytelnym wyświetlaczem bocznym o przekątnej 9 cali, przeznaczonym do obsługi systemu komunikacji, rozrywki i informacji transportowej. Wyświetlacz boczny może obsłużyć do ośmiu kamer i wyświetlać obraz z czterech kamer jednocześnie, praktycznie eliminując tzw. martwe pole.

FH i FH16 w nowym wydaniu

Volvo FH i FH16 zyskały nowy wygląd, w tym reflektory główne LED w kształcie litery V z aktywnymi światłami mijania, nową konstrukcję maskownicy wlotu powietrza oraz komfortową i przestronną kabinę (a w zasadzie pięć rodzajów kabin z różnymi wersjami wykończenia), w której udało się wygospodarować 600 litrów dodatkowej przestrzeni.

Modele zyskały nową nawigację. Dźwięnia wybieraka zakresów skrzyni biegów Volvo I-Shift ma nowy, bardziej ergonomiczny kształt, przez co zapewnia większą swobodę ruchów w kabinie – np. przejście z fotela na leżankę jest łatwiejsze. Udoskonalono także same programy zmiany biegów. Obecnie dostępnych jest pięć programów: ekonomiczny, standardowy, dynamiczny, budowlany i HD.

Nowe FH można także wyposażać w nowy silnik wysokoprężny Euro 6 należący do pakietu I-Save, umożliwiającego znaczne oszczędności paliwa i obniżenie emisji CO₂. Na przykład w transporcie długodystansowym FH z I-Save, napędzane nowym silnikiem D13TC z może zapewnić oszczędność paliwa nawet o 7 proc.

FM i FMX z większymi kabinami

Największe zmiany zaszły w Volvo FM i FMX. Modele te zyskały nowe kabinę, zapewniające nawet o jeden metr sześcienny więcej przestrzeni wewnątrz. Tym samym kierowcy zyskali więcej swobody i więcej miejsca do pracy. Nisko położone, szerokie wejście do kabiny, z dwoma antypoślizgowymi, oświetlanymi stopniami, ułatwia realizację zadań transportowych wymagających częstego zatrzymywania się. Jak obliczono, przykładowo kierowca użytkujący pojazd na terenie budowy, może w ciągu całego dnia wchodzić i wychodzić z kabiny nawet 50 razy. Nowa, ulepszona izolacja kabiny skuteczniej chroni przed



zimnem i hałasem – na co zwracali uwagę uczestnicy jazd próbnych. Dzięki czujnikom układ klimatyzacji z filtrem węglowym ma utrzymywać wysoką jakość powietrza w kabinie, nawet w wysoce niesprzyjających warunkach otoczenia.

Większa szyba przednia, nowe lusterka, obniżona linia drzwi, węższe słupki przednie i reflektory dodatkowe zapewniają kierowcy jeszcze lepszą widoczność.

Komfort prowadzącego dodatkowo zwiększa nowy wybierak skrzyni biegów I-Shift i możliwość regulacji kolumny kierownicy w trzech płaszczyznach, co pozwala lepiej dostosować indywidualną pozycję kierowcy podczas jazdy. Kabina jest wyciszona, bardziej przestronna i ma więcej pojemności w schowkach (kabina Globtrotter ma schowki o łącznej pojemności 960 litrów, czyli o 340 litrów więcej, a kabina dzienna – 190 litrów, o 60 litrów więcej).

Deska rozdzielcza jako całość została pomyślana tak, by zapewniać dobry ogólny widok sytuacji, pozwalając kierowcy intuicyjnie, sprawnie i przy mniejszym stresie zarządzać informacją. Wykonano ją z porządnymi materiałami. Posiada stabilne uchwyty na kubki, pojemne schowki i kilka złączy USB z funkcją ładowania.

Dolna leżanka w kabinie sypialnej została posadowiona o 17 cm wyżej, dzięki czemu siedzenie na niej stało się wygodniejsze.

– Wnętrza wszystkich modeli zostały ulepszone z myślą o potrzebach kierowców.

Zyskali oni łatwy dostęp do najróżniejszych sterowników, przycisków czy paneli dotykowych, a także większą przestrzeń i lepszą widoczność. Nowe funkcje nie tylko pozwalają poprawić komfort pracy kierowców, ale przede wszystkim mają wzmocnić ich bezpieczeństwo na drodze – tłumaczy Małgorzata Kulis.

Zmiany wprowadzone w Volvo FM i FMX zwiększają także wydajność pojazdów. Nowa oś zespolona, wytrzymująca nacisk do 38 ton, dzięki czemu DMC pojazdu może wynosić nawet 150 ton, pozwala zwiększyć ładowność nawet o 5,6 tony. Po modernizacji przedniego zawieszenia nacisk na przednią oś może wynosić do 10 ton lub – w przypadku podwójnej przedniej osi – do 20 ton.

Automatyzacja pełną gębą

Samochody wyposażone są w udoskonalony tempomat adaptacyjny (ACC) działający przy każdej prędkości. Tempomat zyskał m.in. funkcję start/stop, co oznacza, że po zatrzymaniu samochód samoczynnie rozpędza się do zadanej prędkości, dostosowując jazdę do warunków drogowych. Z kolei tempomat sterujący prędkością przy zjeździe ze wzniesienia (tempomat zjazdowy) zapobiega niepożądanemu przyspieszeniu. To rozwiązanie szczególnie przydatne na górskie trasy.

Nowe modele posiadają także Elektronicznie Sterowany Układ Hamulcowy (EBS) współpracujący z Układem Ostrzegającym o Niebezpieczeństwie Kolizji z funkcją Hamowanie Awaryjne oraz Układem Stabilizacji Toru Jazdy. Dodatkowo dostępny jest

Aktywny Układ Kierowniczy Volvo z takimi systemami bezpieczeństwa, jak Układ Monitorowania Pasa Ruchu i wspomaganie stabilności.

– *Wszystkie te systemy są w pełni zautomatyzowane, co przełoży się na jeszcze większy komfort pracy kierowcy. Wierzymy, że nasze samochody odegrają dużą rolę, jeśli chodzi o wzrost rentowności oraz zdolności naszych klientów do konkurowania w biznesie i o najlepszych kierowców* – przekonuje Piotr Werner, menadżer produktu w Volvo Trucks Polska.

Pojazdy z więcej niż jedną osią napędową są wyposażane w nową funkcję zapobiegającą buksowaniu kół, dzięki której kierowca może szybciej i łatwiej opanować potencjalnie niebezpieczne sytuacje podczas jazdy zarówno w terenie, jak i po drodze utwardzonej. Jedyne co musi zrobić, to aktywować przełącznikiem blokady mechanizmów różnicowych. Czasowo zwiększoną przyczepność kół wskazuje cyfrowy zestaw wskaźników.

Mniejsze zużycie paliwa

Znany już użytkownikom Volvo Trucks, silnik D13TC z technologią Turbo Compound, zużywa teraz nawet o 10 proc. paliwa mniej w przewozach długodystansowych niż silnik poprzedniej generacji.

– *Ekonomika paliwowa jest nam bardzo bliska i poczyniliśmy w tej kwestii duże postępy. Oszczędności w nowych modelach będą jeszcze większe, m.in. dzięki zastosowaniu jeszcze szybszych przełożeń tylnych osi. Niezmiennie ważne są dla nas także najwyższa jakość i ochrona środowiska naturalnego. Jesteśmy dumni z tego produktu* – zapewniała Małgorzata Kulis.

W nowych pojazdach dostępna jest także skrzynia biegów I-Shift Dual Clutch, umożliwiająca zmianę biegów bez przerw w dostarczaniu mocy. Skrzynia z podwójnym sprzęgłem jest szczególnie korzystna przy wymagających operacjach, takich jak transport płynnych towarów, ponieważ minimalizuje poruszenia ładunku podczas zmian biegów. Ułatwia także ruszanie i rozpędzanie się na podjeździe, błyskawicznie zmieniając przełożenia.

Nowe samochody są już w sprzedaży, ale ich produkcja i pierwsze dostawy ruszą w marcu 2021 roku.



Na wystawie 4Poland

Prezentacji nowych modeli Volvo Trucks towarzyszyła III edycja targów Rozwiązań Transportowych 4Poland. Swoje stoiska przygotowały firmy współpracujące z Volvo, prezentując m.in. specjalistyczne pojazdy na podwoziach Volvo Trucks.

Dla przykładu, Gniotpol Trailers pokazał plandekowy zestaw przestrzenny (z przyczepą), na podwoziu Volvo FH oraz zestaw z przyczepą z nadwoziami wymiennymi (BDF) na podwoziu FH napędzanym gazem LNG.

Wesob wystawił zestaw przestrzenny, na podwoziu FH, polecany do przewozu okien, z wysokością wewnętrzną 3 m. Przyczepę i samochód wyposażono w system dokowania wózka widłowego. Na stoisku MHS można było obejrzeć pojazdy kłonicowe do przewozu drewna, BLYSS prezentował autotransportery, firma Graco – żurawie Palfinger.

Na stoisku firmy Stokota oczywiście dominowały cysterny. Wystawiono m.in. standardową cysternę o pojemności 36 tys. litrów, z układem wydawczym, w zestawie z ciągnikiem Volvo FH 500. Przedstawiciele producenta mówili o cieszących się ostatnio sporym popytem cysternach do tankowania samolotów na lotniskach, które dostarczane są nawet w pojemnościach 80 tys. litrów.

Firma Elbo pochwaliła się m.in. trójstronną wywrotką 3WH o ładowności 13,5 t i pojemności 13 m sześć., zabudowaną na podwoziu Volvo FMX. Jednym z ciekawych produktów, na które zwracali przedstawiciele Elbo, jest naczepa z zabudowa specjalną do przewozu żywego drobiu.

Meiller pokazał na swoim stoisku wywrotkę trójstronną na podwoziu Volvo FM,

polecaną do dużych obciążeń transportowych, wytrzymałą na przeładowanie, a także urządzenie bramowe na podwoziu Volvo FH, umożliwiające transport ciężkich ładunków dzięki niewielkiej masie własnej.

Firma Mistral prezentowała tzw. elektronikę mobilną – telewizory, kamery, anteny i inne akcesoria do pojazdów użytkowych. W telewizory tej marki wyposażane są m.in. samochody Volvo.

Jost przedstawił ofertę komponentów do pojazdów Volvo, w tym siedło z czujnikami – w tym systemie zdalny wyświetlacz przetwarza sygnały przesyłane z trzech czujników i pokazuje w kabinie kierowcy stan mechanizmu zamykającego oraz położenie siedła. Wskaźnik optyczny i sygnalizator akustyczny w kabinie kierowcy stanowią dodatkową kontrolę zamknięcia i zwiększają bezpieczeństwo również w przypadku złej widoczności.

Zainteresowaniem cieszyła się też ekspozycja firmy Richmann, producenta zabudów wewnątrz samochodów dostawczych, która wystawiła kampera i busa – obydwie na bazie Renault Mastera.

„Profesjonalni kierowcy” wracają do gry

Impreza na Autodromie Jastrzęb była także okazją do wznowienia, po kilkumiesięcznej przerwie spowodowanej pandemią wirusa SARS-CoV-2, praktycznych, bezpłatnych szkoleń kierowców zawodowych, w ramach akcji społecznej „Profesjonalni kierowcy”. Szkolenie odbywa się pod okiem doświadczonych instruktorów z Volvo Trucks. Organizatorzy zapraszają kierowców zawodowych, którzy mają kategorię prawa jazdy C+E, ale nie pracują w branży transportowej. Na szkolenie można zapisywać się za pośrednictwem formularza umieszczonego na: www.profesjonalnikierowcy.pl. O kwalifikacji na szkolenie decyduje kolejność zgłoszeń. Akcję można śledzić na FB.

W tym samym dniu odbyła się również konferencja prasowa inaugurująca oficjalnie V edycję akcji „Profesjonalni kierowcy” i debata merytoryczna na temat przyszłości zawodu kierowcy, w której wzięli udział partnerzy akcji: Volvo Trucks, Continental Opony Polska, Volvo Financial Services, ERGO Hestia, Grupa MAK, PKO Leasing, MJM Brokers oraz zaproszeni goście. 

NOWE VOLVO FMX



SOLIDNY PARTNER
W TRANSPORCIE
BUDOWLANYM



Więcej informacji na www.volvotrucks.pl

Volvo Trucks. Driving Progress



MIEDZY OSIĄ A DROGĄ

Ogumienie do transportu regionalnego tworzyło w pierwszym półroczu ponad cztery piąte rynku. Ogólna sprzedaż opon spadła w Polsce o 13 proc., najbardziej w segmencie budżetowym, aż o 30 proc.

O komentarz na temat wpływu pandemii na rynek ciężarowego ogumienia i w ogóle na transport poprosiliśmy Stanisława Rosoła, dyrektora handlowego działu opon użytkowych Continental Opony Polska. Zdaniem Stanisława Rosoła znaczenie pandemii koronawirusa SARS-CoV-2 jest złożone i przejawiało się w wielu aspektach. Niemal równolegle na zmianę koniunktury wpłynęły też inne czynniki, jak brexit, czy pakiet mobilności. W tej niełatwej sytuacji część polskich firm z branży transportowej poszerzyła ofertę o dodatkowe usługi, wychodząc poza transport drogowy, na przykład wynajmując klientom przestrzeń magazynową czy poprzez oferowanie pełnej obsługi logistycznej oraz zapewniając usługi spedycyjne w zakresie transportu intermodalnego. Można założyć, że takie firmy wyjdą z pandemii umocnione.

– Dłatego w dłuższej perspektywie, nie roku ale 10 lat, udział w rynku dużych firm transportowych, z flotą liczącą 500-1.000 pojazdów ciężarowych, będzie większy niż obecnie – uważa dyrektor Rosół. – Jestem więc przekonany, że polski transport ciężarowy, pomimo zmagania ze skutkami pandemii, w perspektywie dekady wyjdzie z tej sytuacji zwycięsko i w przyszłości będzie nadal przewodził na europejskim rynku.

Najwięcej na sterujące

Jeżeli weźmiemy pod uwagę osie, najwięcej sprzedaje się opon na osie sterujące, potem na wleczone i napędowe, z tym że różnice między nimi zachodzą ledwie



kilkuprocentowe. Rynkowe dane, które prezentujemy również w tabeli, otrzymaliśmy z Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego (PZPO). Piotr Sarnecki, dyrektor generalny PZPO poinformował o spadku na poziomie 13 proc. w pierwszym półroczu 2020. Zwraca uwagę, że miesiące jesienne są tradycyjnym czasem wymiany bądź regeneracji opon we flotach. Jeśli nie powtórzy się jesienią zamknięcie gospodarek w Unii Europejskiej i przewoźnicy powrócą do ilości zleceń sprzed roku, być może w pozostałych miesiącach oponiarski, ciężarowy segment nawet odrobi straty z pierwszej połowy 2020. Obecnie z danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKIA) wynika, że przewozy w lipcu i sierpniu powoli wracają do dobrych poziomów. To oznacza, że branża transportowa podnosi się po trudnym okresie zwiększając liczbę kursów, ale także bardziej zużywa ogumienie.

– Co ciekawe, najbardziej spadła sprzedaż segmentu budżetowego (najtańszego) aż o 30 procent – podkreśla dyrektor Sarnecki. – To oznacza, iż firmy transportowe wiedzą, że jazda na tanich oponach to tylko koszt, bez żadnych zwrotów w zamian. Podczas gdy opony renomowanych marek dają w zamian większą trwałość, bezpieczeństwo i przebiegi oraz niższe zużycie paliwa. Widać, że w branży transportowej jest wzrastająca świadomość faktu, iż opony choć stanowią 3-5 procent kosztów operacyjnych firmy, wpływają aż na 40 procent wszystkich kosztów działalności.

Ciśnienie przede wszystkim

Podczas użytkowania opon kluczowe znaczenie odgrywa ich konserwacja i utrzymywanie odpowiedniego ciśnienia, zaznacza Janusz Krupa, menadżer marketingu opon użytkowych w Goodyear Dunlop Tires Polska. Zbyt niskie ciśnienie powoduje wzrost temperatury opony, co skutkuje wyższym zużyciem paliwa i może prowadzić do przedwczesnego zużycia ogumienia. Ciśnienie obniżone o 30 proc. w stosunku do zalecanego może skrócić żywotność ogumienia nawet o jedną trzecią. Jednocześnie zbyt wysokie ciśnienie przyspiesza punktowe zużycie opony i powoduje znaczne obniżenie komfortu jazdy. Wpływa też na pogorszenie traktacji, zwiększa ryzyko zapadania się w miękkim gruncie, uszkodzenia zawieszenia, a nawet przewożonych towarów. Istotny wpływ na zużycie opon i efektywność paliwową ma stan pojazdu. Jednocześnie czynnikiem maksymalizującym żywotność opon są umiejętności kierowcy.

– Wszyscy przewoźnicy oczekują od opon bezawaryjności, niskiego zużycia paliwa i jak najdłuższych przebiegów – wylicza Krzysztof Otrząsek, menedżer ds. flot i rozwiązań cyfrowych Continental Opony Polska. – Aby to osiągnąć, powinni regularnie sami dbać o ogumienie, monitorując jego stan. Tu z pomocą przychodzą nasze innowacyjne rozwiązania informatyczne: Conti Pressure Check i Conti Connect, ułatwiające dbanie o ogumienie we flocie i kontrolę jego stanu. Sercem obu rozwiązań są czujniki, montowane na wewnętrznej warstwie butylowej. Czujniki dostarczają dokładnych informacji, nieustannie monitorując poziom ciśnienia i temperatury w ogumieniu. Czujniki mogą być montowane fabrycznie lub dodane do opon na każdym etapie eksploatacji. Natomiast pozostałe czynności serwisowe najlepiej powierzyć wyspecjalizowanym serwisom.

Pogłębianie przedłuża

Opony, które nadają się do rewitalizacji przez pogłębianie mają oznaczenie „Regroovable” na ścianie bocznej oraz specjalne wskaźniki pogłębiania w centralnych row-



kach bieżnika. Umieszcza się je zawsze we wskaźnikach zużycia bieżnika TWI (Tread Wear Indicator).

Jak zaznacza Krzysztof Otrząsek z Continentala, profesjonalne pogłębianie opony służy przedłużeniu jej żywotności. Ponadto, dzięki pogłębianiu eksploatacja

opony jest także bardziej ekonomiczna. Mniejsza grubość profilu opony ogranicza opory toczenia, co przekłada się na niższe zużycie paliwa.

– W materiałach produktowych zawsze podajemy głębokość w mm, którą dodatkowo można uzyskać poprzez pogłębianie oraz oznaczamy rowki, które można poddać temu zabiegowi w danym modelu opony – kontynuuje Krzysztof Otrząsek. – Podajemy też na jakiej szerokości rowka można pogłębić oponę, więc liczy nie tylko głębokość, ale też szerokość. Najlepsze warunki do pogłębiania występują wtedy, gdy bieżnik jest zużyty do wysokości od 2,5 do 3,5 milimetra, w zależności od modelu opony. Aby uniknąć uszkodzenia karkasu, operację pogłębiania powinni przeprowadzać tylko wykwalifikowani specjaliści, zgodnie z zaleceniami producenta. Taki specjalista ostatecznie decyduje, czy opona nadaje się do rewitalizacji.

Bieżnikowanie koniecznie

Michelin jest pionierem bieżnikowania, z rozwiązania tego korzysta już od niemal wieku i stale rozwija jego technologię.

W TYCH CIĘŻKICH CZASACH DZIĘKUJEMY WAM – KIEROWCY!

Badźcie bezpieczni na drogach.

CIMC | VEHICLES

Driving New Value, Moving the World



www.CIMC.pl

Michelin Remix są przeznaczone na osie napędowe i wleczone.

– Przy produkcji opon Remix korzystamy z tych samych procedur, co w przypadku naszych nowych opon – zachwala Adam Kossakowski, menedżer marketingu opon ciężarowych Michelin Polska. – Nasi specjaliści pracują w oparciu o najbardziej zaawansowane technologie (radiografia i szerografia), które mierzą niezawodność opon Remix i w ten sposób gwarantują najwyższą jakość oraz bezpieczeństwo. Wszystkie fabryki produkujące bieżniki Michelin Remix są certyfikowane zgodnie z normami ISO 9001 i ISO 14001, które zapewniają uzyskanie doskonałych osiągnięć przy zachowaniu szacunku dla środowiska.

Bieżnikownie przede wszystkim obniża koszty operacyjne firmy transportowej. Niższa jest cena za każdy przejechany kilometr. Przykładowo cena opony Michelin Remix stanowi około 60 proc. nowej. Osiągi są bardzo podobne jak nowych gum. W przypadku bieżnikowania fabrycznego, przez oponiarskie koncerny, użytkownik dostaje takie same bezpieczeństwo, przyczepność, odporność na uderzenia, stabilność jazdy. Jest też możliwe pogłębianie. A ochrona środowiska naturalnego następuje poprzez ograniczanie ilości odpadów. Karkas stanowi w przybliżeniu 70 proc. masy opony. W związku z tym bieżnikowanie w wyraźny sposób oszczędza surowce potrzebne do wytworzenia nowego ogumienia.

– Myślę, że właściciele flot będą przykładać większą uwagę do pełnego wykorzystania potencjału opon poprzez pogłębianie oraz bieżnikowanie – uważa Janusz Krupa z Goodyeara. – Zachęcamy do tego, gdyż to doskonały sposób na optymalizację kosztów firmy. Nasi doradcy służą pomocą w tym zakresie. Goodyear oferuje wiele bieżnikowanych produktów, w tym między innymi opony Tread Max, których parametry są bardzo zbliżone do nowych opon klasy premium.

Laufenn od Hankooka

Jak pisaliśmy w poprzednim numerze, na polski rynek zawitała nowa marka ciężarowego ogumienia, Laufenn. Należy ona do Hankooka, od 2015 r. sprzedawała w Europie opony osobowe. Latem br. dołączyła „ciężarówka”, u wybranych dystrybutorów sprzedających opony Hankook bezpośrednio do flot ciężarowych. Siedem bieżników, 16



rozmiarów, tak w skrócie przedstawia się obecnie propozycja Laufenna. Wszystkie – co warto podkreślić – mają symbole M+S i 3PMSF, czyli powinny zapewniać bezpieczny transport w trudnych warunkach, także zimowych.

Są trzy wzory do transportu regionalnego, trzy dla zastosowania na terenie budowy i do przewozu materiałów, jeden do autobusów miejskich. Oferta obejmuje opony na osi napędową LF22 do transportu regionalnego, choć może być ona również stosowana na innych osiach. Z kolei LZ22 to opona na osi napędową do zastosowań regionalnych, cechująca się wytrzymałą mieszanką bieżnika o długiej trwałości i równomiernej zużycia. LF91 jest naczepowa.

Budowlane LR01 i LR02 zapewniają niezbędną wytrzymałość przy dużych obciążeniach, nadają się na wszystkie osie. LR53 – opona na osi napędową, charakteryzująca się dużą odpornością na odpryski i przecięcia, a także mogąca sprostać wymaganiom związanym z zastosowaniem na drogach i w jeździe terenowej. Gamę uzupełnia LF60, na wszystkie osie autobusów miejskich.

– Nasze nowe opony Laufenn do ciężarówek i autobusów oferują polskiemu rynkowi wartościowe uzupełnienie asortymentu opon Hankook – mówi Rafał Spirydon, prezes Hankook Tire Polska. – Pomoże to w dalszym wzmacnianiu postrzegania nas przez klientów jako dostawców premium z pełnym asortymentem.

Nokian Hakka

Uznany producentem ciężarowego ogumienia, radzącego sobie w każdych

warunkach jest Nokian. Całoroczna opona Nokian Hakka Truck Steer jest dostępna m.in. w rozmiarze 315/70 R22.5. Model ten charakteryzuje się wysoką odpornością na zużycie, niskim oporem toczenia, odpowiednią przyczepnością również na mokrych i ośnieżonych drogach. Truck Steer obfituje w innowacyjne rozwiązania, m.in. w lamele nowego typu. Ważną cechą stanowią wysokie przebiegi, możliwe do uzyskania dzięki szerokiemu bieżnikowi i jego równomiernemu zużyciu. Dzięki schodkowym elementom zabezpieczającym ograniczono wpadanie kamyków do bieżnika.

Rozmiar 315/70 R22.5 występuje również w gamie całorocznej opony Hakka Truck Drive na osie napędowe, przystosowanej do przewozów długodystansowych i średniodystansowych. Hakka Trucks Drive zapewnia bardzo dobrą przyczepność i stabilność. Lamele poprawiają przyczepność zarówno podczas przyspieszania jak i hamowania na ubitym śniegu i lodzie. Stabilność została uzyskana dzięki rzeźbie bieżnika w kształcie litery V oraz specjalnym, półotwartym barkom. Zoptymalizowana rzeźba bieżnika zapewnia jego równomierne zużycie.

Rynek opon ciężarowych, 2018-20

Rok 2018	819.424
Regionalne	79,74 proc.
Autostradowe	11,50 proc.
On/Off road	6,52 proc.
Miejskie	1,69 proc.
Zimowe	0,55 proc.
Rok 2019	789.280
Regionalne	80,29 proc.
Autostradowe	10,91 proc.
On/Off road	6,56 proc.
Miejskie	1,69 proc.
Zimowe	0,55 proc.
Półrocze 2020	326.212
Regionalne	80,55 proc.
Autostradowe	10,77 proc.
On/Off road	6,57 proc.
Miejskie	1,89 proc.
Zimowe	0,22 proc.

Źródło: Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego (PZPO)

Nowości czołowych producentów

Continental Conti Eco Regional zostały zaprojektowane z myślą o zmniejszeniu zużycia paliwa i emisji dwutlenku węgla. Zastosowano więc specjalny proces produkcji opony i nową formułę mieszanki. Dzięki bieżnikowi opracowanemu na potrzeby tras regionalnych opona zapewnia takie same osiągi w zakresie mocy jak Conti Hybrid. Dostępnych jest pięć rozmiarów HS3 dla osi prowadzącej oraz trzy HD3 dla osi napędowej.

Pirelli H:01 Proway Line powstała z myślą o maksymalnej wydajności w transporcie dalekodystansowym. Główne jej zalety to zmniejszone opory toczenia i zwiększona trwałość. FH:01 nadaje się na oś prowadzącą, zaś TH:01 na napędową. W obu przypadkach mamy do czynienia z trzema 22,5-calowymi rozmiarami, o szerokości bieżnika 315 mm i o różnych profilach, 60, 70 i 80.

Michelin X Multi, skonstruowana na średnie dystanse, powiększyła się o cztery modele wyróżniające się większą nośnością oraz uniwersalnym zastosowaniem. Są to dwie całkowicie nowe opony o zwiększonej nośności: X Multi HLZ na osie sterujące, o rozmiarze 385/65 R22.5 oraz X Multi HLT na osie wleczone. Poza tym przybył dodatkowy rozmiar 315/80 R22.5 dla opon X Multi Z na osie sterujące oraz X Multi D na napędowe. Wszystkie pozwalają na wzrost przebiegu w porównaniu z poprzednikami z tej marki, od 10 do 30 proc., taki jest efekt wprowadzenia najnowszych, opatentowanych technologii.

Michelin X Multi HLZ w rozmiarze 385/65R22,5 to opona na osie sterujące ciągników siodłowych wyposażonych w dzwigi głównie do przewozu drewna.

Michelin X Multi HLT na osie wleczone rozwiązuje kluczową kwestię nośności w przypadku tandemów (przyczep z dwuosiowym podwoziem), które coraz częściej zastępują przyczepy trójosiowe. Opona jest w stanie udźwignąć ekwiwalent dodatkowej tony na oś.

X Multi to wszechstronne opony ciężarowe, które obniżają koszt użytkowania na kilometr oraz zapewniają bardzo dobrą przyczepność w każdych warunkach pogodowych. Podobnie jak wszystkie opony ciężarowe Michelin X Multi można pogłębiać i bieżnikować.



MATRIL Sp. z o.o. Sp. K.
+48 604 681 747

www.matrail.com

Firma MA TRAIL oferuje:

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



CENA DO JAKOŚCI

Według najnowszych danych półsyntetyki trzymają się dobrze, tworzą 39 proc. polskiego rynku olejów silnikowych dla pojazdów ciężarowych. Nadal dominują mineralne, z 50-procentowym udziałem.

Wyjaśnijmy od razu trzy kwestie. Po pierwsze, oleje silnikowe dla pojazdów ciężarowych i sprzętu pomocniczego są wlewane również do różnego rodzaju maszyn roboczych, nie tylko do samochodów. Po drugie, w tych wyliczeniach są brane pod uwagę wyłącznie środki wielosezonowe. Po trzecie, Polska Organizacja Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) stosuje podziały zgodnie z lepkościami. Lepkość 10W-X można utożsamiać z produktami handlowo określanymi jako półsyntetyczne. Charakteryzują się one bardzo dobrym stosunkiem ceny do jakości, co znacząco zwiększa ich sprzedaż. W kategorii olejów do ciężarówek półsyntetyczne to obecnie ciecze w klasie SAE 10W-40, odznaczające się standardowym poziomem SAPS (popiół siarczanowy, związki fosforu, związki siarki), czyli oleje najczęściej określane przez jakość MB 228.3 i MB 228.5. Jak słusznie podkreśla Adam Kasprzyk, rzecznik Grupy Lotos, kategoria „oleje półsyntetyczne” ma jednak przede wszystkim wymiar marketingowy. Oznacza produkty o jakości pośredniej pomiędzy olejami najmniej zaawansowanymi (mineralnymi) i najbardziej zaawansowanymi (syntetycznymi). Na kolejne, również podatkowe, aspekty zwraca uwagę Robert Gałkowski, ekspert techniczny Shell Polska:

– Oleje silnikowe półsyntetyczne to środki smarne, które posiadają w swojej formulacji 30–40 procent olejów syntetycznych. Zawartość bazy syntetycznej jest uwarunkowana prawem. Przekroczenie określonego stężenia w formulacji zmienia jej status akcyzowy. W olejach półsyntetycznych stosuje się syntetyczne bazy olejowe węglowodorowe, mieszalne z bazami mineralnymi – zaliczamy do nich bazy PAO, GTL, POE czy XHVI. Dzięki mieszalności tych baz z bazami mineralnymi poprawiają się właściwości użytkowe olejów. Poprzez wykorzystanie baz syntetycznych uzyskuje się produkty o wyż-



szym wskaźniku lepkości, co znacznie poprawia stabilność temperaturową czy polepsza własności smarne i przeciwzużyciowe.

Szerokie zastosowanie

Z reguły semisyntetyki najbardziej nadają się do silników spełniających normę emisyjną Euro III i wcześniejsze. Jednostki Euro IV, V i VI wymagają, w większości, olejów syntetycznych. Ale nie zawsze tak musi być.

– Pomimo rosnącego trendu na zastosowanie olejów syntetycznych, oleje półsyntetyczne takie jak 10W-40 czy 10W-30 obejmują znaczną część rynku, gdyż spełniają szereg specyfikacji według ACEA, API oraz są odpowiednie do samochodów wyposażonych w systemy obróbki spalin spełniających normę Euro VI – uważa Katarzyna Starzec, kierownik produktu w dziale badań i rozwoju Orlen Oil. – Przykładem takich olejów są między innymi Platinum Ultor Complete 10W-40 oraz Platinum Ultor Optimo 10W-30 spełniające standardy API CK-4, CJ-4 oraz mające wiele aprobat producentów silników.

Robert Gałkowski z Shella przypomina, że olejów półsyntetycznych, podobnie jak innych środków smarnych, należy używać

zawsze zgodnie z zaleceniem producenta danego silnika. Jeżeli konkretny środek posiada dopuszczenie producenta silnika, lub klasa SAE czy ACEA jest zgodna z zaleceniami, to nie ma przeciwwskazań do jego zastosowania. Należy pamiętać, że zaniedbania związane z nieprawidłowym doбором oleju mogą skutkować nie tylko większym zużyciem paliwa i oleju, ale także części roboczych silnika, co w konsekwencji może przyczynić się do awarii.

Przebiegi różne

– Nie ma jednej prawidłowej odpowiedzi na pytanie o przebieg od wymiany do wymiany – kontynuuje Robert Gałkowski (Shell). – Interwał wymiany oleju w pojazdach ciężarowych czy maszynach budowlanych w dużej mierze zależy od marki, rocznika, rodzaju oleju, charakterystyki jazdy i normy emisji spalin w jakiej pracuje dany silnik i co najważniejsze ilości oleju w misce. Za interwał odpowiada producent silnika. Interwały mają inne wartości dla silnika wykorzystywanego w transporcie szosowym, a inne dla jednostki napędowej w ciężarówce czy maszynie pracującej na placu budowy. Liczy się tu wymiar ilości (kilometry) lub/i godzin pracy. Wartości takie są określone

w instrukcjach obsługi maszyn i pojazdów poszczególnych marek. Średnio dla przebiegów kilometrowych ogólnie można przyjąć 40–60 tysięcy kilometrów przy misce około 25–35 litrów lub 400–500 godzin. To oczywiście dane szacunkowe.

Pozostali eksperci wspominają wprawdzie o wyższych przebiegach, ale chodzi nie o średnie, tylko o maksymalne liczby kilometrów. To znacząca różnica. Zdaniem Adama Kasprzyka z Lotosu istnieje wiele czynników wpływających na interwał wymiany. W warunkach idealnych – co warto mieć na uwadze – oleje półsyntetyczne klasy E4 wg ACEA mogą być stosowane przy maksymalnych interwałach sięgających 100–120 tys. km. Jak dodaje Katarzyna Starzec (Orlen Oil), wysokojakościowe oleje półsyntetyczne stosowane do wysokoobciążonych silników pojazdów ciężarowych mogą mieć dopusz-

czalne okresy między wymianami nawet do 100 tys. km.

I co dalej?

Jakie perspektywy rysują się przed półsyntetykami? Niezłe, choć większe możliwości wydają się tkwić w syntetykach. Według ostatnich danych POPiHN, w zeszłym roku do olejów 10W-X należało 39 proc. rynku, podczas gdy w 2007 ledwie 12 proc. Zbliżony rozwój odnotowano we Francji, w 2017 r. aż 69 proc, natomiast osiem lat wcześniej 25 proc., te liczby również zacerpnęliśmy z najnowszego, rocznego raportu POPiHN.

Katarzyna Starzec z Orlen Oil:

– W segmencie olejów do samochodów ciężarowych od dawna obserwowany jest trend związany z obniżaniem klasy lepkości, a tym samym rosnące zapotrzebowanie na syntetyczne 5W-30, ale także na oleje 10W-30, które mogą

być zarówno syntetycznymi jak i półsyntetycznymi w zależności od rodzaju zastosowanego oleju bazowego. Jest to trend mocno związany z ochroną środowiska. Ponadto niskolepkie oleje gwarantują zwiększone okresy pomiędzy wymianami, co dla dużych flot transportowych daje wymierne oszczędności.

– Udział semisyntetyków będzie oczywiście malał, bo od początku obowiązywania normy Euro IV, czyli od ponad 10 lat, nowe samochody ciężarowe wymagają głównie olejów syntetycznych. Nie należy jednak zapominać, że oleje określane jako oleje do samochodów ciężarowych znajdują zastosowanie również w ciągnikach rolniczych i maszynach typu off-road. Nie ma przeszkód, aby oleje półsyntetyczne przejmowały obecne udziały tradycyjnych olejów mineralnych stosowanych w tych obszarach rynku – podsumowuje Adam Kasprzyk z Grupy Lotos.

CHARAKTERYSTYKI WYBRANYCH PRODUKTÓW

FUCHS

Titan Cargo Maxx – oleje tej serii można dostać w trzech klasach lepkości SAE: 5W-30, 10W-30 oraz 10W-40. Są to produkty premium, stworzone w technologii low SAPS, przeznaczone do silników Euro 6 ciężarówek oraz autobusów wyposażonych w turbodoładowanie oraz najnowszej generacji systemy oczyszczania spalin, szczególnie EGR, SCR, CRT oraz filtry cząstek stałych DPF. Zgodnie z zaleceniami producentów silników są przeznaczone na najdłuższe dopuszczalne przebiegi, co dodatkowo pozwala obniżyć koszty utrzymania floty. Dzięki bardzo szerokiemu spektrum norm i specyfikacji mogą być stosowane w silnikach pojazdów różnych producentów, co w znaczny sposób pozwala uprościć logistykę olejową w przypadku mieszanej floty.

Titan Cargo Pro 228.61 SAE 5W-30 – jest to bardzo nowoczesny olej silnikowy stworzony specjalnie, aby spełnić wymagania norm MB 228.61, API FA-4. Ze względu na obniżoną lepkość wysokotemperaturową HTHS (2,9–3,2 cP) produkt jest przeznaczony tylko do silników przystosowanych do pracy z tego typu środkiem smarnym, np. Mercedes-Benz OM 470 FE1 oraz OM 471 FE1 montowanych w nowych Actrosach. Titan Cargo Pro 228.61 SAE 5W-30 w teście OM 501 LA FE wykazał oszczędność paliwa o 1,2 proc. w porównaniu do referencyjnego oleju w klasie SAE 10W-40 i przekroczył wymagania Mercedesa o 20 proc.



GULF

Superfleet Supreme 10W-40 – bardzo sprawny olej półsyntetyczny do wysokoobciążonych silników Diesla, opracowany specjalnie do nowoczesnych, niskoemisyjnych jednostek, w tym wyposażonych w układ recyrkulacji spalin EGR. Spełnia najnowsze wymagania określone przez wszystkich głównych europejskich, amerykańskich i japońskich producentów silników. Zapewnia wyjątkową ochronę i zwiększoną trwałość silników pracujących na paliwach o niskiej lub wysokiej zawartości siarki. Stanowi mieszankę wyselekcjonowanych baz olejowych i zaawansowanych technologicznie dodatków uszlachetniających nowej generacji. ACEA E7, API CI-4, Cat ECF-1a, Cummins CES 20077, 78, Mack EO-M Plus, EO-N, MAN M 3275, MB 228.3, MTU 2, Renault RLD-2, Volvo VDS-3.

Supreme Duty XLE 10W-30 jest stworzony z najnowocześniejszych technologicznie dodatków uszlachetniających i baz olejowych poddanych intensywnym procesom wodorowym, które mają zapewnić znakomite parametry pracy oleju i ogólną ochronę. Przewyższa wymagania eksploatacyjne określone przez klasyfikacje API CJ-4/ SN i jest zatwierdzony przez głównych światowych producentów OEM takich jak Volvo, Mack, Cummins, etc. Olej ten posiada aprobaty i dopuszczenia: ACEA E9, API CJ-4, Cat ECF-2, ECF-3, Cummins CES 20081, Deutz III-10 LA, Mack EO-O PP, MB 228.31, MAN M 3575, MTU 2.1, Renault RLD-3, Volvo VDS-4.



LOTOS

Turdus Powertec 1100 15W-40 – zaawansowany technologicznie olej silnikowy przeznaczony głównie do wysokoobciążonych silników wysokoprężnych bez i z turbodoładowaniem, wyposażonych w układy oczyszczania spalin, przystosowanych głównie do spełniania normy emisyjnej Euro 5 i nowszych, w których producent zaleca stosowanie oleju o jakości opartej na wymaganiach dla klasy ACEA E9. Specyfikacje: ACEA E9, API CJ-4, poziomy jakości: Cat ECF-3, Cummins CES 20081, DD93K218, Deutz DQC III-10 LA, Mack EO-PP, MAN M 3575, MB 228.31, MTU 2.1, Renault RLD-3, Volvo VDS-4.



Turdus Powertec 3000 SAE 10W-40 to olej wysokiej jakości do wysokoobciążonych silników Diesla o dużej mocy, z turbo i bez turbo, spełniających wymagania normy emisyjnej Euro 3 i wybranych Euro 4, w których producent zaleca stosowanie środka smarnego o jakości opartej na wymaganiach ACEA E4. Specyfikacje: ACEA E7/E4, API CI-4, poziomy jakości: Deutz DQC III-10, Mack EO-N, MAN M 3277, MB 228.5, MTU 3, Renault RLD-2, Scania LDF-2, Volvo VDS-3.

NESTE

Turbo LXE 10W-30 został opracowany dla ciężkich samochodów ciężarowych. Jest szczególnie przydatny w autach i maszynach budowlanych z wydłużonymi okresami wymiany. Może być również stosowany w samochodach dostawczych i osobowych z silnikami wysokoprężnymi. Produkt odpowiedni do pojazdów wyposażonych w układ selektywnej redukcji katalitycznej SCR oraz zawór recyrkulacji spalin EGR. Nie nadaje się do silników z filtrem cząstek stałych. ACEA E7/E5/E3, API CI-4, Cat ECF-1-a, ECF-2, Cummins CES 20071, 72, 76, 77, 78, Deutz DQC III-10, Mack EO-M Plus, EO-N, MAN M 3275, MB 228.3, MTU 2, Renault RLD, RLD-2, Volvo VDS-2, VDS-3.



ORLEN

Platinum Ultor Extreme 10W-40 to półsyntetyczny olej opracowany specjalnie dla nowoczesnych silników wysokoprężnych pracujących w bardzo trudnych warunkach z maksymalnie wydłużonym okresem międzywymianowym, równocześnie spełniających normę Euro V. Unikalna kompozycja olejów bazowych uzupełniona zestawem wysokiej jakości uszlachetniających dodatków nowej generacji gwarantuje spełnienie jedne z najwyższych wymagań jakościowych ACEA, API oraz producentów samochodów. W zakresie emisji NOx oraz PM (cząstki stałe) spełnia także normy EPA Tier 3, EPA Tier 2, EPA Tier 1. Normy, aprobaty, specyfikacje: Volvo VDS-3, Renault RLD-2, Mack EO-N, MAN M 3277, MB-Approval 228.5.



PETRONAS

Urania 5000 LSE 10W-40 to olej typu low SAPS, który można używać w silnikach spełniających normy Euro 5 i Euro 6, a także w starszych ciężarówkach z doładowanymi i wolnossącymi jednostkami wysokoprężnymi. Zapewnia bardzo wysoką żywotność systemów wtórnej obróbki spalin. Można go stosować w wydłużonym trybie między wymianami. Dzięki technologii ViscGuard Urania 5000 LSE 10W-40 utrzymuje lepkość na stabilnym poziomie i skutecznie radzi sobie z sadzą, popiołami i osadami. Oznacza to wydłużenie żywotności silnika i zmniejszenie kosztów użytkowania pojazdu. ACEA E7/E6, API CI-4, Mack EO-N, MAN M 3271-1, M 3477, MB 228.51, Renault RLD-2, Volvo VDS-3.



Urania 5000 E 5W-30 – olej typu low SAPS, który nadaje się do zastosowania w silnikach Diesla spełniających wymagania norm Euro 6 i Euro 5, zwłaszcza wyposażonych w układy wtórnej obróbki spalin, takie jak DPF, SCR, DOC i EGR. Skutecznie wiąże kwaśne związki, zapobiegając korozji. Dzięki technologii ViscGuard lepkość jest utrzymywana na stabilnym poziomie przez cały okres między wymianami. Uranie 5000 E 5W-30 można stosować w wydłużonym trybie między wymianami. ACEA E9/E7/E6/ E4, API CJ-4, Cummins CES 20081, Deutz DQC IV-10 LA, Mack EO-PP, MAN M 3677, MTU 3.1, Renault RLD-3, Scania Low Ash, Volvo VDS-4.

SHELL

Rimula R5 LE 10W-40 to półsyntetyczny olej do silników wysokoobciążonych, bazujący na unikatowej technologii Shell Dynamic Protection Plus. Jego właściwości fizyczne i chemiczne dostosowują się do zmieniających się warunków pracy silnika. Dzięki połączeniu syntetycznych olejów bazowych z zaawansowanym pakietem dodatków gwarantuje bardzo dobrą ochronę jednostki napędowej w niskich temperaturach. Stosowanie tego oleju zapewnia czystość silnika i zapobiega powstawaniu osadów. ACEA E9/E7, API CK-4, Cat ECF-2, ECF-3, Cummins CES 20081, 86, Deutz DQC III-10 LA, Mack EO-S 4.5, EO-O PP, MAN M 3575, MB 228.31, MTU 2.1, Renault RLD-3, RLD-4, Volvo VDS-4, VDS-4.5.



Rimula R5 LE 10W-30 – przeznaczony jest do nowoczesnych silników działających pod dużym obciążeniem. Ma klasę jakości API CK-4, która potwierdza zgodność formułacji z normą Euro 5 i 6. Niskopopiołowe dodatki low-SAPS zapobiegają powstawaniu osadów, blokowaniu filtrów i zatrutowaniu katalizatorów. Bardzo dobrze chroni w szerokim zakresie temperatur i ciśnień pracy silnika. Jego formuła zawiera technologię Shell Dynamic Protection Plus, która przyczynia się do wydłużenia czasu eksploatacji silnika i obniżenia kosztów związanych ze zużyciem paliwa, bez uszczerbku na trwałości elementów jednostki napędowej. ACEA E9/E7, API CK-4, Cat ECF-2, ECF-3, Cummins CES 20081, 86, Mack EO-S 4.5, EO-O PP, MAN M 3575, MB 228.31, MTU 2.1, Renault RLD-3, RLD-4, Volvo VDS-4, VDS-4.5.

VALVOLINE

All-Fleet Extreme LE 10W-30 – wysokowydajny olej silnikowy klasy premium, przeznaczony do samochodów ciężarowych, autobusów i pojazdów off-road. Syntetyczna baza i specjalnie dobrane dodatki uszlachetniające powodują podwyższoną ochronę przeciwzużyciową, gwarantują utrzymanie silnika w należytej czystości, w zróżnicowanym przedziale temperaturowym. Olej spełnia wymagania jakościowe klasyfikacji ACEA E9, dzięki czemu może być stosowany w silnikach wyposażonych w filtry cząstek stałych DPF. Może być także stosowany w jednostkach z SCR lub EGR. ACEA E9, API CJ-4, oficjalne aprobaty: Mack EO-O PP, MAN M 3575, MB 228.31, Renault RLD-3, Volvo VDS-4.



All-Fleet Extreme LE 10W-40 to wysokiej jakości olej silnikowy klasy SHPD, przeznaczony do silników pojazdów ciężarowych, autobusów i pojazdów budowlanych. Specjalnie dobrany pakiet dodatków uszlachetniających utrzymuje wnętrze silnika w należytej czystości, a wysokiej jakości oleje bazowe gwarantują najwyższą ochronę przeciw zużyciu. Olej jest wykonany w klasyfikacji ACEA E9, wobec czego może być stosowany w silnikach wyposażonych w układy SCR i/lub DPF. Szeroka gama aprobat i rekomendacji powoduje, iż można go stosować w zróżnicowanej flocie pojazdów. ACEA E9, API CJ-4, aprobaty: Deutz DQC III-10 LA, Mack EO-O PP, MB 228.31, MTU 2.1, Renault RLD-3, Volvo VDS-4.

**TRANSPORT ŁADUNKÓW
PONADNORMATYWNYCH**
KRAJOWY I MIĘDZYNARODOWY



www.focustruck.pl kontakt@focustruck.pl [mobile 24 h: + 48 602 221 009](tel:48602221009)

**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

TECHNOLOGIA OMNIMAX W NOWYM OLEJU TEXACO

Na polskim rynku oficjalnie zadebiutował olej Texaco Delo 600 ADF. Linię produktów Delo 600 ADF z opatentowaną technologią OMNIMAX przeznaczono do maszyn drogowych i pozadrogowych, w przemyśle oraz rolnictwie. Olej sprawdza się głównie z mocno obciążonych silnikach, a stworzono go z myślą o znacznym ograniczeniu zapychania filtra cząstek stałych, wydłużeniu trwałości DPF oraz oszczędności paliwa.

Firma Chevron pracowała nad technologią oleju o bardzo niskiej zawartości popiołu już od kilkunastu lat. Pierwszy krok w tę stronę wykonano w roku 2003. – *W tamtym czasie branża starała się określić, jakie zmiany będą konieczne do wprowadzenia nowych układów kontroli emisji spalin. Jedno było pewne: niezbędna była redukcja ilości popiołu. Otwarta pozostawała kwestia tego, jak bardzo można ograniczyć jego ilość, tak aby nie wpływać negatywnie na skuteczność oleju. Początkowo nasi technologowie podeszli do tego jak do wyzwania, ale w efekcie dokonano przełomów, dzięki którym dzisiaj technologia jest w sprzedaży* – tłumaczy Brian Heyes, specjalista od rozwoju produktów w Chevron.

Texaco Delo 600 ADF jest pierwszym olejem, w którym zastosowano technologię OMNIMAX (patent Chevron), jednak przedstawiciele firmy są przekonani, że oleje o bardzo niskiej zawartości popiołu, takie jak Delo 600 ADF, odegrają kluczową rolę przy spełnianiu przyszłych wymogów specyfikacji produktów, zapewniając konstruktorom silników elastyczność przy optymalizacji układów pod względem miejsca zajmowanego przez podzespoły układu kontroli emisji w maszynach oraz ich kosztów.

Wymagania ciągle rosną

Wytyczne normy emisji Euro 6 oraz planowane kolejne wydania ACEA wymuszają na producentach OEM ewolucyjne zmiany w konstrukcjach silników i systemach oczyszczania spalin. – *Operatorzy flot pojazdów poszukują możliwości obniżenia kosztów bez kompromisu w sprawie trwałości eksploatacyjnej użytkowanych przez nich pojazdów. Większe niż kiedykolwiek są wymagania przed producentami środków smarnych, odnoszące się do opracowania bardziej zaawansowanych*

technologicznie olejów, co sprowadza się do zapewnienia trwałej wydajności i ochrony przed zużyciem przy wydłużonych przebiegach dzięki trwałej stabilności termalnej, odporności olejów na utlenianie i tworzenie się sadzy – mówi Jan Włodyka, area sales manager, Synergy Oil.

Technologiczny „wyścig” producentów oleju rozpoczął się ponad dwie dekady temu. W 1999 r. wprowadzono europejskie normy Stage I dla silników stosowanych w maszynach nieporuszających się po drogach (NRMM), a w kolejnych latach wymogi dotyczące NOx oraz cząstek stałych zaostrzały się, dzięki czemu maszyny stawały się dużo czystsze. Podczas gdy normy Stage III i IV spowodowały ograniczenie stosowania filtrów DPF, Stage V upowszechnia stosowanie tych filtrów, zdolnych do wyjątkowo skutecz-

nej redukcji emisji cząstek stałych, jednak wymagających okresowego czyszczenia dla usunięcia materiałów niepalnych, jakie z czasem się na nich gromadzą. Owe „technologicznej rewolucji” nie ma końca. Najwięksi producenci silników na świecie pilnie szukają sposobów, by sprostać normom dotyczącym zanieczyszczeń i emisji gazów cieplarnianych, które wejdą w życie w ciągu kolejnych 7-10 lat.

Delo do zadań trudnych

Cel główny wprowadzenia nowego oleju to ograniczanie ilości popiołu w filtrze DPF. Filtr ten wychwytuje do 98 proc. emitowanych cząstek stałych w formie sadzy i popiołu, z czego większość spalana jest podczas zwykłego cyklu regeneracji DPF. Jednak popiół, jako pochodna metalicznych



TEKST: Michał Jurczak
ZDJĘCIE: Chevron

dodatków do olejów, nie ulega spalaniu, co oznacza, że z upływem czasu filtr DPF się zapycha, a właściciele maszyn i flot pojazdów muszą wycofywać je z eksploatacji (na czas przywracania sprawności filtra), co zwiększa koszty konserwacji i obniża produktywność. Zapychanie filtrów DPF zwiększa ciśnienie zwrotne w silniku oraz częstotliwość regeneracji, co przekłada się też na większe zużycie paliwa.

– *Wadą filtrów DPF jest fakt, że zwiększają one zużycie paliwa, aby zapewnić wytworzenie ilości ciepła wystarczającej do wypalenia nagromadzonej sadzy. Ma to swoją cenę, związaną nie tylko z bezpośrednim kosztem maszyn i ich czujników oraz niezbędnych urządzeń dozujących, ale także ze stałymi kosztami eksploatacji i konserwacji. Delo 600 ADF znacznie ogranicza szybkość zapychania filtrów DPF, zwiększając ich trwałość użytkową. Umożliwia to utrzymanie oszczędności paliwa rzędu 3 proc. przez cały okres eksploatacji, a tym samym zapewnia klientom znaczną redukcję wydat-*

ków – wyjaśnia Rommel Atienza, Global Commercial Brand Manager w Chevron.

Chociaż filtry DPF stosowane są od wielu lat, nadal są one też źródłem usterek. W badaniu przeprowadzonym przez Texaco Lubricants w Wielkiej Brytanii w bieżącym roku dwie trzecie respondentów zgłosiło problemy z układami kontroli emisji spalin, a wielu z nich wskazało na filtry DPF. Blisko połowa ankietowanych twierdzi, że musiała przeprowadzać ręczną regenerację filtra DPF, aby przywrócić jego skuteczne działanie, co było nieplanowanym zabiegiem, zatrzymującym samochód ciężarowy w serwisie, a przy tym wymagającym wypalenia paliwa. Zapchane filtry DPF, konieczność ich czyszczenia lub wymiany, stanowiły najczęściej zgłaszane problemy. – *Obecnie układy DPF stosowane są nie tylko w pojazdach drogowych, ale także na budowach, w kopalniach, kamieniołomach, w elektrowniach, rolnictwie czy leśnictwie, dlatego możemy śmiało założyć, że problemy podobne do tych zgłaszanych w sek-*

torze samochodów ciężarowych i transportu zaczął także dostrzegać inne sektory gospodarki – dodaje R. Atienza.

Shawn Whitacre, Senior Staff Engineer w dziale rozwoju olejów silnikowych, Chevron zaznacza, że w grę wchodzi nie tylko ochrona filtra DPF. Texaco Delo 600 ADF spełnia, a nawet wykracza ponad wymogi norm ACEA E6, E9 i specyfikacje OEM, a przy tym wykazuje znakomitą stabilność oksydacyjną w testach branżowych, producentów OEM oraz eksploatacyjnych, umożliwiając wydłużenie okresów między wymianami oleju. Zapewnia przy tym także ochronę mechanizmów zaworów przed zużyciem oraz tłoków przed osadami.

Wszystko to skutkować ma nawet dwuipółkrotnym wydłużeniem trwałości DPF (w porównaniu do oleju zawierającego 1 proc. popiołu) oraz oszczędnościami paliwa rzędu 3 proc. Oferta produktów obejmuje: Delo 600 ADF 15W-40 i Delo 600 ADF 10W-30. 

ISUZU

Jedno ISUZU wiele zastosowań

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



SKONFIGURUJ I ZAMÓW SVOJE ISUZU

ISUZU THE PICK-UP SPECIALIST

Przyjmujemy już zamówienia na nowy model MY'21

AUTORYZOWANY DEALER ISUZU

TruckEkspert

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

www.truckekspert.eu

MIEJSKIE • ROLNICZE • KOMUNALNE • LEŚNE • RATOWNICZE • BUDOWLANE



SPEDYCJA, TRANSPORT, SERWIS

TEKST: Jacek Dobkowski
ZDJĘCIA: T&M

Z Arkadiuszem Milewskim, z zarządu Przedsiębiorstwa Spedycyjno-Transportowego Spedex ze Stobna koło Piły w województwie wielkopolskim rozmawia Jacek Dobkowski.

Jacek Dobkowski: – Spedex ma w nazwie „Przedsiębiorstwo Spedycyjno-Transportowe”. W praktyce to bardziej spedycja czy transport?

Arkadiusz Milewski: – *I to, i to, ciężko powiedzieć, co przeważa. Patrząc na obroty, to chyba bardziej spedycja.*

JD: – Czyli spedycja jest bardziej dochodowa?

AM: – *Nie, bardziej jest rozbudowana, tak to się „naturalnie” rozwinęło.*

JD: – Sporo mówi się ostatnio o pakiecie mobilności. Czy pakiet zagraża transportowcom już teraz?

AM: – *Myszę, że to jest odłożone w czasie. W tej chwili, przynajmniej dla naszego sposobu pracy w Europie, raczej pomoże.*

JD: – Pomoże?

AM: – *Tak. Jeżeli kierowca może co dwa tygodnie pod rząd zrobić skróconą pauzę tygodniową, to dla nas jest na plus. Nie muszą kierowcy*



Arkadiusz Milewski: – *Firma wystartowała 1 lutego 1989. Zaczynał mój tata, Bolesław, który cały czas jest prezesem*

co dwa tygodnie ściągać do kraju, mogą co trzy. Oczywiście jeżeli kierowca chce w takim systemie pracować. Jeżeli jeżdżą za granicą dwa tygodnie, to w ogóle nie ma żadnego problemu. A też w takim systemie pracujemy. Wydłużony czas zjazdu na bazę jest także na plus. Przepisy te weszły teraz, 20 sierpnia. My nie trzymamy ani kierowców ani pojazdów za granicą po trzy miesiące. Sądzę, że obecnie firmy zmian jeszcze tak nie odczują. To się stanie za 18 miesięcy, kiedy wejdą drastyczne przepisy odnośnie rozliczania kierowców, kiedy na przykład trzeba będzie ściągać samochody co osiem tygodni na bazę. Wtedy rynek zdefiniuje się na nowo.

JD: – Ściąganie samochodów do bazy nie jest za bardzo ekologiczne.

AM: – *Myszę, że transport w ogóle nie jest ekologiczny, jak się spojrzy na jego strukturę w Europie. Zjazdy na bazę jeszcze bardziej popsuje ten bilans.*

JD: – Skoro weszliśmy na modny obecnie temat, co pańskim zdaniem można zrobić? TIR-y na tory, a przynajmniej naczepy?

AM: – Jest to jakiś sposób, ale wydaje mi się, że nie do końca tak ekologicznie działa. Jest gdzieś punkt przeładunkowy, ktoś musi się cofnąć 200 kilometrów na terminal, potem może znowu się cofnie z terminala rozładunkowego, więc ciężarówki i tak dalej jeżdżą. Nie wiem, jak wygląda bilans energetyczny tego wszystkiego, ale na razie pod względem czasu transport na kołach wygrywa. Jest od drzwi do drzwi i na pewno. Pociągi muszą przestrzegać rozkładów jazdy, a towarowe nie mają priorytetu. Znam firmę, która się tym zajmuje, opóźnienia pociągów się zdarzają i to spore.

JD: – Koronawirus to aktualny temat?

AM: – W tej chwili to nie jest jakiś problem, ale wiadomo, że w następnych miesiącach sytuacja może się pogorszyć. Zgadza się, zapotrzebowanie na transport trochę spadło, ale z drugiej strony trzeba to będzie nadrobić. Sierpień zawsze był w Europie czasem urlopów i zawsze trzeba to brać pod uwagę.

JD: – Jakie są jeszcze dokuczliwe sprawy dla branży transportu drogowego?

AM: – Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych podnosiło niedawno temat nieuczciwych spedycji, które nie mają kapitału i krótko funkcjonują na rynku. W tym czasie, że tak powiem, wierzycieli „natną” na parę milionów i później nagle znikają, a przewoźnicy z tym zostają. Jest też powiązana z tym kwestia płatności. Zastanawiamy się, czy nie byłoby dobrym rozwiązaniem, żeby za płatność odpowiadał przede wszystkim nadawca towaru, tak jak dzieje się na przykład we Francji. To byłoby zabezpieczenie. Nadawca by się dwa



razy zastanowił, czy korzystać z taniego pośrednika, czy jednak ze sprawdzonego, z jakimś standingiem na rynku. Podobnie jest w Polsce w budownictwie, developer musi gwarantować płatność. Kolejny temat – magnesy, kombinacje z czasem pracy. Kary są za niskie. Szacuję, że przewoźnicy korzystający z różnych „pomocy” są tańsi około 8-10 procent od nas.

JD: – Na waszej stronie internetowej można wyczytać, że działacie just in time.

AM: – Taki jest wymóg czasów.

JD: – A jeśli zdarzy się korek, wypadek, zamieć śnieżna?

AM: – To są rzeczy niezależne od nas, nie jesteśmy w stanie ich przeskoczyć. Klient musi to zrozumieć, jeżeli mamy wyliczony czas na styk.

JD: – Na wspomnianej stronie wiszą też ogłoszenia, kierowca międzynarodowy, kierowca krajowy. Dalej potrzeba ludzi?

AM: – Dobrych kierowców każdy potrzebuje.

Nie mówię, że mam złych, jestem zadowolony z kierowców, ale wiadomo, że jeżeli firma chce się rozwijać, musi zatrudniać nowych pracow-

ników. Obecnie mamy około 60 osób, ponad połowa to kierowcy.

JD: – Co z wymaganiami placowymi kierowców?

AM: – Myślę, że się nic nie zmieniło. Wymagania zawsze się pojawiają, kwestia rozmowy i zrównoważenia tego tematu. Nie zawsze chodzi o element placowy, także na przykład o system pracy, częstotliwość powrotu do domu. Obie strony muszą wykazać się elastycznością.

JD: – Serwis obsługuje wszystkie marki?

AM: – Głównie MAN-y, Mercedesy, DAF-y, inne marki oczywiście też. Zakres jest pełny, mamy swoje samochody, musimy sobie radzić. Najwięcej pracy serwis ma pod koniec roku i przed wakacjami, jednak w transporcie skoki i dolki są bardziej odczuwalne.

JD: – A z jakich marek samochodów korzysta Spedex?

AM: – Mamy tylko MAN-y. Kiedyś mieliśmy także inną markę, ale nie sprawdziła się pod względem awaryjności.

JD: – Skąd takie przywiązanie to MAN-a?

AM: – Tak wyszło, kwestia również historii. Ojciec zaczynał karierę z MAN-ami w latach 70., na kontrakcie w Libii. Znamy te samochody, wiemy jakie mają bolączki, jakie problemy, są dla nas najłatwiejsze do obsługi i naprawy.

JD: – Jest własna stacja paliw, więc samochody są tankowane na miejscu.

AM: – Tak, tym bardziej że mamy też samochody jeżdżące tylko po kraju. Jest to lokalna stacja przy drodze Pila – Trzcianka.

JD: – A dalej od Pily, czym kieruje się pan przy wyborze kart paliwowych?

AM: – Dostępnością stacji i ceną. Ciężko sobie wyobrazić pracę bez kart paliwowych.

JD: – Dziękuję za rozmowę.



WYWROTKI ZAMIAST GAZELI

TEKST: Robert Przybylski

ZDJĘCIA: Wikipedia,

Ekomuzeum

im. Jana Pazdura

Motocykle stanowiły dumę załogi SHL, ale przeważyły potrzeby gospodarki i zakład skoncentrował się na produkcji nadwozi oraz tłocznictwie.

„20 lipca 1968 roku pierwsze motocykle M-17 opuściły linię montażową P-8. Przed lipcowym świętem z taśmy zjechało 40 Gazel” z dumą donosił „Głos załogi SHL”. Wkrótce Centralny Ośrodek Konstrukcyjno-Badawczy Przemysłu Motoryzacyjnego zakwalifikował motocykl M-17 do grupy nowoczesności A, co umożliwiło eksport maszyny.

Bezkonkurencyjny i nowoczesny

Redaktor Jakub Kopeć w artykule „Ostrożnie z niewypałem” w Przeglądzie Technicznym przypominał dwa lata później, że o tym modelu z silnikiem o pojemności 174 cm³ i mocy 13,5 KM wypowiadano się w momencie premiery tak: „W tej klasie motocykli jest on bezkonkurencyjny. Dla porównania: silnik Jawa 175 ma tylko 10,5 KM, a MZ-175 – 13 KM. Mimo tak znacznej mocy silnik zużywa o 15 proc. mniej paliwa niż poprzednio skonstruowane przez nasz przemysł sto siedemdziesiątki piątki. Przy obciążeniu dwiema osobami i bagażem niespełna 3 litry na 100 km.”

Gazela otrzymała alternator, „zaledwie parę typów motocykli na świecie posiada tego rodzaju instalację, umożliwiającą zastosowanie elektrycznego rozrusznika”. Motocykl miał także „doskonałe hamulce i starannie wyważony środek ciężkości pojazdu, co zwiększa bezpieczeństwo jazdy”.

Pracujący w Biurze Konstrukcyjnym Kieleckich Zakładów Wyróbów Metalowych (tak nazywała się SHL w latach 60.) Zbigniew Klimecki podkreślał, że silnik otrzymał rozwiązania i kształty estetyką pasujące do motocykla. Dwusuw powstał przy ścisłej współpracy z dostawcą zespołu napędowego, Zakładami Metalowymi im. T.



Dąbala w Nowej Dębie.

Klimecki, entuzjasta sportów motorowych zaznaczał, że moc maksymalna osiągnięta jest przy 5.800-6.000 obr/min. Gazela otrzymała skrzynię z czterema przełożeniami, baterijny układ zapłonowy, a bezszczotkowa prądnica prądu zmiennego (alternator) jest precedensem w dotychczasowej produkcji jednośladow w Polsce. Na świecie 78 proc. jednośladow ma zapłon baterijny, a M-11 ma iskrownikowy i prądnicę prądu stałego. Konstruktorzy wybrali w Gazeli napięcie 12 V i alternator dwukrotnie większej mocy niż w M-11, dzięki czemu mogli zastosować rozrusznik elektryczny.

Nowatorska była także rama, o pojedynczej konstrukcji z rur okrągłych o przekroju 36x2,5 mm o dużej wytrzyma-

łości zmęczeniowej, potwierdzonej próbami w Instytucie Spawalnictwa i badaniami trakcyjnymi. Jak przystało na fabrykę o sporym doświadczeniu w tłocznictwie, część widelca wykonana została z wytłoczek stalowych.

Klimecki podał, że masa M-17 wynosi 125 kg, prędkość maksymalna 105 km/h, spalanie było porównywalne do konkurencji, czyli CZ 175 i MZ 175. Tłuma- czył, że nieruchomy reflektor zmniejszył moment bezwładności mas całego układu kierowniczego. Wskazywał, że oryginalnym rozwiązaniem Gazeli jest zamek siodła i skrzynka narzędziowa o większej pojemności niż w M-11. Mechanizm pozwalający regulować twardość sprężyn tylnego zawieszenia chroniony był patentem.

Zastrzeżony był także tłumik i filtr powietrza. – *Projektanci zaangażowani w Gazelę otrzymali 6 patentów* – podlicza pracownik biura konstrukcyjnego KZWM Maciej Lubczyński.

Nic dziwnego, że zespół konstruktorów został przedstawiony do wojewódzkiej nagrody NOT, przyznawanej za wybitne osiągnięcia techniczne.

Bez inwestycji

Oczekiwana Gazela pojawiła się na rynku z ceną 17.800 zł i nastąpiła plajta. Magazyny spęczniały od nadmiaru Gazel. – *SHL produkowała je nawet wtedy, gdy sprzedaż zatkala się zupełnie. Motozbyt nie chciał motocykli odbierać, więc stały wokół zabudowań fabrycznych, a produkcja szła, bo tak przewidywał plan* – tłumaczy Lubczyński.

Przyznaje, że cena Gazeli była wygórowana, ale przypomina, że zarówno konstruktorzy jak i fabryka nie mieli na nią wpływu. Wyznaczała ją Państwowa Komisja Cen. Z drugiej stron motocykl był zupełnie nową konstrukcją, wykorzystywał setki

nowych części, wymagał nowego oprzyrządowania, więc musiał być droższy. Uruchomienie produkcji i budowa prototypów Gazeli kosztowały 36 mln zł.

Redaktor Kopeć przypominał, że państwo dopłacało do ceny WSK 150 jako do podstawowego środka lokomocji, zatem „rzeczywiste koszty wyrobu mają minimalny wpływ na ustalenie ceny” konkludował. Gdy PKCen obniżyła cenę do 10 tys. zł, zniknęły zapasy Gazel.

O intencjach zawiadującego produkcją motoryzacyjną Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego świadczyły niewielkie inwestycje w nowe maszyny do produkcji Gazeli. W SHL stanęła nowa hala do produkcji motocykli, ale na porządne wyposażenie już nie starczyło funduszy. Wspomniane 36 mln zł było niewielką sumą jak na tego rodzaju projekt.

W rezultacie oszczędności znaczna część obróbki oblachowania motocykla przebiegała ręcznie, na przysposobionych stanowiskach pracy. Np. szlifowanie osłon

bocznych Gazeli odbywało się na sosnowej desce, bez niezbędnych uchwytów i wyciągu pyłu.

Oszczędności w nakładach na wyposażenie najwyraźniej uwidaczniały się u producenta silników w Nowej Dębie. – *W 1965 roku zostałem dyrektorem rozwoju. Miałem na bieżąco wprowadzać modernizację wyrobów (np. cały czas zmienialiśmy żelazka), opanować produkcję zapalników do raket powietrze-powietrze i silnika do Gazeli. Z tym projektem wiązaliśmy spore nadzieje i sądziliśmy, że to będzie rewelacja. Liczyliśmy, że uda się zdobyć fundusze na inwestycje w park maszynowy* – wspomina Jerzy Siemianowski.

Wskazuje, że zakład w Nowej Dębie dysponował agregatem do nawiercania korpusu silnika motocyklowego. – *To była maszyna do produkcji zapalników artyleryjskich robionych na licencji radzieckiej. Ich produkcja wygasła gdy przyszedłem do zakładu w 1957 roku. Nowy asortyment zapalników wymagał innych maszyn. Tych obrabiarek do*



Karta paliwowa MOYA Firma – to się opłaca!

KORZYŚCI:

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



tel. 22 496 00 73
www.moyastacja.pl



Pomimo mocnego, oszczędnego silnika i komfortowego zawieszenia, Gazela musiała ustąpić miejsca produkcji wywrotek, na które czekało budownictwo

artyleryjnych zapalników było kilka i stały do wykorzystania, więc silniki pojawiły się we właściwym czasie. Zapalnik jest co prawda malutki, ale agregat był duży i miał 8 lub 9 jednostek wiertniczych – wyjaśnia Siemianowski.

Dodaje, że całość wyposażenia fabryki w Nowej Dębie była prymitywna. – Zakład miał wyłącznie ręczny transport i spalinywe wózki. Nic innego nie mieliśmy. Nawet części na montaż woziliśmy wózkami spalinywymi – opisuje Siemianowski. – Produkcja motocykli w SHL umarła śmiercią naturalną. Z konstruowanym silnikiem dla Gazeli było dużo problemów jakościowych. Brały się ze starego parku maszynowego Nowej Dęby. Prawdziwe, wydajne maszyny zobaczyłem w FSM, kupione przy okazji licencji Fiata. Ale dla Gazeli dewizą nie było – przekonuje Siemianowski.

Niewypał

Założa SHL bardzo chciała produkować motocykle i opór przed zmianą profilu produkcji musiał być ogromny, skoro władze uciekły się do skomplikowanych zabiegów aby wprowadzić w SHL nowy asortyment. Nie tylko narzuciły wysoką cenę Gazeli, ale także nazwały ją „niewypałem”, zarzucając fabryce niską jakość wyrobów.

Personel SHL tłumaczył, że jeden egzemplarz seryjny psuje się po kilkudziesięciu kilometrach, a drugi

przejeżdża bezawaryjnie 15 tys. km.

„Świadczy to dobitnie, że Gazela jest konstrukcją udaną, i że tylko fuszerka w produkcji powoduje, iż jakość przeciętnego motocykla jest średnia” udowadniał redaktor Kopec.

KZWM zapewniały, że winni złej jakości są kooperanci. Nabywcy odpowiadali, że ich to nie obchodzi, bo za całość odpowiada finalista. Kopec przypominał, że gdy KZWM odesłały do zakładów w Nowej Dębie całą partię silników ze skandalicznymi wadami, szybko do kieleckiego zakładu dotarły opinie, że to niedopuszczalne hamowanie produkcji w Nowej Dębie. Od tego czasu KZWM montowała silniki na tzw. „kartę odstępstw”.

W atmosferze krytyki motocykla, tuż przed rozstrzygnięciem konkursu o wojewódzką nagrodę NOT, rozpoczęła się nagonka na twórców Gazeli. W rezultacie wyróżnienie otrzymali konstruktorzy oprawki do lamp jarzeniowych.

Tymczasem nowa hala motocyklowa powstała w cieniu potężnych budynków tłoczni i matrycowni. Maszyny i wyposażenie obu wydziałów kosztowały 453 mln zł. Do najważniejszych zakupów można było zaliczyć: 51 zagranicznych pras o naciskach od 200 do 3.000 ton, 22 prasy krajowe, 8 frezarkokopiarek, 12 zgrzewarek, 14 suwnic o nośności od 5 do 50 ton, wiele obrabiarek i środków transportu.

Do końca 1969 roku inwestycje w SHL sięgnęły 877,9 mln zł, za które zakład wybudował: galwanizernię, halę motocyklową, halę pralek, zakończył budowę hali krajalni oraz wznosił tłocznię i matrycownię. Tłocznia ruszyła w 1966 roku.

W styczniu 1968 roku na Konferencji Samorządu Robotniczego, który formalnie zatwierdzał plany instytucji zwierzchnich, MPC poinformowało załogę, że główną specjalnością KZWM będą pojazdy specjalistyczne i wytłoczki karoseryjne. Ponadto MPC sygnalizowało, że produkcja Gazel zmaleje z 25 tys. w 1969 roku do 15 tys. w 1970 roku. – *Malejąca liczba motocykli jest wynikiem decyzji resortu koncentracji tego asortymentu w WSK Świdnik* – tłumaczył latem 1968 roku przybyły na KSR z ministerstwa dyr. Marian Ciepliński.

Trzeci dyrektor techniczny

Rządowy, zaaprobowany przez KC PZPR program przewidywał budowę 1.400 specjalistycznych Starów i Jelczy rocznie, 550 samochodów pożarniczych oraz 3 tys. nadwozi lekkich dla potrzeb handlu i budownictwa. Razem dawało to 5 tys. samochodów rocznie i na ten cel MPC zamierzało wybudować nowy zakład w okolicy Niewachłowa-Czarnowa.

Już w 1968 roku ruszyły w SHL przygotowania do uruchomienia produkcji trójstronnych wywrotek na podwoziu Stara w ilości do 4 tys. rocznie. Powierzchnia potrzebna do tej niecierpliwie oczekiwanej przez budownictwo produkcji wynosiła 10 tys. m kw., akurat tyle liczyła nowa hala motocyklowa.

Zakład musiał opanować wytwarzanie nowego asortymentu i w lipcu 1969 roku resort mianował na dyrektora technicznego Bogdana Tamiołę. Była to trzecia osoba na tym stanowisku od 1965 roku. Tamioła już dwa lata wcześniej przeszedł do KZWM z Fabryki Samochodów Ciężarowych w Starachowicach, gdzie zajmował się sprawami organizacji pracy i produkcji jako zastępca głównego inżyniera. Podobnie jak dyrektor naczelny KZWM Wacław Michniewski, miał wykształcenie techniczne. – *Michniewski był administratorem, zaś Tamioła technikiem. Stworzył OBR i był jego*

pierwszym dyrektorem. To był najlepszy dyrektor techniczny jakiego miałem – zapewnia konstruktor cystern Andrzej Byczkowski.

SHL rozpoczęła produkcję pojazdów specjalnych, zaczynając od cystern. Do 1968 roku głównym wytwórcą cystern do transportu paliw płynnych były Warszawskie Zakłady Budowy Urządzeń Chemicznych. Biuro Konstrukcyjne KZWM dostosowało dokumentację do własnych możliwości technologicznych oraz przystosowało do nowych podwozi, w tym Stara 28.

KZWM rozpoczęły w 1968 roku na wydziale P-7 produkcję autocystern SHL A3-571 na podwoziu Star 25 M1. Dwukomorowy, stalowy, eliptyczny zbiornik miał pojemność 4,5 tys. litrów.

W tym samym roku zakład zdążył jeszcze uruchomić produkcję cystern na naczepie D-65, którą dostarczały Zakłady Budowy Nadwozi Samochodowych w Koźuchowie. Stalowa cysterna, oznaczona A4-580, miała zbiornik o zarysie eliptycznym i pojemności 7 tys. litrów.

Pod kierunkiem głównego konstruktora Lecha Motyla ruszyły prace nad cysternami o przekroju kufrowym (z obniżonym środkiem ciężkości), nową armaturą i osprzętem. W 1969 roku kielecka fabryka zaprezentowała te autocysterny, na podwoziu nowego Stara 28 oraz Jelcza 315.

Kielecki zakład przejął z Fabryki Urządzeń Budowlanych w Koszalinie produkcję cystern dystrybucyjnych o pojemności 4,5 tys. litrów na podwoziu Stara 660.

Wywrotki własnej konstrukcji

Więcej czasu (z uwagi na hydrauliczkę) wymagało przygotowanie konstrukcji wywrotek. Od lat 50. dostawcą samowładowniczych samochodów były Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Oławie. Pod koniec lat 60. produkowały 3,5-tonowe wywrotki na podwoziu Star 25, oznaczone W-25 ze skrzynią o pojemności 2,2 m³. Koleje upominały się jednak o zakład, wskazując na rosnące opóźnienia w remontach taboru kolejowego.

Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego wybrało SHL jako nowego dostawcę. Jednocześnie do produkcji trafil nowy model Stara, oznaczony 28. Dyrektor Zakładu Doświadczalnego FSC Staracho-

wice Antoni Chmielnicki zaznaczał, że w nowym modelu rama jest nitowana na zimno. Chmielnicki tłumaczył, że spawanie jest odpowiednie dla konstrukcji statycznych. – *Dla konstrukcji pracujących w ruchu, narażonych na wstrząsy odpowiedniejsze jest nitowanie. Pęknięcia w spawanych ramach Starów 25 mogły pojawiać się po 100-120 tys., a w wywrotkach nawet częściej. W przypadku Stara 28 i 29 pojawiają się po 250 tys. km* – porównywał. Dodawał, że nowy model ma większy rozstaw kół, co oznacza większą stateczność ruchu. Miał także szerszy od poprzednika rozstaw podłużnic ramy i większą ładowność.

ZPMot przekazało kieleckiej fabryce powstałą w latach 60. dokumentację wywrotek, która została przystosowana do możliwości technologicznych zakładu oraz nowego podwozia. Koordynatorem prac projektowych był główny konstruktor Lech Motyl, ale w trakcie prac wyodrębnił się zespół kierowany przez Andrzeja Moncika, który skoncentrował się na wywrotkach.

Andrzej Byczkowski podkreśla, że w rekordowo krótkim czasie konstruktorzy SHL opracowali i przebadali na specjalnym stanowisku elementy układu hydraulicznego jak podnośniki teleskopowe, zawory sterujące, zawory bezpieczeństwa. – *Projektowane w Kielcach nie miały nic wspólnego z wcześniejszymi konstrukcjami* – zapewnia Lubczyński. – *Do przechylu skrzyni ładunkowej w miejsce skomplikowanego mechanizmu dźwigniowego, konstruktorzy kieleccy zaprojektowali mechanizm, którego zasadniczym elementem był wielostopniowy siłownik hydrauliczny umieszczony pod mieszczącą 2,65 m³ skrzynią. Zarówno konstrukcja jak i technologia wykonania były opracowaniami własnymi pracowników SHL* – podkreśla Lubczyński.

KZWM opanowały samodzielne wytwarzanie trzech typoszeręgów podnośników krótkich umieszczanych pod skrzynią. Montowane na Starach 28 tylnozsypowe wywrotki W-28 otrzymały koleby ładunkowe z zaokrąglonymi burtami bocznymi w dolnej części, wykonane z płatów blachy. – *Takie rozwiązanie było technologicznie tańsze, wymagało mniej spawania niż skrzyni prostopadłościennych* – zaznacza Lubczyński.

Po Gazelach została tylko hala

30 kwietnia 1970 roku zakład zbudował pierwsze 4,5-tonowe wywrotki Star W-28-800. Ledwo miesiąc później załoga pożegnała ostatnie Gazele. Na opuszczonych powierzchniach opanowała wytwarzanie wywrotek W-28, których do końca roku powstało 200 sztuk.

Przygotowanie produkcji wywrotek, mimo posiadania nowej hali, wymagało w latach 1971-1973 inwestycji 36,2 mln zł. W 1971 roku SHL wyprodukowała 2.631 wywrotek kosztujących 590 mln zł, co przekraczało połowę całkowitej wartości produkcji zakładu. W 1972 roku z zakładu P-8 wyjechała 5-tysięczna wywrotka W-28.

W 1972 roku SHL opuściło pierwsze 30 sztuk 3-stronnych wywrotek 3W317 na podwoziu Jelcza 317. Tę konstrukcję badała Politechnika Świętokrzyska. W kolejnym roku kielecki zakład wyprodukował 195 wywrotek na podwoziu Jelcza.

W 1974 roku zakłady zmieniły nazwę na Fabryka Nadwozi Samochodowych „Polmo-SHL” a następnie Fabryka Samochodów Specjalizowanych „Polmo-SHL” imienia Stanisława Staszica. Pod koniec lat 70. zakład produkował na podwoziu Stara blisko 3 tys. wywrotek rocznie, na Jelczu 317 ok. tysiąca i 200-250 na Jelczo-Steyrach.

Wywrotki z SHL są już rzadkością. Gazele stały się kolekcjonerskimi obiektami. Właściciel muzeum polskich motocykli w Borowni pod Częstochową Jan Ferenc uważa, że Gazela to był niedoceniony motocykl. – *Pierwsi użytkownicy narzekali na 12-woltową instalację elektryczną. Wykorzystywała 2 akumulatory, a w czasach stałych braków zaopatrzenia ich zakup był trudną sztuką. Jest to jeden z najwygodniejszych motocykli z tamtych lat. Ma komfortową kanapę, zawieszenie jest dobrze dobrane, a przełożenia skrzyni biegów są tak dobrane, że bez problemu można jechać 90 km/h. Moim zdaniem to udany motocykl* – ocenia Ferenc.

Podziękowania dla: Andrzeja Byczkowskiego, Jana Ferenc, Macieja Lubczyńskiego, Jerzego Siemianowskiego, Zdzisława Zajęca. Korzystałem też z książki B. Tambora „Huta „Ludwików” po II wojnie światowej”. 

TRUCKS & MACHINES
WARSZAWA SPECJALISTYDN
MASZYNY BUDOWLANE



ŁYŻKI I GAŚNIENICE

TEKST: Michał Jureczak ZDJĘCIA: T&M

Średniej wielkości koparki to podstawowe maszyny na wielu placach budów. Szacuje się, że prawie połowę parków maszynowych działających w Polsce przedsiębiorstw budowlanych wypełniają właśnie one. Producenci zgodnie komunikują, że nowe modele są uniwersalnymi maszynami, o zwiększonej wydajności, zużywającymi mniej paliwa, mniej zanieczyszczającymi środowisko i zapewniającymi wyższy komfort obsługi niż koparki poprzednich generacji.

Segment koparek gąsienicowych średniej wielkości to bodaj najważniejsza część rynku maszyn budowlanych. Co rusz pojawiają się na nim nowe modele. W rankingach sprzedażowych, tak w przypadku maszyn nowych, jak i „z drugiej ręki” brylują te same marki co w krajach Europy Zachodniej.

Trwałe i mocne

Koparka EC200E od Volvo Construction Equipment nadaje się do prac średnio ciężkich (na placach budów, a także podczas instalacji mediów). Waży 20 t, a napędza ją silnik Volvo D4 spełniający wymogi normy Stage V. Dzięki funkcji wzmocnienia mocy, siły udźwigu i kopania mogą być jeszcze większe. Zaawansowany układ hydrauliczny współpracuje z w pełni elektrycznym układem sterowania, a tryb ECO zmniejsza straty mocy, poprawia możliwości sterowania i skraca czasy reakcji. Konstrukcja obejmuje wzmocniony wysięgnik i ramię, solidne podwozie, przeciwwagę o dużej masie. Głowica uchylnoobrotowa może być fabrycznie wyposażona w układ sterowania i wielofunkcyjne dźwignie. System zintegrowano z maszyną i zamontowanym w kabinie wyświetlaczem.

Komatsu proponuje model PC210 (w wersji standardowej PC210-11 i z systemem 3D – PC210LCi-11). Producent zapewnia, że zużycie paliwa jest niższe o 6 proc. w porównaniu do poprzedniej wersji, co wynika m.in. z rozbudowanej funkcji zarządzania pracą silnika. Układ dopasowania obrotów silnika z pompą hydrauliczną oraz sprzęgłem wentylatora odpowiadają za wydajność i precyzję podczas pojedynczych i złożonych ruchów roboczych. Zastosowano funkcję automatycznego wyłączania silnika na obrotach jałowych. Zakres regulacji funkcji wynosi od 5 do 60 min. co pozwala ograniczać zużycie paliwa oraz emisję spalin. W silniku zastosowano wydajniejszą chłodnicę EGR, mającą zapewniać wyjątkowo niski poziom emisji NOx i zwiększać osiągi silnika. Turbosprężarka o zmiennej geome-

trii (VGT) ma dostarczać optymalną ilość powietrza do komory spalania przy każdej prędkości obrotowej i przy każdym obciążeniu silnika. Żeby zapewnić tzw. spalanie zupełne w cylindrze i zredukować emisję spalin, wysokociśnieniowy układ wtryskowy Common Rail jest sterowany elektronicznie.

Nowy silnik zgodny z europejską normą emisją spalin Stage V umieszczono też w maszynie Liebherr R918. I w tym przypadku zastosowano automatyczne zatrzymanie na biegu jałowym.

LiuGong ma natomiast koparkę 936E. – *Po pierwsze, nasi klienci muszą mieć pewność, że maszyna wykona pracę (kruszenie, kopanie, podnoszenie, ciężka praca) zawsze i wszędzie. Koparki muszą być wytrzymałe i skuteczne* – podkreślają w LiuGong Machinery, dodając, że podwozie modelu 936E dzięki ramie w kształcie litery X, wykonanej z wysoce wytrzymałej stali, radzi sobie w najtrudniejszych warunkach. Maszynę wyposażono w długą osłonę i system gąsienic zapewniający większą stabilność. W podwoziu zastosowano wyjątkowo wytrzymałe rolki, wzmocniono ramę rolek podtrzymujących. Nadwozie oparto na wzmocnionej ramie w kształcie litery H, dzięki czemu wysięgnik można było zamontować dokładnie w środkowej części maszyny. Takie umiejscowienie wysięgnika zwiększa wytrzymałość na obciążenia działające na sprzęt roboczy.

W maszynach Cat 320 na wydajność rzutują m.in. technologie Cat GRADE z 2D, Grade Assist i Payload. Wszystkie należą do standardowego wyposażenia fabrycznego. Producent zapewnia, że koparka zużywa nawet o 25 proc. mniej paliwa niż poprzednik. 4,4-litrowy silnik może pracować na biodieslu. Zaawansowany układ hydrauliczny ma zapewniać równowagę między mocą i sprawnością przy zachowaniu kontroli potrzebnej do dokładnego kopania. Funkcja SmartBoom umożliwia swobodne przemieszczanie wysię-

gnika w górę i w dół bez używania przepływu pompy, operator może skoncentrować się na pracy ramieniem i łyżką.

Wielofunkcyjność i prostota

Szybkozłączce w koparce LiuGong 936E sprawia, że wymiana osprzętu (łyżek, kruszarek i nożyc) stała się łatwiejsza. Do dyspozycji jest sześć trybów roboczych, a parametry maszyny dopasowują się do specyfiki zadania, niezależnie od jego stopnia trudności. Zwiększony przepływ hydrauliczny i wyższa prędkość obrotu umożliwiają skrócenie (o ok. 12 proc. w stosunku do poprzedniego modelu) cykli: ładowania, pogłębiania wykopów i rowów oraz zasypywania.

Również dostawcy Komatsu PC210 podkreślają m.in. to, że PC210-11 oferuje sześć trybów pracy: Power (moc), Lifting/Fine Operation (podnoszenie/prace wykończeniowe), Breaker (kruszenie), Economy (ekonomiczny), Attachment Power (moc osprzętu) oraz Attachment Economy (ekonomiczny osprzęt). Operator może wyważyć ustawienia trybu Economy między mocą a oszczędnością zgodnie z potrzebami wykonywanego zadania. Przepływ oleju do osprzętu hydraulicznego można także regulować bezpośrednio z panoramicznego panelu monitora.

Asortyment osprzętu Volvo EC200E obejmuje: łyżki (możliwość wychyłu pod kątem 45 st. na obie strony) czy młot hydrauliczny (współpracuje z koparką, zapewniając stałą moc i siłę rozbijania). Szybkozłączca umożliwiają szybką zmianę osprzętu. Pracę ułatwia system monitorowania CareTrack, dostarczający w czasie rzeczywistym danych telematycznych na temat godzin pracy, lokalizacji i ostrzeżeń serwisowych, pomagając na bieżąco dbać o prawidłowy stan i wydajność maszyny. Gotowe raporty pozwalają podejmować decyzje dotyczące zarządzania flotą.

GRADE z 2D, Grade Assist i Payload to rozwiązania koparki Cat 320. Ten ostatni, dzięki ważeniu w ruchu i szacowaniu

ładunku w czasie rzeczywistym bez obracania pozwala zwiększyć efektywność ładowania. Ułatwia to śledzenie codziennej wydajności, w tym masy załadowanej na ciężarówkę oraz liczbę załadunków/cykli. Kalibracja trwa kilka minut. Product Link jest z kolei standardową funkcją, która za pośrednictwem interfejsu online VisionLink udostępnia na żądanie lokalizację, godziny pracy, zużycie paliwa, wydajność, czas bezczynności, kody diagnostyczne i inne dane maszyny, pomagając podnieść efektywność w miejscu pracy i obniżyć koszty eksploatacji.

Strefa komfortu

Sprzedawcy koparek Cat 320 przekonują, że maszyna ma nawet o 15 proc. niższe koszty konserwacji od poprzednika (oszczędność obliczona dla 12 tys. motogodzin). Komfortowi eksploatacji sprzyja to, że codzienną obsługę wykonuje się z poziomu podłoża, monitor w kabinie koparki pozwala śledzić czas eksploatacji filtra i okresy międzyserwisowe. Moduł Cat Clean Emissions nie wymaga konserwacji. Zsynchronizowana

wymiana wszystkich filtrów ma miejsce co 500 godzin, a trwałość filtra na wlocie powietrza wraz z filtrem wstępnym szacuje się na 1.000 godzin. Łatwości obsługi sprzyja też np. uruchamianie silnika za pomocą przycisku, klucza zbliżeniowego Bluetooth, aplikacji na smartfona lub funkcji identyfikatora operatora. Do nawigacji zastosowano ekran dotykowy wysokiej rozdzielczości o przekątnej 8 cali. Drugi monitor o przekątnej ekranu 10 cali jest dostępny z systemem zaawansowanej kontroli nachylenia.

Dostawca maszyny Liebherr 918 zwraca uwagę m.in. na: klimatyzowane i bardziej przestronne miejsce pracy; pneumatyczne siedzenia z pionowym i poziomym zawieszeniem; 7-calowy kolorowy ekran dotykowy o wysokiej rozdzielczości i łatwości obsługi, a także na całkowicie chowaną przednią szybę.

Producent maszyn LiuGong 936E podkreśla natomiast to, jak kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa operatora i pracowników znajdujących się w pobliżu maszyny ma

widoczność. Sprzyja temu duża powierzchnia przeszklenia (w kabinach serii E została powiększona o 15 proc. w porównaniu do poprzedniego modelu), a także tylna kamera.

Podobne walory akcentuje dostawca koparki Volvo EC200E. Widoczność dookoła maszyny dodatkowo zwiększa kamera boczna i opcjonalny układ Smart View podnoszący bezpieczeństwo operatora i osób pracujących w pobliżu. Dla komfortu obsługi Volvo EC200E ważne jest m.in. to, że – po raz pierwszy w maszynach Volvo średniej wielkości, można na nią teraz dużo łatwiej wejść z prawej strony. Pozwala na to dodatkowy stopień przyspawany do podwozia i znajdująca się nad nim trzypunktowa poręcz (pomocne np. przy przeprowadzaniu rutynowych czynności serwisowych).

Dostawcy maszyn Komatsu PC 210 zachęcają natomiast m.in. do zainteresowania bezprzewodowym systemem monitorowania Komtrax (mobilna komunikacja 3G; wbudowana antena komunikacyjna; rozbudowane dane oraz raporty robocze).

CHARAKTERYSTYKI POPULARNYCH KOPAREK GAŚNIENICOWYCH

CASE

CASE 180D napędzana jest 4-cylindrową jednostką wysokoprężną z doładowniem. Zastosowano bezobsługowe rozwiązanie SCR, nie wymagające stosowania filtra cząstek stałych i regeneracji. Zbiornik AdBlue wymaga napełniania co piąte tankowanie paliwa. W układzie hydraulicznym wykorzystano elektronicznie sterowane pompy, a także system automatycznego zwiększania mocy. Standardowo stosowany jest wysięgnik pojedynczy (5,15 m), ramię ma 2,6 m długości. Podwozie bazuje na 600-milimetrowych gaśnicach. Nieco większa jest maszyna CASE 210D o masie 22,4 t, o zasięgu ramienia wynoszącym 9,9 m i głębokości kopania 6,65 m. Maszyny Case zaopatrywane są funkcje oszczędzania energii. Dostępny jest też system telematyczny SiteWatch, pozwalający śledzić flotę i optymalizować jej wykorzystanie.



CATERPILLAR

Swą wydajność koparka Cat 320 zapewnia łatwym w użyciu technologiami, takim jak Cat GRADE z 2D, Grade Assist i Payload. Wszystkie należą do standardowego wyposażenia fabrycznego służącego zwiększeniu efektywności operatora nawet o 45 proc. System 2D można rozbudować do konfiguracji Cat GRADE z zaawansowaną funkcją 3D. Dzięki wążeniu (Cat Payload) w ruchu i szacowaniu ładunku w czasie rzeczywistym bez obracania można zwiększyć efektywność ładowania, jak również śledzić swoją codzienną wydajność, w tym docelowe masy załadowane na ciężarówkę oraz liczbę załadunków/cykli. Za pośrednictwem interfejsu online VisionLink operator floty ma dostęp do informacji o lokalizacji, godzinach pracy, zużyciu paliwa, wydajności, czasie bezczynności itp.



HYUNDAI

Hyundai HX220AL to maszyna zaprojektowana z myślą o zwiększeniu wytrzymałości, wydłużeniu niezawodnego działania, zmniejszeniu kosztów paliwa, co przyczynia się do obniżenia kosztów eksploatacji. Solidna konstrukcja maszyny i osprzęt radzą sobie świetnie nawet w wyjątkowo trudnych warunkach pracy. Masa robocza modelu HX220AL wynosi 22.280 kg. Koparkę gąsienicową napędza sterowany elektronicznie silnik wysokopięny marki Cummins B6.7, który spełnia najsurowsze przepisy dotyczące środowiska, wymogi normy Stage V. Jednostka dysponuje mocą całkowitą 156 KM (116 kW) przy 2.200 obr./min.



JCB

Firma JCB opracowała nowe koparki 150X, 210X, 220X, dla globalnego rynku budowlanego. Posiadają: o 15 proc. większą kabinę ze zintegrowaną konstrukcją chroniącą operatora w przypadku przewrócenia maszyny (ROPS), zapewniającą zmniejszone poziomy hałasu oraz drgań; o 200 mm szerszą górną część konstrukcji, umożliwiającą lepsze wykorzystanie przestrzeni; centralnie umieszczony główny wysięgnik w celu zwiększenia precyzji kopania oraz trwałości; intuicyjnie i ergonomicznie zaprojektowaną kabinę z prostym interfejsem użytkownika; zoptymalizowany układ hydrauliczny oparty na komponentach najnowszej generacji w celu uzyskania maksymalnej wydajności. Dużo uwagi poświęcono środowisku pracy operatora. Kabina jest nową konstrukcją, wykorzystywaną w całym asortymencie serii X.



KOMATSU

Komatsu PC 210 (w wersji standardowej PC210-11 i z systemem 3D – PC210LCi-11) to maszyna w której na pierwszym miejscu postawiono kwestie związane z bezpieczeństwem i wydajnością. Zużycie paliwa jest niższe o 6 proc. w porównaniu do poprzedniej wersji. Rozbudowano funkcje zarządzania pracą silnika, układ dopasowania obrotów silnika z pompą hydrauliczną oraz sprzęgłem wentylatora gwarantują wydajność i precyzję. Do dyspozycji operatora jest kilka trybów pracy, w tym tryb ekonomiczny – programowalny i pozwalający na zrównoważenie mocy i zużycia paliwa, zależnie od wymagań miejsca pracy. Obsługę ułatwia KOMTRAX, bezprzewodowy system monitorowania (mobilna komunikacja 3G; rozbudowane dane oraz raporty robocze). Elementami Intelligent Machine Control są: system automatycznego sterowania kopaniem w czasie rzeczywistym; inteligentny monitor dotykowy, jak również łyżka Komatsu z automatycznym nachyleniem.



LIEBHERR

Aby spełnić wymagania dotyczące emisji na rynku europejskim, koparka R 918 jest teraz dostępna w wersji Stage V i Tier 4 Final, zastępując R 918 Stage IV i Tier 4 Final. Maszyna waży 19,5-22,6 t. Silnik dysponuje mocą 163KM (120kW). Łyżki mają poj. 0,55-1,15 m sześć. Długą żywotność części i zwiększoną produktywność ma zapewnić m.in. automatyczny układ centralnego smarowania. Solidne podwozie z ramą X jest łatwe do zabezpieczenia dzięki zintegrowanym oczkom (dostępne różne kombinacje podwozia). Producent zwraca uwagę na panoramiczną widoczność i kamerę z tyłu (dla zwiększenia bezpieczeństwa), a także na podnoszoną konsolę ułatwiającą dostęp do kabiny. Prawe okno i przednią szybę wykonano z przyciemnianego, laminowanego szkła. Łatwość konserwacji wynika m.in. z koncepcji obsługi z poziomu gruntu (m.in. poziom oleju silnikowego i dysza wlewowa). Zastosowano zawór odcinający hydrauliczny wylot zbiornika.



LIUGONG

LiuGong 936E to maszyna radząca sobie nawet w najcięższych warunkach. To m.in. zasługa ramienia w kształcie litery X, wykonanego z wysoce wytrzymałej stali. Model wyposażono w długą osłonę i system gąsienic zapewniający większą stabilność. Nadwozie oparto na wzmocnionej ramie w kształcie litery H, dzięki temu wysięgnik można było zamontować dokładnie w środkowej części maszyny (większa wytrzymałość na obciążenia działające na osprzęt roboczy). Duża powierzchnia przeszklenia w połączeniu z tylną kamerą gwarantuje odpowiednią widoczność. Operator ma do dyspozycji sześć trybów roboczych. Zwiększony przepływ hydrauliczny i wyższa prędkość obrotu umożliwiają skrócenie o 12 proc. cyklu realizacji takich zadań jak ładowanie, pogłębianie wykopów i rowów oraz zasypywanie, w porównaniu do poprzedniego modelu.



VOLVO

Volvo EC200E to ważąca 20 t maszyna, swą specyfikacją plasująca się między modelami EC220E i EC180E. Nadaje się do zastosowań wewnątrzzakładowych, a jednocześnie uzupełnia flotę pojazdów na wynajem, sprawdzi się m.in. na placach budów, a także podczas instalacji mediów czy budowie dróg. Nowoczesny silnik jest zgodny z najbardziej wyśrubowanymi normami emisji spalin. Silnik Volvo D4 spełnia wymogi normy Stage V, a zoptymalizowano go tak, aby operatorzy mogli w pełni wykorzystywać potencjał koparki EC200E – moc, niskie zużycie paliwa i niezawodność niezbędne do skutecznego wykonywania różnych zadań. Głowica uchylnoobrotowa Steelwrist może być fabrycznie wyposażona w układ sterowania i wielofunkcyjne dźwignie.



ANMAR

plus

OPONY PRZEMYSŁOWE
OPONY ROLNICZE

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



2 lata gwarancji
możliwość przedłużenia do 3 lat

Doświadczyć postępu.



Żurawie samojezdne firmy Liebherr

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

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

LIEBHERR

NOWY CF PURE EXCELLENCE

Lepsze osiągi Wyższa ładowność



DAF CF FAD to najskuteczniejszy pojazd w segmencie budowlanym. Niska masa własna idzie w parze z wysoką rezerwą techniczną. Mocny zespół napędowy poradzi sobie z każdymi warunkami w terenie, oszczędzając jednocześnie paliwo. Zawieszenie zapewnia znakomite walory trakcyjne, a podwozie niespotykaną łatwość zabudowywania.