

TRANSPORT: D-TEC, CZYLI SIŁA SOLIDNOŚCI Z NIDERLANDÓW

TRUCKS & MACHINES

MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY

nr 10 / 2022
ISSN 1689-7471
INDEX 2511275
Cena: 5 zł (w tym 8 proc. VAT)



TRANSEXPO 2022

-  KONFERENCJA CONTINENTAL: OPONY REGIONALNE NAJPOPULARNIEJSZYM WYBOREM
-  PRILO OD ADAMPOLU – RUSZA INTERNETOWA GIEŁDA TRANSPORTU SAMOCHODÓW
-  HISTORIA: ROLNICZY STAR 244 R/RS MIAŁ USPRAWNIĆ PRODUKCJĘ ROLNĄ W PRL-U
-  MASZyny BUDOWLANE: PRZEGLĄD RYNKU KOPARKO-ŁADOWAREK I MINIKOPAREK



Opony, które zwiększą zasięg Twojej floty, a także Twoją wydajność.

Nowe Conti Hybrid HS5!

Opony o dużych przebiegach napędzane niemiecką technologią.

- Nowa mieszanka, opracowana na potrzeby transportu regionalnego, zapewnia wyjątkowe przebiegi.
- Doskonała przyczepność we wszystkich warunkach pogodowych dzięki wzmocnionej konstrukcji wzoru bieżnika z nowymi lamelami 3D na pełnej szerokości żebra, które zapewniają przyczepność przez cały cykl życia opony.
- Inteligentna konstrukcja wzoru pozwala jednocześnie na równomierne zużywanie się opony i zachowanie doskonałej przyczepności.



Generacja 5. Wspólnie dokonujemy zmian.

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
redakcja@trucks-machines.pl

Zespół
Leon Bilski
Jacek Dobkowski

Współpraca
Michał Jurczak
Marek Różycki
Robert Przybylski
Mariusz Miąsko

Korekta
Danuta Szperling

Wydawnictwo
FOCUS TRUCK LOGISTIC

Redaktor graficzny
Krzysztof Krusiński
kkrus@o2.pl

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

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

News

DAF / HYUNDAI	
/ KLVRENT I KRONE	4
BENALU / MOYA / MAN	5
BOBCAT / GOODYEAR	5 I

Rynek

PORADY PRAWNE	6
XVII KONGRES PRZEMYSŁU	
I RYNKU MOTORYZACYJNEGO	8
KONFERENCJA CONTINENTAL	10
IVECO W STYLU RETRO	12
LUTZ – ROZMOWA T&M	14
OŚWIECENIE HORPOL	18
STARTUJE PRILO	20
OGRZEWANIE POSTOJOWE	22
THERMO KING	24
TRANSEXPO 2022	26
ROZMOWA T&M	30
KRZYŻÓWKA	32
HISTORIA STARA „ROLNIKA”	34
KOPARKO-ŁADOWARKI	38
MINIKOPARKI	44
TARGI POLECO 2022	48



SKUPUJEMY ZA GOTÓWKĘ

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

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

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

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

533 313 313



NOWE CENTRUM UŻYWANYCH POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH DAF W MADRYCIE

W Madrycie otwarto nowe centrum używanych pojazdów ciężarowych DAF oferujące około 200 używanych pojazdów DAF z ostatnich roczników. Uroczomienie tego centrum odpowiada na rosnące zapotrzebowanie na będące w dobrym stanie używane ciężarówki DAF na Półwyspie Iberyjskim. Stanowi też kolejny krok firmy DAF Trucks w kierunku celu, jakim jest dalsze wzmocnienie sieci używanych pojazdów ciężarowych w całej Europie. Centrum używanych pojazdów ciężarowych DAF w Madrycie koncentruje się w całości na używanych pojazdach DAF z ostatnich roczników i oferuje starannie wyselekcjonowane ciężarówki z sieci dealerskiej DAF, PACCAR Financial i PacLease. Nowe centrum używanych pojazdów ciężarowych w Madrycie jest strategicznie zlokalizowane tuż obok autostrady A2 łączącej Madryt z Saragossą i Barceloną. 📍



NA WODÓR I JESZCZE ŁADNY



Hyundai konsekwentnie pracuje nad wodorowymi napędami elektrycznymi w ciężkim transporcie. Trailer Drone to zasilany wodorem system transportu kontenerów, który może działać w pełni autonomicznie. Dzięki sprytnie ulokowanym zbiornikom Trailer Drone zapewnia zasięg ponad 1.000 km. Jest więc porównywalny z istniejącymi już systemami przewożenia kontenerów. Hyundai zaprojektował taką koncepcję, aby zaprezentować różnorodne zastosowania e-Bogies, czyli pojazdów przypominających podwozie kolejowych wagonów. Kontener został umieszczony na dwóch e-Bogies, co pozwala osiągnąć znacznie mniejszy promień skrętu, niż w przypadku zwykłych zestawów z naczepą. W przeciwieństwie do konwencjonalnych naczep,

które są przeznaczone wyłącznie do kontenerów, Trailer Drone oferuje wielofunkcyjną platformę zdolną do wielu zastosowań. Gdy e-Bogie jest oddzielony od naczepy kontenerowej, może być używany do transportu ładunków w budownictwie, straży pożarnej, ratownictwie. Co ciekawe, Trailer Drone został wyróżniony w prestiżowym, stylistycznym konkursie Red Dot Award, organizowanym przez Niemców. 📍

KLVRent i KRONE OD PONAD 25 LAT

KLVRent to duża, niezależna wypożyczalnia ciężkich pojazdów użytkowych. Właśnie dodała do swojej floty kolejnych dziewięćdziesiąt naczep marki Krone. KLVRent powstała równo pół wieku temu. Firma posiada 13 lokalizacji w Niemczech i zatrudnia ok. 40 osób. Siedziba główna KLVRent GmbH & Co. KG od października 2020 r. znajduje się w nowym miejscu, w Nußdorf na obrzeżach Traunstein. Obecnie w dyspozycji KLVRent jest ok. 1,6 tys. pojazdów, które mają nie więcej niż trzy do czterech lat. Połowa z nich to jednostki holowane. W ofercie są też pojazdy specjalne, do transportu i utylizacji odpadów. Od przejęcia KLV przez Thomasa Eberla (2016 r.) firma intensywnie odnawia swoją flotę pojazdów do wynajęcia. Dużą rolę odgrywa tu współpraca z Krone, zamówiono już łącznie ponad 300 pojazdów tej marki. – *Jako firma wynajmująca chcemy mieć w naszym*



portfolio najlepsze marki. Przekonuje nas bardzo wysoka jakość i bardzo dobre partnerstwo pomiędzy Krone i KLVRent. Planujemy dalszą ekspansję marki Krone w naszym portfolio. W tym celu opieramy się również na dobrych doświadczeniach z Krone Telematics – mówi Thomas Kirsch, Sales Manager Germany, KLVRent. Johannes Bründl, regionalny kierownik sprzedaży, Krone zna potrzeby użytkowników naczep. – Dostarczamy KLVRent niezawodne naczepy już od ponad 25 lat. Spełniają wysokie wymagania w zakresie wynajmu – zapewnia J. Bründl. 📍

BENALU PRZEJMUJE LEGRAS INDUSTRIES

Legras Industries, należący do europejskich liderów w produkcji naczip z ruchomą podłogą, został właśnie włączony w struktury Grupy Benalu. Akwizycja Legras Industries wpisuje się w strategię Grupy Benalu, której ambicją jest zbudowanie niezachwianej pozycji europejskiego lidera w produkcji pojazdów do przewozu towarów masowych oraz lidera rozwiązań logistycznych. Na transakcji skorzysta także spółka MEGA, producent naczip z Nysy, który również należy do francuskiej grupy. Powstała w efekcie połączenia Grupa Benalu-Legras wykorzysta należące do obu podmiotów sieci dystrybucyjne w celu zwiększenia sprzedaży, szczególnie na eksport. Ważnym z ekonomicznego punktu widzenia aspektem transakcji jest również poprawienie pozycji połączonych firm w negocjacjach zakupowych, w zakresie m.in. surowców czy podzespołów do budowy naczip. 

KOLEJNE STACJE W SIECI MOYA

W Maciejowicach (woj. mazowieckie) został otwarty kolejny punkt w niebiesko-czerwonych barwach. Także w Mysłowicach (woj. śląskie) została otwarta kolejna stacja własna sieci MOYA. Nowa stacja paliw w Maciejowicach zlokalizowana jest przy drodze wojewódzkiej relacji Wilga-Dęblin. Z racji na korzystne położenie obsługuje nie tylko klientów lokalnych, lecz także tranzytowych. Kierowcy mogą zatankować tu benzynę 95, olej napędowy standardowy, ON MOYA Power oraz LPG, a także skorzystać z kompresora. Menu gastronomiczne w Caffè MOYA obejmuje napoje gorące – kawę, herbatę, przekąski – hot-dogi, zapiekanki, kanapki oraz wybór ciastek. Sklep oferuje artykuły, które stanowią uzupełnienie zapasów na drogę oraz do domu. Ze stacji z powodzeniem mogą skorzystać także kierowcy samochodów ciężarowych, dla których przygotowano szybki wlew diesla, płyn AdBlue i przestronny parking. W Mysłowicach stacja oferuje benzynę 95, 98, olej napędowy standardowy oraz uszlachetniony ON MOYA Power, a także LPG. 

200 TYS. CIĘŻARÓWKA MAN Z FABRYKI W NIEPOŁOMICACH

Z numerem 200-tysięcznym linię montażową fabryki w Niepołomicach, należącej do koncernu MAN Truck & Bus, opuścił ciągnik siodłowy MAN TGX. Pojazd będzie jeździł w barwach lubelskiej Grupy Bury. Objęty jest 60-cio miesięcznym pełnym kontraktem serwisowym ComfortSuper oraz gwarancją mobilności MAN. Czerwona kabina GM wyróżnia się komfortowym wyposażeniem dla dwóch kierowców, m.in. fabryczną, elektryczną klimatyzacją postojową. Dodatkowo ciągnik został wyposażony w światła Full LED i 12,3-calowy wyświetlacz radia. 







Przyczepy Fliegl do transportu nadwozi wymiennych



www.fliegl.pl

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

ZMIANY W KODEKSIE PRACY OD STYCZNIA 2023

Rok 2022 miał być przełomowym pod względem zmian w Kodeksie pracy. Sztandarowe zmiany miały dotyczyć wprowadzenia rozwiązań wynikających z dwóch unijnych dyrektyw tj. dyrektywy rodzicielskiej lub Work – Life Balance (Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady UE 2019/1158 z dnia 20 czerwca 2019 r. w sprawie równowagi między życiem zawodowym a prywatnym rodziców i opiekunów oraz uchylająca dyrektywę Rady 2010/18/UE) oraz dyrektywy pracowniczej – Dyrektywa UE 2019/1152 w sprawie przejrzystych i przewidywalnych warunków pracy w Unii Europejskiej. Przedmiotowe dyrektywy Polska zobowiązana była implementować do polskiego porządku prawnego odpowiednio do 1 i 2 sierpnia 2022 r. Na chwilę obecną projekt ustawy jest nadal na etapie konsultacji, a zgodnie z zapowiedziami Wiceszefa Ressortu Rodziny i Polityki Społecznej Stanisława Szveda, nowy przewidywany termin implementacji przepisów to 1 stycznia 2023 roku.

Poniżej prezentujemy najważniejsze zmiany w KP:

- dwa dni lub 16 godzin w roku kalendarzowym płatnego zwolnienia od pracy – powodem może być działanie siły wyższej w pilnych sprawach rodzinnych, spowodowanych chorobą lub wypadkiem, jeśli natychmiastowa obecność pracownika jest konieczna. Tego typu zwolnienie będzie płatne 50% wynagrodzenia obliczanego, jak wynagrodzenie za urlop wypoczynkowy. Wniosek należy złożyć najpóźniej w dniu zwolnienia, przy czym pracodawca nie ma możliwości weryfikowania jego zasadności.

- pięć dni urlopu opiekuńczego w roku kalendarzowym – przysługuje, kiedy zajdzie potrzeba zapewnienia osobistej opieki lub wsparcia osobie będącej członkiem rodziny lub zamieszkującej w tym samym gospodarstwie domowym, która wymaga znacznej opieki lub znacznego wsparcia z poważnych względów medycznych. Dotyczy to tylko wskazanych w przepisach członków rodziny. Urlop ten będzie nieodpłatny, a wniosek o niego należy złożyć trzy dni przed jego rozpoczęciem, ze wskazaniem osoby wymagającej opieki lub wsparcia, stopnia pokrewieństwa lub adresu zamieszkania tej osoby oraz przyczyny urlopu.

- urlop rodzicielski w wymiarze do 41 tygodni (obecnie 32 tygodnie), a w przypadku porodu mnogiego do 43 tygodni – każdemu z rodziców będzie przysługiwało wyłączne prawo do dziewięciu tygodni takiego urlopu, bez możliwości przeniesienia na drugiego rodzica.

- możliwość wnioskowania o elastyczną pracę dla rodziców dziecka do lat ośmiu – rodzice dziecka mogą wnioskować do pracodawcy o bardziej elastyczną organizację pracy. Za elastyczną organizację pracy uważa się:

1. telepracę;
2. przerywany czas pracy;
3. system skróconego tygodnia pracy;
4. system pracy weekendowej;
5. ruchomy czas pracy;
6. indywidualny rozkład czasu pracy;
7. obniżenie wymiaru czasu pracy.

- zmiany w umowie na okres próbny, w której:

strony będą mogły uzgodnić, że umowa o pracę na okres próbny przedłuża się o czas urlopu, a także o czas innej usprawiedliwionej nieobecności pracownika w pracy, jeżeli wystąpią takie nieobecności;

strony będą mogły jednokrotnie wydłużyć w umowie o pracę na okres próbny okresy zatrudnienia, nie więcej jednak niż o 1 miesiąc, jeżeli będzie to uzasadnione rodzajem pracy;

pracodawca będzie mógł ponownie zawrzeć umowę o pracę na okres próbny z tym samym pracownikiem, jeżeli pracownik będzie zatrudniony w celu wykonywania innego rodzaju pracy.

- umowa na czas określony

również umowy na czas określony zostaną objęte zmianami i to znaczącymi dla pracodawców. W przypadku rozwiązania umowy na czas określony konieczne będzie wskazanie przez pracodawcę przyczyny podjęcia takiej decyzji. Za wypowiedzeniem powinna stać konkretna i realna przyczyna, podobnie jak ma to miejsce podczas wypowiedzania umowy na czas nieokreślony. Na przykład jeśli pracodawca wskaże w przyczynie wypowiedzenia utratę zaufania, to powinien określić, dlaczego stracił zaufanie lub z jakiej przyczyny pracownik nie spełnia jego oczekiwań, jeśli taki właśnie powód zostanie wskazany.

- praca zdalna, nowy rozdział Kodeksu Pracy w miejscu zapisów o telepracy

całkiem nową opcję stanowi wprowadzenie pracy zdalnej w uzgodnieniu z pracownikiem lub na jego wniosek. Uzgodnienie między stronami umowy o pracę będzie mogło być zawarte przed lub w trakcie zatrudnienia. Ponadto każdy pracownik będzie mógł złożyć wniosek o zastosowanie pracy zdalnej. Odmowa w przypadku pracowników sprawujących opiekę nad osobą niepełnosprawną, wychowujących dziecko do 4 roku życia oraz pracownic w ciąży będzie możliwa jedynie, jeżeli praca zdalna nie jest możliwa ze względu na organizację lub rodzaj pracy wykonywanej przez pracownika. W każdym momencie pracodawca lub pracownik, którzy uzgodnili pracę zdalną w trakcie trwania umowy o pracę, będą mogli złożyć wniosek o powrót do trybu stacjonarnego. Po złożeniu takiego dokumentu powrót do pracy stacjonarnej będzie musiał nastąpić najpóźniej w ciągu 30 dni. Pracodawca będzie zobowiązany zapewnić pracownikowi materiały i narzędzia niezbędne do wykonywania pracy zdalnej. Pracownik po uzgodnieniu z pracodawcą będzie mógł korzystać z własnego sprzętu do pracy zdalnej, jednak w takim wypadku należy mu będzie ekwiwalent. Ponadto pracodawca będzie musiał pokryć koszty energii elektrycznej oraz usług telekomunikacyjnych niezbędnych do wykonywania pracy zdalnej. Zwrot kosztów może nastąpić w wartości realnej lub w formie uzgodnionej między stronami ryczałtu. Przy ustalaniu wysokości ekwiwalentu oraz ryczałtu pracodawca musi wziąć pod uwagę ceny materiałów i urządzeń, a także ceny prądu i usług telekomunikacyjnych.

- zasady dotyczące dyskryminacji pracowników

zgodnie z nowym brzmieniem art. 183e Kodeksu Pracy, skorzystanie przez pracownika z uprawnień przysługujących z tytułu naruszenia

przepisów prawa pracy, w tym zasady równego traktowania w zatrudnieniu, nie może być podstawą jakiegokolwiek niekorzystnego traktowania pracownika, a także nie może powodować negatywnych konsekwencji wobec pracownika. Przede wszystkim nie powinno stanowić przyczyny wypowiedzenia umowy lub rozwiązania jej bez wypowiedzenia przez pracodawcę. Dotyczy to również pracowników wspierających osoby korzystające z uprawnień przysługujących z tytułu naruszenia przepisów prawa pracy, w tym zasady równego traktowania w zatrudnieniu. W sytuacji złamania przez pracodawcę zakazów, pracownicy będą uprawnieni do otrzymania odszkodowania w wysokości nie niższej niż minimalne wynagrodzenie za pracę ustalone na podstawie odrębnych przepisów.

- pracodawca może sprawdzić trzeźwość pracowników

zasady dotyczące kontroli trzeźwości muszą być zawarte w układzie zbiorowym, regulaminie pracy lub obwieszczeniu. Na ich podstawie kontrolę może zlecić pracodawca i może ona dotyczyć tylko wskazanych osób. Sposób przeprowadzania kontroli pracowników oraz jej czas i częstotliwość określi pracodawca. Musi się ona jednak odbywać w sposób, który nie narusza godności oraz innych dóbr pracownika. Pracodawca musi poinformować o kontroli pracowników dwa tygodnie wcześniej, może też skontrolować trzeźwość tych, którzy pracują zdalnie.

- dodatkowe przerwy w pracy. Nowe przepisy mają ponadto wprowadzić obowiązek przyznawania dodatkowych przerw, które podlegają wliczeniu do czasu pracy. W myśl nowego brzmienia art. 134 Kodeksu Pracy, przerwa ta w dalszym ciągu ma być zależna od dobowego wymiaru czasu pracy i jeżeli wynosi on:

- co najmniej 6 godzin – przysługuje jedna przerwa 15-minutowa;
- więcej niż 9 godzin – przysługują dwie przerwy 15-minutowe;
- więcej niż 16 godzin – przysługują trzy przerwy 15-minutowe.

Na koniec warto wspomnieć jeszcze o innych planowanych zmianach w kodeksie. Pracodawca będzie zobligowany informować pracowników, w sposób przyjęty u siebie, o możliwości zatrudnienia w pełnym lub w niepełnym wymiarze czasu pracy; procedurach awansu, czy wolnych stanowiskach pracy. Pracodawca nie będzie mógł bezwzględnie zakazać w okresie zatrudnienia równoległego zatrudnienia w różnych zakładach pracy. Jeśli pracownik będzie skierowany przez pracodawcę na szkolenie, to szkolenia takie mają odbywać się na koszt pracodawcy oraz, w miarę możliwości, w godzinach pracy pracownika. Natomiast czas szkolenia odbywanego po godzinach pracy pracownika będzie wliczany do jego czasu pracy.

Powyższe zmiany mają zostać wprowadzone od 1 stycznia 2023 roku.



Karolina Grzelec,
prawnik, Kancelaria Prawna Viggen

SIŁA SOLIDNOŚCI

Niderlandzka firma D-TEC ma już ponad 60-letnią historię. Wprawdzie na początku zajmowała się produkcją pieców, jednak po jakimś czasie jej założyciel, Jan Van Vlastuin, zmienił profil działalności.

Vlastuin rozpoczął inwestowanie w rozwój półproduktów dla branży transportowej. Zaczęto w ten sposób dostarczać coraz więcej komponentów dla tego sektora. Od lat 80. D-TEC wytwarza również naczepy. Wzrost zapotrzebowania na produkty D-TEC spowodował konieczność zmiany miejsca produkcji na większe. W latach osiemdziesiątych firma przeniosła się do Kesteren, gdzie produkuje do dziś. To wówczas na rynek trafiły pierwsze „podkontenerówki”. Ich konstrukcję opatentowano. Domenę D-TEC stanowią specjalistyczne naczepy użytkowe. Jest producentem m.in. innowacyjnych naczep podkontenerowych, cystern do przewozu produktów stałych i płynnych oraz wywrotek tylnozsypowych (o poj. 48-60 m sześć.). Ciekawym produktem jest np. naczepa wywrotka do przewozu złomu o poj. 49 m sześć. (ściany ze stali, opcjonalnie drzwi z szybem zbożowym). Zastosowano w niej m.in. pneumatyczne rygle, drzwi otwierane z przodu, co zwiększa bezpieczeństwo eksploatacji. Oferta obejmuje też naczepę platformową z żurawiem, pozwalającą na samodzielny za- i rozładunek materiałów budowlanych (system wymuszonego skrętu drugiej i trzeciej osi). Naczepa platformowa jest w istocie wspólną konstrukcją z firmą Vogelzang, którą D-TEC przejął cztery lata temu. Praktycznym produktem jest również naczepa skrzyniowa do przewozu materiałów budowlanych na paletach. Szybki za- i rozładunek umożliwia wózek z zamontowanym HDS. Kilka lat temu D-TEC zaprezentowała 20' oraz 30' ramy podkontenerowe pod cysterny (wcześniej przez ponad dwie dekady firma znana była m.in. z produkcji modelu Flexitrailer). – *Przy masie własnej od 2.950 kilogramów jest to dobre rozwiązanie dla tej części rynku transportowego, która wykorzystuje 20' kontenery-cysterny i nadwozia wymienne.* W przypadku tego projektu przyjrzelśmy się również komfortowi użytkownika i utrzymaniu



TEKST: Michał Jurczak
ZDJĘCIE: T&M

niskich kosztów konserwacji. Nasze motto „Lift up your profit!” znajduje swoje odzwierciedlenie w rzeczywistości – podkreśla Gerrit van Vlastuin, dyrektor zarządzający. W produkcji zastosowano stal o wysokiej wytrzymałości na rozciąganie. W sektorze rolnym powodzeniem cieszy się m.in. naczepa do przewozu gnojowicy i odbioru odpadów z biogazowni. Ma pojedynczy zbiornik, o poj. 30,5 tys. l, a także system filtracji zapachów. Załadunek i rozładunek trwa zaledwie 6-7 min. D-TEC

zajmuje się też, z sukcesami, konstruowaniem elementów pojazdów. Podczas uroczystej ceremonii na ostatnich targach IAA Transportation w Hanowerze wręczono prestiżowe laury Trailer Innovation 2023. W kategorii „Podwozie”, D-TEC wraz z VDL wyróżniło drugą nagrodą za „Połączenie podwozia z zawieszeniem pneumatycznym MBS Omega”. D-TEC działa w strukturach grupy TrailerTec. W Polsce ma siedzibę w miejscowości Kuśnie, niedaleko Sieradza. 



TWOJA KARTA PALIWOWA



SPRAWDŹ NASZE LOKALIZACJE
www.port24.pl



OBNIŻENIE KOSZTÓW



KONTROLA TANKOWAN



OGRANICZENIE NADUŻYC



SKRÓCENIE CZASU TANKOWANIA



BEZGOTÓWKOWA ZAPŁATA



ODROZCZONY TERMIN PŁATNOŚCI



SZCZEGÓŁOWE RAPORTY



DODATKOWE RABATY



+48 601 382 293



+48 68 411 46 35



info@port24.pl



www.port24.pl

TOP2217

TEKST: Jacek Dobkowski ZDJĘCIA: T&M

BLASKI I NĘDZE ELEKTRO

Z bogatej oferty kongresu w Warszawie wybrałem w czwartek, 13 października panel o polityce klimatycznej Unii Europejskiej i końcu ery silnika spalinowego.



Uczestnikami spotkania byli przedstawiciele branży części motoryzacyjnych

Doktor Konrad Szelaż z Agencji Rozwoju Przemysłu (ARP) poinformował, że dzień wcześniej, 12 października, na targach Transexpo w Kielcach miała miejsce premiera 12-metrowego, elektrycznego autobusu Pilea. Stanowi on uzupełnienie wcześniejszych konstrukcji 8,5 m i 10 m. Agencja przejęła tę elektryczną działalność od Rafako, produkuje w Solcu Kujawskim, między Toruniem a Bydgoszczą. Marka ARP E-Vehicles jest znana również poza granicami, przykładowo w Grecji, gdzie w ciasnych uliczkach sprawdzają się krótkie pojazdy. ARP jest obecna w kilku dolinach wodorowych w Polsce, a w zeszłym roku opublikowała raport o elektromobilności. Prognozy, owszem, są optymistyczne, ale po drodze czeka się dużo wyzwań.

– *Elektromobilności nie da się zadekretować, musi ona obronić się rynkowo* – podkreśla Konrad Szelaż. – *Czy w 2035 roku nastąpi*

odejście od silników spalinowych, zobaczymy. Za 10 lat życie to wszystko zweryfikuje. Regulacje muszą być realne.

Barierą jest cena elektrycznych pojazdów. Programy wsparcia jak Mój Elektryk czy Zielony Transport Publiczny są bardzo dobre, ale nie można tego ciągnąć w nieskończoność. Samochody na prąd muszą być konkurencyjne bez tego wspomaganie. Po zeszłorocznym szczycie COP 26 w brytyjskim Glasgow niektóre japońskie koncerny zadeklarowały, że jednak będą nadal udoskonalały diesle.

Infrastruktura w skali Europy jest bardzo nierównomierna. Dwie trzecie ładowarek przypada na trzy państwa: Niemcy, Francję, Niderlandy. Być może nie jest to przypadek, wszak większość unijnych funduszy na ładowarki trafia właśnie do tych krajów. Wielki problem nadal stanowi utylizacja akumulatorów. Owszem, w Polsce działają już firmy

dające bateriom drugie życie, ale nadal nie jest to rozwiązane.

Należy rozwiązać pewien mit, że kierowcy będą ładowali pojazdy w nocy, kiedy obciążenie sieci jest najmniejsze. W praktyce, gdy nie trzeba napełniać całego akumulatora trakcyjnego, użytkownik e-samochodu będzie starał się uzupełnić prąd po południu, właśnie w godzinach szczytu. Oczywiście, można to starać się regulować poprzez zachęty ekonomiczne, ceny prądu.

Zdecydowani „za”

Pierwszy w ogóle zabrał głos Maciej Mazur, dyrektor zarządzający Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych (PSPA), znany orędownik elektromobilności w naszym kraju. Jego zdaniem elektromobilność nie musi się bronić, również w trudnych czasach inflacji i wojny na Ukrainie. Świadczy o tym liczby i fakty, rośnie liczba rejestracji elektryków w Europie. Jest to zresztą kolejny

kryzys, który miał przynieść śmierć tej dziedziny motoryzacji, całkiem niedawno miało się to stać przez covid. Żeby spełnić ambitne cele środowiskowe Unii, nie ma innej drogi niż samochody na prąd. Mamy rewolucję przebiegającą w sposób ewolucyjny, której sprzyjają czynniki polityczne i technologiczne – elektryczne pojazdy są coraz lepsze.

Agnieszka Czajka z otomoto w pełni zgodziła się z Maciejem Mazurem i podała wyniki badań przeprowadzonych przy udziale jej firmy, w Polsce, na przełomie sierpnia i września. Wyniki budzące zaskoczenie, podobno 71 proc. respondentów chce jeździć elektrykiem. A dlaczego tego jeszcze nie robi? Bo jak odpowiedziało 76 proc. z tych 71 proc. (czyli prawie 54 proc. ogółu badanych), nie zna nikogo, kto by elektryka użytkował. Jej zdaniem barierą nie jest cena, gdyż przez ostatnie dwa lata o 40 proc. w ogóle zdrożały auta, nowe i używane. Teza co najmniej dyskusyjna, natomiast całkiem słusznie Agnieszka Czajka zauważyła, że komunikacja marketingowa producentów

Panel o końcu silnika spalinyowego, przy mikrofonie Konrad Szeląg z ARP



samochodów rozmią się z oczekiwaniami ludzi. Potencjalni nabywcy pragną wiedzieć, ile trwa ładowanie, ile kosztowałoby ono w domu, jaka jest sieć ładowarek i czy tworzą się pod nimi kolejki, jakie są całkowite koszty eksploatacji TCO i żywotność baterii.

Szansa w rolnictwie?

Prezes Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN), Leszek Wiwala, podał pouczający przykład z Danii.

Dzięki stadu 75 krów można zapewnić ilość bioLNG wystarczającą do przejechania 60 tys. km ciężarówką na to paliwo. W Polsce produkcja bioLNG po prostu leży. Przez wojnę na Ukrainie bardzo trudny czas przed nami. Patrząc długofalowo, trzeba odejść od ropy naftowej. Przewaga silnika elektrycznego, jeśli chodzi o sprawność jest niepodważalna, do 95 proc. wobec maksymalnie 45 proc. turbodiesla. 

Wysokiej jakości przyczepa dla twoich kontenerów



MEILLER przyczepa do kontenerów komunalnych:
Elastyczna. Ekonomiczna. Pewna.

Więcej informacji znajdziesz na www.meiller.com/pl/produkty



NACISK NA REGIONALNE

Podczas śniadań prasowych Continentala w Warszawie zawsze można dowiedzieć się wiele interesujących rzeczy, tym razem, we wtorek, 11 października, wyjątkowo dużo czasu poświęcono oponom ciężarowym i dostawczym.

Najciekawszym punktem było omówienie testu opon regionalnych Eco-Regional w Anneberg Transpol z Zielonej Góry. Firma działa na polskim rynku ponad trzy dekady. Jej specjalizacją są przewozy cysternami, także towarów sypkich i towarów w tzw. sztukach przesyłki. Przez ponad rok 13 ciągników siodłowych jeździło na EcoRegional, razem kręciło się więc 78 opon. Zaprezentowane wyniki dotyczyły 10 ciągników. Chodziło o wiarygodne rezultaty, aby opony były użytkowane na tych samych pojazdach i w tym samym rodzaju transportu przez cały testowy okres. Przy rocznym przebiegu na zestaw oscylującym wokół 100 tys. km średnia oszczędność paliwa wyniosła 0,9 proc.. To istotna wartość, bo jeżeli wszystkie ciągniki Anneberga zostałyby obute w Eco-Regional, rocznie firma zaoszczędziłaby 150.993 zł netto.

Jak to wyliczono? Przebieg całej floty wynosi 9 mln km. Przy spalaniu 0,2833 l/km, czyli 28,33 l/100 km, flota potrzebuje 2.549.700 l. Dzięki EcoRegional spalanie byłoby niższe o wspomniane 0,9 proc., dokładnie o 22.947,3 l. Dodajmy, że chodzi o porównanie ze starszymi modelami Continentala, Anneberg używa tej marki również na prawie wszystkich naczepach. Przy cenie litra oleju napędowego 1,4 euro i przy kursie euro 4,7 zł, czyli 6,58 zł/l otrzymujemy 150.993 zł.

Jacek Miłkowski, prezes Anneberg Transpol szczerze przyznał, że nie we wszystkich pojazdach udało się zaobserwować poprawę spalania. Zużycie paliwa zależy



od wielu czynników, w tym stanu technicznego ciągników i naczep, geografii przewozów, warunków pogodowych, jakości paliwa, umiejętności kierowcy. Dlatego nie ma sensu rozmawiać o pojedynczych wynikach, a jedynie o średniej w badanej próbce 60 opon. Testowe opony nadal pracują, teraz chodzi przede wszystkim o zbadanie głębokości bieżnika i przebiegu.

Z „5” w nazwie

Na scenie, podczas śniadania stały dwie ciężarowe opony, Conti Hybrid HS5, 315/70 R22.5 156/150L na oś sterującą oraz Conti Hybrid HD5, rozmiar 315/70 R22.5 154/150L na oś napędową. Jest to nowa linia do transportu regionalnego, z nową mieszanką bieżnika. Konstruktorzy zastosowali w HS5 315/70 R22.5 opasanie zero stopni, tzn. druty są ułożone równolegle do kierunku toczenia się opony. Dzięki temu siły



rozkładają się równomiernie, rowki cały czas spełniają swoją rolę. W HD5 zastosowano ulepszoną rzeźbę bieżnika, z pięcioma żebrami zamiast sześciu (pięć żeber ma również HS5). W trakcie zużycia HD5 barki domykają się, a środkowe rowki otwierają się. Generalnie jest to opona stworzona do długich przebiegów, wytrzymała i przyczepna, nawet przy szczątkowej głębokości zużytego bieżnika. Również logo Continentala jest większe, co na koniec prezentacji podkreślił Krzysztof

Otrząsek, dyrektor działu sprzedaży flotowej Continental Opony Polska (COP).

W stronę premium

Stanisław Rosół, dyrektor sprzedaży COP, podał że w 2020 r. polskie firmy wykonały 355 mld tonokilometrów. Nasz udział w pracy przewozowej krajów Unii wyniósł 21 proc. W transporcie międzynarodowym dominują marki premium, z udziałem już przekraczającym 40 proc. Premium, w skrócie, to bezawaryjna eksploatacja i mniejsze zużycie oleju napędowego.

Wielosezonowe dostawcze

Było także o dostawczych. Model Van-Contact A/S Ultra, jak wskazuje oznaczenie A/S jest all season, czyli całoroczny. Takie ogumienie zdobywa popularność nie tylko w segmencie osobowym, na pewno odpada konieczność wymiany gum co pół roku.

Inżynierowie Continentala opracowali nową mieszankę gumową, profil i ścianę boczną. Do mieszanki dodali nowe wypełniacze, które zmniejszają opory toczenia – ważny czynnik wpływający na niskie zużycie

paliwa i zmniejszenie emisji CO₂, a w przypadku elektryków zapewnia to również wydłużony zasięg. Jednocześnie zastosowane w nowej mieszance polimery zapewniają wysokie przebiegi zarówno w użytkowaniu let-

nim, jak i zimowym. „Łapacze śniegu”, małe poprzeczki w rowkach bieżnika, zatrzymują śnieg. W ten sposób uzyskuje się dobre trucie na drodze ze śniegiem, jak zaznaczył Benjamin Szlęzak, marketing product manager. 



ISUZU

Jedno ISUZU wiele zastosowań

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



SKONFIGURUJ I ZAMÓW SVOJE ISUZU



AUTORYZOWANY DEALER ISUZU

 **TruckEkspert**
AUTORYZOWANY DEALER ISUZU

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

www.truckekspert.eu

MIEJSKIE • ROLNICZE • KOMUNALNE • LEŚNE • RATOWNICZE • BUDOWLANE



POWRÓT DO PRZESZŁOŚCI

Iveco nie zapomina o bogatej historii, potrafi do niej twórczo nawiązać, czego najnowszym przykładem Daily Tigrotto i eDaily Leoncino.

Tigrotto i Leoncino to dwa kultowe modele z lat 50. i 60., z okresu powojennego boomu gospodarczego, działające wówczas marki OM (Officine Meccaniche). Wzięły swoje nazwy od zdrobnień tygrysa i lwa. Współczesne pojazdy, dwie edycje specjalne zaprezentowano na targach IAA w Hanowerze, w Niemczech – Iveco Daily 4x4 Tigrotto oraz Iveco eDaily Leoncino. Pierwszego z nich już można konfigurować, jako podwozie z kabiną oraz furgon. Drugiego będzie można zamawiać od grudnia.

Tygrys terenowy

Daily 4x4 Tigrotto Special Edition jest dostępny w wersji szosowej i terenowej, w odmianach o dopuszczalnej masie całkowitej do 7 ton i ładowności do 4,3 t, z nadwoziem o długości do 5 m. Tigrotto z trzylitrowym turbodieslem 180 KM i ośmiobiegowym automatem charakteryzuje się bardzo dobrymi osiągnięciami i właściwościami jezdnyimi. Czerwony kolor na ramie jest znakiem rozpoznawczym historycznego produktu Iveco. Deska rozdzielcza w kolorze nadwozia, z akcentami retro dodaje luksusu, który zainteresuje także klientów w segmencie samochodów kempingowych i rekreacyjnych. Napis z oryginalnego Tigrotto na przednim grillu to kolejne nawiązanie do korzeni.

Lew elektryczny

Futurystyczna reaktywacja kultowego dziedzictwa, tak można określić eDaily Leoncino Special Edition. Model eDaily jest jedynym elektrycznym dostawczakiem oferującym do 20 m³ przestrzeni ładunkowej, do 4,6 t ładowności oraz do 3,5 t uciążu.

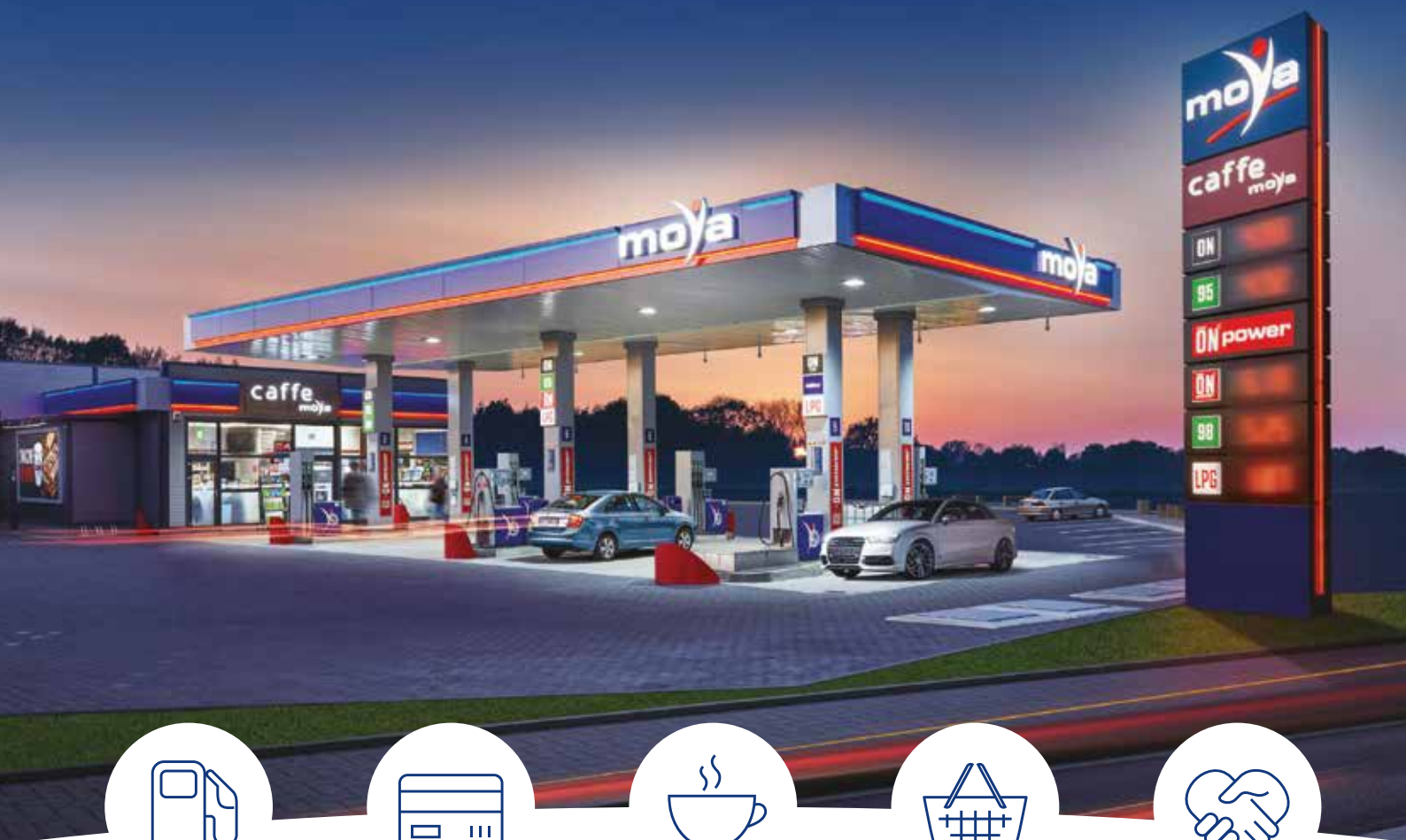


Nadwozie na ramie zawiera rozwiązania z furgonu eDaily. Samochód z rozstawem osi 4.100 mm i nawet z trzema akumulatorami o łącznej pojemności 111 kWh ma osiągi porównywane z dieslami i zasięg do 400 km w warunkach miejskich.

Stylizację Leoncino zaprojektowano z myślą o promocji nowego i innowacyjnego napędu oraz bogatego wyposażenia. Dwukolorowa karoseria nawiązuje do przeszłości. Efekt retro uzyskano za pomocą niebiesko-zielonego odcienia przechodzącego w kremowy. Boczne spojłery, napis „Leoncino” i dekoracyjne pasy na bokach niewątpliwie dodają dynamiki. W kabinie użyto stylowych elementów z przeszłości, które tworzą wystrój jasny i pełen intensywnych kolorów. Kolorowe akcenty w okolicy lamp przeciwmgławych oraz obręcze kół z lekkich stopów to również część przemyślanej stylistyki. Leoncino Special Edition łączy klimat nowej energii z atmosferą kultowego pojazdu z przeszłości. Został wyposażony w najnowocześniejsze skomunikowane usługi Iveco dostępne za pośrednictwem portalu Iveco On, usługi cyfrowe takie jak głosowy asystent kierowcy Iveco Driver Pal, a także nowe funkcje opracowane, aby pomóc właścicielom eDaily w efektywnym zarządzaniu flotą oraz zapewnić kierowcom pełen spokój ducha. 

MOYA.

Więcej niż dobre paliwa.



**Najwyższej
jakości**
paliwa



Program
dla klientów
biznesowych
MOYA Firma



Koncept
kawiarniano
-gastronomiczny
Caffe MOYA



Dobrze
zaopatrzone
sklepy
convenience



Partnerska
współpraca
biznesowa

www.moyastacja.pl

Zeskanuj QR Code
i **zobacz wszystkie**
nasze lokalizacje!



DOBRE CASCO

Rozmawiamy z przedstawicielem firmy Lutz Assekuranz Versicherungsvermittlung GmbH o ubezpieczeniu CASCO (AC).



T&M:– Lutz wprowadził nowy produkt, ubezpieczenie CASCO (AC) na różnych rynkach Europy Wschodniej. W informatorze możemy przeczytać: „Ubezpieczenie CASCO to produkt opracowany specjalnie dla przewoźników międzynarodowych, który obejmuje wiele klasycznych, ale i specjalnych ryzyk”. Co to dokładnie oznacza?

Lutz: – W przypadku szkód w towarach Lutz Assekuranz towarzyszy swoim klientom w zakresie ubezpieczeń OCP i CARGO przez cały okres, od wystąpienia zdarzenia aż do jego końcowego rozliczenia. W ten sposób zdobyliśmy również duże doświadczenie w obszarze szkód w pojazdach, które przewożą te towary, jak i problemów, które mogą pojawić się w trakcie likwidacji szkody w produktach CASCO (AC). Ostatecznie powstał pomysł, aby zbudować kompleksowy

produkt, który pomaga przewoźnikom tam, gdzie kończy się typowa ochrona z tytułu ubezpieczenia CASCO lokalnych ubezpieczycieli. Podam przykład. Wiele dostępnych lokalnie polis CASCO posiada ograniczenia dotyczące naprawy pojazdu za granicą. Ponieważ stawki za roboczogodzinę są tam wyższe, klienci są zmuszeni do przeprowadzania napraw w kraju, jeśli to możliwe, ponieważ na pełną naprawę za granicą zwykle nie ma zgody ubezpieczyciela. Nasza polisa pozwala na przeprowadzenie pełnej naprawy w najbliższym, kompetentnym warsztacie w miejscu wypadku, który jest w stanie naprawić szkodę. Takie podejście do problemu oznacza oszczędność czasu dla przewoźnika – który zwykle musi dotrzymać terminu dostawy lub jest w drodze na kolejny termin załadunku – a także zmniejsza problemy organizacyjne.

T&M:– Powszechnie znanym problemem w skali międzynarodowej są wypadki za granicą, zwłaszcza w Europie Zachodniej, w takich krajach jak Niemcy, Francja, Wielka Brytania, które mogą skutkować kosztownymi operacjami ratowniczymi. Jak do tego podchodzi Lutz?

Lutz: – Pojazdy, które po wypadku nie są w odpowiednim stanie technicznym, uprawniającym je do dalszej jazdy, muszą (zazwyczaj na polecenie policji) w krótkim czasie zostać usunięte z miejsca zdarzenia. W wielu sytuacjach jedynym wyjściem są prywatne firmy holownicze, które za swoje usługi pobierają wysokie opłaty, zwłaszcza za operacje nocne. Do tego dochodzi ewentualny późniejszy wynajem miejsca parkingowego. Bez uiszczenia odpowiednich opłat pojazd z towarem zostają zatrzymywane jako depozyt. W konsekwencji niepracujący pojazd

może prowadzić do trudności finansowych dla przewoźnika z uwagi na koszty takie jak: ubezpieczenie, coroczny przegląd, wynagrodzenie dla kierowcy, szkody z powodu niedotrzymania terminu dostawy, uszkodzenie towaru wymagającego kontrolowanej temperatury i tak dalej. Lutz zna problem wysokich kosztów holowania oraz napraw za granicą, dlatego nasz produkt nie przewiduje tutaj podlimitów. Koszty holowania oraz napraw są traktowane jako część kosztów odzyskania pojazdu do wartości odtworzeniowej pomniejszonej o wartość wraku.

Przykład: koszt holowania 15.000 euro, koszt naprawy 10.000 euro, wartość odtworzeniowa pojazdu 50.000 euro, wartość wraku 15.000 euro. Koszty holowania i naprawy (łącznie 25.000 euro) są pokrywane w całości, ponieważ nie została przekroczona kwota 35.000 euro (wartość odtworzeniowa minus wartość wraku). W ten sposób klienci Lutz mogą bardzo szybko odzyskać swój pojazd i uniknąć finansowych szkód następnych.

T&M: – To faktycznie dobre rozwiązanie. Co w przypadku, gdy pojazd poniosł szkodę całkowitą, na przykład spłonął, lub jeśli jego reperacja jest nieopłacalna ze względu na wartość odtworzeniową?

Lutz: – Jest to dobry przykład na to, że nasza ochrona sięga tam, gdzie kończą się usługi innych firm ubezpieczeniowych. Polisa Lutz pokrywa koszty usunięcia wraku i koszty utylizacji (zniszczenia) wraku do ustalonego limitu (jest to zazwyczaj procent od ceny nowego pojazdu), albo po uzgodnieniu, do ustalonej kwoty ryczałtowej. Zdarza się, że klienci Lutz sprowadzają swój pojazd po szkodzie całkowitej do domu i tam go naprawiają, wykorzystując pieniądze z ubezpieczenia przewidziane na naprawę oraz inne osobiste fundusze. Oznacza to, że również starsze pojazdy o niskiej wartości odtworzeniowej (w przypadku których

ekonomiczna szkoda całkowita osiągnięta jest stosunkowo szybko) mogą być ponownie użyte do pracy. Polisa Lutz daje więc znacznie więcej niż klasyczna polisa CASCO, która jako ubezpieczenie majątkowe nastawiona jest przede wszystkim na przywrócenie / zastąpienie ubezpieczonego przedmiotu.

T&M:– Na początku wspomnieliśmy, że polisa Lutz może pokryć ryzyka specjalne. Proszę o rozszerzenie tego zagadnienia.

Lutz: – Klasyczne ubezpieczenie CASCO opiera się na koncepcji wypadków. Literatura i orzecznictwo definiują wypadek jako „bezpośrednie i nagłe zdarzenie zewnętrzne, oddziałujące z siłą mechaniczną”. Odróżnia się od tego – z reguły nieubezpieczonej w CASCO – czystą szkodę gospodarczą, czyli spowodowaną przez zagrożenie, które jest związane ze sposobem używania pojazdu. Dwa typowe przykłady z branży transportowej. Przesunięcie ładunku, który uszkadza



Przejmujemy Twoje Troski
Broker ubezpieczeń transportowych,
spedycyjnych i logistycznych

www.lutz-assekuranz.eu/pl



Lutz Assekuranz

in cooperation with
www.zmpd.pl



/ przebija się przez wewnętrzną ścianę naczepy lub przyczepy w wyniku hamowania. Zdarzenie uszkodzające nie pochodzi z zewnątrz, lecz z wewnątrz. Drugi przykład to zbyt mocne skręcenie. Kierowca chce zawrócić i cofa, ale tworzy zbyt ostry kąt. Pojazd i naczepą skręcają na tyle mocno, że powodują wzajemne uszkodzenie. W obydwu sytuacjach definicja wypadku nie jest spełniona (uszkodzenie z zewnątrz) i w zasadzie nie można byłoby uzyskać odszkodowania z CASCO. Lutz Assekuranz oferuje możliwość włączenia szkód wynikających z przesunięcia ładunku i skręcenia pojazdu z naczepą do polisy CASCO, w niektórych przypadkach nawet bez dopłaty.

T&M: – Wiele firm przewozi towary do Wielkiej Brytanii lub południowej Europy i w tym celu rezerwuje przeprawy promowe typu ro-ro. Obecnie w mediach widać coraz więcej wypadków statków. Wasz produkt obejmuje tak zwane składki / gwarancje dla „awarii wspólnej”. Może pan to wyjaśnić szczegółowo?

Lutz: – W ostatnich latach liczba statków uczestniczących w wypadkach rzeczywiście znacznie wzrosła. Przykłady z niedawnej przeszłości: Costa Concordia (2012), Evergiven (2021), Euroferry Olympia (2022), Felicity Ace (2022). Jak pokazuje praktyka, przyczyny wypadków na morzu mogą być bardzo różne – pożar, błędy podczas manewrowania, wzburzone morze, powódź. Po wypadku, jeśli postanowi tak kapitan statku, działania ratownicze będą prowadzone w ramach tak zwanej „awarii wspólnej”. Określa się ją wtedy, gdy ze względu na nadzwyczajne okoliczności, świadomie akceptuje się szkody lub koszty, aby uratować statek i ładunek przed wspólnym niebezpieczeństwem. Bardzo często są to straty z tytułu poświęcenia towarów, pojazdów oraz koszty holowania statku. Koszty te obciążają następnie wszystkie strony uczestniczące w transporcie morskim, proporcjonalnie do uratowanego majątku (pojazdów, towarów itp.), a więc także przewoźników, którzy znajdują się na statku. Zazwyczaj po

akcji ratunkowej armatorzy dochodzą swoich praw do uratowanych aktywów, co oznacza, że zatrzymują je do czasu, gdy dany uczestnik zapłaci swoją część kosztów „awarii wspólnej”, lub przedstawi gwarancję, na przykład w formie polisy ubezpieczeniowej, na późniejszą zapłatę. Dokładnie te gwarancje (koszty „awarii wspólnej”) zostaną pokryte przez naszą polisę CASCO, do wysokości wartości odtworzeniowej pojazdu. Oznacza to, że przewoźnicy ubezpieczeni w Lutz otrzymują swój pojazd zwolniony natychmiast po przybyciu do portu i mogą dalej wykonywać swoją pracę.

Ważna uwaga – jeśli w tym czasie przewoźnik przewozi również towar, należy zadbać o to, by również on został zwolniony. W przypadku polisy OCP lub CARGO firmy Lutz nie stanowi to problemu, ponieważ jest w nich zapewniona ochrona ubezpieczeniowa w zakresie „awarii wspólnej”. W przypadku braku ubezpieczenia przewoźnik powinien poprosić nadawcę o instrukcje i nalegać, aby ten lub osoba zainteresowana towarem jak najszybciej przekazała przedsiębiorstwu żeglugsowemu niezbędne składki w zakresie „awarii wspólnej”, żeby można było kontynuować transport.

T&M: – Jestem przekonany, że wielu przewoźników będzie z tego powodu zadowolonych. Czy istnieją jeszcze inne korzyści z tego produktu i ile on w ogóle kosztuje?

Lutz: – Tak, na przykład przywłaszczanie nie jest standardowo włączone w zakres ubezpieczenia, czyli jeśli pracownik firmy zniknie z pojazdem (ukradnie go). W czasach globalnego niedoboru kierowców i związanej z tym konieczności zatrudniania kolejnych, nowych osób, także z zagranicy, jest to przydatne. Kolejną zaletą dla naszych klientów jest to, że po szkodzie suma ubezpieczenia nie musi być uzupełniana. Suma pozostaje niezmienna, bez konieczności doliczania składki, a więc bez konieczności płacenia za ubezpieczenie po raz drugi. Dodatkowo polisa Lutz nie przewiduje likwidacji szkody w stylu „nowe za stare”. W przypadku

szkody częściowej koszty niezbędnych części zamiennych są wypłacane w całości, a nie pomniejszane o wartość zużycia starych części. W ten sposób chcemy zrobić coś korzystnego dla klientów, którzy zgłaszali, że często nie są w stanie w pełni zreperować swojego pojazdu z odszkodowań lokalnych ubezpieczycieli.

Produkt oferuje również inne, ciekawe elementy ochrony ubezpieczeniowej, ale pełna lista wykraczałaby poza ramy tego tekstu. Składka produktu CASCO zależy od kilku czynników ryzyka, o które pytamy w trakcie konsultacji, ale ogólnie można powiedzieć, że jest relatywnie niska w stosunku do oferowanego zakresu ochrony.

T&M: – To prowadzi bezpośrednio do kolejnego pytania. Jakie dokumenty musi przesłać potencjalny klient, aby Lutz Assekuranz mógł przedstawić ofertę?

Lutz: – Potrzebujemy aktualną listę pojazdów z następującymi danymi: typ pojazdu, model, data pierwszej rejestracji, numer podwozia, numer tablicy rejestracyjnej, ewentualne wyposażenie specjalne i żądana suma ubezpieczenia. Pojazdy nie powinny być dużo starsze niż 10 lat, choć w zależności od indywidualnych przypadków możliwe są wyjątki. Zdjęcia pojazdów zwiększają szansę na lepszą wycenę. Statystyki szkodowości z lat poprzednich są wymagane tylko w przypadku większych flot.

T&M: – Z kim mogą skontaktować się zainteresowani, jeśli chcą uzyskać więcej informacji o produkcie?

Lutz: – Na stronie internetowej <https://www.lutz-assekuranz.eu/aktuelles/faq> w różnych językach znajdują się „Najczęściej zadawane pytania FAQ” dotyczące naszych produktów. Dodatkowo nasze zespoły obsługi klienta, jak również zespół sprzedaży, w znanych lokalizacjach, a zwłaszcza w centrum obsługi klienta w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD), są zawsze do dyspozycji, słuchając radą i pomocą. Chętnie prześlą, na życzenie, kartę informacyjną produktu i ogólne warunki ubezpieczenia.

Tylne lampy
zespolone

STRADA

by



PRODUCENT
LAMP SAMOCHODOWYCH

LZD 2820 lewa



LZD 2821
prawa



Widzimy się na drodze!

Kierunkowskaz

Światło hamowania

Światło
pozycyjne NEON

Światło cofania

238 mm

Światło
przeciwmgiełne

140 mm

Oświetlenie tablicy
rejestracyjnej

Trójkąt odblaskowy

49,5 mm

ZESKANUJ KOD...



... I OBEJRZYJ
FILM PRODUKTOWY!



horpol.pl



/pl.horpol



/horpol.pl



PRODUKT
POLSKI

DOBRE ŚWIATŁO, DOBRA WIDOCZNOŚĆ

Nowoczesne, LED-owe oświetlenie jest skuteczne, wydajne, zapewnia różne możliwości montażu. Przedstawiamy wybrane propozycje Horpolu i Helli.



Horpol, polski producent działający już ponad cztery dekady, oferuje diodowe lampy ostrzegawcze LDO 2780, LDO 2781, LDO 2782. Każda z nich ma sześć markowych diod, półmetrowy przewód, może pracować w zakresie temperatur od -30 st. C do 50 st. C, częstotliwość błysków wynosi 2,5 Hz, w czterech trybach, uniwersalne napięcie 12/24 V. Model 2780 emituje światło pomarańczowe, z mocą znamionową do 12 W, na dwóch poziomach jasności (dziennym i nocnym). Model 2781 ma te same cechy, z tym że daje światło niebieskie, do 9 W. Z kolei pomarańczowy Horpol LDO 2782 ma jeden poziom jasności i moc do 9 W.

Do jazdy dziennej

Warto także zwrócić uwagę na lampy do jazdy dziennej Horpol LDR 2783. Komplet dwóch lamp zawiera 12 mocnych LED-ów, dający prawie 1.400 kandeli przy mocy 10 W. Napięcie zasilające 12/24 V, zakres temperatur roboczych od -30 do 50 st. C. Montaż uniwersalny, na wieszaku lub bez wieszaka, jest funkcja wyłączania po zapaleniu światła pozycyjnych.

Hella light bar

W styczniu zeszłego roku Hella wprowadziła LBE, serię light barów LED, z gamy Valuefit. Seria obejmuje trzy listwy świetlne o podłużnym kształcie, o różnych długościach i różnej wydajności, modele 160, 320, 480. Wydajność świetlna wynosi

odpowiednio: 12,5, 30 oraz 45 (liczby referencyjne); pobór mocy 17 W, 48 W oraz 53 W; napięcie 12-36 V, 12-48 V oraz 12-48 V. Światło drogowe jest jednorodne, z szeroką emisją. Żebra chłodzące z tyłu aluminiowej obudowy zapewniają niezbędne odprowadzanie ciepła wytwarzanego przez diody LED wysokiej mocy. Reflektory mocuje się na różne sposoby, dzięki elastycznemu systemowi montażu, który pozwala na przykręcanie śrubami z różnych stron. Warianty LBE 320 i LBE 480 posiadają światła pozycyjne,

przyciągające wzrok, o charakterystycznym wyglądzie.

Light bary LBE są wyposażone w długi kabel połączeniowy (500 mm dla LBE 160, 1.000 mm dla dwóch pozostałych) i złącze Deutsch-DT do łatwego montażu. Co ważne podczas eksploatacji, bezramowa konstrukcja zapobiega osadzaniu się kurzu na krawędziach. Są to uniwersalne produkty, nadające się do ciężarówek, również do pickupów, aut 4x4, SUV-ów. Wysoka moc światła LED za rozsądną cenę. 





Hankook
driving emotion



**SMART FLEX
AH51**

**SMART FLEX
DH51**



*Osiągi premium w każdych warunkach,
przez cały okres użytkowania*



hankooktire.com/pl

ADAMPOL I PLATFORMA

Prilo – tak nazywa się internetowa platforma, wirtualna giełda transportu aut stworzona przez firmę Adampol spod Białegostoku. Oficjalna ceremonia otwarcia miała miejsce w centrum Warszawy, w jednym z prestiżowych hoteli.

Platforma zaczęła działać w marcu br., w początkowym okresie korzystanie z niej jest darmowe. Krzysztof Dakowicz, prezes Adampolu, podkreślił, że to nowe, cyfrowe rozwiązanie jest bardzo istotnym punktem w działalności jego firmy. Jak zachwala Marcin Koziak, kierownik projektu, platforma powstała w oparciu o potrzeby i kierunek rozwoju branży zgodny z logistyką 4,0. Prilo umożliwia zarządzanie transportem samochodów z poziomu jednego narzędzia. Pozwala zawierać transakcje, monitorować status transportu w czasie rzeczywistym, pozwala na szybki kontakt z klientami i przewoźnikami, a także przydzielać kierowców i ciężarówki do danego ładunku. W rezultacie transport samochodów oraz przedsięwzięcia pokrewne można prowadzić w efektywniejszy sposób, a co z tym związane, znacząco zwiększać zasięg działań, pozyskiwać nowych kontrahentów oraz wykonawców, nawet najbardziej nietypowych zleceń. Marcin Koziak, kierownik projektu, powiedział, że firma



Na galę przybyli ludzie z firm polskich i koreańskich

oczekuje na informacje zwrotne od korzystających z tej innowacyjnej platformy, po to aby stawała się ona coraz lepsza.

Warto podkreślić, że Prilo to oferta skierowana nie tylko do przewoźników obsługujących importerów i autoryzowanych dealerów poszczególnych marek. W całej Europie rozwija się np. rynek sprzedaży nowych aut poza oficjalnymi salonami.

Kontynuacja sukcesów

Adampol, założony przez Adama Byglewskiego 7 grudnia 1990 r., działa

z powodzeniem ponad 30 lat. Od połowy ubiegłej dekady należy do kapitału z Korei południowej, stąd udział w warszawskiej imprezie wielu znakomitych koreańskich gości, na czele z ambasadorem Lim-Hoon Minem. Adampol prowadzi działalność w zakresie międzynarodowego i krajowego transportu samochodów osobowych, dostawczych i półciężarowych. Ma do dyspozycji kilka tysięcy auto-transporterów oraz kilkaset specjalistycznych wagonów. Własne warsztaty naprawcze, place przeładunkowe oraz doświadczona kadra – wszystko to umożliwia kompleksową realizację wszelkich, nawet nietypowych usług transportowych. Systemy jakości oparte na najwyższych, europejskich standardach gwarantują sprawne zarządzanie oraz możliwość zaproponowania najlepszych rozwiązań.

Przez dwa lata

Stworzenie tak zaawansowanego narzędzia, jak Prilo, musiało nieco potrwać. Jak pokazano na jednym ze slajdów, pierwsza koncepcja powstała w Korei, w firmie Hyundai Glovis, w styczniu 2020. Od września 2020 projekt był rozwijany w Polsce,



Eleganckie wnętrza, eleganckie kreacje

w Adampolu. Softwem, od maja 2021, zajmowała się firma Altkom, a początek realnego funkcjonowania to, jak wspomnieliśmy, marzec 2022.

Na początku jesieni br. w Prilo byli zarejestrowani przedsiębiorcy z prawie 40 państw Europy, ponad 1.000 spedytorów i przewoźników. Za trzy lata krajów powinno być 44, natomiast spedytorów i przewoźników ponad 5.000, pięć razy więcej.

A po wojnie

Ambasador Lim Hoon-Min przypomniał, że w naszym kraju działa 300 koreańskich firm. Oferta biznesu z Republiki Korei przedstawia się bardzo szeroko, od dóbr konsumpcyjnych po usługi cyfrowe. Adam-pól działa w duchu pionierskim, łączy firmy i ludzi. A gdy skończy się wojna, rozpocznie się odbudowa Ukrainy. Polska sąsiaduje z Ukrainą, co stwarza duże możliwości, również dla transportu. Ambasador podkreślił, iż relacje polsko-koreańskie są najlepsze od 1989 r., m.in. Polska kupuje w Korei duże ilości uzbrojenia.



Wystąpił żeński zespół smyczkowy Red Heel's

Rozkosze stołu

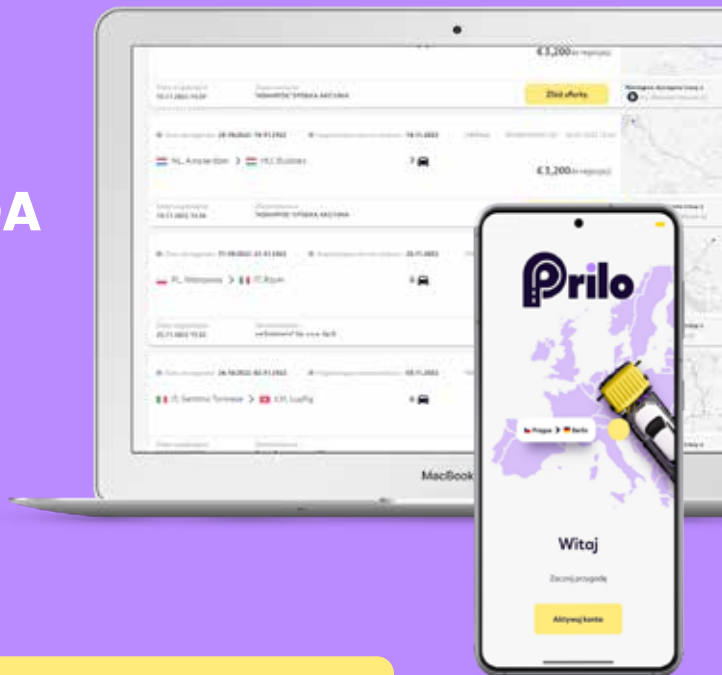
Bardzo pozytywnie przez gości zostało odebrane miejsce spotkania. Nie baza transportowa, choć to nie byłaby żadna ujmą, tylko elegancki hotel w środku stolicy. W ogóle do oprawy eventu nie można mieć żadnych zastrzeżeń. Ponieważ pora była obiadowa

nie zabrakło akcentów orientalnych. Jako przystawkę podano tuńczyka, sos ponzu, edamame (świeże ziarna soi), katsubushi (płatki odpowiednio przygotowanego tuńczyka), majonez cytrynowy. Potem na stołach zagościł krem z brokuła, wołowina teriyaki i na deser sernik matcha. 🍰



NOWOCZESNA INTERNETOWA GIEŁDA TRANSPORTU AUT

PONAD 1000
PRZEWOŹNIKÓW
Z CAŁEJ EUROPY



GIEŁDA TRANSPORTU AUT

PRILO.COM

BEZ NIEGO NIE WYRUSZAJ

Bez ogrzewania postojowego trudno sobie wyobrazić korzystanie jesienią i zimą z ciężarówki, autobusu, pojazdu specjalnego, czy z maszyny roboczej.

Warto postawić sobie pytanie, jakie rozwiązanie spośród dostępnych na rynku jest najbardziej ekonomiczne i ergonomiczne dla konkretnego typu pojazdu? Czy np. w przypadku autobusów, które każdego wieczora zjeżdżają do bazy, konieczne jest stosowanie drogich ogrzewaczy spalinowych? Pytanie to nabiera szczególnego znaczenia w przypadku autobusów zasilanych gazem, których silniki charakteryzują się dużą nadprodukcją ciepła i nie wymagają używania podgrzewaczy zimą w trakcie jazdy, a jedynie przygotowania przed rozruchem. Tutaj bardzo dobrą propozycją zamiast ogrzewaczy spalinowych jest system niezależnego, elektrycznego ogrzewania postojowego WarmUp firmy Defa z Norwegii.

WarmUp to wodne ogrzewanie na prąd zmienny z sieci 230 V. Urządzenia tego producenta, oferowane przez Inter Cars SA, znajdują zastosowanie w samochodach ciężarowych, dostawczych, osobowych, autobusach, w pojazdach specjalnych. System ten w sposób wygodny, bezpieczny i wydajny sprawia, że silnik łatwo się uruchamia, kabina ma odpowiednią temperaturę, zaś akumulator pozostaje w pełni naładowany przez całą zimę. Radykalnie zatem poprawia komfort użytkowników, zwiększa żywotność jednostki napędowej przy jednoczesnym zmniejszeniu zużycia paliwa.

Bardzo istotną cechą stanowi modułowość, czyli możliwość układania ogrzewania z poszczególnych elementów, z „klocków”. Modułowa budowa pozwala nie tylko dostosować rozwiązanie do indywidualnych potrzeb, także ograniczyć koszty. Oferta jest opracowywana pod konkretną jednostkę napędową, co gwarantuje efektywność pracy,



Autoterm – nowa, dynamiczna marka na polskim rynku

wydajność, bezpieczeństwo. Podstawowy system jest zbudowany w oparciu o grzałkę silnika. Grzałkę uzupełniają przewody z gniazdem przyłączeniowym oraz przewód łączący gniazdo w pojeździe z zewnętrznym źródłem 230 V. Kolejny element to automatyczna ładowarka akumulatora. Zaczyna ona pracę natychmiast po podłączeniu do zasilania, nawet gdy podgrzewanie silnika i przedziału kierowcy jest wyłączone. Po całkowitym naładowaniu akumulatora ładowarka przechodzi w tryb podtrzymania, zabezpieczając baterię przed przeładowaniem. W celu ochrony akumulatora przed uszkodzeniem, napięcie ładowania jest korygowane zależnie od temperatury otoczenia. Komfort użytkownika pojazdu zdecydowanie poprawia ogrzewacz wnętrza. Nowatorskie i eleganckie urządzenie potrafi ogrzać wnętrze przedziału kierowcy do 20 stopni Celsjusza, skutecznie rozmrażając szyby. Uzupełnienie systemu stanowi programator. Warto podkreślić bezobsługowość, WarmUp praktycznie nie wy-

maga bieżącej konserwacji. A dla najbardziej wymagających jest pilot zdalnego sterowania Smart Start. Wykonany w formie breloczka do samochodowych kluczyków odznacza się zasięgiem do 1,2 km.

Webasto

Webasto proponuje powietrzny agregat Air Top 2000 STC o zakresie regulacji mocy grzewczej 0,9-2,0 kW. Sprzęt ten budzi uznanie z powodu wszechstronności i niskiego zużycia paliwa oraz łatwości serwisowania i konserwacji. Trzeba podkreślić, że nadaje się do pojazdów przewożących materiały niebezpieczne ADR. Kompaktowa konstrukcja umożliwia szybki montaż, wewnątrz lub na zewnątrz pojazdu. Urządzenie cicho i szybko ogrzewa powietrze w kabinie lub w przestrzeni ładunkowej, utrzymując ustaloną temperaturę. Można wybierać między zamkniętym i otwartym obiegiem powietrza. Agregat współpracuje z elementami obsługi Multi Control HD i Smart Control. Przykładowo dzięki Multi Control HD

można zaprogramować do trzech okresów pracy na maksymalnie siedem dni. Agregat jest w pełni kompatybilny z magistralą W-bus.

Air Top Evo 40/55 odznacza się większą mocą. Wariant 40 dysponuje mocą 1,5 do 3,5 kW, natomiast dzięki elementowi obsługi MC (Multi Control) jest możliwe powiększenie do 4,0 kW. Analogicznie dzięki temu urządzeniu wariant 55 zamiast 1,5-5,0 kW może dawać 5,5 kW. Układ sterowania minimalizuje zużycie energii i hałas. System automatycznej kompensacji wysokości stanowi wyposażenie standardowe. Szybki i prosty montaż czyni system Air Top Evo ekonomicznym rozwiązaniem doposażeniowym. W razie potrzeby jest możliwe połączenie dwóch jednostek na zasadzie modułowej w celu zapewnienia skutecznego ogrzewania większych przestrzeni ładunkowych.

Thermo Top Pro 120/150 to generacja ogrzewania wodnego w wysokowydajnych kategoriach, podpowiadanych przez cyfrowe oznaczenia, to znaczy 12 kW i 15 kW. Oba modele, dostępne w wersjach 12 V i 24 V, nadają się do ciężarówek, średnich autobusów, minibusów, pojazdów budowlanych, sprzętu rolniczego. Sterownik ECU i wszystkie połączenia znajdują się z jednej strony. Kompaktowe rozmiary i niewielka masa ułatwiają montaż nawet w ograniczonej przestrzeni. Automatyczna kompensacja zapewnia pełną wydajność nawet na wysokości 3.500 m n.p.m. Nagrzewnica pracuje także w bardzo niskich temperaturach do minus 40. Agregaty charakteryzują się innowacyjną koncepcją palnika oraz zaawansowanym układem diagnostyki i bezpieczeństwa.



Czujniki monitorują temperaturę spalin i płynu chłodzącego i w sposób ciągły przekazują te dane do jednostki sterującej.

Autoterm

Jest to marka sprzedawana w Polsce przez firmę CMPNY One. Autoterm należy do Advers LLC, europejska siedziba mieści się w Marupie na Łotwie. Przed rebrandingiem sprzed trzech lat ogrzewania były dystrybuowane pod markami Planar (powietrzne) oraz Binar lub Teplostar (wodne). Systemy ogrzewania produkowane przez Advers LLC zostały przetestowane w najcięższych warunkach i stworzone specjalnie pod realia pogodowe panujące na terenach o bardzo niskich temperaturach otoczenia. Produkcja odbywa się na terenie Unii Europejskiej. Ogrzewania stają się coraz bardziej popularne w całej Europie, rozbudowana sieć serwisowa pozwala na zapewnienie stałej obsługi urządzeń. Wdrożenie nowych rozwiązań technicznych oraz bardzo atrakcyjna cena umożliwiły znaczący wzrost sprzedaży w ostatnich latach. Zdaniem importera

Autoterm pozostaje jedynym konkurentem dla niemieckich produktów, który spełnia najwyższe wymagania odbiorców.

Z konstrukcji powietrznych warto odnotować model Air 9D, o maksymalnej mocy 8 kW, przystosowany do zasilania 12 V albo 24 V. Nadaje się on szczególnie do dużych autobusów, także do łodzi mieszkalnych. Godzinna wydajność waha się od 70 do 290 metrów sześciennych ogrzanego powietrza.

Wodny Autoterm Flow 14D o mocy grzewczej 14 kW współpracuje z silnikami o dużej pojemności, np. autobusów, ciężarówek, pojazdów specjalnych. Wariant 14D-12 pracuje na napięciu 12 V, wariant 14D-24 na 24 V, w jego przypadku pełna moc sięga 14,5 kW.

30SP-24 ma maksymalną moc 30 kW, jest przeznaczone tylko dla silników diesla o dużej pojemności skokowej, przykładowo w autobusach lub układach chłodzenia o minimalnej pojemności płynu 20 l. Biorąc to pod uwagę, ogrzewanie jest dostępne wyłącznie w wersji 24 V. 

NAITAŃSZE KREDYTY I LEASINGI

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



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

UPROSZCZONE PROCEDURY

już nawet
od 0% wpłaty

KREDYTY DLA FIRM

**PORÓWNAJ 20 firm
ubezpieczeniowych
w jednym miejscu**

TERAZ BIAŁYSTOK

W pierwszy, jesienny piątek, 30 września zostało otwarte Centrum Serwisowe Białystok, w Porosły-Kolonii 12N, tuż obok stolicy Podlasia.

Nie ulega wątpliwości, że Centrum Serwisowe Białystok, zajmujące ponad 1,7 ha, zostało wybudowane zgodnie z najnowszymi rozwiązaniami technicznymi i spełnia wszelkie wymagania stawiane serwisom branży motoryzacyjnej. Pod jednym dachem świadczy usługi sprzedaży i serwisu agregatów chłodniczych Thermo King i Frigoblock jako TT-Thermo King oraz samochodów ciężarowych Volvo i Renault w ramach TT-Truck, spółki-córki TT-Thermo King. Nowo otwarty obiekt to miejsce pełne przemyślanych rozwiązań, zaczynając od obszernego parkingu o powierzchni prawie hektara, na którym łatwo manewrować zestawem, aż po panele fotowoltaiczne na dachu, o szczytowej mocy 50 kW. Na klientów czeka tutaj 20 stanowisk naprawczych. Jest 10 długich, przejazdowych stanowisk z bramami z obu stron, w sumie 20 bram. Dariusz Ostaszewski, prezes TT-Truck zwrócił uwagę podczas konferencji prasowej na dużą przestrzeń na dole, przeznaczoną na recepcje oraz na miejsce wypoczynku dla kierowców. W związku z restrykcjami unijnymi nie są obecnie obsługiwani kierowcy firm z Rosji i Białorusi.

Warto podkreślić lokalizację Centrum. Porosły-Kolonia, w gminie Choroszcz, to tak naprawdę przedmieście Białegostoku, okolice pełne różnych firm i salonów samochodowych. Dojazd do Centrum jest bezkolizyjny, a położenie przy trasie S8 i węźle Porosły bardzo korzystne. Obiekt powstał na „zielnym polu”, nic tu wcześniej nie było.



W TT-Thermo King czeka doświadczona i kompetentna kadra doradców i mechaników. Magazyn części oraz warsztat są profesjonalnie wyposażone, a sama naprawa trwa krócej dzięki dużej przepustowości serwisu, co znacząco skraca czas oczekiwania kierowcy. Przygotowane są także dwa pojazdy do usług mobilnych.

TT-Truck posiada ścieżkę diagnostyczną dla własnych potrzeb, trzy kanały naprawcze, centralną magistralę dystrybucji olejów. Firma jest również przygotowana na ładowanie elektryków, ma ładowarkę 40 kW, w planach dwie następne. Nie będzie to komercyjna sprzedaż prądu, tak samo jak serwis nie prowadzi sprzedaży oleju napędowego. Znajdują się tu stanowiska przystosowane do przeglądów przedsprzedażowych nowych pojazdów, do diagnostyki komputerowej, a także do wykonywania przeglądów okresowych pojazdów zasilanych LNG i CNG oraz do naprawy elektrycznych i hybrydowych. Na wyposażeniu warsztatu jest m.in.

suwnica jezdna oraz podnośniki kolumnowe. Jest doświadczony zespół mechaników oraz doradców, są trzy pojazdy serwisowe i magazyn części zamiennych. Małgorzata Kulis, dyrektor zarządzająca Volvo Trucks Polska, podsumowała, że to obiekt odpowiedni dla marki premium.

Z agregatów do ciężarówek

TT-Thermo King jest największym w Polsce autoryzowanym dealerem marek Thermo King i Frigoblock, ma centralę w Grzędach pod Warszawą. Teraz, poprzez TT-Truck zajmuje się ciężarówkami Volvo i Renault koło Białegostoku. Wojciech Żołądek, prezes TT-Thermo King wspominał, że nowy obiekt w Porosłach-Kolonii stanowi efekt zobowiązania z 2018 r. Wtedy czas realizacji został określony na trzy lata, poślizg wyniósł pół roku, ale mieliśmy przecież pandemię i mamy wojnę Rosji z Ukrainą. Jakub Glinkowski, dyrektor ds. operacyjnych i rozwoju TT-Thermo King podkreślił, że wyzwaniem był i termin, i budżet. Należało

wykazać się elastycznością, np. zastosowano 50 rozwiązań zamiennych w porównaniu z projektem. Niekoniecznie musiały to być tańsze pomysły, czasem decydowała dostępność. Przykładem bramy, miały być na 20 tys. cykli, są na 50 tys.

Przebudowa w Jeżewie

TT-Thermo-King posiada obiekt w Jeżewie Starym, 22 km na zachód od tego nowego pod Białymstokiem, który także został postawiony od podstaw. Była to pierwsza, oficjalna siedziba TT-Truck. Pomysł na Jeżewo jest taki, aby urządzić tam centrum napraw powypadkowych, wykorzystując przy okazji doświadczenia TT-Thermo-King z Poznania. Jeżewo ma działać w formule one stop shop, wszystko będzie można załatwić w jednym miejscu. Nie ulega wątpliwości, że blacharni i lakierni na Podlasiu brakowało. Na razie trwają prace projektowe.

Poza wymienionymi osobami w konferencji z dziennikarzami brali udział: Valery Muyard, dyrektor zarządzający Renault



Nowy, przestronny, dobrze wyposażony serwis

Trucks Polska, Tomasz Wykrota, dyrektor produktu i marketingu Renault Trucks Polska, Francesco Petrozziello, manager ds. rozwoju sieci dealerskiej Thermo King oraz Jacek Kacprzak, manager sprzedaży Thermo

King w regionie EMEA, odpowiedzialny za Polskę, Czechy, Słowację, Grecję, Ukrainę. Razem osiem osób, co świadczy o bardzo solidnym podejściu organizatorów do spotkania z przedstawicielami mediów.



Land und See
Speditionsgesellschaft mbH



7-9.11.2022

EXPO XXI WARSZAWA

ODWIEDŹ NAS!

HALA 1 | STOISKO D15

dls zaprasza:

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

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

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

dls zapewnia:

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

**30-dniowy
termin płatności**



Prosimy
o telefoniczne
lub pisemne
skontaktowanie się:

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

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

www.dls-logistics.de

WIDĄĆ OŻYWIENIE

Jeżeli nastroje wśród wystawców można uznać za rynkowy barometr, następne miesiące i lata powinny być dobre dla miejskiego transportu zbiorowego. Targi Transexpo trwały w Kielcach trzy dni, 12-14 października.

Solaris zaskoczył – pozytywnie – językiem konferencji prasowej, była po polsku. A więc można! Ta znakomita, polska marka podczas internetowych eventów porozumiewa się po angielsku, nawet na poprzednich targach Transexpo miała konferencję w tym obcym języku. Trzej managerowie, Mateusz Figaszewski, dr inż. Dariusz Michalak i Jakub Jóźwiak opowiedzieli o osiągnięciach i planach Solarisa, zwłaszcza tych wiążących się z elektromobilnością. Solaris w ujęciu ostatnich 10 lat, od roku 2012 do 2021, jest liderem rynku zeroemisyjnych autobusów miejskich w Europie, bez Wielkiej Brytanii i Irlandii. Największe floty e-busów Solarisa to Mediolan we Włoszech (195 sztuk), Warszawa (153), Berlin (133). Z zaplanowanych, dużych dostaw wymienimy Oslo (183) i Madryt (62).



Najnowsza premiera, wrześnieiowa, to wodorowy, 18-metrowy, przegubowy Urbino 18 hydrogen, o którym pisaliśmy w poprzed-

nim numerze. Solaris kładzie mocny nacisk na układy bateryjne i ogniwa paliwowe, ale nadal napędy spalinowe, diesel i CNG, stanowią 59 proc. produkcji. Tak przedstawiają się fakty, z 2021 r., także z pierwszego półrocza br. Solaris Urbino 18,75 otrzymał Medal Targów Kielce jako najlepszy produkt w kategorii autobusów. Poza tym firma Solaris zdobyła nagrodę za stoisko targowe.

Prąd z baterii, prąd z wodoru

W pierwszy dzień imprezy, 12 października została oficjalnie podpisana umowa między firmą Autobagi Polska z podkrakowskiej Góry Libertowskiej a turecką marką BMC na wyłączną dystrybucję jej miejskich autobusów. Autobagi przez lata reprezentował na naszym rynku Kamaza, ale Rosjanie wybrali wojnę z Ukrainą zamiast normalnej, gospodarczej współpracy w Europie. Zawsze chętny do rozmów z mediami jest Wojciech Traczuk, dyrektor Autobagi ds. rozwoju.



BMC, czyli autobusy tureckie



Wycieraczki Bosch spełniają oczekiwania nawet najbardziej wymagających kierowców

- ▶ Kompletny asortyment o niemal 99% pokryciu rynku, także do nowych pojazdów
- ▶ 2 linie wycieraczek szkieletowych Twin i płaskich Aerotwin
- ▶ Doskonała jakość

Zapytaj dystrybutora części zamiennych Bosch

o wycieraczki z dyszą spryskiwacza



motobosch.pl



Inspiruje nas
BEZPIECZEŃSTWO



– Marka BMC sprzedawała się w Polsce od kilku lat, jesteśmy nowym jej przedstawicielem – zaznacza Wojciech Traczuk. – Podpisaliśmy kilka miesięcy temu umowę z BMC, jeżeli chodzi o samochody ciężarowe. Teraz zaczynamy sprzedawać autobusy miejskie i lotniskowe. Możemy zaproponować pełną gamę, z silnikami Diesla, od 8 do 18 metrów, podobnie z CNG od 9 do 18 metrów i elektryki 8- i 10-metrowe. Systemu wodorowego na razie nie mamy, to kwestia przyszłości, przynajmniej dwóch lat. Turcy produkują te autobusy na rynek europejski, to nie są produkty, które trzeba by dopasowywać do europejskich warunków. Zapewniamy również ładowarki do elektryków.

MAN urządził konferencję prasową w miejscu nieprzypadkowym, w Autobusie Roku, w elektrycznym Lion's City 18E (najdłuższy wariant, krótsze mierzą 10 m i 12 m). 18-metrowy przegubowiec to idealny produkt dla dużych miast poszukujących autobusów elektrycznych o dużej pojemności, zachwalała Olga Żarkowska, product & sales bus director MAN Truck & Bus Polska. Maksymalnie może zabrać 120 pasażerów, ma dwa silniki zainstalowane na drugiej i trzeciej osi. Jak zaznaczył Claus Wallenstein, dyrektor zarządzający MAN Truck & Bus Polska, każda z wersji autobusu została stworzona z myślą o zeroemisyjności i maksymalnej wygodzie dla pasażerów oraz poczuciu podróżowania w luksusowych warunkach. Drugim elektrykiem na stoisku MAN-a był

eTGE Combi, 6-metrowy, 9-miejscowy (8+1) mikrobus. Zabudowa jak i całe auto jest polskiej produkcji, przygotowaniem Combi zajmują się zakłady w Sadach pod Poznaniem, o czym poinformował Grzegorz Rogalewicz, product & sales van director. I podkreślił bogate, seryjne wyposażenie. W ogóle po polskich drogach jeździ ponad 300 elektrycznych, dostawczych eTGE.

Volvo pokazało egzemplarz 7900 Electric, na co dzień pracujący w Łodzi, który może być ładowany plug-in i poprzez pantograf odwrócony. Swego czasu Volvo, wraz z partnerami odpowiedzialnym za infrastrukturę do ładowania współtworzyło standard

ładowania pantografem odwróconym Opp Charge. Zdaniem Volvo Buses takie bateryjne autobusy elektryczne to przyszłość miejskiego transportu. Poprzez ładowanie pantografowe zasięg dzienny jest praktycznie nieograniczony. Na przystanku końcowym, kiedy autobus ma normalną przerwę, może uzupełnić akumulatory trakcyjne. Jeden pantograf obsługuje wiele autobusów. Po drugie autobus jest lżejszy, bo nie musi być wyposażony we własny pantograf. Pewien udział będą miały też w przyszłości autobusy wodorowe, z ogniwami paliwowymi, ale ich efektywność energetyczna jest niższa.

– Wynika to z dwóch względów – argumentuje Tomasz Łysiak, kierownik projektów ds. elektromobilności Volvo Polska z Wrocławia. – Sprawność napędu elektrycznego baterijnego jest wyższa. Drugi aspekt jest taki, że samo wytworzenie wodoru jest bardzo energochłonne. Wodór jest najbardziej popularnym pierwiastkiem we Wszechświecie, ale na Ziemi nie ma go w czystej postaci.

Rekord targów w rezygnacji z papieru pobił Arthur. Marka mało jeszcze u nas znana, debiutująca na targach z wodorowym modelem H2 Bus postawiła na bardzo skromne ulotki, z których można było... zeskanować kod QR. Taka jest polityka tej niemieckiej firmy, być może ekologiczna, budząca jednak zdziwienie. Philipp Glonner, prezes Arthura z przejęciem i zaangażowaniem opowiadał m.in. o tym, jak przez ponad pół roku firma analizowała przepływy energii, aby stworzyć



holistyczny koncept. Zakład produkcyjny mieści się w Lublinie, pomieszczenia są wynajmowane od syndyka masy upadłościowej pewnej firmy. Nazwa tejże firmy podczas krótkiej konferencji prasowej nie padła, ale pod tym samym adresem działał Ursus Bus. Arthurowi życzymy powodzenia i będziemy mu kibicowali, choć jak stwierdził sam prezes, wodór jest bardzo drogim rozwiązaniem. 12-metrowy H2 Bus może mieć ogniwa paliwowe o mocy 60-125 kW (82-170 KM), dwa elektryczne silniki po 125 kW (170 KM) oraz wspomagające baterie trakcyjne 15-45 kWh.

Lampy, moduły i rozrywka

Bardzo serdecznie do dziennikarzy odnosi się Tomasz Kompanowski, dyrektor handlowy Horpolu w Lipnikach pod Bydgoszczą, pracujący w tej firmie 18 lat. Horpol istnieje od 1979 r., jest dostawcą lamp m.in. do autobusów i busów na pierwszy montaż. Wystawia się na różnych targach branżowych, nie tylko w Polsce, na Baumie, Automechanice, IAA.

– *Sluchamy rynku, wiemy, jakie są potrzeby* – podkreśla dyrektor Kompanowski. – *Rynek się zmienia, nawet pięć lat temu były inne oczekiwania. Szybko reagujemy na zmieniające się zapotrzebowanie, klienci to doceniają. Znamy się na oświetleniu, sami budujemy formy. Mocno stawiamy na jakość. Jakość dla nas ma największe znaczenie. Strona wizualna też jest bardzo ważna, chcemy aby dzięki naszym lampom pojazd się wyróżniał.*

Zbigniew Papierz, menadżer ds. kluczowych klientów Webasto Petemar z Łomianek koło Warszawy opowiedział o eBTM 2.0. To uniwersalny, elektryczny moduł zarządzania temperaturą baterii, moduł typu plug & play, czyli podłącz i używaj.

– *Jest to urządzenie przeznaczone na pierwszy montaż, które dba o komfort baterii w pojeździe elektrycznym, czy hybrydowym. Jego moc wynosi 8 i 10 kilowatów. Krótko mówiąc, mamy w urządzeniu zespół klimatyzacyjny plus zespół grzewczy. W zależności od potrzeb, czy jest pora zimowa czy letnia, eBTM poprzez układ wodny, zapewnia komfort termiczny. Baterie pracują w pewnym reżimie temperaturowym. W naszym klimacie najbardziej istotne jest podgrzewanie, układ klimatyzacyjny załącza się sporadycznie.*

El-Cab mieści się obok Solarisa w Bolechowie-Osiedlu, na północ od Poznania. Łukasz Stanisławski, kierownik produktu, przedstawił autobusowy system multimedialny Boscha, czwartej generacji.

– *Multimedialna rozrywka na pokładzie autobusu turystycznego, żeby umilić dłuższą podróż, system dostarczany do producentów pojazdów na pierwsze wyposażenie. Oferuje możliwość podłączenia monitorów 22-27 cali. Czwarta generacja różni się tym od poprzednich, że dochodzą poszczególne funkcje. Mamy już nie tylko odtwarzanie płyt DVD (w niektórych wersjach), czy z pen drive'a, ale*

również strumieniowanie – pasażer nie musi oglądać tego, co pilot puści na ekranie. Widok z frontowej kamery można pokazać tym, co siedzą z tyłu autobusu. Pilot może korzystać z mikrofonu bezprzewodowego. Poza tym mikrofon zamontowany w oparciu fotelu kierowcy może służyć do przekazywania informacji podróżnym i również jako zestaw głośnomówiący dla kierowcy.

Z targowych nowości odnotujemy jeszcze: 12-metrowy autobus elektryczny ARP e-vehicles Pilea 12E, 8-metrowy autobus Isuzu NovoCiti Volt oraz polską premierę nowej generacji Setry Top Class. 



*Szczegóły u dealera

JUŻ OD 399€ RATA LEASINGU/NAJMU +

WYWROTKI:

- Ocynkowana rama
- Stalowe wywrotki HALFPIPE 22-38m³
- Aluminiowe wywrotki HALFPIPE oraz skrzyniowe 24-65m³

ZALETY NAJMU:

- Stałe przewidywalne koszty na czas umowy
- Niska rata
- Zminimalizowane ryzyko inwestycji
- Elastyczne warunki umowy

RUCHOME PODŁOGI STANDARDOWE ORAZ Z DRZWIAMI BOCZNYMI

*Szczegóły u dealera

JUŻ OD 899€ RATA LEASINGU/NAJMU +



Gwarantujemy odkup naczepy po okresie leasingu

1951-2021

70 Reisch

Reisch

YOUR CARGO. OUR CONCEPT

GENERALNY DYSTRYBUTOR

CN

POLTRAILERS

WWW.CENTRUM-NACZEP.COM

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

+48 600236900
+48 604274974
+48 600236789
+48 600236796

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

INNOWACJE I DOŚWIADCZENIE

Z Piotrem Bogdańskim, dyrektorem zarządzającym SAF-Holland Polska sp. z o.o. rozmawia Jacek Dobkowski.

Jacek Dobkowski: – Czym głównie zajmuje się SAF-Holland Polska? Współpracą z producentami naczepek i przyczep czy dostarczaniem części zamiennych?

Piotr Bogdański: – *SAF-Holland to ponad 120 lat doświadczenia i tradycji, ale także innowacyjność. Globalny koncern zajmuje się dostarczaniem komponentów do pojazdów użytkowych. SAF w Polsce, tak jak na całym świecie, zajmuje się sprzedażą komponentów wykorzystywanych przy budowie pojazdów użytkowych, przyczep i naczepek oraz sprzedażą części zamiennych. Ponadto w Pile prowadzimy działalność serwisową i diagnostyczną. Naprawiamy pojazdy ciężarowe i naczepy wszystkich marek.*

JD: – Dlaczego siedziba jest w Pile, a nie w stolicy czy innym, dużym mieście?

PB: – *Firma powstała w małym mieście, Trzciance, w 1997 roku. Od początku jesteśmy związani z tym regionem i ludźmi, którzy współtworzyli i współtworzą sukces firmy. Jesteśmy dumni z tego, że do nowej lokalizacji firmy, do Piły, w 2013 roku przeniósł się cały zespół tworzący SAF w tamtym czasie.*

JD: – Jak zmieniła się wasza sytuacja po 24 lutego? Pytam, bo teren działania polskiego oddziału SAF to również Ukraina.

PB: – *Działamy na terenie Ukrainy od 20 lat. Posiadamy tam bardzo rozbudowaną sieć relacji biznesowych z producentami pojazdów i dystrybutorami części oraz serwisami partnerskimi. Konflikt na Ukrainie jesteśmy wstrząśnięci. To ogromna tragedia i mamy nadzieję, że zakończy się jak najszybciej. Poza problemami biznesowymi wynikającymi z tych wydarzeń to przede wszystkim tragedia ludzi takich samych jak my. Podtrzymujemy stale relacje biznesowe, które jednak w oczywisty sposób zostały znacznie ograniczone, szczególnie w obszarze aftermarketu, co jest konsekwencją ograni-*



Piotr Bogdański: – Ciągły rozwój jest naszym nadrzędnym celem

czonego ruchu transportu na terenie Ukrainy. Aktualnie realizujemy kilka projektów, gdzie nasze komponenty wykorzystywane są przy budowie środków transportu. Staramy się patrzeć w przyszłość, mając nadzieję na zakończenie działań wojennych.

JD: – Osie elektryczne do naczepek, TRAKr i TRAKe, kiedy mają szansę na seryjną produkcję? W jakich rodzajach naczepek mogą się sprawdzić? Tylko na pierwszy, fabryczny montaż? Na czym polegają różnice między TRAKr i TRAKe?

PB: – *Po raz pierwszy zaprezentowane na targach IAA Commercial Vehicles 2018, osie elektryczne przeszły od tego czasu wiele, kolejnych etapów rozwoju. SAF TRAKr i SAF TRAKe wykorzystują hamowanie odzyskowe, aby obniżyć emisję i zużycie paliwa całego pojazdu. Ponadto SAF TRAKe wykorzystuje zgroma-*

dzoną energię do wspomagania głównego napędu ciągnika, na przykład na wzniesieniach lub w trudnych warunkach drogowych. Osie TRAKr już weszły do seryjnej produkcji – prezentowaliśmy je na tegorocznych targach IAA. Osie naczepy SAF TRAKr wykorzystuje hamowanie odzyskowe w celu obniżenia emisji i zużycia paliwa przez cały pojazd. W tym celu centralnie umieszczony zespół generatora wysokiego napięcia przetwarza energię kinetyczną naczepy na energię elektryczną. Wytworzona energia jest przechowywana w akumulatorze litowo-jonowym, a następnie wykorzystywana do zasilania urządzeń elektrycznych w przyczepie, takich jak agregaty chłodnicze (wyłącznie za pomocą energii elektrycznej). Osie tego typu są przeznaczone do fabrycznego montażu. Obie technologie są doskonałym dowodem naszej innowacyjności i wprowadzania nowych rozwiązań.

JD: – Elektryfikacja nie tylko osi, ale i całego ciężkiego transportu, czy to ma sens? Obecnie elektryczne ciągniki siodłowe kosztują trzy razy drożej niż normalne, przy zasięgu 200 kilometrów...

PB: – Rozwój technologii i nowe rozwiązania to ciągły proces. W SAF wyznaczamy nowe trendy i implementujemy nowe technologie. Elektryfikacja to nieunikniona droga. My dostrzegamy w niej potencjalne korzyści. Przykładem są tu wspomniane osie, gdzie nie odpowiadają one za cały napęd zestawu, a wspierają go. Poza tym współczesny świat to zarządzanie informacją, wszyscy codziennie jesteśmy wręcz przytłaczani mnogością komunikatów, jakie do nas trafiają. W biznesie jest podobnie. Dlatego tworzymy rozwiązania, które w prosty sposób pozwalają zarządzać informacją. Nasze najnowsze narzędzia wspierają identyfikację części i ich dobór wykorzystując technologię NFC. Stworzyliśmy także portal SH I.Q. Skrót ten oznacza „Inteligentną Jakość”. Platforma internetowa łączy wiele usług cyfrowych, w tym elektroniczny katalog części zamiennych Parts

on Demand (PoD). Funkcja inteligentnego wyszukiwania wspiera użytkowników w szybkim odnajdywaniu danych, dokumentów i informacji. Dbanie o środowisko także jest dla nas ważne, nie skupiamy się jedynie na produkcji nowych komponentów. Uruchomiliśmy ostatnio nowy program regeneracji zacisków hamulcowych, aby być bardziej zrównoważonym i przyjaznym dla środowiska w branży części zamiennych. Zużyte zaciski są profesjonalnie odnawiane, aby mogły dostać nowe życie w pojeździe. To oszczędza zasoby i co najważniejsze dwutlenek węgla.

JD: – Pomijając już komponenty elektryczne, co jeszcze można w osiach poprawić?

Nad czym przede wszystkim pracują konstruktorzy?

PB: – Wykorzystywanie nowoczesnych technologii to droga, którą wybraliśmy i to w tych obszarach nasi inżynierowie pracują najbardziej intensywnie. Przede wszystkim pracujemy nad digitalizacją i wprowadzeniem sensorów monitorujących pracę naszych agregatów osiowych. SAF-Holland Group, po przejęciu spółki Axscend z Wielkiej Brytanii, dalej wpisuje się

w temat wprowadzania technologii w obszarze telematyki. Analiza danych i tworzenie bardziej wydajnych rozwiązań pozwala zminimalizować zużycie energii i poszczególnych komponentów, co sprawia, że transport jest bardziej ekologiczny i bezpieczny. W naszych osiach wykorzystujemy system monitorowania ciśnienia w ogumieniu. Właściwe ciśnienie w oponach ma bezpośredni wpływ na ich zużycie i oszczędność paliwa. Opony z ciśnieniem za niskim o 10 procent zużywają się od 9 do 16 procent szybciej niż prawidłowo napompowane. Niedopompowane opony zwiększają opór toczenia, który może zwiększyć zużycie paliwa nawet o 2 procent. Tak jak już wcześniej wspomniałem, odpowiednia informacja i zarządzanie nią są kluczowe do zwiększania efektywności i rozwoju całego biznesu. Jesteśmy liderem w nowych rozwiązaniach, nasze komponenty cechują się najwyższą jakością, jednak to ciągły rozwój jest naszym nadrzędnym celem. Dlatego mogę śmiało powiedzieć, że jestem pewny naszej pozycji na wymagającym rynku.

JD: – Dziękuję za rozmowę. 



RAZEM W BIZNESIE. SPECJALIŚCI OD CHŁODNI

SOR

Oficjalne przedstawicielstwo
Firmy Sor Iberica

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

www.soriberica.com

IMIE MĘSKIE JASIEK	RODZAJ CIASTKA GRUBY KOC	PIJANY W ... LOKUM, SIEDZIBA	MALPI PRZYSMAK GRUBE GAŁĘZIE		
				19	
ELEKTRON UJEMNY DIEGO, PIŁKARZ				26	12
				9	
ENKLAWA W RZYMIE	6			15	
ODMIANA WĘGLA KAMIEN- NEGO	ODGŁOS SZYBKICH KROKÓW	CZARNA W OGRÓ- DZIE	KRZEW IGLASTY		GUZ NOWO- TWO- ROWY
AS WIELKI SKLEP	5		DOS- TOJNIK ABI- SYNSKI	2	PIWO Z PUBU
		25		21	
NAFTOWA SPIS NIERU- CHOMOŚCI			SPEC OD DE- DUKCJI		
	16		18		3



		ZAWARŁA UMOWĘ ZATOR ULICZNY	WYSOKIE DRZEWO RYSUNKI NA DOMACH RZUCANY PRZEZ WIEDZMĘ	GAZOWANE NAPoje SŁAWA, UZNANIE	MORSKIE LUB POLNE
			JEAN, AKTOR FRAN- CUSKI		13
			PUKLE SŁODKI PRZE- TWÓR		23 7
PARYS LUB PRIAM					
ŚPIEW SŁOWIKA DOM STU- DENTA					
FRA- GMENT BIBLI		NAMASZCZENIE BISKUPA	11	SMAR DO ŁOŻYSK	SURO- WICA KRWI
	17	8			24
STAŁOWY NA NIEBIE		NAGI ANIOŁEK WIOSKA KAUKASKA		500 SZTUK PAPIERU	DAWNY PRZE- CINEK
ISTNE DZIWO	22			1	20
MARNA OCENA		10		14	
			ZAPORA NA RZECIE		

Wśród wszystkich Czytelników, którzy nadesłali prawidłowe rozwiązanie krzyżówki SMS-em na nr 791 892 568 do dnia 24.11.2022 r. rozlosujemy upominki ufundowane przez firmy:



Nagrodzeni z ostatniego numeru:
Mariola Stankowska – Kielce, Marek Sidorski – Warszawa,
oraz Piotr Kielnik – Radom.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 29 utworzą rozwiązanie – maksyma rzymska.

POSZUKUJEMY CIĄGNIKÓW 3-OSIOWYCH NA SKANDYNAWIĘ ORAZ CIĄGNIKÓW 2-OSIOWYCH NA EUROPE



Zatrudnimy kierowców CE.

Wymagany min. język angielski.
Zatrudnienie stałe na umowie norweskiej.

Więcej informacji pod

0047 40709576

Kingsrod Transport AS poszukuje podwykonawców, którzy chcieliby świadczyć dla nas usługi przewozowe po Skandynawii oraz Europie.

Chcielibyśmy nawiązać stałą współpracę z poważnymi firmami, tak abyśmy wspólnie mogli świadczyć kompleksowe usługi transportowe spełniające wymagania klientów.

Warunkiem jest aby kierowcy potrafili porozumiewać się w języku angielskim lub niemieckim.

Dodatkowe pytania prosimy kierować do kierownika działu transportu
Hans Peter Berg na adres mail: **HPB@kingsrod.no** lub Mariusz Butryn
na adres: **mariusz.butryn@kingsrod.no**, mobil: **0047 40 70 95 76**

ROLNICZE CIĘŻARÓWKI Z CZERWCOWYCH STRAJKÓW

Rolnicze ciężarówki ze Starachowic miały ułatwić rolnictwu PRL zwiększenie plonów. W produkcji przetrwały ponad dekadę.

Władze PRL ogłosiły 24 czerwca 1976 roku podwyżki cen żywności, co miało przywrócić „równowagę rynkową”, czyli zlikwidować niedobory i kolejki. Już następnego dnia kraj zalała fala strajków, których największe zakończyły się starciami z MO w Radomiu, Ursusie i Płocku 25 czerwca. Władze PRL wstrzymały podwyżkę, 13 sierpnia wprowadziły kartki na cukier, jednak zaopatrzenie sklepów było coraz gorsze. Doszło nawet do tego, że jeden z wojewodów zakazał wywozu żywności ze swojego województwa, aby zaspokoić potrzeby miejscowej ludności.

Brakowało pasz, których import szybko wzrastał, a razem z nim rósł koszt wyprodukowania mięsa. Uratować sytuację miały inwestycje w rolnictwo, władze obiecały poprawę zaopatrzenia w maszyny i nawozy. Na IV Plenum KC PZPR 9 września I sekretarz Edward Gierek poinformował, że Komitet Centralny przyjął „postanowienia, których realizacja powinna zapewnić dalszy rozwój gospodarki rolnej oraz poprawę w perspektywie zaopatrzenia w żywność.”

Gierek przyznał, że „W ostatnich miesiącach nasze społeczeństwo nurtują problemy zaopatrzenia rynku i struktury cen. Są to sprawy bezpośrednio wiążące się z rolnictwem.”

Zapowiedział na najbliższe 5 lat zwiększenie nakładów na rolnictwo i dostarczenie m.in. 300 tys. ciągników rolniczych i o 80 proc. więcej maszyn rolniczych niż w ubiegłym 5-leciu.

Podkreślił, że „Przed przemysłami wytwarzającymi środki do produkcji rolnej, a zwłaszcza przemysłem ciężkim i maszyn rolniczych, przemysłem maszynowym i chemicznym oraz budownictwem stoją rozległe zadania.”

W tym programie starachowicka fabryka ciężarówek miała przygotować samochód



dla rolnictwa. Szczęśliwie złożyło się, że ostatnich latach przestawiła się na produkcję nowej generacji Starów 200, wśród których znalazł się model 244 z napędem na obie osie, który miał także pojawić się w odmianie rolniczej.

Słuszna krytyka

Gospodarstwa wielkopowierzchniowe wymagały sprawniejszego transportu, stąd pomysł samochodu dla rolnictwa. Wydajność typowego kombajnu wynosiła 12 ton na godzinę, a Bizon Gigant zbierał nawet od 36 do 45 ton/godz.

Samochód musi poruszać się po gruntach uprawnych, łąkach, drogach polnych jak i utwardzonych o ograniczonej nośności. Oznaczało to wybór ciężarówki średniej ładowności. PGR szacowały w 1974 roku, że do 1980 roku będą potrzebować 1 samochód na 400 ha użytków rolnych. Przypuszczaly, że w kolejnej 5-latce 1 samochód będzie przypadać na 200 ha. Przeliczając dane z rocznika statystycznego GUS wynikało, że w 1980 roku potrzeba będzie 6,5 tys. samochodów, a w 5 lat później 13 tys.

Ministerstwo Rolnictwa wyliczało w 1974 roku, że zapotrzebowanie na samochody o ładowności 4-5 ton wzrośnie z 2,4 tys. w 1975 roku do 2,9 tys. w 1980 roku. W przypadku samochodów o ładowności 6-8 ton potrzeby powiększą się z 1,2 tys. do 2,2 tys.

Instytut Budownictwa, Mechanizacji i Elektryfikacji Rolnictwa opracował wymagania dla takiego pojazdu. Ciężarówka z pięcioma tonami ładunku miała pokonywać 20-procentowe wzniesienia, posiadać napęd terenowy z blokadą mechanizmu różnicowego, prędkość od 3 do 80 km/h, nie pozostawiać głębokich kolein. Zabudowy wywrotki powinny mieć pojemność od 2 do 13 m³ i automatyczne zamykanie przestrzeni ładunkowej. IBMER zastrzegł, że wywrotka powinna być 3-stronna. Pojazd wyposażony w 150-konny silnik miał mieć trwałość 10 lat i osiągnąć 150 tys. km przebiegu do remontu generalnego.

Star przygotowywał się do produkcji rolniczego Stara do 1974 roku, ale polecenia KC PZPR uruchomienia rolniczej produk-

cji znakomicie ułatwiało zadanie. Dyrektor Ośrodka Badawczo-Rozwojowego przy FSC Starachowice Antoni Chmielnicki w książce „Star znad kamiennej” tak wspominał początki projektu: „Pewnego razu, w regionalnym dzienniku „Słowo Ludu” ukazał się artykuł, przedrukowany bodajże z „Trybuny Ludu”, autorstwa redaktora Gąsiora, który traktował o potrzebie zaopatrzenia rolnictwa w jakiś dobry samochód ciężarowy. Redaktor Gąsior krytykował istniejący stan rzeczy, nawoływał do podjęcia starań o skonstruowanie takiego samochodu w kraju i szybkie wprowadzenie go do produkcji seryjnej. „Świetnie, to akurat coś dla nas”, pomyślałem i – niczym w „produkcyjniaku” z epoki wczesnego Bieruta – chwyciłem za telefon, by niezwłocznie zareagować na słuszną krytykę, wygłaszaną w imieniu ludu miast i wsi przez przedstawiciela inteligencji pracującej. Innymi słowy, skontaktowałem się z dziennikarzem i zaprosiłem do Starachowic. Podczas spotkania, zaprezentowaliśmy mu samochody, jakie znajdują się w opracowaniu.



Między innymi, samochód uterenowiony, z napędem na obie osie – Stara 244. Padła propozycja, aby na jego bazie opracować, dla rolnictwa, samochód do transportu płodów.” opisywał Chmielnicki.

Redaktor skontaktował FSC z PGR Przytoczna k. Zielonej Góry. „W Zielonej Górze zjawiliśmy się około południa, zameldowaliśmy się w siedzibie regionalnego zjednoczenia PGR Zielona Góra. Zastaliśmy suto zastawione stoły, byli przedstawiciele kilku PGR, działacze – a jakże – partyjni,

z Komitetu Wojewódzkiego PZPR i nasz redaktor Gąsior”.

PGR potrzebował pojazdu większej ładowności i szybkości niż ciągnik. Nadwozie musiało mieć co najmniej 10 m3 pojemności. FSC Starachowice musiały zaprojektować rolniczą wywrotkę. Do tej pracy zgłosiła się masa chętnych. Chmielnicki tłumaczył, że w tamtym okresie mięso było rarytasem, „żywność drożała i były coraz większe kłopoty z zaopatrzeniem. A tam – wszystkiego w bród ... I to jakiej jakości!”

39 lat na rynku!

PRODUCENT PLANDEK
AKCESORIA FRANZ MIEDERHOFF OHG



Chmielnicki wyznaczył do prowadzenia projektu rolniczego Stara Zygmunta Spytka z działu nadwoziowego OBR. Spytek stworzył interdyscyplinarny zespół łączący działy konstrukcyjne, prototypownię, technologię i zaopatrzenie. Zaczął pracę od stworzenia koncepcji zabudowy i modelu. – *Zespół miał wszystko na miejscu, robota paliła się w rękach i szybko powstały różne wersje na podwoziu Stara 244 i 266, który miał całkiem inne burty inne rozwiązania* – podkreśla Władysław Miernik, który zajmował się badaniami Starów w OBR.

Rekord szybkości

Miernik wspomina, że dołączył do zespołu po przeczytaniu artykułu, że w FSC jest robiony samochód dla rolnictwa. – *Jestem specem od maszyn rolniczych, skończyłem w Traczach technikum mechanizacji rolnictwa, w Poznaniu Wydział Mechanizacji Rolnictwa Politechniki Poznańskiej. Przeprowadziłem 3 lata w POM i 7 miesięcy w fabryce maszyn rolniczych w Kunowie. Gdy przyjechałem do Starachowic w 1974 roku, pierwszą rozmowę miałem z zastępcą Chmielnickiego* – wspomina Miernik.

Konstruktorzy postanowili przygotować nadwozie z dwustronnym wywrotem. – *W badaniach woziliśmy żyto na zielonkę pod koniec maja i z drewnianej podłogi skrzyni ładunek nie zsuwał się. Na dodatek nie pamiętaliśmy, że żyto ma taką samą gęstość jak woda. Zapelniliśmy nim pół skrzyni, a tu silnik dymi na czarno, opony zanurzyły się w gruncie. Na wadze okazało się, że Star ważył 18 ton, a nie 12,5 tony. Pamiętając o masie własnej dobraliśmy pojemności skrzyni pod przewóz słomy, kukurydzy, zboża i obornika* – opisuje Miernik.

Konstruktorzy doświadczalnie dobrali kąt wywrotu skrzyni. – *Natadowaliśmy obornika i podnosimy skrzynię. Przy 30*

stopniach nie leci, przy 40 też nie, przy 50 też nie, dopiero przy 52 coś pociekło. Okazało się, że zrobiliśmy błąd kładąc deski wzdłuż skrzyni. Dopiero gdy położyliśmy je w poprzek, obornik sam spłynął już przy 51 stopniach – dodaje Miernik.

On sam najwięcej problemów miał z oponami, które miały zły bieżnik. – *Przy najłżejszym deszczu na asfalcie samochód tracił przyczepność. Właśnie przy takiej pogodzie kierowca wpadł do rowu i wypadł przez przednią szybę. Prototyp z pociętą ramą nadawał się do kasacji, odzyskaliśmy tylko silnik, skrzynię biegów i rozdzielczą oraz osie. W dwa tygodnie zrobiliśmy nowy prototyp. Samochód miał ponad 90 proc. seryjnych elementów* – zaznacza Miernik.

Z nowości rolniczy Star oznaczony 244 R lub 244 RS otrzymał hydrauliczne wspomaganie mechanizmu kierowniczego, stabilizator na tylnej osi oraz klejoną przednią szybę. – *Zastosowaliśmy także siedzenia Grammera, ponieważ wydawało się nam, że w jeździe po polu będzie trzęsło. Samochód otrzymał także pasy bezpieczeństwa. 244 R miał hamulce hydrauliczno-pneumatyczne. Nieobcy z nimi mieli kłopoty, ponieważ były bardzo czułe. Kolega depnął na hamulec i siedzący obok uderzył głową w szybę. Powiedziałeś, że hamulce są dobre? – Tak. – Mogłyby być trochę gorsze, odpowiedział pasażer masując guz na czole* – wspominał Miernik.

Dodaje, że Chmielnicki utrzymywał dyscyplinę i tempo prac. – *Rozpisywał etapami co jest do zrobienia, za ile i na kiedy. Technolodzy, zaopatrzeniowcy, badacze, konstruktorzy byli zaangażowani i wynagradzani za osiągnięcie kolejnych etapów. Prace szybko szły, a Chmielnicki kontrolował ich postęp i miał niesamowitą pamięć. Czasem myśleliśmy, że nas nagrywa. Na tłumaczenia Chmielnicki odpowiadał: „Rok temu pan mówił to i to”. Spraw-*

dziliśmy, czy miał magnetofon za biurkiem. Nie miał, niesamowity gość. Z rana chodził po biurach, popatrzył co konstruktorzy kreslą na deskach. Potem wzywał na odpawy. Kierownicy bronili się, że nie da rady. Nie? Ten spał przy desce, tamten co innego robił, więc teraz panowie do roboty! I nie było argumentów – byłem świadkiem tych rozmów – dodaje Miernik.

Przyznaje, że Chmielnicki był słowny i wiarygodny. – *Jak umawiał się na pieniądze, to te pieniądze były* – zapewnia Miernik. – *W rezultacie tak prowadzonych prac, nie dość, że wszystkie prototypy RS powstały w bardzo krótkim czasie, to każdy kosztował 7 mln zł a nie 20 mln jak wcześniej zakładała dyrekcja* – porównuje Miernik.

Złoty medalista

Badaniami prototypów w kombinacie PGR Goraj w Przytocznej z krótkim epizodem żniw w PGR Leszno koło Błonia, zajmowali się kolejno inżynierowie ds. badań z bezpośrednim udziałem inż. Zygmunta Spytka: Witold Celebański, Jerzy Krawiec i najdłużej aż do zatwierdzenia sprawozdania z badań kwalifikacyjnych pozwalających na produkcję seryjną Władysław Miernik.

Niezależne badania prowadził Instytut Budownictwa, Mechanizacji i Elektryfikacji Rolnictwa w Kłudzienku, z Aleksandrem Kaplanem. W rezultacie Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego i za nim Ministerstwo Przemysłu Maszynowego miały pewność, że konstrukcja „rolnika” spełni założenia.

Na polecenie ZPMot Motoprojekt opracował w 1978 roku „Studium przedprojektowe wzrostu produkcji samochodów Star 266 i uruchomienia produkcji Star 244 RS.” Rolnik w 1979 roku trafił do produkcji.

Polecenie służbowe dyrekcji generalnej ZPMot nr 23/78 dotyczące produkcji Stara 244 RS (dla rolnictwa) przewidywało produkcję 200 takich ciężarówek w 1979 roku oraz 500 w kolejnym.

Star 244 RS z zabudową zaprojektowaną przez zespół Zygmunta Spytka miał skrzynię ładunkową o pojemność 4,5 m³, która z nadkładkami wzrastała do 6,5 m³ i do 15 m³ z nadkładkami i nadstawką. Skrzynia ładunkowa mieściła zawartość 3-4 zbiorników kombajnów zbożowych Bizon Z040 i Z050 oraz 1,5 zbiornika kombajnu Bizon Z060.

Otwieranie i zamykanie nadwozia odbywało się za pomocą linek. Kąt przechyłu skrzyni wynosi 56 stopni. Na nadwoziu możliwy także montaż cysterny, rozrzucacza obornika lub nawozów.

Masa własna samochodu z nadstawką wynosiła 6.240 kg, a DMC 11.240 kg. Star 244 RS mógł współpracować z różnymi kombajnami: ziemniaczanymi, buraczanymi, zbożowymi jadąc z prędkością od 3,2 km/h do 20,1 km/h przy spalaniu od 137 do 70 l/100 km (od 4,4 do 14,1 litra na godzinę). Prędkość maksymalna wynosiła 87 km/h przy spalaniu 22-27 l/100 km.

Konstruktorom nie udało się wyposażyć Stara 244 w niskoprofilowe ogumienie, prześmyśl zdołał opanować produkcję tylko opon o rozmiarze 9,00 R20 z bieżnikiem uniwersalnym. Star 244 nie otrzymał także napędów hydraulicznych i mechanicznych.

Star 244 RS miał premierę na Międzynarodowych Targach Poznańskich w czerwcu 1979 roku. MTP były wizytówka socjalistycznej gospodarki i 51 edycja targów w 1979 roku przeszła do historii jako pierwsza, na której organizatorzy przyznawali złote medale. Sąd konkursowy pod przewodnictwem rektora Politechniki Poznańskiej Bolesława Wojciechowicza z udziałem specjalistów z Naczelnej Organizacji Technicznej i placówek naukowych przyznał na 51 MTP medale 30 wyróżniającym się wyrobom. Złoty medal uzyskał m.in. Star 244 RS oraz rolniczy samolot PZL Dromader.

Zespół projektujący „Rolnika” otrzymał także nagrody NOT w Warszawie i w Kielcach.

Produkcyjne przeszkody

Starachowicka FSC raportowała do ZPMot w październiku 1978 roku, że zawarła porozumienie z ZTOR Zielona Góra i POM Lubusko w sprawie produkcji nadwozi. FSC zapewniła wyposażenie zakładu oraz przeszkoliła pracowników POM Lubusko w pracach spawalniczych i montażowych.

Jednocześnie dział zaopatrzenia FSC zapewnił do produkcji 244 RS dostawy filtrów z Sędziszowa, pomp zębatych z Wytwórni Pomp Hydraulicznych Wrocław, komponentów hydrauliki siłowej z FSS Kielce, elementów złącznych hydrauliki

siłowej z WSK PZL Hydraul Wrocław oraz materiałów lakierniczych, blach stalowych, materiałów prętowych i kształtowników walcowanych.

ZPMot przewidywał w 1979 roku wykonanie 200 sztuk samochodów 244RS i 500 w kolejnym. „Przyjęta wielkość produkcji uwarunkowana jest otrzymaniem z Komisji Planowania przy Radzie Ministrów rozdzielnika na 500 szt. podwozi samochodu 244, w ramach planowanej ilości 1.700 sztuk samochodów i podwozi, oraz zabezpieczenie dostaw kooperacyjnych z zakładów Z.P.L.I.S. (pompy, filtry granulkowe, złącza hydrauliczne)”.

„Zwiększenie produkcji samochodów terenowych i utożsamionych wymaga dodatkowych inwestycji, głównie w FSC Starachowice. Według opracowanego studium szacuje się nakłady na wzrost produkcji samochodów 244 i 266 do 12 tys. sztuk rocznie obu tych samochodów na około 8,5 mld zł, w tym 2,2 mld zł na roboty budowlano-montażowe.”

Z największym trudem udało się wykonać plan na 1979 rok, ale w kolejnym przyszło załamanie gospodarki. Dotknęło ono także starachowicki zakład, który musiał zrezygnować z wprowadzenia licencji Steyra oraz International Harvester Company.

Paradoksalnie skorzystał na tym program „rolnika”, ponieważ ciężarówka otrzymała sanocką przyczepę D55 z taką samą skrzynią ładunkową, którą zaprojektował zespół Władysława Miernika. – *W zespole konstruktorów z biura maszyn budowlanych IHC miałem 14 osób, do tego biuro technologiczne liczyło 8 osób. Gdy okazało się, że z licencji IHC nic nie wyjdzie i trzeba pozwolić się zwinąć, pojechaliśmy prywatnym autem do Lubuska i popelniliśmy rolniczą przyczepę z nadwoziem* – wspomina Miernik. – *Używaną przyczepę od obornika dostaliśmy z PGR. Umyliśmy ją i zrobiliśmy ramę pośrednią, ale baliśmy się, czy całość jest stabilna. Podjechaliśmy na wagę GS w Lubusku i na niej wychylił się całe nadwozie na lewo. Na prawych kołach zostało jeszcze 700 kg masy, więc było w miarę stabilnie* – ocenia Miernik.

Jego zespół wprowadził także zmiany w ciężarówce. – *Z dostarczanych przez SHL siłowników wywrotek ciekła na pole olej, zdarzało się, że po 30 litrów oleju hydraulicznego na*

dzień pracy. Reklamacje na nic się zdały, bo choć do swoich samochodów SHL robiła pierwszorzędną siłowniki, nam przysyłała odpady. Tymczasem olejem mogły potruć się zwierzęta – wyjaśnia Miernik.

SHL nie była jedynym w Polsce dostawcą siłowników do wywrotek. Produkował je także należący do Autosanu zakład w Zaslawiu. – *Tam mieli ciekawy siłownik, który nie ciekł i miał bezpiecznik. Podnosił skrzynię z 6-tonowym ładunkiem, ale 6,5 tony już nie ruszył. Dzięki temu użytkownicy nie mogli przeciążać pojazdów. Konstruktor tego skróconego dla naszej zabudowy siłownika był Jan Kiernia z Zaslawia* – wspomina Miernik.

Po przeprowadzeniu w Starachowicach kwalifikacyjnych badań siłownika z Sanoka, polegających na wykonaniu 4 tys. podnoszeń i opuszczeń z pełnym obciążeniem, zastąpił on w 1981 roku siłownik kielecki. – *Sanok kupował wysokowytrzymałe rury na Słowacji i dla nas wykonał partię 300-500 sztuk. Musieliśmy zmienić górne zawieszenie siłownika. – Kielecki miał gniazdo kuli na dole, a sanocki podwieszony był na krzyżaku u góry* – dodaje Miernik.

Półowa produkcji

Już po stanie wojennym, gdy całkowita produkcja w starachowickiej fabryce zmalała i dyrekcja zaczęła rozglądać się za pracą dla swoich ludzi, produkcja zabudów 244 RS trafiła do FSC.

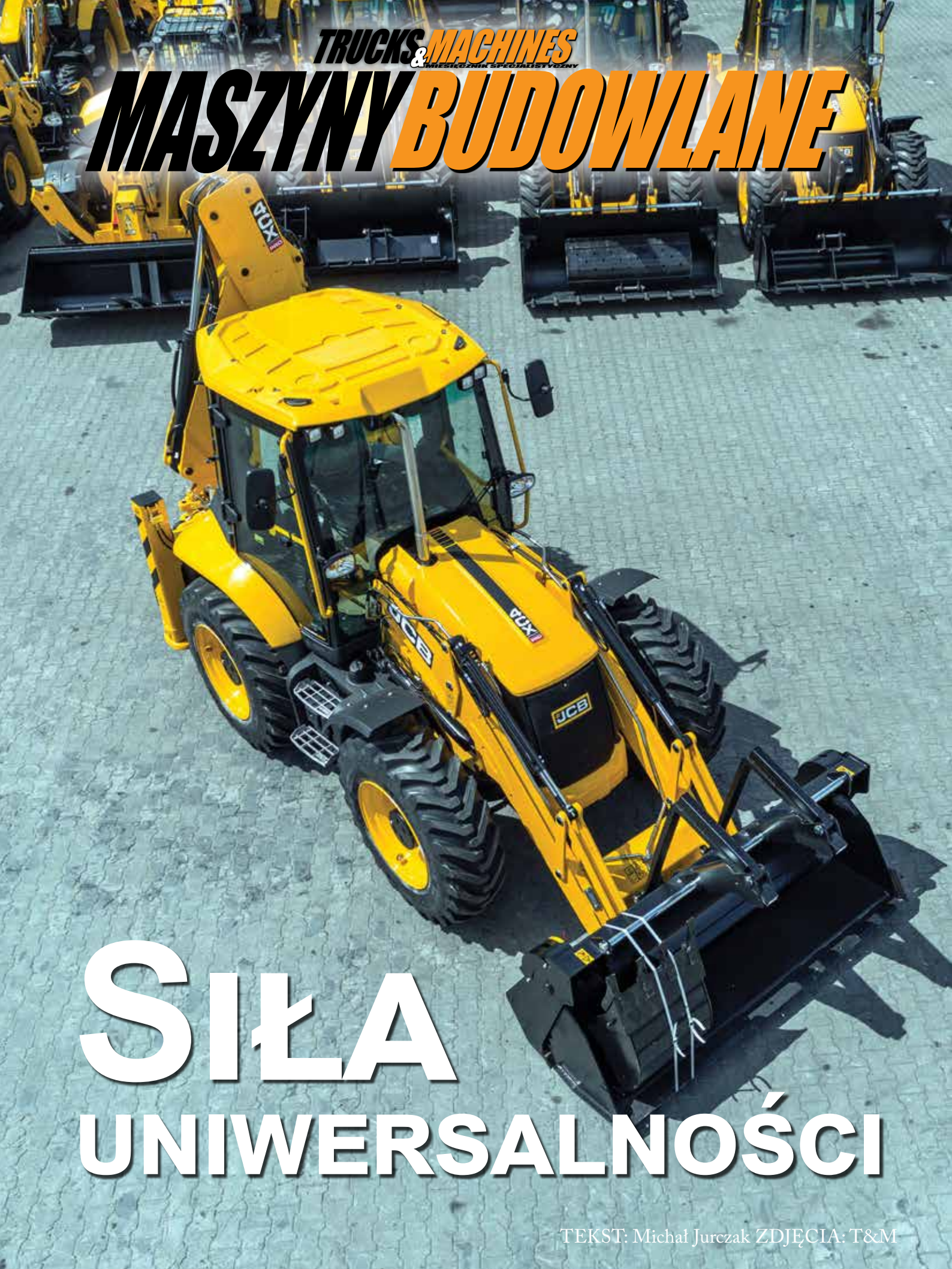
Odpowiadał za nią wydział „leśny” czyli Zakład Remontowo-Budowlany, który rocznie produkował 300-400 nadwozi dla Starów 244 RS. Te wersje stanowiły połowę produkcji modelu 244. – *POM Lubusko serwisował pobliskie PGR-y, oraz modernizował nowe i używane przyczepy Autosan D55 poprzez montaż tej zabudowy. Przyczepy mają taką samą skrzynię jak ciężarówki* – zapewnia kolekcjoner starachowickich ciężarówek Arek Pawlak.

Przedstawiony na zdjęciach Star 244 R z 1981 roku należy właśnie do niego. Właściciel odkupił samochód w 2016 roku i przeprowadził gruntowny remont, dając nową kabinę z 1983 roku. Fascynuje się „Rolnikiem” od dziecka, gdy z tatą jeździł takim Starem w Kombinacie Rolnym Kozuchów.

Podziękowania dla: Pawła Chmielnickiego, Władysława Miernika, Arkadiusza Pawlaka i Kazimierza Wysockiego.

TRUCKS & MACHINES
WIELOGATUNKOWY SPECJALISTYCZNY

MASZYNY BUDOWLANE



**SIŁA
UNIWERSALNOŚCI**

TEKST: Michał Jurczak ZDJĘCIA: T&M

Kluczowym walorem koparko-ładowarek jest ich uniwersalność. Wynika z połączenia mocy ładowarki kołowej i wszechstronności kompaktowej koparki w jednej dynamicznej i oszczędnej maszynie.

Stosowane są do kopania, czy zasypywania rowów, ale też np. do przeładunku materiałów. W istocie mogą być również używane przy wyburzeniach, a także przy kształtowaniu krajobrazu, a nawet przy rozbijaniu czy kładzeniu nawierzchni.

Koparko-ładowarki są maszynami wykorzystywanymi w budownictwie, ale często stanowią też podstawę flot przedsiębiorców komunalnych. Plusem jest ich wszechstronność. Są cenione zarówno przez przedsiębiorstwa robót drogowych, jak i zakłady użyteczności publicznej, wykonawców robót ziemnych, czy firmy realizujące zadania w obrębie miast. Dla użytkowników liczy się szczególnie użyteczność, wydajność, ale również możliwie ograniczona szkodliwość dla środowiska. Dostawcy mają bogatą ofertę elementów dodatkowych koparko-ładowarek do realizacji każdego rodzaju prac (np. widły

*Seria MST 6 PLUS otrzymała
m.in. nowe kabiny*



Mniejsze KOSZTY Większa WYDAJNOŚĆ

WYKORZYSTAJ POTENCJAŁ SWOJEJ MASZYNY



Modyfikacje SILNIKA

- ✓ Darmowy test
- ✓ 10% obniżenie spalania
- ✓ 20% zwiększenie mocy
- ✓ Dożywotnie wsparcie techniczne

Jak przebiega ADAPTACJA MOCY?



OKREŚLENIE WYMAGAŃ KLIENTA

Technicy firmy przyjeżdżają do klienta, uzgadniają z nim jego wymagania i oczekiwania wedle możliwości maszyny.



DIAGNOSTYKA

Pomiar mocy i kopia zapasowa pierwotnego oprogramowania, na potrzeby ewentualnej adaptacji jednostki do oryginalnych ustawień.



ZAPISANIE NOWEGO OPROGRAMOWANIA

Nowy program zostaje przygotowany w sposób indywidualny do danej maszyny na podstawie oryginalnego i ponownie zapisany w jednostce sterującej.



POMIAR MOCY I PRZEKAZANIE

Ponowna diagnostyka i pomiar mocy, jazda próbna i wystawienie karty gwarancyjnej z parametrami maszyny.

POLSKA • CZECHY • SŁOWACJA • ROSJA • WĘGRY
RUMUNIA • AUSTRIA • NIEMCY • USA • KANADA



OPIEKUN TERENOWY

+48 722 227 815

mateusz@enginecopower

SERWIS

+48 727 020 887

serwis@enginecopower

enginecopower.pl

enginecopower

**Z trwałości znane są
maszyny Hidromek Alpha**



do palet, łyżki wysokiego załadunku, zamiataarki, czy młoty hydrauliczne).

Innowacji nie brakuje

Najpopularniejszym w gamie Cat jest model 432. Producent zwraca uwagę na system amortyzacji ruchu obrotowego stanowiący wyposażenie standardowe, a zapewniający płynny powrót ramienia koparkowego do wykopu. Operatorzy docenią też możliwość szybszego i kontrolowanego przystawiania krawędzi łyżki do ściany wykopu. Rama przesuwu bocznego posiada zewnętrzne zaciski blokujące, umożliwiające prowadzenie obsługi technicznej bez konieczności demontowania. Dostępny, jako fabrycznie montowane wyposażenie dodatkowe lub zestaw do doposażenia w serwisie, hydrauliczny przesuw boczny umożliwia operatorowi łatwe przemieszczanie ramienia koparkowego na całej szerokości ramy przesuwu bocznego. Sprawdza się to w przypadku miejsc o ograniczonej przestrzeni oraz podczas prac związanych z instalacjami gazowymi, elektrycznymi i telekomunikacyjnymi.

Hidromek, producent maszyn serii Alpha podkreśla m.in. walory systemu MSS (Motion Stabilizer System). Dostępny w opcji układ amortyzacji łyżki ładowarkowej stabilizuje cylindry ładowarki ograniczając wstrząsy podczas jazdy z pełną łyżką w trudnym terenie. Dzięki dyferencjałowi o ograniczonym poślizgu na przedniej osi oraz blokadzie tylnego mostu użytkownik uzyskuje odpowiednią przyczepność kół, co zapobiega poślizgowi podczas poruszania się maszyny na żwirze, błocie lub lodzie. Zwiększa to żywotność opon oraz skraca cykle robocze i ogranicza poziom zużycia paliwa. – Serię Alpha stworzono do pracy w najcięż-

szych warunkach. Jedną z charakterystycznych i unikatowych cech serii Alpha jest zwiększona wydajność osprzętu ładowarkowego. Dzięki siłom odpajania łyżki i ramienia proces ładowania przebiega bezproblemowo. Konstrukcja ramienia charakteryzuje się wyjątkową trwałością. Łyżka 6 w 1 o pojemności 1,1 m sześć. gwarantuje maksymalną wydajność procesu ładowania – przekonują dostawcy.

Walorem jest też 6-biegowa (3 biegi wsteczne), w pełni automatyczna przekładnia. Opcjonalna blokada zmiennika momentu obrotowego (lock-up), która załącza się automatycznie na 5. i 6. biegu, ma m.in. pomóc oszczędzać paliwo.

Dostawcy koparko-ładowarek MST 6 PLUS (642; 644) zwracają uwagę na zawory podziału przepływu, które towarzyszą tłokowi pompy. Ograniczenia są eliminowane, a takie elementy jak wysięgnik, ramię, czy łyżka mogą być przesuwane jednocześnie, nawet przy relatywnie niskich obrotach silnika.

W JCB podkreślają, że nowoczesne technologie towarzyszą rozwojowi koparko-ładowarek od lat. Przypominają też, że JCB jako pierwszy producent na świecie wprowadził wiele innowacyjnych cech, takich jak: zmiennik momentu obrotowego, przesuw boczny ramienia koparkowego, hydrauliczny wysuw ramienia koparkowego, 4 koła skrętne (2 koła skrętne oraz tryb „kraba”), skrzynia biegów Powershift lub Autoshift. Opatentował również szereg rozwiązań technicznych: szybkozłączce ładowarkowe z zintegrowanymi widłami, czy przesuw hydrauliczny ramienia koparkowego (który eliminuje konieczność przesuwu manualnego), jak też podwójną dźwignię do obsługi układu ładowarkowego, czy profilowaną tylną szybę. W standardzie

maszyn 3CX i 4CX znajduje się system LSD (Limited Slip Differential), przydatna funkcja ograniczająca poślizg układu różnicowego i automatycznie poprawiająca możliwości trakcyjne w trudnych warunkach. Kolejne rozwiązanie stanowi system EcoLoad zwiększający produktywność i wydajność pracy koparko-ładowarki. Obejmuje takie funkcje i opcje jak: odłączanie napędu hydraulicznego, układu napędowego i skierowanie całej mocy do układu sterowania (roboczego) koparko-ładowarki co zwiększa prędkość ruchów roboczych, a tym samym wydajność pracy, czy funkcja „Return to Dig” (RTD) polegająca na automatycznym ustawieniu łyżki w pozycji kopania. W ten sposób oszczędza się czas i wysiłek operatora.

Dostawcy maszyn Mecalc TLB zwracają uwagę m.in. na zamknięty układ hydrauliczny typu closed centre, odpowiadający za płynne i niewymagające dużej siły sterowanie, co sprawia, że jest to odpowiedni wybór zarówno dla doświadczonych, jak i początkujących operatorów. Gama obejmuje cztery wersje koparko-ładowarek: TLB850, TLB870, TLB890 i TLB990, zróżnicowane pod względem konfiguracji kół oraz typów sterowania. Najpopularniejszą maszyną w Polsce jest TLB 890. Posiada m.in. układ blokady prędkości jazdy Active Drive, umożliwiający przemieszczanie się ze stałą, wcześniej zadaną prędkością. Mocne tylne ramię z opcjonalną linią hydrauliczną wyróżnia się zasięgiem 6,95 m i głębokością kopania. Atutami są też układ amortyzacji wysięgnika Ride Control, funkcja stałego przepływu hydraulicznego oraz samopoziomująca łyżka 7w1. Wszystkie maszyny serii TLB można doposażyć w komplet opcji hydraulicznych, jak szybkozłączce przedniego i tylnego ramienia czy hydrauliczny przesuw tylnego ramienia.

Wydajność i oszczędność

Jednym z najważniejszych udoskonaleń w ramach pakietu Eco wprowadzonych przez JCB jest EcoDig czyli pierwsze przemysłowe rozwiązanie oparte na zastosowaniu wielotłoczkowej pompy hydraulicznej, co pozwala na utrzymanie niższych prędkości obrotowych silnika bez negatywnego wpływu na wydajność. Ma zapewnić m.in. nawet 15-procentowe oszczędności paliwa w trakcie

kopania. Z kolei, w rozwiązaniu EcoRoad zastosowano blokadę zmiennika momentu, co ogranicza zużycie paliwa o 25 proc. podczas jazdy po drogach oraz układ amortyzacji łyżki pozwalający zmaksymalizować wielkość ładunku, zredukować jego wysypywanie się z łyżki oraz zwiększyć prędkość przejazdów maszyny. Zastosowano wspólny zbiornik oleju dla układu hamulcowego i układów roboczych koparko-ładowarki. Nowością stanowi pakiet JCB Automate. To m.in.: Auto Check – automatyczne przeprowadzanie wszystkich rutynowych kontroli silnika na początku dnia roboczego oraz Auto Idle – automatyczne przywracanie obrotów silnika do poziomu biegu jałowego. Auto Throttle, po wznowieniu pracy przywraca prędkość obrotową silnika do ustawionej wcześniej pozycji (utrzymuje bieg jałowy, dopóki nie wznowimy pracy). Auto Smoothride System (SRS) opracowano natomiast po to, aby poprawić produktywność i zminimalizować utratę urobku z łyżki ładowarkowej. Aktywuje i dezaktywuje się automatycznie gdy maszyna osiągnie zaprogramowaną wcześniej prędkość. Jest też Auto Boomlock (modele AEC) – automatyczny system zabezpieczający ramię koparkowe na czas transportu maszyny, jak również Auto Stabiliser Up (modele AEC) czyli łatwe i szybkie składanie stabilizatorów. By skrócić czas potrzebny na podniesienie stabilizatorów obroty silnika są automatycznie zwiększane, a po zakończeniu operacji wracają do poziomu biegu jałowego.

Silnik maszyn Hidromek Alpha ma opinię jednego z najbardziej oszczędnych. Opcjonalne zawory z układem regeneracji umieszczone na ramieniu i wysięgniku zwiększają siłę hydrauliki. Serię Alpha stworzona do pracy w najcięższych warunkach. Jedną z charakterystycznych i unikatowych cech maszyn jest zwiększona wydajność osprzętu ładowarkowego. Na bezproblemowość procesu ładowania wpływają m.in. siły odpajania łyżki i ramienia.

Cat 432 opcjonalnie może mieć ramię wysuwane, przydatne w zastosowaniach wymagających większej wszechstronności. Zwiększenie głębokości kopania i zasięgu o 922 mm pozwala rzadziej zmieniać położenie maszyny, co przekłada się na mniejsze uszkodzenia nawierzchni i większą

Konstruktorzy maszyn Mecalac serii TLB stawiają na komfort pracy operatora.



wydajność pracy. Pompa tłokowa o zmiennym wydatku odpowiada za należyłą szybkość reakcji układu przeniesienia napędu na działania operatora (pełna dostępność mocy, zmniejszenie zużycia paliwa). Silnik Cat C3.6, który spełnia wymagania norm emisji Stage V UE, pozwala obniżyć koszty posiadania i eksploatacji, utrzymując zarazem wydajność i moc na poziomie silnika C4.4. W wersji standardowej zapewniona jest zdolność rozruchu w temperaturze aż -25 st.C, a opcjonalny pakiet wspomagania rozruchu w niskich temperaturach obniża tę granicę nawet do -47 st.C. Rozrusznik 12 V zasilany jest bezobsługowym akumulatorem 750 CCA. Ten silnik może zużywać nawet 10 proc. paliwa mniej niż C4.4, zależnie od zastosowania i konfiguracji maszyny. Dostępne są trzy tryby zarządzania mocą: Eco, standardowy i standardowy Plus. W trybie Eco nacisk położono na zmniejszenie zużycia paliwa poprzez ograniczanie wydatku pompy i prędkości obrotowej silnika, podczas gdy w trybie standardowym Plus liczy się przede wszystkim moc i wydajność, niezależnie od wydatku pompy i prędkości obrotowej silnika. Model 432 jest standardowo wyposażony

w 4-biegową skrzynię biegów Powershift. Do zmiany biegów w przypadku tej przekładni służy kierunkowa dźwignia sterująca zamiast dźwigni zamontowanej w podłodze. Jako opcja jest dostępna 6-biegowa automatyczna skrzynia biegów, zapewniająca większą efektywność (wybieranie zawsze odpowiedniego biegu). Blokada przekładni hydrokinetycznej sprawdza się w sytuacjach wymagających pokonywania większych dystansów, pozwala zmniejszyć zużycie paliwa nawet o 15 proc. przy takiej samej prędkości jazdy w pagórkowatym terenie.

Trwałość w cenie

Ramę przesuwu bocznego koparko-ładowarki Cat wyposażono w zewnętrzne zaciski blokujące, które umożliwiają prowadzenie obsługi technicznej bez konieczności demontowania. Konstrukcja ramy charakteryzuje się dużą wytrzymałością, a pokryto ją powłoką galwaniczną, która zapobiega gromadzeniu się materiału w jej wnętrzu, a także zmniejsza ryzyko wystąpienia rdzy, co przyczynia się do wydłużenia okresu eksploatacji ramy. Przesuwna część wewnętrzna chroni nakładki cierne przed zanieczyszczeniem, co wydłuża okresy między kolejnymi regulacjami lub

Cat 432 opcjonalnie może mieć ramię wysuwane



hydraulicznym, aby maszyna jak najlepiej współpracowała z osprzętem. Maszyny Cat pozostają przy tym relatywnie proste w obsłudze. Punkty codziennej kontroli poziomu płynów zostały pogrupowane. Pod pokrywą silnika znajduje się nie tylko jednostka napędowa, lecz również odchylany układ chłodzenia stosowany tylko w maszynach Cat. Układ klimatyzacji można podnieść, a chłodnicę odchylić do przodu bez konieczności używania narzędzi. Można dzięki temu bez problemu usunąć wszelkie zanieczyszczenia i zapewnić odpowiednią pracę układu chłodzącego nie tylko podczas wizyty w warsztacie, lecz również w miejscu pracy.

Walorem maszyn Hidromek Alpha jest np. dźwignia TIPSHIFT, która oprócz opcji sterowania ramieniem ładowarki realizuje cztery inne funkcje: zmiana kierunku jazdy „przód-tył”, kickdown – redukcja biegów, RTD – powrót do kopania oraz proporcjonalny przełącznik otwierania łyżki. Dostępne w opcji „dżojstiki” sterowania osprzętem koparkowym dodatkowo usprawniają pracę operatora. Przełącznik TIPSHIFT pozwala operatorowi na szybsze wykonywanie manewrów podczas ładowania. Rozwiązanie to ułatwia koncentrację na procesie załadunku. W czasie ładowania oraz manewrów na ograniczonej przestrzeni operator może jednocześnie kontrolować część ładowarkową oraz kierunek jazdy jedną dźwignią, nie odrywając drugiej ręki od kierownicy.

Seria MST 6 PLUS otrzymała nową konstrukcję wnętrza kabin, mającą zmniejszać zmęczenie i maksymalizować wydajność operatora, szczególnie podczas długich i wymagających prac. Kabina posiada certyfikaty ochrony przed ROPS (obiekty toczące się) i FOPS (obiekty spadające). Hydrauliczna blokada wysięgnika odpowiada za stabilność tylnego wysięgnika podczas ruchu. Tylnie nożki poziomujące z powierzchnią przejściową umożliwiają stabilne utrzymanie maszyny w pozycji kopania nawet gdy teren jest bardzo nierówny. Pas bezpieczeństwa zintegrowano z fotelem operatora. W sterowaniu pomagają dżojstiki. Ułatwienie stanowi mają cyfrowy przedni zestaw wskaźników i ergonomiczna kierownica. Ulepszony system klimatyzacji i wentylacji. (Opcjonalny). Fotel operatora zaopatrzone w zawieszenie

wymianami. Przewody dodatkowe do obsługi hydraulicznego osprzętu roboczego poprowadzono tak, by chroniły przed uszkodzeniem przy pracy nawet w najwęższych wykopach. Wszystkie filtry są montowane pionowo, co ogranicza wycieki i zanieczyszczenie oleju podczas wymiany filtrów (filtry zatrzymują nawet bardzo małe cząstki zanieczyszczeń obecne w oleju). Przesuwana część wewnętrzna chroni nakładki cierne przed zanieczyszczeniem, co wydłuża okresy między kolejnymi regulacjami lub wymianami.

Z trwałości znane są też maszyny Hidromek Alpha. Opcjonalne zawory z układem regeneracji umieszczone na ramieniu i wysięgniku zwiększają siłę hydrauliki i przeciwdziałają osadzeniu się kamienia. Solidna jest konstrukcja ramienia, zamontowany na śrubach lemiesz może być używany obustronnie, a zmiana strony może być dokonana samodzielnie przez operatora. Zawiasy na cylindrach otwierania łyżki zapobiegają ich uszkodzeniu podczas ładowania.

Walorem maszyn Mecalac TLB jest m.in. wysoki prześwit nad podłożem umożliwiający pracę nawet w najtrudniejszym terenie, minimalizujący ryzyko uszkodzeń. W koparko-ładowarkach TLB można zastosować system telematyczny MyMecalac Connected Service, który umożliwia dostęp do informacji o położeniu maszyny, zużyciu paliwa, kodach błędów oraz „alarmujący” gdy istnieje konieczność wykonania przeglądu. To minimalizuje ryzyko ewentualnych

awarii, zwiększa żywotność koparko-ładowarki.

Komfortowa robota

Operator maszyny Cat 432 ma do dyspozycji wyświetlacz LCD, standardowo wyposażony w przyciski ekranowe. Na interaktywnym wyświetlaczu można odbierać aktualne informacje diagnostyczne i dotyczące zbliżających się terminów przeglądu, a także konfigurować różne parametry pracy. Ułatwia to dostosowanie działania maszyny do preferencji operatora. W ekranie wyświetlacza jest wbudowany opcjonalny system zabezpieczenia maszyny, który strzeże bezpieczeństwa koparko-ładowarki. W wersji standardowej przewidziany jest fotel z zawieszeniem pneumatycznym z przełącznikami i elementami sterującymi rozmieszczonymi w zasięgu ręki operatora. Przycisk blokady mechanizmu różnicowego, przycisk redukcji biegu i elementy sterujące dodatkowego układu hydraulicznego są umieszczone na dżojstiku sterowania maszyną, bezpośrednio pod ręką operatora. Elektrohydrauliczne elementy sterowania zamontowane w fotelu pomagają zapewnić operatorowi komfort i kontrolę nad pojazdem. Korzystając z elektrohydraulicznych elementów sterowania operator może dostosować zarówno prędkość, jak i czułość tylnego układu hydraulicznego, aby uzyskać jak najlepsze poczucie kontroli. Te ustawienia, podobnie jak układ zmiany schematu sterowania, są dostępne na ekranie wyświetlacza. Na ekranie wyświetlacza można także regulować przepływ w dodatkowym układzie

pneumatyczne, sprawdza się podczas długich godzin pracy w ciężkich warunkach.

W JCB na komfort pracy i bezpieczeństwo operatora wpływają m.in. dobrze widoczne poręcze (operator szybko identyfikuje je jako bezpieczne miejsce do wykorzystania podczas wsiadania i wysiadania z kabiny). Stabilne stopnie prowadzące do kabiny operatora odpowiadają za przyczepność podczas pracy w błocie, śniegu czy na lodzie. Zastosowano cztery lampy ostrzegawcze, zamontowane fabrycznie w rogach kabiny. Dzięki temu wyeliminowano konieczność sięgania na dach i stosowania magnetycznych lamp ostrzegawczych na dachu kabiny, co w trudnych warunkach atmosferycznych mogło powodować dodatkowe ryzyko wypadku dla operatora. Każdy fotel posiada czujnik obciążeniowy zintegrowany z pasem bezpieczeństwa. W przypadku niezapięcia pasa, w kabinie rozlega się głośny sygnał ostrzegawczy, który informuje operatora o niespełnieniu wszystkich niezbędnych środków bezpieczeństwa koniecznych do podjęcia pracy maszyną. Szyby boczne drzwi kabiny stanowią jedną całość, zapewniając operatorowi lepszą widoczność (nie zasłaniają obiektów, które znajdują się blisko maszyny). Dodatkowe wyciszenie kabiny jest standardem w maszynach z serii Stage V (maszyny z największymi silnikami o poj. 4,8 l i mocy 109 KM ograniczają hałas w kabine do maksymalnie 75dB). Każda koparko-ladowarka zostaje wyposażona w kolorowy wyświetlacz zintegrowany z Bluetooth oraz systemem nagłośnienia, co pozwala operatorowi na podłączenie do zestawu głośnomówiącego



dowolnego telefonu. Pracę operatorowi ułatwia 7-calowy wyświetlacz, na którym można kontrolować aktualne informacje o stanie maszyny, w tym alerty serwisowe, a nawet wyświetlać filmy instruktażowe. Ekran umożliwia także sterowanie dźwiękiem i obsługę telefonu.

Również konstruktorzy maszyn Mecalac serii TLB stawiają na komfort pracy operatora. – Świadczy o tym największa na rynku koparko-ladowarek kabina, która została zaprojektowana w taki sposób, aby zmaksymalizować widoczność do przodu i wokół maszyny. Dodatkowo posiada ergonomiczne elementy sterujące, które zwiększają łatwość operowania maszyną – podkreślają dostawcy. Zamknięty

układ hydrauliczny maszyny typu closed centre zapewnia płynne i niewymagające dużej siły sterowanie, co sprawia, że jest to odpowiedni wybór zarówno dla doświadczonych jak i początkujących operatorów. Mecalac zapewnił także wygodny dostęp do prac konserwacyjno-serwisowych z poziomu gruntu, dzięki zastosowaniu wysoko podnoszonej pokrywy silnika, która została zespolona ze ściankami bocznymi. W koparko-ladowarkach TLB można zastosować system telematyczny MyMecalac Connected Service, który umożliwia dostęp do informacji o położeniu maszyny, zużyciu paliwa, kodach błędów czy alertach dotyczącym konieczności wykonania przeglądu. 

**TRANSPORT ŁADUNKÓW
PONADNORMATYWNYCH**
KRAJOWY I MIĘDZYNARODOWY



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



mavet

• Kosze paletowe •
• Skrzynie narzędziowe •

www.mavet.pl

+48 669 983 460

MALEŃSTWA NA GĄSIENICACH

Są nieduże, bardzo zwrotne i łatwo je transportować z jednego miejsca pracy na drugie. Niewielkie koparki gąsienicowe, zwane często minikoparkami mają także wiele innych walorów. Przyjrzyjmy się co aktualnie oferują dostawcy tego rodzaju maszyn.

Główny popyt na niewielkie koparki generuje gospodarka komunalna, sporo takich maszyn znajduje „zatrudnienie” również jako narzędzia pomocnicze w budownictwie drogowym. Część maszyn trafia do wypożyczalni sprzętu. Dla tych, którzy decydują się na zakup niewielkiej maszyny ważnym czynnikiem jest już nie tylko cena, ale też np. łatwość serwisowania. Szybkie czyszczenie, łatwa obsługa codzienna oraz zmiany osprzętu oznaczają finalnie większe zyski.

Jest z czego wybierać

W ofercie SANY są m.in. modele SY35U, SY 26U, jak również najmniejszy z nich SY18C. Maszyny mają opinię solidnych i trwałych, wszystkie części karoserii wykonane są wyłącznie z blachy, dzięki czemu są łatwe w naprawie w razie potrzeby. Do napędu stosowane są silniki marki Yanmar. Hydraulikę zaopatrzone w system wykrywania obciążenia.

JCB oferuje gamę koparek kompaktowych o masie od 0,8 do 10 t. Najmniejsze z nich mieszczą się w przedziale 1-2 t. Masa transportowa w modelach 19C-1 i 19C-1 Eprop umożliwia łatwe przewożenie maszyn tam, gdzie są potrzebne, co sprawia, że są one bardzo wszechstronne. Poszycie wykonano w 100 proc. ze stali zapewnia ochronę przed uderzeniami oraz ułatwia naprawy. Dziesięć zintegrowanych punktów mocujących sprawia, że przewożenie maszyn jest łatwiejsze i bezpieczniejsze. Do oferty trafiła też dwutonowa minikoparka 19C-1E, pierwsza w pełni elektryczna minikoparka w branży. Producent podkreśla, że JCB 19C-1E na jednej, naładowanej do pełna baterii



może pracować 6-8 godzin. Ma baterie litowo-jonowe, może pracować tam, gdzie zastosowanie innych maszyn jest trudne lub wręcz niemożliwe: wewnątrz hal, magazynów, ale też w centrach miast. Baterie można podładowywać. „Normalne” ładowanie trwa ok. 10 godzin, szybkie ponad dwukrotnie krócej. Awaryjnie, w przypadku wyczerpania baterii można „wspomóc się” przenośnym agregatem. Wystarczy kilkadziesiąt minut, aby baterię naładować w takim stopniu, by np. bezpiecznie i wygodnie zjechać z placu budowy. JCB 19C-1E współpracuje dokładnie z takimi samymi „akcesoriami” funkcjonalnymi jak maszyny z napędem spalinowym.

Wśród minikoparek marki Cat jest model 302.7 CR napędzany 1,1-litrowym motorem o mocy 17,6 kW. Poruszanie się po placu budowy ułatwia opcja Cat Stick Steer. Umożliwia łatwe przełączanie z tradycyjnych elementów sterowania jazdą (dźwigni i pedałów) na sterowanie ruchem maszyny i lemisza dżojstikiem. Elementy sterujące są łatwe w obsłudze, a intuicyjny monitor

LCD nowej generacji wyświetla informacje o maszynie. Istnieje również możliwość wyposażenia w nowoczesny monitor z ekranem dotykowym. Cat 302.7 CR ma podwozie o standardowej szerokości 1.500 mm, opcjonalnie maszynę można wyposażyć w podwozie rozsuwane hydraulicznie (zakres od 1.355 mm do 1.780 mm). W standardowym wyposażeniu minikoparki Cat 302.7 znalazł się pływający lemisz, który zwiększa możliwości maszyny w zakresie prac związanych z zasypywaniem i profilowaniem powierzchni.

Hyundai ma w swej gamie m.in. modele: 55-9A; 60-CR9A oraz 80-CR9A. Dostawca zwraca uwagę m.in. na funkcję przesunięcia wysięgnika, którą zaprojektowano z myślą o wydajności w zatłoczonych obszarach mieszkalnych i miejskich. Zwiększony moment obrotowy zapewnia lepszą zdolność działania na zboczu. Konstrukcja ramy maszyny bazuje na rurach ze stali o podwyższonej wytrzymałości. Hyundai przeprojektował też układ hydrauliczny.

LiuGong 9027F ZTS opiera się na sprawdzonych elementach poprzedniej serii E, które wzięto za nowe rozwiązania. Precyzyjne sterowanie skrzętem wysięgnika sprawia, że model 9027F ZTS jest bardziej wszechstronny od poprzednika, co umożliwia pracę bliżej maszyny oraz wykonanie prostokątnego wykopu bez konieczności przemieszczania koparki. Przełącznik proporcjonalny steruje skrzętem wysięgnika o 74 st. w lewo i o 55 st. w prawo. Przewody hydrauliczne umieszczono wewnątrz wysięgnika, co ma zapewniać im ochronę przed przypadkowym uszkodzeniem. Układ hydrauliczny LS wyposażono w zawory kompensacji ciśnienia, odpowiada za precyzyjną, płynną i wydajną pracę. Proporcjonalny przełącznik elektryczny na dźwigniku pozwala na sterowanie osprzętem roboczym. Koparka 9027F ZTS posiada funkcję stałego przepływu oleju. Dzięki temu nie jest wymagane ciągła regulacja tego przepływu przez operatora. Jest to szczególnie użyteczne podczas długotrwałej pracy z takim osprzętem jak np. kosiarka.

Bobcat ma w ofercie minikoparki z serii R o masie 2-4 t. Seria obejmuje modele: E26, E27z, E27, E34 i E35z. Unikatową funkcją jest koncepcja siłownika wewnątrz wysięgnika (CIB), która w innowacyjny i skuteczny sposób zabezpiecza siłownik wysięgnika w ramach wzmocnionego zespołu roboczego (ograniczeniu luzu i zwiększenie wytrzymałości). Nowa konstrukcja lemięszy sprawia, że maszyny są solidniejsze, a samoczyszczenie przebiega sprawniej. Zaprojektowanej na nowo osłonie chroniącej siłownik wysięgnika towarzyszy zwiększona trwałość węży, rur i zaworów w zespole roboczym. Bobcat oferuje dwie możliwości umiejscowienia złączy pomocniczych: na wysięgniku (dla optymalnej ochrony) lub na ramieniu (w celu zapewnienia łatwego dostępu).

Doosan ma kilka niewielkich koparek: 2,8-tonową DX27Z-7, 3,9-tonową DX35Z-7, 5,4-tonową DX50Z-7 i 5,7-tonową DX55R-7 (zgodne z normą Stage V). Technologia zapobiegająca kołysaniu (w modelach DX27Z-7, DX35Z-7 i DX50Z-7) oraz konstrukcja o zmniejszonym promieniu obrotu (w modelu DX55R-7) sprawiają, że są predystynowane do pracy w ograniczonych przestrzeniach na placu budowy, w terenie

Minikoparka Cat 302.7 CR zbiera pozytywne opinie m.in. za prostą obsługę



i w projektach w obszarze użyteczności publicznej. Konstrukcja platformy została wyposażona w nową górną część o zwiększonej wytrzymałości. Modele DX27Z-7 i DX35Z-7 oferują przepływ hydrauliczny wynoszący odpowiednio 58 i 74 l/min, a modele DX50Z-7 i DX55R-7 na poziomie 80 l/min. Nowy zawór EPPR jest dwudrożny i ma opcjonalną funkcję obrotu, dając operatorowi 10-stopniowe proporcjonalne sterowanie natężeniem przepływu w układzie hydraulicznym za pomocą dźwigniki z pokrętkiem. Zwiększenie dystansu wysunięcia łyżki poza gaśienice poprawiło widoczność i praktyczność. Umieszczenie siłownika mechanizmu obrotu wysięgnika po lewej stronie kabiny pozwala operatorowi na pracę blisko ścian i innych struktur znajdujących się po prawej stronie maszyny.

Ekonomia w roli głównej

Zainteresowani nowymi maszynami coraz częściej pytają o rzeczywiste koszty ich utrzymania. Dostawcy podają wiele czynników mających wpływ na te koszty. Konstruktorzy maszyny SANY SY35U zwracają uwagę na to, że oszczędności wynikają z relatywnie niskiego zużycia paliwa, jak również prostej konserwacji, czy niskich kosztów inwestycji. A wpływa na to np. nowoczesny napęd i układ hydrauliczny z czujnikiem obciążenia ze zmiennym wydatkiem. W hydraulicie SY26U zastosowano blokadę obrotu, dwie prędkości jazdy oraz filtr powrotny.

JCB bazuje na komponentach o długiej żywotności, a minikoparki są relatywnie łatwe w naprawach. Otwierana w 180 st.

jednoskrzydłowa kłapa serwisowa umożliwia dostęp do wszystkich punktów wymagających czyszczenia i konserwacji. Sporym argumentem jest E-TEC – nowa generacja produktów elektrycznych o zerowej emisji, które nie obniżają wydajności.

W przypadku minikoparki Cat 302.7 CR relatywnie niskie koszty bieżącego użytkowania mają wynikać m.in. z zastosowania takich funkcji jak: automatyczne załączanie biegu jałowego, automatyczne wyłączanie silnika i efektywny układ hydrauliczny z pompą o zmiennej wydajności.

Dostawcy maszyn Hyundai 55-9A, 60-CR9A, 80-CR9A zwracają natomiast uwagę na wydajny pod względem zużycia paliwa silnik Yanmar 4TNV98. Jednostka jest sterowana elektronicznie, generuje relatywnie niewielki hałas. Na oszczędności wpływa też łatwa i prosta konserwacja. Zastosowano komponenty i części zużywające się dłużej, w tym filtry hydrauliczne, olej, podkładki regulacyjne i tuleje. Monitor wyświetla informacje nt. obrotów silnika, temperatury silnika i stanu urządzeń elektronicznych. Operator może wybrać autotryb zwalniania i tryb maksymalnej mocy.

LiuGong 9027F ZTS ma na dźwigni sterowania lemięszem przełącznik trybu jazdy (dwa dostępne zakresy). Dodatkowo, aby poprawić trakcję, operator może skorzystać z automatycznej lub manualnej redukcji zakresu. Mniejszemu zużyciu paliwa sprzyja też funkcja auto-idle. W celu zmniejszenia zużycia paliwa, podczas chwilowych przerw w pracy ta inteligentna funkcja automatycz-



Minikoparki Doosan mają najnowszą wersję systemu DoosanCONNECT w standardzie

nie obniża prędkość silnika do prędkości minimalnej biegu jałowego. W przypadku ponownego rozpoczęcia pracy, prędkość silnika powraca do poprzedniej wartości. Istotną rolę ma też do odegrania inteligentne sterowanie mocą. – *Oszczędny, cichy i niskoemisyjny silnik Yanmar 3TNV80F-SNLY spełniający normy EU Stage V daje operatorowi olbrzymie możliwości. Dzięki dopasowanej hydraulice i funkcji auto-idle, uzyskujemy zużycie paliwa nawet o 10 proc. mniejsze w porównaniu do średniej w branży – przekonują dostawcy.*

Istotną cechą nowych minikoparek Doosan jest najnowsza wersja 3.0 systemu DoosanCONNECT w standardzie, umożliwiającego telematyczne zarządzanie maszynami poprzez zbieranie danych z czujników. Minikoparki DX27Z-7 i DX35Z-7 są obecnie najmniejszymi maszynami w ofercie Doosan z takim systemem.

Łatwość sterowania i wygoda

Dostawcy minikoparek SANY, m.in. modelu SY35U podkreślają łatwość sterowania maszynami. Przyczynia się do tego rozstaw gąsienic (1.420 mm), relatywnie nisko położony środek ciężkości i dobrze przemyślany rozkład masy. Zwarty krótki tył powoduje tylko niewielkie przesunięcie środka ciężkości. Zwraca uwagę też dobra widoczność. Dzięki zastosowaniu reflektorów roboczych LED, równomierne oświetlenie obszaru roboczego poprawia komfort pracy. Podobne walory ma najmniejsza w „rodzinie” maszyna SY18C. Na otoczenie operatora składa się m.in. sklepienie z silikonowymi, gumowymi uchwytami, gniazdko 12V, a także schowek na dokumenty. W skład zestawu

narzędzi ułatwiających pracę wchodzi mierzący 1.810 mm standardowy wysięgnik wraz z długim na 1.130 mm standardowym ramieniem, gniazdo AUX Line - pedał sterujący i linka hamulcowa, przedni lemesz z możliwością dopasowania jego szerokości do aktualnych potrzeb, a także dwa tryby prędkości poruszania się: 2,1-3,7 km/h.

W minikoparkach JCB z zakresu 1-2 t walorem jest płaska szyba, którą łatwiej wymienić niż zakrzywioną. Poprawiono widoczność do przodu, szczególnie podczas załadunku ciężarówek. Masa transportowa w modelach 19C-1 i 19C-1 Eprop umożliwia łatwe przewożenie maszyn tam, gdzie są potrzebne, co sprawia, że są one bardzo wszechstronne.

Minikoparka Cat 302.7 CR zbiera pozytywne opinie m.in. dlatego, bo elementy sterujące są łatwe w obsłudze, a obsługa monitora LCD nowej generacji jest bardzo intuicyjna (istnieje również możliwość wyposażenia w nowoczesny monitor z ekranem dotykowym). Rutynowe punkty kontrolne są łatwo dostępne z poziomu podłoża przez boczne drzwi. Wyjątkowa odchylana kabina lub zadaszenie pozwala w razie konieczności uzyskać dostęp do dodatkowych obszarów serwisowych. Zadaszenie lub hermetyczna, ciśnieniowa kabina, która może być wyposażona w klimatyzację, regulowane podpórki nadgarstków i amortyzowany fotel (opcja), umożliwiają komfortową eksploatację.

Również w maszynach Hyundai 55-9A, 60-CR9A, 80-CR9A zwracają uwagę wygodne, amortyzowane fotele, a także dobra widoczność z kabiny (duża górna szyba, zwi-
jana osłona przeciwsłoneczna). Wyświetlacz

zapewnia pełną gamę niezbędnych operatorowi informacji, dotyczących np. obrotów silnika, płynu chłodzącego silnik, poziomu paliwa i elementów elektrycznych. Dostępna jest również blokada bezpieczeństwa funkcji hydraulicznych i funkcje autodiagnostyki. Operator może wybrać auto tryb zwalniania i tryb maksymalnej mocy.

Konstruktorzy maszyny LiuGong 9027F ZTS podkreślają, że bez względu na to, czy wynajmuje się maszynę, czy kupuje ją do swojej floty, wygoda i łatwość obsługi są priorytetem. Amortyzowany fotel wspiera, podtrzymuje i zapewnia wygodną pracę, regulowany podłokietnik jeszcze bardziej ułatwia znalezienie odpowiedniej pozycji. Szeroko otwierane osłony boczne i osłona tylna zapewniają należyty dostęp serwisowy do silnika, chłodnicy, pompy głównej, filtra powietrza, filtra paliwa, filtrów oleju itd. Wygodzie eksploatacji służy kontrola nad maszyną. Układ hydrauliczny LS wyposażono w zawory kompensacji ciśnienia, co ma gwarantować odpowiednią, precyzyjną i płynną pracę. Proporcjonalny przełącznik elektryczny na dźwistiku pozwala na precyzyjne sterowanie wszystkimi dostępnymi osprzętami roboczymi. W zależności od potrzeb, wydatek oleju w dodatkowych liniach hydraulicznych jest regulowany z wnętrza kabiny, za pomocą elektrycznych potencjometrów. Koparka 9027F ZTS posiada funkcję stałego przepływu oleju. Dzięki temu nie jest wymagana ciągła regulacja tego przepływu przez operatora. To szczególnie użyteczne podczas długotrwałej pracy np. z kosiarką.

W minikoparkach Bobcat (E26, E27z, E27, E34 i E35z) z serii R zastosowano zupełnie nowe kabiny (większe okna i węższe słupki). Wewnątrz kabiny niemal zupełnie nie czuje się drgań, ani hałasu. Operator może korzystać z nowych dźwistików oraz zoptymalizowanych metalowych pedałów służących do sterowania jazdą. Dźwistiki zwiększają sterowność i płynność wykonywania poszczególnych funkcji. Operator może obsługiwać do pięciu niezależnych dodatkowych obwodów hydraulicznych, unikatowy jest system obsługi przełączanych układów dodatkowych (SAC) dla konfigurowalnego sterowania dźwistikami (SAC pozwala operatorowi na wybór/przełączenie schematu

sterowania pomocniczymi układami hydraulicznymi). Bobcat posiada w swojej ofercie wiele systemów złączy mechanicznych i hydraulicznych. Złącza Lehnhoff dostępne są z zamontowanymi fabrycznie adapterami przechyłu (kontrolowanymi za pomocą dedykowanego obwodu AUX4). Dostępny jest również zespół zaworu rozdzielającego (AUX3) umożliwiający sterowanie łyżką dwuszczerkową. Do wyposażenia dodatkowego należy też oświetlenie LED i łatwy do zamontowania sygnalizator. By zwiększyć bezpieczeństwo transportu górną część konstrukcji wyposażono w cztery dodatkowe zaczepy.

Całkowicie przeszklone drzwi kabin są jednym z elementów mających ułatwić pracę operatorom maszyn Doosan DX27Z-7, DX35Z-7, DX50Z-7 i DX55R-7. Bardzo jasne światła robocze LED na kabinie dodatkowo zwiększają widoczność, dostępne są również dodatkowe światła LED (opcja). Kluczowe cechy nowej kabiny to: rozszerzony układ ogrzewania, wentylacji

i klimatyzacji (klimatyzacja jest opcjonalna w modelach DX27Z-7 i DX35Z-7), system audio DAB, 8-calowy ekran dotykowy w modelach DX50Z-7/DX55R-7, 5,7-calowy ekran w modelach DX27Z-7 i DX35Z-7, podgrzewany fotel (z zawieszeniem mechanicznym w modelach DX27Z-7/DX35Z-7, z zawieszeniem pneumatycznym w mo-

delach DX50Z-7/DX55R-7), sterowanie pomocniczym przepływem hydraulicznym (10-stopniowe), ładowarka USB i gniazdo 12 V, składane pedały. Sytem ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji ma większą liczbę dysz rozprowadzających ciepłe lub zimne powietrze, w tym dysz w przednich i tylnych słupkach (poprawiają wydajność układu). 

*Hyundai ma
w swojej gamie
m.in. modele:
55-9A; 60-CR9A
oraz 80-CR9A*



ANMAR
plus
OPONY PRZEMYSŁOWE
OPONY ROLNICZE

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

GALAXY

2 lata gwarancji
możliwość przedłużenia do 3 lat

DLA „KOMUNALKI” I NIE TYLKO

TEKST: Michał Jurczak
ZDJĘCIA: T&M

Międzynarodowe Targi Ochrony Środowiska POLECO, odbywające się w Poznaniu w dniach 19-21 października były głównie prezentacją technologii ochrony klimatu dla samorządów oraz przedsiębiorstw z różnych gałęzi przemysłu, ale nie tylko.

Pokazano szereg pojazdów i maszyn dla sektora komunalnego (dział Komtechnika), nie brakowało też takich, które z powodzeniem stosować można również w branży budowlanej.

– POLECO inspiruje i motywuje do rozwoju. Jest miejscem debat pomiędzy praktykami, a dostawcami technologii. To właśnie tutaj wymieniane są doświadczenia w zakresie np. gospodarki odpadami – mówi Paulina Pietrzak, dyrektor targów POLECO. Na targach pokazano efektywne rozwiązania wykorzystywane w zakładach przetwarzania odpadów i sortowniach, mobilne myjki do pojemników na odpady, ekologiczne śmieciarki i zamiatarki przystosowane do odbioru i transportu surowców, kruszarki, przesiewacze, pojazdy do zimowego utrzymania dróg, a także maszyny do pielęgnacji zieleni oraz obsługi terenów użyteczności publicznej.

„Elektryki” dźwigają i kopią

Nowościami na stoisku firmy EWPA były dwa pojazdy elektryczne. CASE CX15EV to 1,5-tonowa, elektryczna minikoparka, z funkcją szybkiego ładowania (ładowanie pojazdu trwać ma zaledwie dwie godziny), z baterią pozwalającą na 4-8 godzin pracy w trybie mieszanym. Operator ma do dyspozycji cztery tryby pracy. Maszyna posiada m.in. szybkozłączce, ma możliwość pracy z młotem hydraulicznym, elementem wyposażenia jest też LED-owe oświetlenie. Ciekawostką jest rozsuwane podwozie hydrauliczne, CX15EV ma regulowaną szerokość (80-100 cm).

Drugą elektryczną nowością był podnośnik teleskopowy Merlo EW25.5-90. Jak podkreślano na stoisku, nadaje się do zastosowania w przestrzeniach zamknię-



tych, takich jak magazyny, składy surowców, zakłady przemysłowe oraz pomieszczenia podziemne. Sprawdza się też w warunkach terenowych, przy pracach komunalnych, rolniczych, budowlanych, czy też na składowiskach odpadów. Oś tylna może się swobodnie wychylać do 7 st. a maksymalny uciąg wynosi 3 t. Model eWorker skręca wyłącznie na kołach tylnych, w taki sam sposób, w jaki odbywa się to w przypadku wózków widłowych. Wykorzystując duży kąt skretu kół, który sięga 85 st. maksymalna przestrzeń potrzebna do kierowania to zaledwie 3,3 m (dla modeli 4WD). Przekładnia ma trzy tryby. Poza tzw. trybem normalnym jest tryb ECO (dla maksymalnej oszczędności) oraz POWER (dla uzyskania maksymalnych osiągnięć i mocy). Maszyna wyposażona jest w pompę hydrauliczną o zmiennej pojemności (load

sensing), osadzoną na silniku elektrycznym i sterowaną dźwostką elektroproporcjonalnym, który jest w stanie zapewnić do trzech jednoczesnych ruchów.

Specjaliści od ładowania

Wśród ładowarek była nowa maszyna LiuGong 856H. Na stoisku podkreślano, że jest ona właściwym wyborem dla tych użytkowników, którzy szukają ładowarki łączącej w sobie relatywnie niskie koszty utrzymania oraz pewność działania. Warto zwrócić uwagę na przeprojektowany wysięgnik typu „Z” wraz z łyżką, zaawansowany system hydrauliczny reagujący na obciążenie load sensing oraz elastyczną przekładnię typu powershift zapewniającą relatywnie krótkie cykle pracy. Niemal 20-tonową maszynę napędza 6-cylindrowy, turbodoładowany, rzędowy silnik wysokoprężny Cummins, o poj.

6,7 l z wtryskiem Common Rail i chłodzonym systemem recyrkulacji spalin (EGR). Generuje moc 215 KM (160 kW). Poj. łyżki: 2,6-5,6 m sześć.

Podobna gabarytowo jest ładowarka kołowa CASE 721G/XR. Do napędu służy motor wysokoprężny FTP o poj. 6,7 l, a generujący moc 195 KM (145 kW). Maszynę zaopatrzone m.in. w nową funkcję równoległego prowadzenia osprzętu. Wystarczy wcisnąć przycisk, a ramię typu ZBar lub XR zachowa się jak XT, dzięki sterowaniu elektrohydraulicznemu oraz oprogramowaniu zdolnemu do wykonywania kompensacji kąta podczas podnoszenia. Widły lub dno łyżki pozostanie równoległe do podłoża od najniższej do najwyższej pozycji ramienia, z tolerancją kąta -3/+ 7 st. Standardowa łyżka ma poj. 2,8 m sześć.

Przesiewają, kruszą, rozdrabniają...

Na stoisku Amago sporo mówiono m.in. o mobilnej kruszarce szczękowej Jawmax 400. Kruszarka ma napęd hybrydowy, spalinowo-elektryczny, a porusza się na gąsienicach. Wydajność maszyny sięga 400 t/h. Dostawca akcentuje m.in. zminimalizowany czas przestoju dzięki systemowi wykrywania ciał obcych Automatic-Quick-Release z automatycznym, szybkim otwarciem (aby zresetować szczelinę kruszenia).

Firma Arjes pokazała m.in. kruszarkę Impaktor 250 EVO z mocnym silnikiem wysokoprężnym Volvo Penta. Dostawcy zwracają uwagę na szeroki zakres zastoso-

wań, tzn. możliwość obróbki wielu rodzajów materiałów o najtrudniejszych wymaganiach. Maszyna posiada nowatorski system szybkiej wymiany wałów, skracający czas konserwacji, renowacji i wymiany różnych typów wałów. System gąsienicowy i hakowiec / multilift znajdują się w standardzie. Wstępnie zdefiniowano programy rozdrabniania, które kontrolują obroty i prędkość wałów, odpowiadając za przyjazną dla użytkownika obsługę.

Na targowej ekspozycji nie zabrakło maszyn marki Pronar. Rozdrabniacz wolnoobrotowy MRW 2.75/2.75G przeznaczony jest do wstępnego przetwarzania wszelkiego

rodzaju materiałów: budowlanych, gruzu, pozostałości wycinki drzew, korzeni, materiałów wielkogabarytowych, aluminium. Maszyna napędzana jest silnikiem Diesla o mocy 210 kW. Rozdrabnianie odbywa się poprzez dwa, asynchronicznie pracujące wały rozdrabniające umieszczone w komorze. Urządzenie może być wyposażone w dowolny komplet wałów zamontowanych na wymiennych kasetach, dostosowanych do materiału. Stalowe elementy robocze wykonano z trudnościelnych materiałów, co ma zapewniać długie i bezawaryjne funkcjonowanie. Pokazano też mobilny przesiewacz bębnowy MPB 18,47g przeznaczony jest do przesiewania ziemi, odpadów komunalnych, bio itp. Maszyna wyposażona jest w silnik wysokoprężny o mocy 55 kW. W zależności od potrzeb użytkownika i rodzaju materiału, można stosować bębny o różnych wielkościach oczka i grubości poszycia. Przesiewacz może być wyposażony w dodatkowe elementy tzn: separatory magnetyczne, separatory powietrzne, system wagowy itp.

Doppstadt Inventor 6 rozdrabnia zarówno np. odpady zielone, jak i odpady komercyjne czy odpady drzewne. Może efektywnie współpracować z maszyną Doppstadt Selector 800.2 ze spiralnym wałkiem SWS 800.2, stanowiąc część kompletnych linii obróbki materiałów. Zastosowano opatentowany napęd bezpośredni VarioDirect Drive radzący sobie z praktycznie wszystkimi zada-



Przesiewacz wibracyjny EvoQuip COLT 600 z silnikiem Deutza



niami dotyczącymi rozdrabniania. Zmiennie i bezstopniowo przenosi siły napędowe na wałek rozdrabniający. Inventor 6 łączy w ten sposób elastyczność koncepcji napędu hydraulicznego z wydajnością napędów bezpośrednich.

Swoistą targową ciekawostkę stanowił przesiewacz wibracyjny EvoQuip COLT 600. Z jego pomocą można efektywnie przetwarzać wiele rodzajów materiałów budowlanych i poroziobkowych: asfalt, gruz betonowy czy popłuczyny betonowe i segregować produkty wielkościowo. Kompaktowy przesiewacz dobrze radzi sobie z w pracy z piaskiem, żwirem, różnego rodzaju glebami, odpadami budowlanymi czy w recyklingu. Odpady te można powtórnie wykorzystać jako materiały budowlane na miejscu lub sprzedać. Zasobnik ma poj. 3 m sześc. a wydajność sięga 280 t/h. Napęd stanowi silnik Deutz.

Zamiatają i posypują

Nowością w ofercie Kastell są autonomiczne roboty szorujące i zamiatające. Na stoisku targowym prezentowano m.in. robota Ecobot Sweep 40, z funkcjami odkurzania, zamiatania i mopowania. Wyposażony został w czujniki i opatentowaną technologię nawigacji wykorzystującą jednoczesną lokalizację i mapowanie (SLAM 2.0).

Tenax Electra 1.0 to z kolei pierwsza na świecie całkowicie elektryczna zamiatarka, innowacyjne narzędzie robocze przeznaczone do mechanicznego zamiatania powierzchni, do których zazwyczaj dostęp mają tylko pracownicy pracujący ręcznie oraz w strefach o dużej wrażliwości środowiskowej. Elektryczny napęd jazdy, w pełni elektryczne sterowanie i monitoring elektroniczny wszystkich funkcji (od sterowania po zasysanie) mają gwarantować maksymalną wydajność i dużą autonomię pracy nie wytwarzając zanieczyszczeń, przy jednocześnie znacznej redukcji kosztów eksploatacji i konserwacji. Baterie naładowane do pełna pozwalają pracować przez ok. 8,5 godziny. System przenoszenia napędu i układ kierowniczy sterowane są elektronicznie i wyposażone w system diagnostyczny informujący operatora o wszystkich możliwych błędach minimalizujących czas szukania usterki. Dane kalibracyjne, ustawienia i parametry operacyjne urządzenia są zarządzane elektronicznie za pomocą odpowiednich połączeń w konsoli. Stosowanie wymiennych, standardowych, zgodnych z DIN pojemników 360 l pozwala na praktycznie nieograniczoną objętość zbieranych zanieczyszczeń. Maszyna mierzy niecałe 3 m, przy szerokości niemal metra i wysokości 1,9 m.

Z nowością na Poleco wystąpił także POM Augustów. Zaprezentował zamiatarkę

T 801/4, która dysponuje szczotką o średnicy 915 mm i pływającym układem zawieszenia, co ma gwarantować wysoką dokładność zamiatania, zaś szerokość robocza rzędu 2,5 m – dużą wydajność. Zmiana kąta pracy tej nowatorskiej zamiatarki odbywa się za pomocą siłownika hydraulicznego.

Na targach pokazano również posypywarkę Samasz Icestorm500 na podwoziu Fuso 9C18. Seria posypywarek IceStorm przeznaczona jest do zimowego utrzymania dróg oraz placów tj. do rozsypywania środków uszorstniających lub środków chemicznych na oblodzone nawierzchnie. Pojemność skrzyni ładunkowej wynosi od 2 do 9 m sześc. Posypywarkę wykonano ze stali nierdzewnej, z tego materiału zbudowano m.in. podajnik taśmowy lub metalowy, a także rynnę zsypaną. Elementem wyposażenia jest rozbrylacz. Talerz rozsypujący ma średnicę 600 mm, a zaopatrzone go w osiem łopatek. Zakres regulacji gęstości posypywania w przypadku soli wynosi 5-50 g/mkw. a środka uszorstniającego 40-4 50 g/mkw. Zakres regulacji szerokości posypywania to 2-14 m. Masa posypywarki wynosi tonę.

Dwa w jednym

I jeszcze jedna targowa ciekawostka. Goście Poleco mieli okazję po raz pierwszy zobaczyć turecki ciągnik BMC Tugra 1846 (marka od niedawna jest obecna na polskim rynku). Ciągnik wyposażono w silnik FTP Cursor 11, bezpośrednio wywodzący się z gamy ciężkich pojazdów marki Iveco, a spełniający wymagania normy Euro VI. Silnik prezentowanego na targach pojazdu wyposażony w system podwójnego zasilania Fuel Fusion (Diesel + LPG). Oznacza to, że motor pracuje na mieszance dwóch paliw, oleju napędowego i gazu podawanych przez instalację gazową w określonych proporcjach. Jak podaje producent, system Fuel Fusion pozwala na oszczędność na paliwie minimum 10 proc. dotychczasowych kosztów. BMC to marka turecka, producent ma bez mała 60-letnie doświadczenia, a nazwa nawiązuje wprost do koncernu z którego marka się wywodzi (BMC – British Motor Company). Tugra jest flagowym modelem BMC, sprzedawanym w Turcji od czterech lat. Dystrybucją w naszym kraju zajmuje się firma Autobagi Polska. 

BOBCAT NA BAUMIE Z NOWĄ MINIKOPARKĄ ELEKTRYCZNĄ

Na targach Bauma 2022 Bobcat miał premierę nowej dwutonowej minikoparki elektrycznej to najnowsza maszyna z powiększającej się linii zeroemisyjnego sprzętu kompaktowego. Ponadto firma zaprezentowała szereg najnowszych rozwiązań i koncepcji opracowanych przez Bobcat, takich jak pierwsza całkowicie elektryczna kompaktowa ładowarka gąsienicowa oraz inne produkty zaprojektowane z myślą o zwiększeniu produktywności, autonomii prac i uproszczonej obsługi na placach budowy. Bobcat T7X, pierwsza całkowicie elektryczna kompaktowa ładowarka gąsienicowa na świecie, cechująca się dużą wydajnością i zerowymi emisjami, również została pokazana po raz pierwszy na Baumie. Maszyna ta jest zasilana z akumulatorów; zaprojektowano ją od zera tak, aby była bardziej wydajna dzięki elektrycznym siłownikom i napędowi, bardziej cicha mimo dużego momentu obrotowego oraz mocniejsza niż poprzedzające ją spalinowe ładowarki gąsienicowe. 



GOODYEAR NA TARGACH BAUMA 2022



Podczas Targów Bauma Goodyear zaprezentował najnowsze technologie w zakresie opon i rozwiązania, które zastosowane razem mogą pomóc operatorom zwiększyć wydajność ich flot. Wśród nowości oponiarskich można było zobaczyć: Goodyear GP-3E, oponę do ładowarek kołowych, wozideł przegubowych i równiarek, która charakteryzuje się innowacyjną, lekką konstrukcją, Goodyear Powerload – model zaprojektowano z myślą o kompaktowych ładowarkach kołowych i równiarkach. Powerload to kompaktowa opona, która lubi trudne warunki. Smooth Guard Technology, czyli wyjątkowo gruba i gładka gumowa warstwa ochronna w obszarze barku i ściany bocznej, zwiększa odporność na przecięcia. Obok nowości w segmencie opon, Goodyear zaprezentował także udoskonalony system "TPMS Heavy Duty", który komunikuje

się z użytkownikami za pośrednictwem aplikacji Goodyear FleetHub (aplikacja mobilna + internetowa) lub Goodyear DriverHub (aplikacja mobilna), dostarczając kierowcom i menedżerom floty informacji prognostycznych i normatywnych, umożliwiających proaktywną i prewencyjną konserwację floty. 

ZMARŁ WIELOLETNI WŁAŚCICIEL KRONE GROUP

W dniu 14 października zmarł długoletni właściciel Krone Group, dr Bernard Krone. Miał 82 lata.

Dr Bernard Krone uchodził za wizjonera czynu. Jego życiowe motto zostało zainspirowane słowami Dantego „jeden czeka na zmiany, drugi działa”. Dr Bernard Krone nieustannie rozwijał firmę i podejmował kluczowe decyzje dotyczące dywersyfikacji jej działalności. Przez wiele dziesięcioleci kształtował grupę korporacyjną i wyznaczał kurs, ale także rozwijał poszczególne produkty. Oprócz działania w sektorze pojazdów użytkowych, tworzył m.in. technologie pojazdów samobieżnych dla rolnictwa i specjalizował się w technologii zbioru pasz. Oficjalnie wycofał się z działalności operacyjnej w 2010 r i przekazał stery swojemu synowi, Bernardowi Krone. Zaangażowanie dr Bernarda Krone wywierało wpływ daleko poza granice firmy. Był zaangażowany w pracy stowarzyszeniowej: w Izbie Przemysłowo-Handlowej, w Stowarzyszeniu Maszyn Rolniczych i Ciągników Rolniczych (LAV), czy jako Prezes Europejskiego Stowarzyszenia Przemysłu Maszyn Rolniczych (CEMA), w Stowarzyszeniu Inżynierii Mechanicznej i Roślin (VDMA). Przez wiele lat pełnił funkcję wiceprezesa Niemieckiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego (VDA) oraz przewodniczącego grupy producentów „Przyczepy, Nadwozia Specjalne i Autobusy”. Jego osiągnięcia zostały wielokrotnie docenione. Instytut Technologii Uniwersytetu w Brunzwicku przyznał mu tytuł doktora honoris causa. Posiadał Krzyż Zasługi I Klasy Dolnej Saksonii. Ponadto dr Bernard Krone otrzymał nagrodę branżową LEO w kategorii „Innowacja/Pomysł” za koncepcję dobrze znanej kombinacji długich samochodów ciężarowych. Został również odznaczony Medalem Emsland, Grashof Denkmünze – najwyższym laurem Stowarzyszenia Inżynierów Niemieckich oraz „Grossen Wagen” Bundesverband Güterkraftverkehr (BGL). VDA mianowała go członkiem honorowym w 2013 r.



Gotowy do działania.

Actros F. Nieodzowny partner z funkcjonalnym wyposażeniem, który otwiera Państwu drogę do świata pojazdów ciężarowych Mercedes-Benz. Więcej informacji znajdą Państwo na www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

