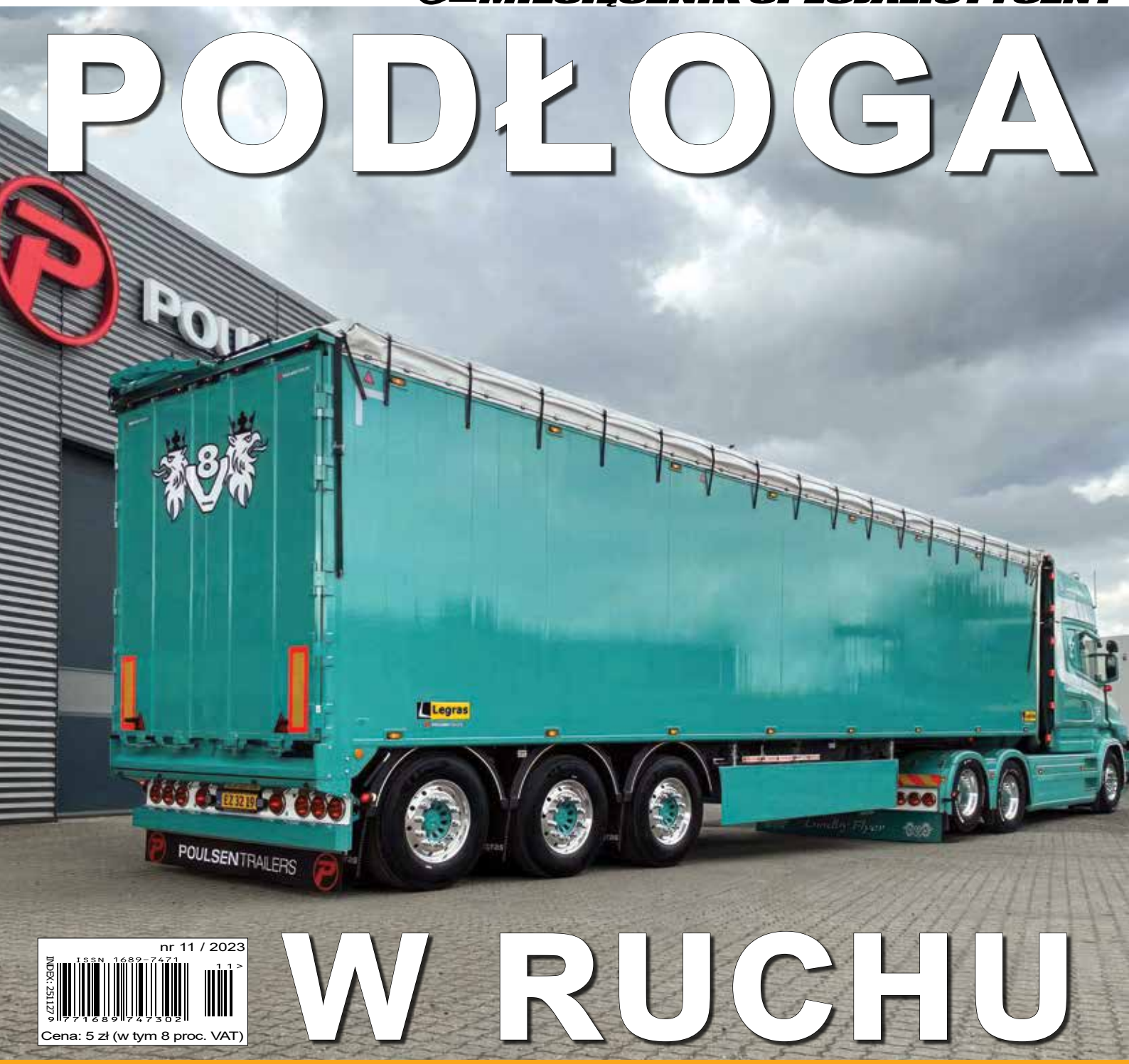
TRANSPORT: IVECO NIE PRZYSYPIA I ODŚWIEŻA CAŁĄ GAMĘ POJAZDÓW

TRUCKS & MACHINES

MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY

PODŁOGA



W RUCHU

nr 11 / 2023
ISSN 1689-7471
INDEX: 351127
Cena: 5 zł (w tym 8 proc. VAT)

- SPADA SPRZEDAŻ CIĘŻARÓWEK O DMC POWYŻEJ 16 TON – EFEKT SPOWOLNIENIA
- PRZEGLĄD NAJCIEKAWSZYCH NOWOŚCI Z TARGÓW TRANSLOGISTICA POLAND 2023
- NOWOŚCI PRODUKTOWE W OFERCIE WIODĄCYCH DOSTAWCÓW WALCÓW DROGOWYCH
- RAPORT TRUCKS & MACHINES – OLEJE PRZEDKŁADNIOWE I HYDRAULICZNE

DAF
A PACCAR COMPANY

DAF Ready to Go

POJAZDY SPECJALISTYCZNE GOTOWE DO PRACY!

Program DAF Ready to Go to zabudowane i przygotowane do eksploatacji pojazdy specjalistyczne. Od ręki dostępne są:

- **wywrotki**
- **cysterny**
- **hakowce**
- **skrzynia z żurawiem**
- **zestawy pod nadwozia wymienne**

ZAMÓWIENIE MOŻNA ZŁOŻYĆ U KAŻDEGO DEALERA DAF W POLSCE.

Szukasz pojazdu dla swojego biznesu? **Skorzystaj z wyszukiwarki** programu DAF Ready to Go!

TRUCKS & MACHINES
MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY

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
Michał Jurczak
Robert Przybylski
Michał Woch

Współpraca
Marek Różycki
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 / Goodyer / Renault 4
Kässbohrer / MAN / Volvo 5
MAN / MOYA / Redos 6
Bobcat / CAT / Develon / Manitou 51

Rynek

Odświeżone pojazdy Iveco 8
Rynek ciężarówek 10
Rozmowa T&M 14
Krzyżówka 16
Naczepy z ruchomą podłogą 18
Wielton inwestuje 24
X Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki 28
Historia 34
Walce drogowe 38
Cummins 43
Oleje przekładniowe i hydrauliczne 44

Dodatkowe rozstawy osi i kabiny w DAF-ie XD PX-7

Aby lepiej dopasować pojazdy DAF XD do poszczególnych zadań i wymagań użytkowników, model XD z silnikiem PACCAR PX-7 o pojemności 6,7 l jest teraz dostępny z rozstawami osi do 6,9 m i pełnym wyborem kabin, w tym Sleeper Cab i Sleeper High Cab. Napędzany silnikiem PX-7 pojazd, wyróżniony tytułem „International Truck of the Year 2023", jest dostępny jako podwozie pod zabudowę 4x2. Dzięki układom bezpieczeństwa aktywnego i pasywnego, niezrównanej widoczności bezpośredniej i pośredniej oraz komfortowi pracy kierowcy DAF XD to jeden z najlepszych pojazdów dystrybucyjnych o masie od 19 t. Może on być wyposażony w oszczędny silnik PACCAR MX-11 (od 220 kW/300 KM do 330 kW/450 KM) oraz – w przypadku zastosowań do 19 t – w ekonomiczny silnik PACCAR PX-7 o pojemności 6,7 l, który jest o 600 kg lżejszy i rozwija moc od 167 kW/230 KM do 227 kW/310 KM.

Premio Opmar – pierwszy z Goodyear CheckPoint

Premio Opmar (Łyski, Podlasie) jako pierwszy serwis sieci Premio w Polsce wprowadził do swojej oferty innowacyjny czytnik najazdowy Goodyear CheckPoint, który umożliwia monitorowanie kluczowych parametrów opon oraz wagi pojazdów ciężarowych. CheckPoint pozwala wyeliminować czasochłonne kontrole ręczne i ryzyko ludzkich błędów, co oznacza realne korzyści operacyjne i ekonomiczne dla kilkuset flot obsługiwanych w skali roku przez Opmar. Goodyear CheckPoint to rozbudowany czytnik najazdowy w postaci zamontowanej na ziemi metalowej płyty, wyposażonej w zaawansowane kamery, lasery i czujniki. System odczytuje informacje o oponie oraz parametrach pojazdu, gdy ten przejeżdża nad płytą. Zebrane dane, wraz z precyzyjnym oznaczeniem ciężarówki, są natychmiast przesyłane do serwisu oraz menedżerów floty, umożliwiając im szybkie podejmowanie decyzji i planowanie działań konserwacyjnych.

Nowy design i zwiększone bezpieczeństwo w Renault do dystrybucji

Renault Trucks prezentuje nową odsłonę pojazdów do dystrybucji miejskiej i podmiejskiej, w tym specjalne funkcje dedykowane dla modeli elektrycznych. Nowy design czerpie inspiracje zarówno z gamy pojazdów lekkich (LCV), jak i z gamy pojazdów ciężarowych łącząc ich funkcjonalności w modelach Renault Trucks D, D Wide, C 2.3, D Wide LEC (kabina z niskim wejściem) w wersjach konwencjonalnych i elektrycznych. Oprócz tej modernizacji, wprowadzono również nowe rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo kierowców i innych uczestników ruchu drogowego. Projektanci Renault Trucks zmodernizowali pojazdy z serii D & D Wide nawiązując jednocześnie do lekkich i ciężkich pojazdów ciężarowych. Reflektory wykonane w pełni w technologii LED tworzą nowy charakterystyczny kształt litery C, zapożyczony z segmentu samochodowego, jednocześnie nawiązują wizualnie do pojazdów użytkowych. W Renault Trucks D i D Wide zastosowano również elementy stylistyczne typowe dla gamy ciężkiej, takie jak nowa górna osłona chłodnicy i wytłoczony z przodu kształt litery "π". Dodatkowo pomiędzy atrapą chłodnicy a podszybiem przewidziano dużo miejsca, aby firma transportowa mogą zaprezentować swoje logo. W elektrycznych modelach Renault Trucks E-Tech D, D Wide & D Wide LEC, w pełni lakierowany przód, w tym grill, wyraźnie wyróżniają pojazd wizualnie. Osłonę chłodnicy zdobi smukły pasek "E-Tech", który podkreśla jego stylistykę. Wszystkie pojazdy prezentują nowe logo marki.

Kässbohrer i Baza Paliw zacieśniają współpracę

Kässbohrer i jej klient, spółka Baza Paliw wzmocniły swoje partnerstwo dzięki najnowszej dostawie. Kässbohrer dostarczył ostatnio trzy jednostki swojej precyzyjnie zaprojektowanej cysterny do przewozu paliw, K.STB E. Baza Paliw Sp. z o.o. specjalizuje się w magazynowaniu i transporcie paliw płynnych, działając głównie w Polsce na terenie województwa lubuskiego. Ich niezachwiane zaangażowanie w jakość i wydajność operacyjną wyróżnia ich w branży. Firma może pochwalić się flotą siedemnstu cystern, z których dziesięć to cysterny Kässbohrer. Dostawa jeszcze bardziej rozszerza możliwości operacyjne i wydajność firmy Baza Paliw w branży paliw płynnych. Cysterna paliwowa Kässbohrer K.STB E wyróżnia się w transporcie oleju opałowego bezpieczeństwem, wydajnością i najwyższą jakością wykonania. Roman Kwiatkowski, kierownik działu transportu drogowego w firmie Baza Paliw oraz Piotr Dąbrowski, Area Sales Manager w Kässbohrer, wzięli udział w ceremonii dostawy, która odbyła się w zakładzie Kässbohrer Polska w Błoniu.

Ruszyła sprzedaż pojazdu MAN eTruck

MAN Truck & Bus rozpoczął sprzedaż pierwszego w historii firmy elektrycznego pojazdu ciężarowego, co stanowi kolejny krok w dekarbonizacji transportu towarowego. Złożono już 600 zamówień. Pierwsze 200 egzemplarzy trafi do wybranych klientów już w 2024 r., a od 2025 r., wraz ze wzrostem zamówień, rozpocznie się produkcja wielkoseryjna w fabryce MAN w Monachium. Dzięki zlokalizowanemu w zakładzie w Monachium eMobility Center firma MAN położyła około dwa lata temu kamień węgielny pod rozwój nowych elektrycznych pojazdów ciężarowych MAN eTGX oraz MAN eTGS i zainwestowała znaczne środki w przygotowania do mieszanej produkcji pojazdów z silnikami wysokoprężnymi i elektrycznymi. Od tego czasu zbudowano 50 prototypów, a około 4.000 pracowników produkcji i sprzedaży zostało przeszkolonych w zakresie przejścia na elektromobilność. W zakładzie MAN w Norymberdze firma MAN inwestuje około 100 milionów euro w uruchomienie produkcji akumulatorów.

Volvo – nowe elektryczne pojazdy ciężarowe

Dzięki zasięgowi do 450 km na napędzie elektrycznym, o 50 procent krótszemu czasowi ładowania i nowym funkcjom bezpieczeństwa aktywnego, nowe elektryczne ciężarówki Volvo FL i FE są przeznaczone do użytku w środowisku miejskim, umożliwiając bezpieczny transport i logistykę o zerowej emisji. Volvo FL i FE nadają się do większości zastosowań w ruchliwych miastach, takich jak dystrybucja, wywóz śmieci i budownictwo miejskie. Wersje elektryczne są dostępne na rynku od 2019 r. i są sprzedawane na wielu rynkach w Europie, na Bliskim Wschodzie, w Afryce, Azji i Australii.

Dorota Komornicka nowym menedżerem ds. komunikacji MAN Truck & Bus Polska

Na początku listopada do zespołu MAN Truck & Bus Polska dołączyła Dorota Komornicka, która objęła stanowisko menadżera ds. komunikacji. Dorota Komornicka jest absolwentką wydziału Filologii Romańskiej na Uniwersytecie Warszawskim oraz studiów podyplomowych z ekonomii i zarządzania, organizowanych przez Szkołę Główną Handlową we współpracy z Francuską Wyższą Szkołą Handlową (HEC). Jest związana z branżą motoryzacyjną od 2000 roku. W Peugeot Polska kierowała działem promocji i reklamy, zajmując się komunikacją zarówno samochodów osobowych, jak i dostawczych. Od 2006 do 2010 roku pracowała w centrali marki Peugeot w Paryżu, gdzie była odpowiedzialna za współtworzenie międzynarodowej strategii komunikacji dla wybranych modeli. Po powrocie do Polski kontynuowała pracę w obszarze komunikacji reklamowej marki Peugeot. W 2016 roku objęła stanowisko PR menedżera Peugeot, a w 2021 roku, po powstaniu koncernu Stellantis, również marek Alfa Romeo oraz Lancia. W MAN Truck & Bus Polska Dorota Komornicka będzie odpowiedzialna za prowadzenie i koordynowanie działań w obszarze Public Relations, Public Affairs i CSR.

Nowa stacja Moya express nieopodal S11

Firma Anwim, realizując plan rozwoju sieci stacji paliw Moya, otwiera kolejne własne punkty. Przy węźle łączącym DK20 i ekspresową S11, na trasie Piła-Koszalin, działa już nowoczesna samoobsługowa stacja Moya express. Jej oferta skierowana jest zarówno do klientów detalicznych, jak i flot, w tym TIR. Nowo wybudowany samoobsługowy obiekt Moya pojawił się na mapie województwa zachodniopomorskiego, w miejscowości Szczecinek. Położenie w bliskości drogi ekspresowej S11 na trasie Piła-Koszalin umożliwia obsługę zarówno ruchu tranzytowego, jak i lokalnego. Do stacji można dojechać z obu kierunków ruchu, co z jest dużym udogodnieniem dla kierowców. Stacja oferuje benzynę 95, ON, a także paliwo uszlachetnione ON Moya Power. Obiekt jest doskonale przystosowany do obsługi flot, w tym pojazdów ciężarowych. Ofertuje podjazd dla TIR, szybki wlew diesla oraz dystrybutor z płynem AdBlue.

Jubileusz na Trans Logistica – pięćdziesiąta realizacja Redos Trailer dla firmy Glorier

Współpraca Redos Trailers z firmą Glorier przyspieszyła od zera do 50 w ciągu zaledwie niecałych dwóch lat. Od stycznia 2022 roku firma z Nowego Tomyśla dostarczyła bułgarskiemu przewoźnikowi już 50 pojazdów precyzyjnie skrojonych pod specyfikę ich działalności. Jubileuszowy, pięćdziesiąty pojazd podczas targów Trans Logistica odebrał CEO firmy Glorier – Aleksandar Sukalinski. Pierwszy pojazd wykonany przez Redos Trailers trafił do floty Glorier w styczniu 2022 roku. Od tego czasu bułgarski przewoźnik odebrał już łącznie 50 pojazdów, w tym nadwozia stałe zabudowane na samochodach marek MAN i Mercedes-Benz oraz przyczepy – z nadwoziami stałymi i przystosowane do systemu BDF. Pięćdziesiąty, jubileuszowy pojazd Aleksandar Sukalinski odebrał osobiście podczas targów Trans Logistica w Warszawie. Jest to Mercedes-Benz Actros 1830 z zabudową kurtynową o długości o długości 9,5 metra i wysokości wewnętrznej wynoszącej 2,9 m. Lekka rama z cynkowanej ogniowo stali o podwyższonej wytrzymałości pozwoliła zamontować z tyłu chowaną pod zabudowę windę załadowczą o nośności 2 t. Pojazd wyposażono m.in. w zaawansowane systemy zabezpieczenia ładunku opracowane przez inżynierów Redos Trailers, w tym m.in. Palet Stop i Red Lock. Dodatkowo, na życzenie klienta Redos Trailers przemalował pojazd na czarny kolor.

Delo 400 XSP

Solidna ochrona plus optymalna oszczędność paliwa w wysokowydajnych silnikach o niskiej emisji spalin, pracujących w trudnych warunkach drogowych – na te potrzeby odpowiada Texaco Delo 400 XSP SAE 5W-20. Olej ten pomaga ograniczyć przestoje oraz koszty konserwacji ciężarówek i autobusów.

Texaco Delo 400 XSP SAE 5W-20 to wszechstronny olej silnikowy, odpowiedni do zastosowań w pojazdach ciężarowych. Jego formułę opracowano z myślą o optymalizacji zużycia paliwa przy jednoczesnej dbałości o dobrą ochronę podzespołów i żywotność silnika. Zastosowana technologia syntetycznego oleju bazowego o niskiej lepkości ułatwia zimny rozruch i zapewnia optymalne osiągi wysokoprężnego silnika również w ujemnych temperaturach. Ponadto zawarte w nim niskopopiołowe dodatki pomagają chronić filtry DPF, układy recyrkulacji spalin i katalizatory. Olej jest przeznaczony do pracy w trudnych warunkach, dlatego została zastosowana zaawansowana technologia ISOSYN. Wykorzystuje ona wysokowydajne pakiety dodatków o niskiej zawartości popiołu siarczanowego, fosforu i siarki (SAPS).

Jakie przynosi korzyści?

Koszty eksploatacji i konserwacji pojazdów ciężarowych i maszyn roboczych nie należą do niskich. Z uwagi na długi okres eksploatacji użytkownicy powinni uwzględniać również wydatki związane z układami oczyszczania spalin. Istotne są zalecenia zawarte w instrukcji obsługi nakładające na użytkujących pojazdy określone obowiązki. Dla przykładu, zapchane filtry cząstek stałych wymagają ręcznego czyszczenia, co często skutkuje kosztownymi przestojami w pracy.

Texaco Delo 400 XSP SAE 5W-20 spełnia oczekiwania przedsiębiorców, którzy poszukują trwałości produktu przy jednoczesnym ich korzystnym wpływie na koszty. Olej opracowano z myślą o ograniczeniu zużycia kluczowych elementów silników, a także polerowania cylindrów i rozpraszania sadzy, co pomaga ograniczyć przestoje i koszty konserwacji. Ponadto nowoczesne dodatki uszlachetniające oraz zastosowany olej bazowy zapewniają ochronę przed zużyciem i utlenianiem, także kontrolują powstawanie szlamu i zagęszczanie oleju, pomagając wydłużyć jego okres eksploatacji.
Na tym nie koniec, gdyż Texaco Delo wspomaga również efektywne funkcjonowanie układów oczyszczania spalin przez cały okres ich eksploatacji. Umożliwia spełnienie najnowszych wymagań normy Euro VI-d, która zmniejsza dopuszczalną emisję CO2 w transporcie średnio do 95 g/km.

Do jakich pojazdów?

Produkt koncernu Chevron nie tylko spełnia wymagania MAN M3977 dla nowoczesnych silników wysokoprężnych z filtrami cząstek stałych DPF, pomaga także spełnić najnowsze wymagania dotyczące normy Euro VI-d. Jest zalecany do samochodów ciężarowych i autobusów MAN najnowszej generacji – tych wymagających olejów silnikowych o zatwierdzeniu MAN M3977, w tym pojazdów typów E, F, J i K, z silnikami D26 i D38 wyposażonymi w EGR i SCR + CRT oraz z silnikami D2676 i D3876. Rzecz jasna, zawsze należy sprawdzać wytyczne OEM, czyli producentów pojazdów.

Inną kategorią, w której można stosować Texaco Delo 400 XSP SAE 5W-20 są lekkie i ciężkie samochody ciężarowe, pojazdy drogowe oraz pojazdy wyposażone w nowoczesne, mocno obciążone silniki z filtrami cząstek stałych DPF, zgodnie z zaleceniami instrukcji obsługi. Warto przy tym jednak pamiętać, że nie można go stosować w silnikach wymagających oleju o starszej lub innej specyfikacji. Nieprawidłowe stosowanie środka smarnego może spowodować problemy z silnikiem.

Operatorzy pojazdów użytkowych zawsze powinni zapoznać się z instrukcją obsługi, aby ustalić, czy dany olej może być stosowany. Żeby dowiedzieć się więcej o Delo 400 XSP SAE 5W-20, odwiedź strony: texacopolska.pl lub pl.texacolubricants.com

Kompletnie odnowiona gama Iveco

TEKST: Robert Przybylski
ZDJĘCIA: T&M

Nowa architektura elektroniczna pozwoliła wprowadzić od oferty systemy wsparcia kierowcy, które będą obowiązywały od przyszłego roku. Ułatwi także obsługę aut i poszerzy ofertę serwisów zapobiegawczych.

Iveco wydało miliard euro na modernizację całej gamy, nowa jest elektronika oraz układu napędowe i kabiny. Nowa elektronika widoczna jest w 10-calowych wyświetlaczach i cyfrowych zestawach wskaźników w trzech konfiguracjach do wyboru. Są one oferowane we wszystkich modelach marki: Daily, Euro Cargo i S-Way. Auta będą o ok. 5 proc. droższe od obecnej generacji, już można je zamawiać, a trafią one do klientów jesienią 2024 roku.

Nowe deski rozdzielcze

Wraz z nową architekturą elektroniczną auta otrzymały nowe deski rozdzielcze. W samochodach pojawił się nowy system multimedialny Infotainment z 10-calowym, kolorowym wyświetlaczem, zintegrowanym z centralną częścią deski rozdzielczej. Funkcja bezprzewodowego mirroringu smartfona daje możliwość korzystania z aplikacji w telefonie na ekranie w pojeździe, a zdalne sterowanie funkcjami w kabinie: włączaniem i wyłączaniem światła, operowanie oknami, zarządzanie klimatyzacją, które zostało zintegrowane z łatwą w konfiguracji usługą Iveco Driver Pal. Kierowca ma również możliwość korzystania z usług nawigacyjnych Tom Tom Live i planowania tras z uwzględnieniem warunków drogowych w czasie rzeczywistym. W opcji jest kamera cofania z dynamicznymi liniami toru jazdy.

Zmiany oprogramowania będą następowały zdalnie, za pomocą internetu. Zarządzający flotą otrzyma nadzór nad samochodami, będzie mógł zdalnie wybierać funkcje, nadzorować pracę pojazdu (otrzyma także prewencyjne informacje o konieczności wymiany części lub udania się do serwisu) i kierowcy.

Na zmodernizowanej desce rozdzielczej wyróżnia się dotykowy ekran zawierający funkcje sterowania urządzeniami w kabinie i łączności

W Daily oferowany będzie bezkluczykowy system Keyless Entry & Go. Bezpieczeństwo kierowcy poprawia zaawansowany system hamowania awaryjnego (AEBS) z funkcją City Break chroniący również szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, a także nowa funkcja asystenta skrętu Turn Assist automatycznie aktywująca hamulec na zakręcie, gdy jest to konieczne, aby uniknąć zdarzenia.

Funkcja asystenta martwego pola (Blind Spot Warning) ostrzega o zbliżaniu się pojazdu w martwym polu podczas zmiany pasa ruchu. Manewry w warunkach miejskich stają się bezpieczniejsze i bezstresowe dzięki systemowi informowania o obecności obiektów w martwym polu (BSW), który ostrzega o zbliżaniu się rowerzysty od strony krawężnika, oraz systemowi hamowania po wykryciu ruchu poprzecznego za pojazdem (Rear Cross Traffic Braking), który wspiera kierowcę w manewrze cofania, dostarczając informacji o pojazdach i przeszkodach wokół pojazdu oraz automatycznie hamując w razie potrzeby. Kiedy kierowca lub pasażer przygotowuje się do opuszczenia pojazdu, system ostrzegania przy otwieraniu drzwi (Door Opening Warning) ostrzega

o zbliżającym się pojeździe lub rowerzyście, zwiększając tym samym bezpieczeństwo w środowisku miejskim.

Silniki gazowe i nie tylko

Nowe Daily w wersji lekkiej z pojedynczym ogumieniem tylnej osi zostało odchudzone o 55 kg (w tym kompozytowe resory z tyłu są o 30 kg lżejsze od stalowych, mniejszy zbiornik paliwa to kolejne 25 kg oszczędności, nowy materiał ramy i kompozytowy resor z przodu). Konstruktorzy dołożyli czujników systemów wspomagania kierowcy (ADAS i ostrzegania przed rowerzystami i pieszymi).

Iveco jest zdania, ż napędy elektryczne sprawdzą się w dystrybucji miejskiej, zaś w transporcie na dalekie odległości wygra gaz (z czasem bio-gaz), a po 2025 roku wodór. Producent sprzedał ponad 55 tys. gazowych ciężarówek wszystkich klas, zdobywając połowę rynku.

W średnim segmencie (EuroCargo) zaproponuje gazowy, 7-litrowy silnik o mocy 220, 250 lub 280 KM skojarzony z automatyczną, 8-stopniową skrzynią biegów ZF. Do wyboru jest przekładnia Allison.

W klasie ciężkiej pojawią się nowe zbiorniki na sprężony gaz ziemny, o pojemności zwiększonej do 1.240 l, co zapewni dodatkowe 95 km zasięgu (wynosi on 800 km). Podwozia zostaną wyposażone w 9-tonowe osie przednie i wleczone, a mosty napędowe w niższe przełożenia do 2,06 dla diesla i 2,31 dla wersji gazowej.

Konstruktorzy Iveco przygotowali nowy silnik Cursor 13 o moc 450 i 530 KM. Zastąpi on dotychczasowe diesle o pojemności 11 i 13 litrów. Ma on mniejsze zużycie paliwa, jest o 10 proc. lżejszy od poprzednika, ale i trwalszy, zapewni przebiegi do 1,6 mln km. Nowy hamulec silnikowy ma moc 530 KM i w większości zastosowań pozwoli obyć się bez zwalniacza.

Silnik współpracuje z 12-stopniową, zrobotyzowaną skrzynią biegów ZF Traxon drugiej generacji. Dzięki nowościom S-Way wyposażony będzie w predykcyjny tempomat.

Iveco szacuje, że dzięki elektronicznym narzędziom oraz poprawie części mechanicznych, nowa generacja S-Way da 7-procentowe oszczędności w zużyciu paliwa. W połączeniu z predykcyjnym tempomatem i kamerami zamiast lusterek spalanie może zmaleć o dalsze 3 proc., co do roczną oszczędność 5,3 tys. euro, przy założeniu rocznych przebiegów 130 tys. km, cenie 1,4 EUR za litr ON i 0,5 EUR za litr AdBlue.

Pod leżanką znajdują się dwa pojemniki, zaś składany stolik trafił na deskę rozdzielczą

Elektryczne modele

Iveco zapowiada elektryczne modele: S eWay i eDaily. Iveco S eWay ma 9 pakietów baterii o łącznej pojemności 738 kWh, dające 500 km zasięgu. Iveco zapewnia, że szybkie ładowarki o mocy do 350 kW naładują akumulatory pojazdu S eWay do 80 proc. pojemności w 90 minut.

Daily może mieć pakiety akumulatorów o pojemności do 148 kWh i zasięgu 240 km. Można ładować je prądem o mocy do 115 kW, co daje zasięg 100 km w 20 minut. Iveco eDaily 42S o dopuszczalnej masie całkowitej 4,25 tony może być teraz opcjonalnie wyposażony w pneumatyczne zawieszenie Air-Pro.

eDaily zaoferuje funkcje Smart Routing za pośrednictwem nowego systemu multimedialnego Infotainment lub aplikacji eDaily Routing. Umożliwi kierowcy sprawdzenie przewidywanego zasięgu, a system doradzi, kiedy potrzebne jest ładowanie, biorąc pod uwagę trasę i szacunki zasięgu.

Specjalnie dla ułatwienia zakupu elektrycznych modeli zaoferuje usługę GATE (Green & Advanced Transport Ecosystem – ekosystem zielonego i zaawansowanego transportu). Jest to kompleksowy model biznesowy długoterminowego wynajmu ekologicznych pojazdów użytkowych w formule płatności za użytkowanie.

Oferowany jest w trzech pakietach – Easy, Energy i eManager. Każdy pakiet obejmuje odpowiednio więcej opcji oraz jest powiązany z dostępem do stacji ładowania i zindywidualizowanych rozwiązań. Formuła płacenia za użytkowanie pozwala klientom prognozować wykorzystanie pojazdu i odpowiednio za nie płacić. Nie jest to stały miesięczny abonament, ale szyta na miarę oferta usług klasy premium, podkreśla Iveco.

Wdrożony przez Iveco w lipcu 2023 r. we Włoszech jako pilotażowy projekt, będzie rozszerzony na kolejne kraje w 2024 roku, docelowo obejmując nim wszystkie europejskie rynki.

TEKST: Jacek Dobkowski ZDJĘCIA: T&M

DAF Z LEKKĄ PRZEWAGĄ

Wprawdzie w kategorii DMC ponad 16 ton po październiku prowadzi na naszym rynku Volvo przed DAF-em, to w najważniejszym segmencie ciągników siodłowych kolejność jest odwrotna. DAF, Volvo, Mercedes, tak wygląda podium.

MAN jest na podobnym poziomie sprzedaży, co w ubiegłym roku

Identycznie jak w okresie od stycznia do października 2022 pierwszy jest DAF, mimo dwucyfrowego spadku rok do roku (szczegółowe dane prezentujemy w tabeli). Mariusz Piszczek, dyrektor zarządzający DAF Trucks Polska, zwraca uwagę na dużą niestabilność na rynku. Z jednej strony mamy niski poziom bezrobocia, z drugiej strony spowolnione tempo wzrostu nowych inwestycji. Dodatkowo wysoki poziom inflacji przy spadku stawek płaconych przewoźnikom powoduje, że nabywający ciężarówki podejmują decyzje zakupowe w oparciu o wszystkie kalkulowane koszty, jakie muszą ponieść.

– *Obserwujemy również, że na przestrzeni ostatnich kilku lat zmienił się model finansowania w naszym biznesie* – dodaje Mariusz Piszczek. – *Większość klientów wydłużyła okres użytkowania swoich ciężarówek. Dziś nasi klienci nie muszą wymieniać aut co trzy lata. Korzystając z rozbudowanej oferty kontraktów serwisowych, użytkują ciężarówki nawet do pięciu czy sześciu lat. Biorąc pod uwagę te aspekty, można stwierdzić, że gorączka zakupowa jaka występowała przez ostatnie lata, jest już za nami. Niemniej jednak klienci składają zapytania, planują wymiany pojazdów, są i tacy, którzy dywersyfikują działalność swoich firm i chcą rozbudowywać floty. Wyniki rejestracji nowych pojazdów pokazują, że wbrew sygnałom rynek pojazdów użytkowych wzrósł w porównaniu do roku ubiegłego.*

Bardzo wiele czynników

Volvo radzi sobie znakomicie w tym roku, prowadzi po 10 miesiącach w ogólnych rejestracjach powyżej 16 ton DMC. Małgorzata Kulis, VP, dyrektor zarządzająca Volvo Trucks Polska, podkreśla złożoność obecnej sytuacji:

– *W całej Europie obserwujemy sygnały spowolnienia koniunktury, dlatego też to, co dzieje się na naszym rynku nie jest niczym szczególnym. Pamiętajmy, że od kilku już lat rynek pojazdów ciężarowych w Polsce systematycznie rósł, odnotowując kolejne rekordy. Czy będzie zatem korekta? Pewnie tak, bo branża motoryzacyjna znalazła się dziś w momencie przełomowym. Jest on mocno związany z europejskimi regulacjami prawnymi, rodzącymi*

ULTIMAAX®

Zawieszenie elastomerowe klasy premium

Dostępne u dealerów MAN

Technologia elastomerowego zawieszenia ULTIMAAX oferuje wyjątkową trwałość, jakość jazdy, mobilność oraz stabilność.

Więcej informacji uzyskasz u swojego dealera MAN.

- Ekstremalna stabilność
- Bardzo dobre parametry jezdne
- Niskie koszty eksploatacji
- 250 kg lżejsze od zawieszenia mechanicznego

HENDRICKSON

The World Rides On Us®

hendrickson-intl.com/en-eu

Wszystkie wymienione znaki towarowe są własnością firmy Hendrickson USA, L.L.C. lub któregokolwiek z jej podmiotów stowarzyszonych w jednym lub kilku krajach. Wszelkie prawa zastrzeżone.

DAF ***zanotował spory spadek, ale wciąż prowadzi***

konsekwencje dla produkcji pojazdów i dla całego ekosystemu transportu drogowego, w tym również dla kierunków rozwoju infrastruktury, czy finansowania projektów zielonej energii. Mówimy więc dziś o bardzo kompleksowej sytuacji, na którą wpływ ma bardzo wiele czynników. Musimy również pamiętać, że walka o przyszłość toczy się na wielu poziomach i w kilku obszarach naraz. Z jednej strony chodzi o wdrażanie przyszłościowych, niezawodnych i efektywnych technologii, które już są dostępne, a z drugiej, nie mniej ważnym wyzwaniem jest utrzymanie, czy wręcz zwiększanie konkurencyjności europejskich producentów w obliczu rosnącej konkurencji wytwórców spoza Europy. To wszystko wpływa znacząco na całkowity koszt użytkowania pojazdu, który liczony według starych metod wygląda słabo, ale rozumiany w kategoriach inwestycji długoterminowej i potencjalnych przyszłych korzyści – już znacznie lepiej.

Z optymizmem

MAN utrzymał poziom pierwszych rejestracji ciągników sprzed roku, z minimalną zwyżką 0,6 proc. Jak zaznacza Bernard Wieruszewski, dyrektor ds. produktu i sprzedaży pojazdów ciężarowych w MAN Truck & Bus Polska, nastroje w branży transportowej kształtowane są przez różne czynniki (jak np. informacja o wzroście stawki maut w Niemczech, czy sytuacja geopolityczna) i nie pierwszy raz spotykamy się z rynkowymi turbulencjami. Jednak transport jest kluczowy dla funkcjonowania świata, a prognozy wskazują, że 2023 r. będzie rekordowy pod względem liczby rejestracji samochodów ciężarowych. Po ostatnich latach niepewności związanych z pandemią COVID i wybuchem wojny w Ukrainie, 2024 rok wydaje się z dzisiejszej perspektywy zapowiadać spokojniej. Przepisy związane z obszarem ekologii, dotyczące flot transportowych wymuszają wymianę pojazdów, tak więc przyszły rok rysuje się optymistycznie pod kątem zamówień i sprzedaży ciągników siodłowych.

Wybory i po wyborach

W Renault nabór zamówień na końcówkę 2023 i początek 2024 jest zauważalnie mniejszy. Marcin Majak, dyrektor sprzedaży Renault Trucks Polska wskazuje na kilka czynników. Po pierwsze, po okresie przerw w dostawach wszyscy producenci produkują na 100 proc. Po drugie, widoczne jest spowolnienie gospodarki europejskiej niezależnie od kraju, co oznacza mniejsze zapotrzebowanie na usługi transportowe. Po trzecie, rekordowe dostawy sprawiły, że floty firm transportowych są zarówno młode jak i duże.

– W Polsce widoczny jest trend oczekiwania – komentuje Marcin Majak. *– Mamy tutaj kilka powodów. Poza już wymienionymi musimy mieć świadomość także, że przed chwilą odbyły się wybory parlamentarne, których konsekwencją być może, ale nie musi, zwolnienie środków na KPO (Krajowy Plan Odbudowy), co powinno być bardzo dużym impulsem do pobudzenia gospodarki i zachęcenia firm do inwestowania, a w konsekwencji do wzrostu zapotrzebowania na usługi transportowe.*

Nadjeżdżają szybciej

Przez pewien czas główne zmartwienie przewoźników stanowiły terminy odbioru zamówionego sprzętu. Obecnie jest znacznie lepiej, np. DAF w pierwszej połowie listopada miał dostępne terminy na pierwszy kwartał przyszłego roku. Na nowe Volvo czeka się 8-12 tygodni, zależnie od specyfikacji. W przypadku Renault dzieje się podobnie, standardowo 2,5-3 miesiące. Jeżeli ktoś nie jest bardzo przywiązany do swojej własnej konfiguracji, może wybrać któryś z pojazdów oferowanych w akcjach handlowych. Standardowy, biały ciągnik z dużymi zbiornikami, z dobrym wyposażeniem, jednakże w uśrednionej specyfikacji, może zostać dostarczony w 4-6 tygodni.

– Niedawna rozbudowa i modernizacja fabryki pojazdów ciężarowych w Niepołomicach zwiększyła nasze możliwości produkcyjne i pozwoliła dopasować się do oczekiwań klientów, jeśli chodzi o terminy realizacji zamówień – mówi Bernard Wieruszewski z MAN-a.

Różne aspekty

Co jest w tej chwili najważniejsze dla firm zajmujących się ciężkim transportem drogowym – cena, wspomniana już dostępność i termin dostawy, spalanie, czy może jeszcze inne sprawy? Mariusz Piszczek (DAF) uważa, że wszystkie aspekty są ważne. W tym roku dochodzi jeszcze jeden niezwykle istotny element – poziom emisji CO2. Już od 1 grudnia zmianie ulegają opłaty autostradowe w Niemczech. Niemiecka ustawa niemal podwaja opłaty za przejazd ciężarówkami przez wprowadzenie dodatkowego czynnika, którym jest emisja dwutlenku węgla.

– Biorąc pod uwagę fakt, że większość naszych klientów przejeżdża przez Niemcy, jest to istotny element kosztów, z którymi muszą liczyć się firmy transportowe. Wprowadzanie tego typu opłat jasno wskazuje na trend promujący pojazdy ciężarowe z napędem alternatywnym, o czym rozmawiamy już od wielu miesięcy.

Co więcej, już dziś możemy spodziewać się wprowadzenia podobnych przepisów w innych krajach Unii.

Nowa generacja DAF-a została tak zaprojektowana, aby w maksymalnym stopniu spełniać obowiązujące przepisy, jak również być przygotowanym na kolejne lata. Posiadacze nowej gamy DAF-a mogą mieścić się w klasie trzeciej, co znacznie obniży koszt opłat autostradowych.

– Wszystkie wymienione aspekty były, są i zawsze będą ważne – ocenia Małgorzata Kulis. *– My w Volvo Trucks Polska stawiamy dodatkowo od zawsze na partnerstwo i kompleksowość proponowanych przez nas rozwiązań transportowych. Jakość obsługi, bezpieczeństwo w kontekście składania obietnic, doradztwo i wzajemne czerpanie z doświadczeń, to również istotne elementy obsługi klienta, elementy budujące współpracę na dobre i złe czasy.*

– Z perspektywy klienta najważniejszy jest popyt w branży, którą reprezentuje, my natomiast dostarczamy mu narzędzie pozwalające na realizację jego celów biznesowych – podkreśla Bernard Wieruszewski (MAN). *– Ciągnik siodłowy MAN, który będziemy produkować w 2024 roku jest o 6 procent bardziej ekonomiczny od modelu, który produkowaliśmy rok temu.* Na koniec podsumowanie Marcina Majaka z Renault. Najważniejsze dla klientów producentów ciągników jest po prostu zarabianie pieniędzy. Żeby spełnić ten warunek, musi zaistnieć kilka parametrów i oczywiście nie bez znaczenia jest tutaj cena. Liczy się też dostępność i termin dostaw aut. Natomiast to wszystko musi zaistnieć w połączeniu z dostępnością kierowców, z podpisanym kontraktem na wykonywanie usługi transportowej. Ważne jest spalanie oraz cena paliwa. Tak naprawdę najważniejsze jest teraz posiadanie dobrze podpisanego kontraktu gwarantującego godziwą stawkę za wykonaną usługę i zapewniającego jak najlepszą płynność finansową.

Marka	2023	2022	Zmiana proc. r/r
1. DAF	4.469	5.232	-14,6
2. Volvo	4.350	4.036	7,8
3. Mercedes-Benz	4.074	4.376	-6,9
4. Scania	3.623	2.423	49,5
5. MAN	2.602	2.587	0,6
6. Renault	1.165	1.079	8,0
7. Iveco	891	533	67,2
8. Ford	431	514	-16,1
8. Pozostałe	3	1	200,0
Rynek ogółem	**21.608**	**20.781**	**4,0**

Źródło: PZPM na podstawie CEP, kolejność wg 2023 r.

TEKST: Jacek Dobkowski ZDJĘCIA: T&M

Mocne strony IVECO

Z Danielem Wolszczakiem, dyrektorem generalnym IVECO Poland rozmawia Jacek Dobkowski.

Jacek Dobkowski: – Przez trzy kwartały tego roku IVECO sprzedało w Polsce najwięcej nowych, kompletnych lub skompletowanych podwozi. Wyprzedziliście inne marki. Koncentrujecie się właśnie na podwoziach?

Daniel Wolszczak: – *Mówimy oczywiście o całości rynku podwozi powyżej 3,5 tony DMC. Jesteśmy liderem, jeśli chodzi na przykład o gamę lekką, czyli pojazdy od 3,5 do 7 ton. Jesteśmy jedynym producentem, który oferuje w tej gamie tak szeroki zakres dopuszczalnej masy całkowitej. Rzeczywiście pojazdy 7-tonowe sprzedają nam się bardzo dobrze, do końca września dostarczyliśmy ich ponad 1.100 i to one między innymi napędzają te wyniki, o których pan wspomniał. W gamie podwozi ciężkich też odnotowaliśmy wzrost w stosunku do analogicznego okresu ubiegłego roku.*

JD: – Do jakich zastosowań przede wszystkim trafiają pojazdy zabudowane?

DW: – *W odniesieniu do gamy ciężkiej jest to głownie transport długodystansowy i branża komunalna. Segment budowlany jest niewielki w tym roku, raptem 688 pojazdów przy całym rynku wynoszącym ponad 26 tysięcy.*

JD: – Jak pan ocenia ogólną sytuację IVECO w naszym kraju? Do 7 ton jesteście bardzo dobrzy, jak wyglądają wyniki IVECO w kategorii ciężkiej?

DW: – *W najcięższym segmencie powyżej 16 ton też zwiększamy w tym roku udział w rynku, dostarczamy więcej pojazdów niż w roku ubiegłym. Obecnie, pod koniec września odnotowaliśmy blisko 1.000 rejestracji, co stanowi wzrost w stosunku do roku ubiegłego o 75 procent, ale na wynik zeszłoroczny wpływ miały zawirowania produkcyjne na rynku i zmienna dostępność komponentów. Nie zmienia to faktu, że w tym roku planujemy dostarczyć 50 procent więcej pojazdów ciężkich w porównaniu z rokiem 2022. A biorąc pod uwagę pełną gamę pojazdów użytkowych, jesteśmy trzecim dostawcą w Polsce, jeżeli chodzi o wolumeny.*

JD: – Czy ten 50-procentowy przyrost jest związany z LNG?

DW: – *Nie, jeżeli chodzi o pojazdy z niskoemisyjnym napędem LNG, w tym roku dostarczymy około 170 sztuk, czyli około 12 procent naszej, tegorocznej, planowanej sprzedaży. Tak więc nasza sprzedaż w najcięższym segmencie nie opiera się na pojazdach zasilanych LNG. Po zeszłorocznych skokach cen energii spowodowanych wojną w Ukrainie, dzisiaj doszliśmy już do poziomu, w którym ceny gazu LNG są znowu niższe od cen diesla i ten parytet powinien cały czas się utrzymywać. Wraca zaufanie do rozwiązań gazowych, szczególnie w sytuacji kiedy zleceniodawcy wymagają niskoemisyjnych rozwiązań. Nasze pojazdy są przystosowane do zasilania bioLNG i są zeroemisyjne licząc w metodologii well-to-wheel, od źródła aż do rury wydechowej. Ważne jest, aby liczyć emisję w całym łańcuchu, a nie tylko w trakcie jazdy. Ważne jest też źródło energii do napędu pojazdów, w szczególności elektrycznych. Zauważyła to także Komisja Europejska: trwają prace, żeby zmienić terminologię przy określaniu emisyjności pojazdów z tank-to-wheel (od zbiornika do koła) na well-to-wheel (od źródła do koła). To, że pojazd emituje zero CO2 podczas jazdy, to jeszcze nie wszystko. Pytanie, skąd pochodzi energia do jego napędzania, czy jest zielona.*

JD: – Podczas wrześniowego Kongresu Nowej Mobilności w Łodzi zaprezentowaliście ciągnik siodłowy IVECO z napędem elektrycznym. Infrastruktura do LNG i bioLNG jest obecna w różnych państwach, z prądem znacznie gorzej.

Daniel Wolszczak: – W listopadzie pokazaliśmy odnowioną, pełną gamę pojazdów IVECO, od Daily po S-Waya. Zaprezentowaliśmy także nową koncepcję rozwiązań pod wspólną nazwą IVECO Services

DW: – *Trzeba pamiętać, że mamy unijne rozporządzenie AFIR, nakładające na państwa członkowskie konieczność budowy infrastruktury do ładowania pojazdów oraz do tankowania wodoru. Docelowo stacje ładowania muszą być rozmieszczone co 60 kilometrów wzdłuż głównych szlaków transportowych, korytarzy TEN-T. W perspektywie nadchodzących lat ta infrastruktura powstanie.*

JD: – Tym niemniej pięć odważnych firm podpisało listy intencyjne dotyczące zakupu ciągników IVECO na prąd. Odbiór w przyszłym roku?

DW: – *Trzeci, czwarty kwartał przyszłego roku. Na początek jest to kilkanaście egzemplarzy.*

JD: – A co z marką Nikola?

DW: – *Tak jak komunikowaliśmy kilka miesięcy temu, można powiedzieć, że w Europie przejęliśmy biznes Nikoli. Jesteśmy w zasadzie oddzielnymi firmami. Nikola znika z Europy, koncentruje się na Stanach Zjednoczonych. IVECO przejęło w całości spółkę joint-venture w Ulm i tam produkowane są ciężkie pojazdy elektryczne pod marką IVECO.*

JD: – Zostawmy elektryki. Pojawiają się głosy, że jest obniżenie koniunktury w transporcie drogowym, że spadają stawki za transport.

DW: – *Nie spodziewamy się w najbliższych miesiącach istotnego spadku w segmencie lekkich pojazdów użytkowych. Prognoza polskiego PKB jest sporo wyższa niż ta na rok 2023. Cały czas jest dosyć wysokie tempo konsumpcji wewnętrznej. Produkcja przemysłowa nie notuje spadku, pomimo tego że nasz główny partner handlowy, Niemcy, znajduje się na skraju recesji. Polskie przedsiębiorstwa całkiem dobrze sobie radzą. Tempo zamówień na pojazdy jest niższe niż w roku ubiegłym, ale wtedy bardzo długo czekało się na pojazdy i część klientów zamawiała „na zaś". Teraz wracamy do normalnej sytuacji sprzed pandemii. Natomiast w segmencie ciężkim rzeczywiście cała branża notuje spadek. Jest to głównie spowodowane mniejszą ilością towarów przewożonych w Europie, a wiadomo że polskie firmy mają na tym rynku znaczący udział. Są duże moce przewozowe i związana z nimi presja na obniżanie stawek, więc jest też mniejsza chęć, żeby kupować nowe pojazdy. Dotyczy to głównie mniejszych firm transportowych, one borykają się z większymi problemami.*

JD: – OK Trucks, sprzedajecie pod tym szyldem samochody używane. Może to jest oferta dla międzynarodowych przewoźników w obecnym czasie?

DW: – *Ubiegłe dwa lata charakteryzowały się ogromnym zapotrzebowaniem na pojazdy używane w całej Europie. Obecnie dostępność używanych pojazdów powoli się zwiększa. Naszym celem jest dostarczanie używanych pojazdów wysokiej jakości. Chcemy umacniać naszą silną pozycję, wdrażamy usługi wzmacniające ofertę sprzedażową związane na przykład z finansowaniem. Oferujemy gwarancję serwisową. I przechodzimy rebranding, zniknie nazwa OK Trucks, pojawi się nowa: IVECO Certified Pre-Owned. Dodanie nazwy IVECO świadczy o intensyfikacji działań nastawionych na naszą markę.*

JD: – Wojna w Ukrainie cały czas trwa. IVECO Poland zajmuje się również rynkiem ukraińskim, jak on obecnie wygląda?

DW: – *Paradoksalnie, tegoroczny rynek ukraiński, jeśli chodzi o liczbę rejestracji wzrósł. Z dwóch powodów: przede wszystkim zapotrzebowanie związane z logistyką dla armii ukraińskiej, druga sprawa to transport kołowy zbóż jako alternatywa dla blokady Morza Czarnego. Jest też bardzo duże zapotrzebowanie na pojazdy specjalne, które służą do napraw sieci trakcyjnych, energetycznych i tym podobnych zadań. Można więc stwierdzić, że głównym klientem dzisiaj jest rząd, albo firmy które pracują dla rządu. Rynek detaliczny nie jest oczywiście tak mocny, jak był przed inwazją Rosji. Generalnie w tym roku sprzedamy w Ukrainie więcej pojazdów niż w roku ubiegłym.*

JD: – Dziękuję za rozmowę.

OGÓŁ SPRAW / NASZA STOLICA
MO- KRADŁO / SKORO ŚWIT
RYSZARDA, AKTORKA / PRZY- NOSOWE
STOLICA SENEGALU / RZYMSKA AFRODYTA
KWADRA- TOWY KLUSEK
UTWÓR MU- ZYCZNY
LEKARZ SĄDOWY W USA
TWÓRCA DZIEŁA
KRACZE NA DRZEWIE
KOCHA- NOWSKI
ANGIEL- SKI HARCERZ
KRĘTY PODPIS
SILNY JAK...
MIEJSCE TORTUR
WALUTA W KOREI
W MARCOWE ZGINĄŁ CEZAR
NATURY LUB MATKI
AUTOR „DAMY KAME- LIOWEJ"
PRZEJAZD PRZEZ OBCE PAŃSTWO
MOCNE PIWO RODEM Z ANGLII
PANOWANIE NAD SOBĄ / ŚWIETLNE OSTRZE
ZRZUT WOJSKA / GASTRO- NOMICZNE
AUTO Z NIEMIEC
DAWNE SŁOWO HONORU
BUDOWLA BOBRÓW / BULOŃSKI W PARYŻU
BRZYDULA / RÓW WOKÓŁ ZAMKU
GRECKI BÓG WOJNY
U BOKU BARBIE / NA BANK- NOCIKI
STOLICA TOGO / SUTA UCZTA
NISKA CHMURA Z MŻAWKĄ
MEBEL Z PÓŁKAMI
MIASTO W TURCJI
SŁUPEK W POBLIŻU ROZJAZDU
DAWNY NAGRO- BEK KA- MIENNY
PRĘTY W OKNIE CELI
CHLUBA PAWIA
NACZELNY W GAZECIE / STRÓJ ADWOKATA
RZEKA NA POMORZU
RYCERZ KRÓLA ARTURA / DWÓJA
STOLICA JEMENU

Wśród wszystkich Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązanie krzyżówki SMS–em na nr 791 892 568 do dnia 20.12.2023 r. rozlosujemy upominki ufundowane przez firmy:

MARTEX®

Hengst FILTRATION

moya sieć stacji paliw

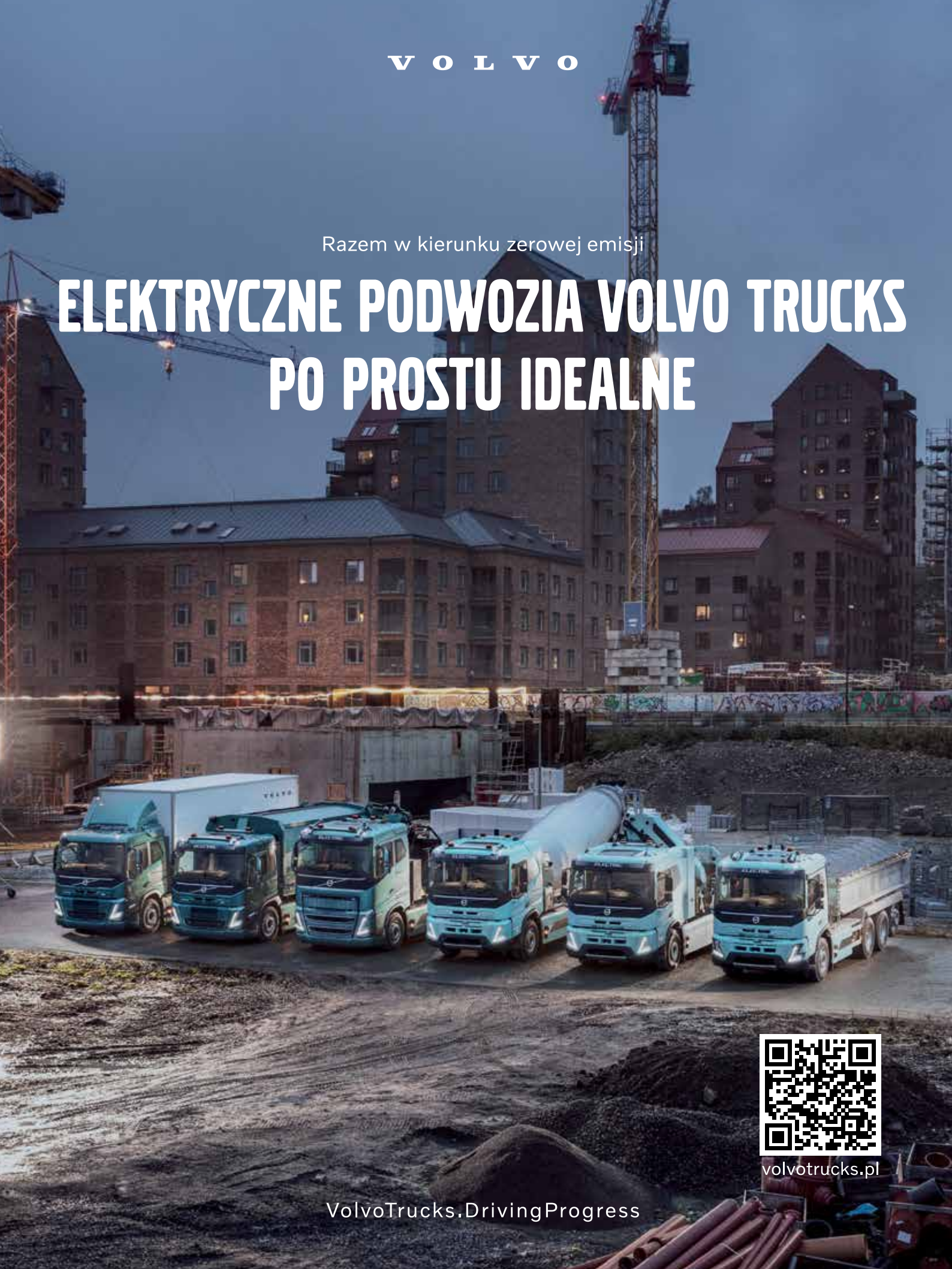
Nagrodzeni z ostatniego numeru:
Mariusz Rozelski – Warszawa, Magdalena Woźniak – Radom oraz Piotr Furtak – Kraków.

Litery w kolorowych polach, czytane poziomo, utworzą rozwiązanie.

VOLVO

Razem w kierunku zerowej emisji

ELEKTRYCZNE PODWOZIA VOLVO TRUCKS PO PROSTU IDEALNE



volvotrucks.pl

VolvoTrucks.DrivingProgress

TEKST: Michał Jurczak ZDJĘCIA: T&M

Podłoga w ruchu

System ruchomych podłóg to rozwiązanie do załadunku i rozładunku, które ułatwia transport poziomy różnego rodzaju surowców czy produktów. Najczęściej stosuje się go w naczepach, do „obsługi" towarów masowych, które standardowo ładowane są od góry. Dzięki systemowi ruchomej podłogi, rozładunek takich towarów odbywa się w bezpieczny, poziomy sposób z tyłu pojazdu.

W naczepach z ruchomą podłogą oferowanych na rynku stosowany jest zazwyczaj system typu Cargo Floor. Powstał w oparciu o zasadę tarcia między podłogą a ładunkiem. Podłoga transportowa, na której znajduje się produkt, składa się z równoległych, niezależnych względem siebie profili podzielonych na trzy grupy. Podłoga przesuwa się jako całość w jednym kierunku, ładunek się przesuwa. Pod podłogą transportową znajduje się jednostka napędowa wprawiająca w ruch jej profile. System jest wielofunkcyjny. Umożliwia również załadunek i rozładunek pakowanych towarów, takich jak palety, rolki papieru, worki big bag itp. Wśród kluczowych walorów, dostawca rozwiązania wymienia: wysoki poziom bezpieczeństwa, wytrzymałość, uzyskiwanie maksymalnych objętości załadunkowych, lekkość, niskie koszty użytkowania (nie wymagają skomplikowanej konserwacji), wydajność, opłacalność. Efektem jest krótki czas zwrotu z inwestycji.

Flagowy model Legras to naczepa FMA o poj. 91,2 m sześc. ale producent oferuje również większe

Benalu-Legras

Z roku na rok rośnie zainteresowanie naczepami z ruchomą podłogą szczególnie ze względu na optymalizację kosztów związanych z transportem, zwłaszcza dotyczących załadunku i rozładunku. Ich konstrukcja pozwala na przewóz materiałów sypkich, półpłynnych, ładunków na paletach, czy też w big bagach. Coraz częściej znajdują także zastosowanie w przewozie różnego rodzaju biomasy oraz odpadów przemysłowych, biologicznych i komunalnych.

Naczepy z ruchomą podłogą (moving floor) zyskują na popularności szczególnie w krajach z wysoko rozwiniętą polityką zarządzania odpadami. Jednym z czołowych producentów tego typu specjalistycznych naczep jest Legras Industries, spółka należąca do Grupy Benalu-Legras.

Odpowiedź dlaczego ten rodzaj transportu wykazuje stałą dynamikę wzrostu, jest w zasadzie prosta. Naczepy z ruchomą podłogą wyróżniają się wśród pojazdów przeznaczonych do przewozu ładunków sypkich największą pojemnością. Flagowy model Legras to naczepa FMA o poj. 91,2 m sześc. Producent ma również w swojej ofercie naczepy o poj. nawet ponad 100 m sześc. Istotnym powodem jest wszechstronność. Zastosowane w naczepie FMA rozwiązania, takie jak boczne drzwi do rozładunku, drzwi typu butterfly, zamykany dach, wzmocnienie ścian bocznych dodatkowym arkuszem blachy, szeroki wachlarz paneli podłogowych o różnych stopniach szczelności ze zbiornikami na odcieki oraz rozwiązania zabezpieczające pojazd przed uszkodzeniem, pozwalają przewozić różne rodzaje ładunków, takich jak: odpady suche i mokre, drewno, zrębki, trociny, wióry, papier, materiały w belach czy też ładunki agresywne lub ponadgabarytowe. Wśród pojazdów Legras znajdują się również przyczepy (FMA Agricole) z systemem szybkiego rozładunku do użytku w sektorze agro. Liczy się również szybkość rozładunku: dzięki technologii Cargo Floor oraz stosowanych w naczepach FMA, opatentowanych listwach podłogowych znacząco zmniejsza się czas przestoju pojazdu, co pozytywnie wpływa nie tylko na logistykę, ale również czas pracy i zaangażowania w przewóz. Ważne są także niskie koszty obsługi: mimo swojej zaawansowanej technologii, naczepy z ruchomą podłogą są stosunkowo łatwe w obsłudze, wygodne, intuicyjne, a koszt konserwacji obniżony jest do minimum.

– *W obecnych czasach liczy się specjalizacja. Legras produkuje naczepy z ruchomą podłogą od 1985 roku, stale rozwijając produkt i projektując rozwiązania oczekiwane przez poszczególne branże. Jednocześnie w gamie pojazdów Legras znajdziemy takie, które są przeznaczone do transportu np. obornika do hodowli grzybów. Mamy naczepy zaprojektowane specjalnie do bezpośredniego załadunku z użyciem opatentowanego leja zagęszczającego, do załadunku i transportu lekkich odpadów przemysłowych i komunalnych. Dostępne są również pojazdy Heavy Duty (wzmacniane) do transportu wymagających i agresywnych ładunków* – mówi Sebastien Notat, dyrektor generalny Legras Industries.

Grupę Benalu-Legras należącą obecnie do holdingu Arcole Industries tworzą: Benalu, Bennes Marrel, Maisonneuve, Legras i MEGA (Nysa, Polska). Portfolio produktowe grupy tworzy szeroką gamę pojazdów stalowych i aluminiowych, w tym uniwersal-

nych, o dużych objętościach, umożliwiających transport materiałów sypkich (także silosy) oraz naczepy z ruchomą podłogą, czy pojazdy intermodalne.

Fliegl

Naczepa Fliegl SDS 390 X-tra Long z ruchomą podłogą o długości wewnętrznej ładowni wynoszącej 14,9 m oferuje poj. transportową 101 m sześc. W porównaniu z „konwencjonalnymi" naczepami tego typu, o objętości 90 m sześc. oznacza to wzrost o 12 proc. Większy wolumen sprawia, że można wykonać mniejszą liczbę kursów, a naczepa zamortyzuje się szybciej. Przy zaledwie dwóch kursach dziennie z pełnym ładunkiem, przewoźnik korzystający z zestawu z naczepą Fliegl SDS 390 X-tra Long może zaoszczędzić w tygodniu jeden kurs wykonując nadal tę samą pracę. Trzyosiówka na bazie SDS 390 oferuje nie tylko dużo miejsca, ale także dużą ładowność wynoszącą do 27 t. Fliegl SDS 390 X-tra Long waży nominalnie 7,6 t. Ruchomą podłogę wykonano z odpornego na ścieranie stopu aluminium, profile podłogowe mają grubość 8 lub 10 mm. Profile są przykręcane na środku naczepy. Jeśli po kilku latach końcowa część jest bardziej zużyta niż przednia, profile można po prostu obrócić o 180 st. i w ten sposób nadal używać przez kolejne lata. Elementami wyposażenia są m.in: system monitorowania ciśnienia w oponach, pakiet oświetlenia LED, oś odciążająca AAC-Basic (pomoc w manewrowaniu), jak również nogi podporowe o wzmocnionej konstrukcji (do parkowania w stanie załadowanym).

Naczepa Fliegl SDS 390 X-tra Long z ruchomą podłogą ma ładownię o długości 14,9 m.

Ścianki przednia i boczne skrzyni aluminiowej wykonane są z profili zamkniętych, które zespawano dookoła z profilem wzmacniającym u góry i ze specjalną ramą u dołu. Jak każda naczepa z ruchomą podłogą firmy Fliegl, SDS 390 X-tra Long ma fabryczną szczelnie spawaną wannę, która zapobiega przedostawaniu się mokrego ładunku.

KOMPLEKSOWE ROZWIĄZANIA LOGISTYCZNE DLA BRANŻY KOMUNALNEJ, BUDOWLANEJ, ROLNEJ, LEŚNEJ i MAGAZYNOWEJ

PTM
Professional Trailers in Mind

NACZEPY I PRZYCZEPY PREMIUM

STAS
PTM Trailers

FGM TRAILERS
GRANALU

OFERUJEMY:

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

AUTOMATYCZNE SYSTEMY PRZEŁADUNKOWE

PTM POLSKA Sp. z o.o.
ul. Zgierska 250/252
91-364 Łódź

RAZEM TWORZYMY NOWOCZESNĄ LOGISTYKĘ
www.ptmpolska.pl biuro@ptmtrade.pl +48 42 658 10 97

Naczepa ***Kraker K-Force może długotrwale pracować w bardzo ciężkich warunkach***

Standardowym wyposażeniem jest kanał odpływowy w tylnej części wanny, podobnie jak listwa odprowadzająca wodę deszczową z tyłu, co zapobiega przedostawaniu się tej wody przez drzwi do przestrzeni ładunkowej.

Trwałość i bezawaryjna wydajność to priorytety znanego producenta. Zamek ze stali nierdzewnej odpowiada za otwieranie i zamykanie dwuskrzydłowych drzwi, a opatentowany I-Lock oszczędza czas, koszty napraw i części zamiennych. Wszystkie ruchome części naczepy są smarowane odporną na temperaturę pastą miedzianą, a nie konwencjonalnym smarem. Odporna na ścieranie i zużycie płyta ze stali Hardox chroni obszar wokół sworznia królewskiego.

Konstruktorzy Fliegla preferują proste w obsłudze, solidne i trwałe okucia.

Przemyślane detale: przyłącze sprężonego powietrza z tyłu pojazdu, boczna bariera przeciwjazdowa, blokowane za pomocą sprężynowej dźwigni ułatwiają codzienną pracę z naczepą. Drzwi serwisowe z przodu koryta ułatwiają dostęp w celu czyszczenia. Kierowca może wejść na platformę roboczą na przedniej ścianie z obu stron.

Naczepa porusza się na osiach SAF z hamulcami tarczowymi. System monitorowania opon mierzy ciśnienie powietrza i temperaturę każdej opony i zgłasza odchylenia kierowcy. Do prędkości 20 km/h ostatnia oś może być odciążona jako pomoc w manewrowaniu. Trailer Infocenter wyświetla informacje na temat obciążenia osi, przebiegu, diagnostyki, jak również komunikaty systemowe.

Knapen

– Po wspaniałym wyniku sprzedaży naczep Knapen Trailers w roku 2022, przyszedł czas na spowolnienie na rynku pojazdów z ruchomą podłogą. Jest to skutkiem przedłużającej się wojny za naszą wschodnią granicą oraz spowolnienia gospodarczego w Polsce. Niewielki spadek sprzedaży w obecnym 2023 r. widzimy jako czas na przygotowanie nowości – to słowa dostawców naczep marki Knapen.

Wśród kluczowych zalet naczep tej marki wymienia się m.in. większą liczbę punktów ślizgowych pod listwami niż to oferują inni producenci, co wpływa na zwiększenie żywotności podłogi – serca naczepy Walking Floor. Kwadratowe profile wzdłużne mają zapewniać dodatkową sztywność i wytrzymałość pojazdu (u innych nie są wcale montowane lub jeśli już są, to spawane są tylko naprzemiennie).

Stosowany system Cargo Floor z mocniejszymi żółtymi łożyskowaniami tłoczysk siłowników to dla Knapena standard. Radiowy bezprzewodowy pilot Knapen V do sterowania systemem podłogi dodatkowo steruje podnoszeniem osi oraz światłami roboczymi lub nawet służy do włączenia automatycznego operowania plandeki dachu.

Dostawca produktów Knapen Trailers, firma MA TRAIL z Chojnic oferuje pojazdy w pełni wykonane w fabryce w Holandii. Dostępnych jest ponad 2 tys. opcji doposażenia naczep. Szacuje się, że obecny rok pozwoli MA TRAIL na osiągniecie ok. 25-procentowego udziału w rynku naczep z ruchomą podłogą w Polsce.

Kraker

Naczepa K-Force przystosowana jest do długotrwałej pracy w najcięższych warunkach. Dostawca podkreśla, że skrzynia ładunkowa nie deformuje się, konstrukcja podłogi podoła największym obciążeniom, a tarcie wewnętrzne jest minimalne.

– Razem z naczepą oferujemy 5 lat gwarancji na konstrukcję. Przy sprzedaży K-Force gwarancja przechodzi na nowego właściciela. To sprawia, że K-Force jest jeszcze bardziej atrakcyjny. W ten sposób naczepa zachowuje swoją wartość, a nowy właściciel zyskuje pewność gwarancji. Kraker jest jedynym producentem, który oferuje taką wyjątkową gwarancję – zachęcają sprzedawcy. Dzięki K-Force załadunek i rozładunek są możliwe w każdych warunkach: w budynkach, w terenie lub w doku załadunkowym. Zadaszony rozładunek odpadów lub produktów do recyklingu staje się nową normą, m.in. ze względu na ostrzejsze wymogi środowiskowe. K-Force umożliwia łatwy rozładunek w każdym miejscu, do którego można wjechać (np. hala fabryczna czy stodoła). Ryglowanie pneumatyczne sprawia, że tylne drzwi bezpiecznie się otwierają i nie obluzowują się. Czujnik mierzy temperaturę oleju w systemie ruchomej podłogi. Jeśli temperatura jest zbyt wysoka, podłoga automatycznie się zatrzymuje. Wysoka balustrada i łańcuch zapobiegający upadkowi odpowiadają za bezpieczną i ergonomiczną pracę.

Wśród ***zalet naczep Knapen Trailers wymienia się m.in. większą liczbę punktów ślizgowych pod listwami***

Dostawca zapewnia o trwałości produktu, co wynika z samej konstrukcji naczepy. Zespół sprzęgający wykonano ze stali i poddawany jest największym siłom. Konstrukcja stalowa absorbuje największe naprężenia. Nawet po wielu latach intensywnej eksploatacji naczepa zachowuje swoją sztywność, a jednocześnie elastyczność. Ruchoma podłoga stawia minimalny opór dzięki stalowym wzmocnieniom narożników połączonych nitami, które przejmują duże obciążenia i zmniejszają zużycie ruchomej podłogi

K-Force posiada podłogę ze specjalnymi elementami prowadzącymi, mającymi zapewniać relatywnie niewielki opór i znikome zużycie podczas ślizgu. Klocki prowadzące mają grubą powierzchnię ścieralną i dobrze trzymają deski na podłodze. Opatentowana konstrukcja zapobiegająca podnoszeniu z tyłu, w połączeniu z tylną belką stalową ma gwarantować ścisłe przyleganie desek podłogowych do podłoża. Dzięki temu pod podłogą nie gromadzą się prawie żadne pozostałości, a tylna część podłogi nie ulega zużyciu.

Producent zwraca uwagę na inteligentną konstrukcję podłogi o przedłużonej żywotności. Ściany zabezpieczono połączeniami śrubowymi 41 x 4 dla równomiernego przeniesienia sił z ładunku na ścianę boczną. Brak spawania eliminuje pęknięcia zmęczeniowe i utratę wytrzymałości, nawet po latach intensywnego użytkowania. Odcinek nad osiami jest szczególnie podatny na zużycie. K-Force ma belki poprzeczne i dodatkowe płyty wzmacniające. Duże naprężenia rozkładają się na większą powierzchnię podczas pokonywania zakrętów. Uchylna tylna górna belka absorbuje największe obciążenia.

K-Force umożliwia również załadunek długich, niepodzielnych ładunków przez tylne drzwi za pomocą żurawia. Pomaga w tym, standardowo wzmocniona belka uchylna nad drzwiami tylnymi. Pneumatyczne i czteropunktowe ryglowanie odpowiada za bezpieczne otwieranie tych drzwi i eliminuje luzy. Zamek uruchamiany jest przyciskiem znajdującym się z boku. Giętki mechanizm ułatwia zamykanie.

Reisch

Już ponad 70 lat produkuje i rozwija naczepy z ruchomą podłogą firma Reisch

Masa własna naczepy z ruchomą podłogą Schwarzmüller rozpoczyna się od ok.7,2 t

SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE

Inteligentna, kompletna oferta

Pojazdy użytkowe Schwarzmüller sprostają niemal wszystkim wyzwaniom występującym w transporcie. Od aluminiowych naczep-cystern po centralnoosiowe wywrotki.

Wywrotki
Budownictwo, rolnictwo, gospodarka odpadami

Pojazdy z ruchomą podłogą
Spedycja/transport dalekobieżny, gospodarka drzewna, gospodarka odpadami

Nadwozia
Rolnictwo, spedycja/transport dalekobieżny, gospodarka odpadami

Pojazdy platformy
Spedycja/transport dalekobieżny, budownictwo

Pojazdy do drewna i kłonicowe
Gospodarka drzewna

Cysterny
Oleje mineralne

Pojazdy niskopodwoziowe
Budownictwo

Pojazdy do transportu pojemników
Gospodarka odpadami

schwarzmueller.pl

Naczepy ***Granalu z ruchomą podłogą ma w ofercie PTM Polska***

(Poltrailers Centrum Naczep to dystrybutor naczep Reisch w Polsce). Pojazdy serii Move-R są dostępne w kilku wariantach grubości paneli podłogowych: 6, 7, 8 i 10 mm, a także mają możliwość otwierania za pomocą drzwi bocznych. Naczepy maja długość od 9,5 do 13,6 m, kubatura wynosi od 65 do 97 m sześc.). Aluminiową konstrukcję osadzono na stalowej ramie, co pozytywnie wpływa na wytrzymałość konstrukcji. Producent oferuje możliwość spersonalizowania parametrów naczepy dzięki dziesiątkom wszelkiego rodzaju dodatków. W najpopularniejszej wersji, trzyosiowa Move-R ma masę całkowitą 35 t. Ciężar własny wynosi nieco ponad 7 t. Zastosowano wzmocnione podwozie, z dwustronnym podnoszeniem pierwszej osi, sterowanym przez EBS ze zintegrowanym wspomaganiem ruszania (30 proc./30 km/h), przełączane elektrycznie z kabiny kierowcy. System może być dodatkowo aktywowany przez trzykrotne naciśnięcie pedału hamulca. Hydrauliczne przyłącze znajduje się z przodu, po lewej stronie, pod podłogą (przyłącze hydrauliczne można wyprowadzić na ścianę przednią).

W naczepie Reisch Move-R montowane są przesuwne profile podłogowe o grubościach 6, 8, 10 i 7XD mm z gładką powierzchnią oraz każdy inny profil oferowany przed Cargo Floor. Dla lepszego rozkładu nacisku profili stosowane są plastikowe łożyska. Aluminiowe końcówki profili podłogowych są spawane. Sterowanie ruchomą podłogą odbywa się za pomocą pilota na kablu o długości 6 m lub zdalnego pilota (Panther). Plandeka jest zwijana, a wykonano ją z materiału o wysokiej jakości (ok. 900 gr/mkw.) z trzema pasami naciągającymi.

Schwarzmüller

Austriacka firma Schwarzmüller ma w swym portfolio produktowym od lat naczepy z systemem ruchomej podłogi (otrzymała prestiżową nagrodę „Trailer Innovation 2021"). W pełni aluminiowa konstrukcja bazuje standardowo na lekkiej i odpornej na korozję ramie wyprodukowanej z wysokogatunkowego aluminium. W technologii używanej w Schwarzmüller ramę z zabudową i innymi elementami aluminiowymi można spawać zwiększając stabilność, trwałość (na styku różnych materiałów stal-aluminium nie pojawia się korozja). Masa własna pojazdu, która jest wyjątkowo ważnym parametrem przy tego typu transporcie, rozpoczyna się od ok. 7 t. Funkcjonalność zwiększa możliwość zaopatrzenia naczepy w boczne drzwi (istnieje grono użytkowników, dla których są one niezbędne do pracy).

Schwarzmüller do zabudowy stosuje profile aluminiowe o grubości 30 mm. Ze względu na większe obciążenia i możliwość uszkodzenia od strony wewnętrznej, ścianka profilu jest wzmocniona i ma grubość 2,7 mm (zamiast standardowych 2,4 mm). Aby wydłużyć żywotność zabudowy, producent stawia na wysokogatunkowe, drobnoziarniste aluminium oraz stabilną konstrukcję, którą uzyskuje m.in. dzięki masywnym narożnikom. Elementy, które nie są zaprojektowane i wytworzone w fabryce Schwarzmüller pochodzą od renomowanych dostawców.

Projektanci naczep starają się maksymalnie ułatwić ich obsługę. Oprócz standardowego wyposażenia Schwarzmüller oferuje bogate wyposażenie opcjonalne: automatyczne zwijanie plandeki dachu, pneumatycznie zwijaną plandekę ochronną podłogi, plandekę ochronną ściany bocznej, zdalnie sterowaną podłogę, otwieraną tylną górną belkę do załadunku, okno rewizyjne oraz systemy do kontroli ciśnienia w kołach, monitorowania zużycia układu hamulcowego, przebiegu i sterowania osi. Dodatkowo, dla poprawienia bezpieczeństwa oraz pełnej kontroli nad naczepami wprowadzono inteligentną telematykę SWIT.

Przedstawiciele handlowi Schwarzmüller Polska podkreślają, że zamawiając u nich naczepę otrzymuje się produkt dokładnie dopasowany do często bardzo indywidualnych potrzeb przyszłego użytkownika.

Stas

Wytrzymałość to jeden z głównych walorów naczep Stas (wyłącznym dystrybutorem produktów Stas na naszym rynku jest PTM Polska). Sprzyja jej stabilne podwozie w połączeniu z mocnymi, poprzecznymi belkami podłogowymi, całkowicie spawane profile boczne z niezniszczalnymi profilami narożnymi, jak również zastosowanie aluminium o wysokiej odporności na ścieranie. Naczepy są dostępne w ponad stu wersjach, kubaturach od 55 do 104 m sześc. Atutem jest relatywnie niska waga (nawet 6,5 t), do wykonania użyto stopu aluminium, magnezu i krzemu – H34, wyprodukowanego w hucie aluminium ALCOA. Materiał ten charakteryzuje się wysoką odpornością na ścieranie (110 w skali Brinella), a zarazem jest sprężysty i nie pęka przez co naczepa sprawdza się w wymagających warunkach drogowych. Stas stosuje dwa typy ram pośrednich opartych na profilach dwuteowych: aluminiowej ze stopu H34, która może być zespawana z nadwoziem lub stalowej z wysokogatunkowej stali.

Stas produkuje kilka typów naczep z ruchomą podłogą, które przeznaczone są do przewozu różnych ładunków. Najbardziej wszechstronna jest Biostar. Dzięki poj. od 72 do 96 m sześc. jest odpowiednim rozwiązaniem do przewozu różnych towarów od produktów rolnych po odpady drewniane, nawozy, ale również palety oraz big-bagi. Farmstar – naczepa rolnicza o poj. do 82 m sześc. została opracowana szczególnie do przewozu płodów rolnych. Jej zaletą jest możliwość precyzyjnego rozładunku, dzięki zintegrowanemu lejowi z tyłu. Jest też Ecostar (wzmocniona cała konstrukcja naczepy, aby zagwarantować trwałość i bezpieczeństwo podczas transportu ciężkich odpadów). Oprócz specjalnie zaprojektowanej konstrukcji, dostępnych jest również wiele opcji, które ułatwiają prace kierowcy, typu automatycznie otwierane osłony i hydrauliczne klapy. Dostępna jest również wodoszczelna wersja Ecostar.

Od dwóch lat firma PTM Polska jest autoryzowanym dystrybutorem hiszpańskiej firmy Granalu, która w swojej ofercie również ma naczepy z ruchomą podłogą. Oprócz standardowych wersji, znaczna część produkcji to naczepy z otwieranym bokiem na aluminiowej ramie. Konstrukcja ramy jest pełnej długości aby zachować niezbędną sztywność. W naczepie otwierany może być cały bok lub tylko połowa, w zależności od potrzeb (lewa lub prawa strona, 1 x 6 m lub 2 x 6 m). Mocną stroną jest waga: jedno skrzydło to tylko +230 kg. Stosowane komponenty są standardowe dla tego typu pojazdów, m.in. system listew Cargo Floor. Istnieje możliwość zamówienia naczepy bez lakieru (śniższa cena i waga), z dodatkowym wyposażeniem dostosowanym do klienta.

Jednym z kluczowych walorów naczep marki STAS jest ich trwałość

Gulf

Ochrona Twojego pojazdu
w każdych warunkach

Gulf Superfleet
Professional ECON 5W-30

Niższe koszty dla Twojej firmy:

- Zapewnia o 1,2% wyższą oszczędność paliwa
- Dłuższe przebiegi pomiędzy wymianami
- Obniża koszty utrzymania pojazdu

polska.gulfoilltd.com

TEKST: Jacek Dobkowski ZDJĘCIA: Wielton

Zakład nr 3

Dużo dzieje się Wieltonie. W Wieluniu powstał nowy zakład produkcyjny, odbyło się szkolenie z cyklu Profesjonalni Kierowcy. Firma planuje podwojenie przychodów do roku 2027, a wyniki za trzy kwartały 2023 wyglądają obiecująco.

Wielton, największy, polski producent naczep, przyczep i zabudów wciąż się rozwija, na pewno nie zamierza spocząć na laurach. W Wieluniu przybył zakład nr 3, wyposażony w nowoczesne rozwiązania i urządzenia. Zakład ma usprawnić proces produkcyjny, poprawić wydajność, umożliwić elastyczne dostosowanie się do zmieniających się trendów rynkowych i indywidualnych potrzeb klientów. Składa się z pięciu wydziałów.

Pierwszy wydział odpowiada za pakowanie produktów przeznaczonych do transportu w zestawach. Przykładowo chodzi o podwozia w trójpakach, które następnie zbiorczo są dostarczane do spółek wchodzących w skład Grupy Wielton lub do kontrahentów. Na kolejnym wydziale, z wykorzystaniem technologii cięcia laserowego oraz gięcia na prasach, powstają detale niezbędne do produkcji różnych typów pojazdów. Ich spawanie odbywa się już na następnym wydziale, m.in. dzięki dwóm zrobotyzowanym stanowiskom. Potem tak przygotowane elementy są zabezpieczane powłoką antykorozyjną za pomocą kataforezy lub ocynku. Na terenie innego wydziału znajduje się nowa linia produkcyjna do spawania skrzyń wywrotek half pipe. Zespawane tam nadwozia trafiają na lakiernię, gdzie nabierają ostatecznego koloru. Ostatni wydział zajmuje się montażem nadwozi naczep furgonowych. Stanowi on końcowy etap produkcji naczep tego typu. Furgony opuszczające zakład nr 3 to gotowe pojazdy, które w następnym kroku podlegają sprawdzeniu przez dział kontroli jakości. Stamtąd trafiają do magazynu produktów gotowych, gdzie czekają już tylko na odbiór przez klientów.

Wycinarka laserowa 3D marki TCI Cutting

Produkcja jest w znacznym stopniu zautomatyzowana

– *Decydując się na budowę nowego zakładu mieliśmy na uwadze, aby procesy produkcyjne były jak najbardziej zautomatyzowane* – wyjaśnia Adrian Danielski, dyrektor produkcji Wielton SA. – *Dołożyliśmy wszelkich starań, aby zakład wyposażyć w nowoczesne urządzenia. Zdecydowana większość sprzętu to nowe, zakupione w tym lub w zeszłym roku maszyny. Jednymi z nowszych zakupów są prasa firmy Quintus oraz wycinarka laserowa 3D firmy TCI Cutting, które są w trakcie uruchamiania.*

Lepiej wyszkoleni

We wtorek, 21 listopada miały miejsce w Wieluniu ostatnie, tegoroczne zajęcia z cyklu Profesjonalni Kierowcy. Były poświęcone m.in. spinaniu zestawu oraz podpinaniu naczepy. Prowadzili je instruktorzy ze Szkoły Doskonalenia Techniki Jazdy Volvo Trucks Polska. Uczestnicy mogli również zapoznać się z naczepą kurtynową Wielton Curtain Master Mega, która ma m.in. nowoczesne

IVECO

Podążaj drogą zmian

3XL-LIFE już za 599 zł miesięcznie*

Zawsze w doskonałej formie. **Ty i Twój S-Way.**

IVECO S-WAY. DRIVE THE NEW WAY.

Mobilność i elastyczność są ważne tak samo w biznesie, jak i w życiu. Z kontraktem serwisowo-naprawczym IVECO ELEMENTS zyskujesz spokój ducha, kontrolę kosztów i profesjonalną obsługę serwisową dla Twojego IVECO, aby zawsze było w doskonałej formie. Podobnie jak Ty.

ELEMENTS
LONG LIFE VEHICLES

*Cena 599 zł netto/miesięcznie dotyczy 3-letniego kontraktu serwisowego 3XL Life z limitem przebiegu 390 000 km przy zakupie nowego IVECO S-Way. Podana cena jest najniższą ceną dla takich kontraktów w ciągu ostatnich 30 dni. Niniejszy materiał („Materiał") ma charakter wyłącznie informacyjny oraz nie stanowi oferty w rozumieniu art. 66 kodeksu cywilnego, ani rekomendacji do zawarcia transakcji kupna, sprzedaży lub innego rodzaju finansowania użytkowania pojazdów. Informacje zawarte w Materiale nie mogą być traktowane jako propozycja nabycia pojazdów bądź usług ani też jako usługa doradztwa ekonomicznego lub podatkowego ani jako forma świadczenia pomocy prawnej. Szczegóły u autoryzowanych przedstawicieli IVECO.

Na pierwszym planie prasy krawędziowe Xpert Pro 150

rozwiązanie zapobiegające powstawaniu powłoki lodowej na dachu, ścianę blokowania ładunku Aberg Fix oraz system intermodalny.

– *Doskonale sprawdzi się w mieszanym transporcie towarów wielkogabarytowych, na przykład z przemysłu motoryzacyjnego, jak i napojów, opon czy sprzętów AGD, które wymagają wysokiej szczelności oraz dużej pojemności załadunkowej* – wylicza Błażej Marcinkowski, dyrektor ds. marketingu operacyjnego w firmie Wielton SA. – *Zależało nam na tym, aby osoby biorące udział w zajęciach mogły poznać specyfikę pracy nie tylko z naczepami standardowymi, ale i o innych właściwościach czy gabarytach.*

Nie zabrakło jazdy po drogach i zasad pierwszej pomocy. Przypomnijmy, bezpłatny cykl jest przeznaczony dla ludzi z prawem jazdy kategorii C+E, które obecnie nie wykonują zawodu kierowcy. W tym roku objął on ponad 100 osób, zgłoszeń nadeszło czterokrotnie więcej.

– *Cieszy nas fakt, że do projektu zgłaszają się kobiety oraz coraz więcej młodych osób* – zaznacza Piotr Werner, product digital and marketing manager, Volvo Trucks Polska. – *To pokazuje, że branża TSL przechodzi transformację. Być może za jakiś czas nie będziemy spotykać się z określeniem, że zawodowy kierowca jest jedną z najszybciej starzejących się profesji. Wierzę, że wraz z partnerami dokładamy swoją cegiełkę do tych zmian.*

Partnerzy akcji to: Warta, Chubb, Continental, MAK Ubezpieczenia, MJM Brokers, Phillips Poland, PKO Leasing, Shell Polska, Wielton, Volvo Trucks Polska, VFS Usługi Finansowe.

Strategia Grupy

Za cztery lata, w 2027, skonsolidowane przychody Grupy Wielton mają wynosić w graniach 1,5 mld euro, czyli dwa razy więcej niż w ub.r. (732 mln euro). Wolumen sprzedaży powinien zwiększyć w okresie 2022-27 z 23,2 tys. do około 45 tys. Udział w europejskim rynku wzrośnie więc w tym czasie z 6,7 proc. do prawie 13 proc. Główny sposób realizacji tak ambitnej strategii to rozwój oferty produktowej. Grupa zamierza wprowadzić szereg personalizowanych rozwiązań.

– *Wzrost realizowany będzie w oparciu o rozwój organiczny i poprzez akwizycje* – komentuje Paweł Szataniak, prezes Grupy Wielton. – *Grupa rozwijać się będzie na wszystkich strategicznych kierunkach, poza Rosją i Białorusią. Pozwoli to na zbudowanie prawie 13 procent udziałów w europejskim rynku naczep. Kluczowym motorem dynamicznego wzrostu Grupy w okresie trwania strategii będzie realizacja planów działań opartych na głównych megatrendach światowej gospodarki, to jest personalizacji, digitalizacji z wykorzystaniem rozwiązań AI oraz na zrównoważonym rozwoju.*

Dobry poziom

Na razie Grupa musi zmagać się ze spowolnieniem gospodarczym na naszym kontynencie. Od stycznia do października branża przewozów transportowych pozostawała pod silnym wpływem wielu niekorzystanych czynników rynkowych i gospodarczych, przyczyniających się do znaczącego wyhamowania popytu na naczepy i przyczepy, a w konsekwencji spadku zamówień. Dlatego Grupa odnotowała spadek przychodów w porównaniu z analogicznym okresem ub.r. z 2,49 mld zł do 2,44 mld zł (tegoroczne wyniki są podawane w polskiej walucie). Sprzedaż zmniejszyła się bardziej, z 17.524 do 15.684 sztuk. Jednak marża EBITDA wzrosła z 5,8 proc. do 7,4 proc. Zysk netto sięgnął 85,2 mln zł w porównaniu do 94,2 mln zł rok temu, lecz wówczas więcej zaistniało tzw. zdarzeń jednorazowych – odszkodowania za utracony zysk brutto, rozliczenie transakcji zakupu spółek Guillen w Hiszpanii i Lawrence David w Wielkiej Brytanii.

W Wieluniu ogółem pracuje dwa tysiące osób

opinionleader.it

PIRELLI

TRUCK BUS AGRO OTR

G02 PRO MULTIAXLE

PRZYSZŁOŚĆ JEST TERAZ.

WYTRZYMAŁA. TRWAŁA. ZRÓWNOWAŻONA.

Odważny, wizjonerski i nieustannie poszukujący innowacji technologicznych, Prometeon przedstawia nowy, przełomowy produkt. **G02 PRO Multiaxle** - to nowoczesne opony znajdujące zastosowanie na drogach i placach budowy, zaprojektowane z myślą o zapewnieniu maksymalnej odporności i wysokich przebiegów nawet w najcięższych warunkach pracy, przy zachowaniu doskonałej równowagi między wydajnością a osiągami. **Dołącz do przyszłości.**

PROMETEON

TYRE SOLUTIONS FOR PROFESSIONALS

Copyright © 2022 Prometeon Tyre Group S.r.l. Logo PIRELLI jest znakiem towarowym wykorzystywanym przez Prometeon Tyre Group S.r.l. na podstawie licencji.

Obserwuj nas prometeon.com

TEKST: Leon Bilski ZDJĘCIA: T&M

Dla przewoźników

Jubileuszowe, X targi transportu i logistyki TransLogistica Poland w warszawskim Expo XXI trwały trzy dni, od wtorku do czwartku, 7-9 listopada. Redakcja „Trucks & Machines" była jednym z medialnych patronów tej udanej imprezy.

Nie jest przesadą stwierdzenie, że uczestniczyliśmy w wielkim, owocnym spotkaniu ludzi i firm zaangażowanych w różne aspekty transportu. Co charakterystyczne, producenci pojazdów silnikowych byli reprezentowani umiarkowanie, choć trzeba odnotować nową (elektryczną) markę Quantron oraz elektrycznego Mercedesa eActrosa 300 4x2 na stoisku dealera, EWT. W kolejności alfabetycznej proponujemy krótkie informacje o tym, co interesującego zauważyliśmy, usłyszeliśmy na stoiskach wybranych firm.

Axxes

– Jesteśmy jednym z certyfikowanych przez Komisję Europejską dostawców urządzenia do poboru opłat drogowych – zaznacza Patryk Krajewski, country manager central Europe. – *Czyli jedno urządzenie, jedna umowa dla klienta, na wszystkie kraje. Oczywiście, każdy kraj sam dostosowuje swoje opłaty drogowe do systemu, tak jak Polska zrobiła pod koniec 2019 roku. Litwa będzie to robiła w 2024, Rumunia w 2026. Operatorzy kart paliwowych oferują urządzenia między innymi nasze. Działamy w systemie partnerskim i to jest nasz kanał dystrybucji. Chcemy lokalnie wspierać naszych partnerów, szybko i transparentnie udzielać wsparcia i odpowiedzi na ich pytania. Mamy osoby dedykowane do konkretnych rynków i co za tym idzie, mogą oni od razu pomóc.*

Bosch

Niemiecki gigant promował L.OS, Logistics Operating System. To globalna, cyfrowa platforma do zarządzania flotami. Usługi cyfrowe Boscha i partnerów mogą być w jednym miejscu. Dostępne, gotowe do użycia są integracje usług, np. Bosch Secure Truck Parking (ogólnoeuropejska sieć bezpiecznych parkingów) zintegrowany z TMS. Z kolei Retrofit Efficiency Module daje oszczędność paliwa o 4 proc., moduł jest prosty w instalacji i aktywacji. Tak obiecuje Bosch.

BPW

BPW Air Save, tak nazywa się układ automatycznej kontroli i uzupełniania ciśnienia w ogumieniu naczepy. Szczególnie istotne jest uzupełnianie, korekta przebiega automatycznie podczas jazdy, z akumulatora ciśnienia. Air Save nie wymaga zasilania elektrycznego, wykrywa i koryguje spadek już od 0,2 bara, można go podłączyć do systemu telematycznego idemtelematics. Jak podaje BPW, trzyosiowa naczepa z zaniżonym ciśnieniem o 10 proc., pokonująca rocznie 120 tys. km generuje stratę 890 euro rocznie na paliwie i oponach.

DKV

– DKV Live to nasz asystent telematyki, w prosty sposób możemy śledzić pojazdy, sprawdzać, gdzie się znajdują, tworzyć różnego rodzaju alarmy odnośnie lokalizacji, dotyczące również pojazdów, między innymi spalania – wymienia Dawid Polkowski z DKV. – *Ostatnio weszła możliwość śledzenia pojazdów za pomocą naszych boxów Europe, czyli nie trzeba do tego dodatkowego urządzenia. Posiadamy wiele rozwiązań, od prostych, gdzie mamy głównie lokalizację, aż po rozszerzone, w których możemy zdalnie sczytywać dane z tachografu, z kart kierowców. Dostosowujemy wszystko do zapotrzebowania klienta.*

moya
sieć stacji paliw

TFC

KARTY PALIWOWE MOYA & TFC

POWERING YOUR FLEET!

- ✓ **Atrakcyjne ceny**
- ✓ **Stałe tygodniowe ceny** w danym kraju
- ✓ Akceptacje na ponad **8000 stacji paliw w Europie,** w tym **ponad 400 w Polsce**
- ✓ **Opłaty drogowe - zwrot VAT i akcyzy**
- ✓ Usługi drogowe takie jak: **mycie samochodów ciężarowych, parking czy usługi naprawcze**
- ✓ **Indywidualne rozwiązania** w tym Panel Klienta do zarządzania kartami

SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI!

22 496 00 73 **bok@moyastacja.pl**

Infolinia czynna jest od poniedziałku do piątku w godz. 8:00-16:00.

DLS

Andrzej Hische, head of fleet department: – *Sytuacja na rynku jest obecnie taka, że jest więcej przewoźników, niż pracy. Dwa-trzy miesiące wstecz było jeszcze gorzej z ładunkami, teraz dużo się polepszyło. Zawsze koncentrowaliśmy się na jakości, żeby nasi klienci byli zadowoleni, teraz szczególnie. Rozwijamy się w różnych kierunkach, mam na myśli na przykład magazynowanie. Jak zawsze, my dajemy nasze naczepy do dyspozycji, przewoźnik daje swój ciągnik. Szukamy przewoźników z regionów, gdzie mamy rozładunki i załadunki, rejon wrocławski, albo warszawski najczęściej. Liczy się dla nas rzetelność, punktualność, dobry, nowy tabor – od 1 grudnia myto niemieckie bardzo idzie do góry.*

E100

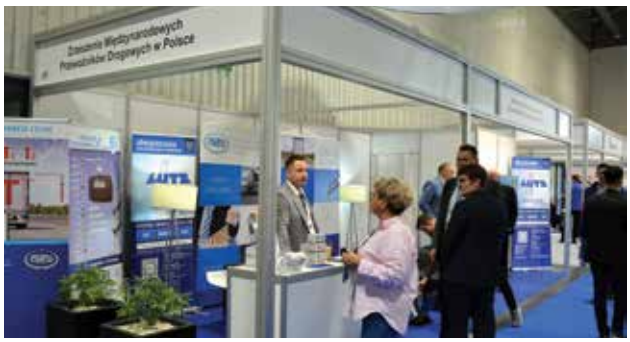
Poza zwiedzaniem samych stoisk można było przysłuchiwać się krótkim prelekcjom. Jakub Szalaty, doradca zarządu Grupy E100 mówił o informatycznym narzędziu Fast Data, które pomaga w zarządzaniu firmą, przede wszystkim w sprawach związanych z paliwem. Bo paliwo jest nadal największym składnikiem kosztów firmy transportowej, w granicach 38 proc. Fast Data daje m.in. przegląd wydatków w rozbiciu na pojazdy, towary i stacje, także wg krajów. Szalaty podkreślił duże, dwuipółkrotne różnice w produktywności na pracownika, między mikro- i małymi firmami. Fast Data pomoże w zwiększeniu tej produktywności, niezależnie od wielkości zatrudnienia.

EWT

Trzy taryfy są dostępne w Trailer Connect, czyli w telematyce Schmitza. Najwyższa z nich daje możliwość zdalnego zarządzania parametrami, przydaje się to szczególnie w chłodniach (temperatura wewnątrz). EWT oprócz naczep Schmitz Cargobull sprzedaje dostawcze i ciężarowe Mercedesy, także Mitsubishi Canter, jako EWT Automotive Polska. Najnowsze i zarazem bardzo nowoczesne propozycje stanowią elektryki, eActros 300 i eActros 400. Warto zauważyć, że liczby oznaczające wersje zdradzają teoretyczny zasięg. Gwoli ścisłości dodajmy, iż wariant 300, wg danych fabrycznych, może pokonać do 330 km.

Lutz

Mirosław Siech z Lutz Assekuranz zwrócił naszą uwagę na art. 23 ust. 4 CMR. Chodzi o przepisy związane z całkowitym bądź częściowym zaginięciem towaru. Szeroka interpretacja tego ustępu obowiązuje w Wielkiej Brytanii, kraju słynącym z bardzo drogiego postepowania sądowego. Całkowite kwoty odszkodowania, za pojedyncze zdarzenia, obejmujące również koszty sądowe i zastępstwa procesowego, mogą przekroczyć 1 mln euro! Dlatego przewoźnicy, zwłaszcza transportujący towary objęte akcyzą, powinni sprawdzić warunki na swojej polisie, zwłaszcza dotyczące art. 23 ust. 4.



Moya

O dynamicznym rozwoju tej polskiej sieci stacji paliw pisaliśmy niejednokrotnie, tym razem zwracamy uwagę na „elektryczną" markę Moya Energia. Plany przedstawiają się ambitnie – do 2030 r. Moya chce być jednym z rynkowych liderów oferując ponad 10 tys. punktów ładowania, z czego 4 tys. punktów własnych. Ładowarki mają pochodzić od wiodących producentów tych urządzeń, a ich moc ustalana indywidualnie, zależnie od lokalizacji, od wolnych po ultraszybkie. Docelowo energia ma być w 100 proc. zielona, ze źródeł odnawialnych (OZE).

Orlen

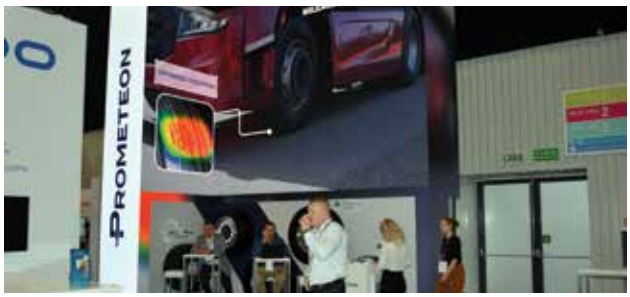
Nasz polski, flagowy koncern petrochemiczny, lider w Europie Środkowej oferuje dwa rodzaje kart flotowych. Kartę typu S wystawia na numer rejestracyjny pojazdu, typu K imiennie na kierowcę. Na każdej można zaprogramować limity: liczbę dziennych wizyt na stacjach, ilość litrów tankowanych paliw (jednorazowo, tygodniowo, miesięcznie), wartość zakupionych towarów i usług wyrażoną w złotówkach (jednorazowo, tygodniowo, miesięcznie). Z kolei aplikacja mFlota Orlen działa na stacjach Orlen i Bliska w całej Polsce.

Phillips

Znany producent złączy do pojazdów ciężarowych pokazał m.in. linię QS6 i QS6+, która ma certyfikat ADR. Wersja QS6 jest czarna, QS6+ kolorowa. Niezależnie od tego obie zostały wykonane z niezwykle wytrzymałych materiałów, np. z poliamidu wysokiej jakości z dodatkiem włókien szklanych, obie są objęte 3-letnią gwarancją. Otulina kabla jest odporna na ścieranie, umożliwia pracę w bardzo szerokim zakresie temperatur od minus 40 do 125 st. C. Maksymalną ochronę przed pyłem i wilgocią podkreśla klasa szczelności IP69.

Prometeon

Prometeon nastawił się na promocję przede wszystkim opon Pirelli z serii 02. I tak H02 Profuel Steer, H02 Profuel Drive (osie prowadzące, osie napędowe) zostały zaprojektowane z myślą o maksymalnym poziomie efektywności i bezpieczeństwa, także o równomiernym zużyciu i długich przebiegach. Zastosowano w nich innowacyjną mieszankę Progea (Pro Grip Environment Approach). Do naczep są przeznaczone gumy H02 Pro Trailer, które odznaczają się niskimi oporami toczenia, bardzo dobrym hamowaniem na mokrej nawierzchni, wysoką nośnością.



PTM

Automatyczne systemy załadunku naczep (ATLS, Automatic Transport Loading Solutions) są projektowane indywidualnie, pod konkretne zastosowanie w danej firmie i miejscu. Systemy wykorzystują ruchome podłogi, jak wiadomo PTM od lat importuje naczepy z taką techniką. Załadunek i rozładunek przebiega w poziomie, bez pochylania i bardzo szybko, w przypadku 14-metrowej naczepy w 90 s. Jest to więc bardzo dobre rozwiązanie w sytuacjach, kiedy istotny staje się czas dostawy na krótkie odległości, albo przy wielu załadunkach i rozładunkach dziennie.

Quantron

Nie jest to chińska, zeroemisyjna marka samochodów, tylko niemiecka i to nawet z Bawarii, acz powiązana z Chińską Republiką Ludową. Na chińskiej konstrukcji bazuje elektryczny (BEV) dostawczak Qargo 4EV, z DMC 4,25 t. Inny dostawczy model, Q-Light – pod taką nazwą wystawiony w Warszawie – to przeróbka Iveco Daily. Poza zasilaniem akumulatorowym przewidziano również odmianę z wodorowym ogniwem paliwowym (FCEV). Bazą ciężarówek QHM BEV i QHM FCEV jest MAN. Quantron podpisał umowę z Fordem, będzie elektryfikował model F-Max.

Redos

Redos Trailers wytwarza zestawy przestrzenne i nadwozia wymienne. Cechą charakterystyczną tych produktów jest niska masa własna, co przekłada się na mniejsze zużycie paliwa i elementów eksploatacyjnych całego pojazdu. Cynkowane ogniowo ramy, podramówki, podłużnice, wieszaki na palety, uchwyty na skrzynki narzędziowe mają żywotność nawet 30 lat. Rozwiązania „szyte na miarę" dają możliwość indywidualnej personalizacji konstrukcji oraz jej wyposażenia. Wszystko powstaje w oparciu o podzespoły znanych i cenionych poddostawców, np. osie BPW i SAF.

SAF

Rodzina osi Intra jest sprawdzona, wyróżnią się szczególnie wysoką ekonomicznością. Intra CD (Custom Design) to układy zawieszenia pneumatycznego klasy 9 ton, do pojedynczego ogumienia, przystosowane do szlaków komunikacyjnych w złym stanie. Oznaczenie CD wskazuje na nowy wymiar wykonania. Amortyzator ma charakterystykę tłumienia przygotowaną na nierówne drogi. Miejsca połączenia ramienia funkcyjnego z korpusem osi zostały zespawane i zoptymalizowane w najdrobniejszych szczegółach.

Shell

Fleet Hub to nowoczesny portal ułatwiający zarządzanie kartami Shell Card, również urządzeniami do poboru opłat drogowych. Nowe funkcjonalności: możliwość przenoszenia urządzeń między pojazdami (zmiana numeru rejestracyjnego) online przez użytkownika, zamawianie i przypisywanie pustych urządzeń do konkretnego pojazdu, zamawianie duplikatów urządzeń w przypadku ich awarii. Shell Card jest akceptowana na 1.300 stacji w kraju i prawie 38 tys. w Europie. Warto dodać, że Shell LNG Card daje dostęp do 6 stacji w Polsce oraz do ponad 150 w Europie.

Trimble

Wśród wielu propozycji firmy Trimble skupmy się na Tru ETA. Jest to zautomatyzowane, oparte na informatycznej chmurze oprogramowanie, które wykorzystuje inteligentne algorytmy do dostarczania precyzyjnych i stale aktualizowanych czasów ETA, od wysyłki do dostawy. Ręczna kalkulacja ETA pochłania dużo czasu. Jeżeli ciężarówka robi 5 postojów dziennie, jeździ 25 dni w miesiącu, to mamy 125 postojów. Ręczne obliczanie jednego czasu zabiera 2 minuty, czyli 250 minut dla tego przykładu. Z Tru ETA przebiega to szybciej, taniej i bardzo dokładnie.

UTA

60 lat – piękny jubileusz, nic dziwnego, że świętowano go na targach. Heinrich Eckstein i Willem van Dedem założyli spółkę w roku 1963. Wpierw UTA zajmowała się czekami paliwowymi, dominował wówczas obrót gotówkowy. Już dwa lata później sieć akceptacji w Niemczech liczyła 500 stacji. W 2017 r. większościowym udziałowcem stał się Edenred. Zaczęło się wprowadzanie cyfrowych rozwiązań do zarządzania pojazdami i kierowcami. Obecnie, jak poinformowała podczas prelekcji Kinga Chodyna, liczba punktów akceptacji przekroczyła 82 tys. w 40 państwach Europy.

Vatex

Oferta firmy Vatex, posiadającej biuro w Warszawie od dwóch lat, to m.in. zwrot VAT-u z 28 państw oraz akcyzy z 7 krajów. Zwrot podatku VAT dotyczy także paragonów fiskalnych. Można odzyskać nawet do 40 proc. kosztów poniesionych poza granicami Polski. Standardowy tryb trwa do 4 miesięcy, natomiast tryb fast (szybki) tylko do 5 dni. Poza tym dzięki urządzeniu Axxes OBU, zapewnianemu przez Vatex, można uiszczać opłaty drogowe w wielu krajach Europy.

Vialtis

Vialtis jest w pełni niezależną grupą współpracującą wyłącznie z podmiotami zajmującymi się międzynarodowym transportem towarów, obecnie ma 11 oddziałów na naszym kontynencie. Poza zwrotem VAT-u i akcyzy z 32 krajów i rozwiązaniami w zakresie opłat drogowych oferuje rezerwacje przepraw promowych (ponad 1.200 tras morskich, 400 przepraw dziennie) oraz wsparcie prawne – pomoc prawna w trakcie realizowania transportu, pomoc w odwołaniu i uniknięciu kary, pomoc w windykacji długów w Niemczech.

VDO

Nowością jest VDO Link Plug & Play, czyli małe, telematyczne urządzenie, wielkości pendrive'a, wpinane do złącza serwisowego tachografu. Opatentowane rozwiązanie, przesyła standardowe dane z pojazdu z tachografem VDO. Dzięki bardzo łatwej instalacji firma posiadająca transport unika kosztów i przestojów. VDO Link Plug & Play nadaje się zwłaszcza do małych i średnich flot, pojazdów wykorzystywanych czasowo, do firm podwykonawców lub oddziałów. Rzecz jasna, do gromadzenia informacji jest wykorzystywana informatyczna chmura.

Webfleet

Agnieszka Szwaj, regional marketing manager Poland & EE opowiedziała o Webfleet Video. Jest to kamera Cam 50, obserwująca zarówno drogę, jak i kabinę pojazdu. Głównym celem Webfleet Video jest ochrona kierowców przed fałszywymi roszczeniami, może przydać się w sprawach związanych z ubezpieczeniem. Łączy nagrania z samochodowej kamery z danymi telematycznymi dotyczącymi jazdy, umożliwiając pełny wgląd w okoliczności zdarzeń drogowych. Cam 50 wykorzystuje sztuczną inteligencję (SI) w celu identyfikacji ryzykownych zachowań kierowcy, o których go ostrzega.

Wesob

– W profilu naszej firmy mamy zarówno zabudowy stałe, jak i systemy wymienne – mówi Piotr Mertens, członek zarządu, dyrektor ds. techniczno-handlowych. *– 2023 był dla nas dobry, pomimo różnych turbulencji i problemów, które pojawiły się na rynku, związanych z dostawami na początku podwozi, potem części. Obecnie niektórzy klienci ociągają się z odbiorami. To pierwszy sygnał świadczący o tym, że idzie spowolnienie. Jak rozmawiamy z klientami o przyszłym roku, słyszymy, że zrobiło się ciasno na rynku transportowym, do tego dochodzi podwyższony maut, klienci docelowi nie chcą na razie partycypować w tych dodatkowych kosztach.*

Wielton

Największy, polski producent naczep, przyczep i zabudów samochodowych, a trzeci w Europie, wystawił przed halami Expo XXI naczepę kurtynową Curtain Master Mega do transportu intermodalnego. Obniżenie poziomu ramy i zawieszenia pozwoliło na zastosowanie wyższego stelaża. Dzięki temu pojazd pozwala na transport towarów o wysokości 3 m, zaś całkowita kubatura wynosi 99 m sześc. Jednocześnie została zachowana niska masa własna naczepy, od 6.250 kg, co istotnie wpłynęło na obniżenie kosztów jej eksploatacji na długich trasach.

Na drogach dojazdowych do Expo XXI było tłoczno

Avia, europejska sieć stacji paliw

TEKST: Robert Przybylski ZDJĘCIA: FPS Tczew, Izba Historii Marki Jelcz

Licencyjne lata Tczewa

Tczewska Fabryka Przekładni Samochodowych nie bez trudności wdrożyła licencję ZF i przygotowała własne konstrukcje przekładni i przystawek odbioru mocy.

Starachowice obchodziły wielkie święto 29 czerwca 1973 roku. Tego dnia ruszyła na wydziale P4 pilotażowa produkcja Stara 266, najważniejszego modelu nowej generacji. Dla jej produkcji rząd zdecydował się na wartą 3,5 mld zł modernizację starachowickiego zakładu oraz poważne odnowienie jej kluczowych dostawców, w tym przede wszystkim Fabryki Przekładni Samochodowych w Tczewie.

Tczewska inwestycja wyceniona na 0,9 mld zł związana była z zakupem w ZF licencji na całą generację skrzyń biegów do samochodów średnich i ciężkich oraz nowym wyposażeniem zakładu. Tczewska fabryka otrzymała 280 nowych maszyn wartych 0,5 mld zł. Do początku 1975 roku zakład uzyskał wraz z licencją dwie nowe hale produkcyjne (oznaczone 101 i 102), kotłownię, kompresorownię i magazyn wysokiego składowania. Zmodernizowana odlewnia uzyskała na koniec 1973 roku zdolność wytopu 7 tys. ton żeliwa na rok.

W praktyce powierzchnia fabryki podwoiła się, zatrudnienie w 1973 roku sięgnęło 2,5 tys. osób i jednocześnie poprawiły się warunki socjalne dla załogi, udało się wygospodarować fundusze na stołówkę i ośrodek wczasowy. Miasto otrzymało z fabrycznej puli żłobek i przedszkole oraz udział fabryki w rozbudowie instalacji komunalnych i miejskich.

Wraz z licencją w Tczewie pojawiły się nowe maszyny jak półautomaty tokarskie, tokarki rewolwerowe i kopiowe, frezarki-dłutownice, szlifierki do wieloklinów, szlifierki do uzębień. Wojsku zależało na podniesieniu

Jelcz 315 kompletowany był ze skrzynią biegów 315, następnie 316, a w późniejszych latach także z licencyjną przekładnią S6-90.

trwałości samochodów, więc nie szczędziło nakładów na kluczowe dla podniesienia jakości wydziały jak obróbki elementów uzębionych, obróbki wałków i korpusów. Licencja wprowadziła w Tczewie szlifowanie zębów, do tej pory zakład znał tylko wiórkowanie.

Priorytetowym wyrobem była licencyjna przekładnia S5-45 dla Stara 266 i pozostałych ciężarówek generacji 200 oraz autobusów Autosan H-9. Początkowo każda skrzynia S5-45 wymagała importu w wysokości 3.160 zł dewizowych, ale wraz z rozruchem kolejnych maszyn, pod koniec 1973 roku zmalał on do 1.341 zł, a w kolejnym roku do 1.215 zł. W 1975 roku wartość importu sięgała 582 zł dewizowych.

Import kooperacyjny malał, ale nie udało się uniknąć opóźnień w uruchomieniu produkcji wynikających z poślizgu w instalacji pieców hartowniczych Aichelin i niektórych maszyn jak np. szlifierek Heald, dłutownic Lorentz, wiórkarek Hurth i frezarek Churchil-Matrix. Poślizg zaliczyły także Wiepofama z dostawą obrabiarek zespołowych i Zakłady Mechaniczne Tarnów z przygotowaniem szlifierek.

Własne prace tczewskich konstruktorów

Wydziały produkcyjne pod kierunkiem głównego technologa Stefana Miki zajęte były rozruchem i zwiększeniem produkcji przekładni dla Starów i Autosanów, natomiast zakładowi konstruktorzy zajęli się skrzyniami biegów dla Jelczy.

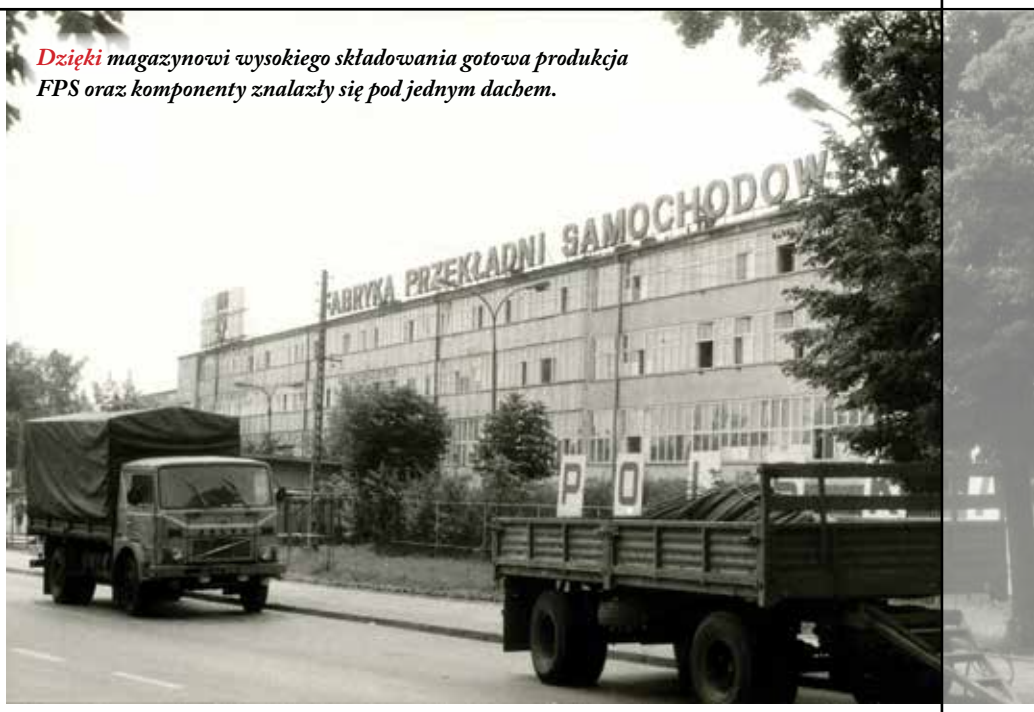
Eksploatacja samochodów Jelcz 315 na autostradach w NRD ujawniła słabe strony tczewskich przekładni typu 315: zacierało się łożysko igiełkowe w wałku napędowym i samoczynnie wyłączał się V bieg. Już 8 lutego 1971 roku konstruktorzy FPS przygotowali „Założenia konstrukcyjne skrzynki

biegów 316.20.000". Miała ona taki sam ciąg przełożeń jak 315.

W tym dokumencie tłumaczyli, że „różnorodność typów i odmian pojazdów stwarza szereg bardzo zróżnicowanych wymagań co do skrzynki biegów. Prawidłowe i pełne ich spełnienie nie jest praktycznie możliwe przez jeden typ skrzynki biegów, a to zarówno ze względów konstrukcyjnych jak i ekonomicznych". – *W rezultacie obserwowanych problemów, inżynierowie zaproponowali w skrzyni biegów typ 316 dwa ciągi przełożeń: z nadbiegiem i bez nadbiegu* – tłumaczy konstruktor Bogusław Postek. – *Pierwszy miał być stosowany w pojazdach terenowych i specjalnych (procentowy udział biegu najwyższego, V-go, w czasie eksploatacji 35-40 proc.), drugi w pojazdach szosowych (procentowy udział biegu najwyższego, V-go, w czasie eksploatacji 80-95 proc.). Pracowali także nad skrzynią biegów typ 317, czyli przekładnią zbudowaną na bazie 316 bez nadbiegu z umieszczoną za skrzynią podstawową dodatkową parą kół szóstego biegu (nadbieg). Ten projekt zawieszono w związku z zakupem licencji na 6-biegowe skrzynie biegów S6-90* – wyjaśnia Postek. Do produkcji trafiła jedynie skrzynia 316, a pierwsze egzemplarze fabryka wysłała do Jelcza w 1972 roku.

Więcej szczęścia miał projekt skrzyni biegów dla Jelcza-Berlieta PR-110. Był on pilny i stosunkowo trudny, ponieważ z powodu długiego, rzędowego silnika brakowało miejsca na skrzynię biegów. Musiała być krótka i lekka aby nie przeciążać tyłu, a do tego zapewniać duży zakres przełożeń wynoszący 9. – *Koncepcja 4-biegowej skrzyni o roboczym symbolu TS4-125 powstała w trakcie „rutynowej" narady ówczesnego kierownictwa Biura Konstrukcyjnego FPS w wyniku racjonalnego zamiaru unifikacji konstrukcyjno-technologicznej (procesy, narzędzia, obrabiarki itp.) z licencyjną skrzynią biegów S6-90, którą odchudziliśmy i skróciliśmy jej obudowę, wykorzystując jednocześnie maszyny do produkcji S6-90. Grupę 5 osób (łącznie z kreślarzami, wszyscy od S6-90) prowadził Ryszard Alaschewski* – wspomina konstruktor Ryszard Burdon.

Dodaje, że TS4-125 powstała jako przeciwstawienie się zakupowi licencji na 4-ro biegową przekładnię firmy ZF. – *Proponowali S6-80 do autobusów, o mniejszym momencie, ale przyznali, że nasz pomysł był bardzo dobry. Wykorzystaliśmy wszystkie elementy jakie się dało, z wyjątkiem przełożeń. Wstępną koncepcję (wraz z podstawowymi rysunkami dla TS4-125) dopracowywali konstruktorzy naszego ówczesnego Biura Konstrukcyjnego, oczywiście pod nadzorem kierownictwa, czyli głównego konstruktora, którym od 1972 roku był Roman Kirszling. W naszej fabryce nie powstał prototyp takiej skrzyni biegów* – zaznacza Burdon.



***Dzięki** magazynowi wysokiego składowania gotowa produkcja FPS oraz komponenty znalazły się pod jednym dachem.*

Tczewska koncepcja przypadła do gustu specjalistom firmy ZF. – *Rozwinęli jej konstrukcję, przygotowali odpowiednią dokumentację techniczną i sprzedali prawa do jej produkcji w ramach rozszerzenia dotychczasowych umów licencyjnych* – opisuje Burdon.

Podczas badań okazało się, że moment wejściowy 125 kGm jest zbyt duży i ZF zmniejszyła go do 95 kGm. Utechnologiczniona i zweryfikowana konstrukcja otrzymała oznaczenie S4-95. Przedstawiciele PHZ PM Pol-Mot i ZF podpisali umowę 1 marca 1973 roku. – *Po dwóch latach ZF sprzedała licencję S4-95 Węgrom i z tego tytułu Polska dostała kilka złotych. Mieliśmy satysfakcję, że konstruktorzy niemieccy uznali nasz pomysł za dobry* – stwierdza Burdon.

Ambicje tczewskiej fabryki

W 1973 roku dyrekcja FPS przekształciła Biuro Konstrukcyjne w Dział Głównego Konstruktora z zadaniem projektowania przekładni, przystawek odbioru mocy i mechanizmów zmiany biegów.

Fabryka poddawała próbom nowe konstrukcje w Dziale Badań, wyposażonym w stanowisko do badań kwalifikacyjnych, trwałościowych i stanowisko do badań synchronizatorów. Rozmachu pracom miało nadać przekształcenie Działu Głównego Konstruktora w Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Skrzyń Przekładniowych. – *Władze rozważały zatrudnienie w OBR na poziomie ok. 150 osób. Był to znaczny wzrost zatrudnienia w stosunku do liczby pracowników Działu Głównego Konstruktora (Biuro Konstrukcyjne, Dział Badań, Prototypownia, Sekcja Normalizacji, Archiwum), która w tamtym okresie wynosiła ok. 35 osób* – szacuje Józef Wieteska, wówczas kierownik Działu Badań.

Takie plany zaaprobował minister przemysłu maszynowego Tadeusz Wrzaszczyk podczas wizyty w Tczewie, jednak w połowie lat 70. już czuć było narastające trudności gospodarcze i ZPMot nie zgodziło się na powstanie OBR, wskazując, że jest to zbyt duży koszt. – *Chcieliśmy wybudować ośrodek po drugiej stronie torów, bo w pierwotnej lokalizacji brakowało miejsca* – dodaje Burdon.

Z zamierzeń pozostały tylko solidne stanowiska badawcze: AB-572 do badania skrzyń biegów i AB-571 do badania skrzyń rozdzielczych. Ich założenia konstrukcyjne opracowała w 1973 roku Politechnika Warszawska, tworząc stanowiska pracujące w zamkniętym układzie mocy napędzane silnikami elektrycznymi.

Jelcz-Berliet ***PR-110 otrzymał przekładnię S4-95, której koncepcja powstała w Tczewie.***

– *Były to maszyny prądu stałego. Najeździłem się do Żychlina, zajęło mi 2-2,5 roku, żeby wyciągnąć od nich te maszyny* – przyznaje Wieteska.

Dlatego oba stanowiska powstały dopiero w końcowych latach 70. – *Zainstalowaliśmy je w pomieszczeniach wybudowanych dla prasy do wykrawania elementów sterowań. Miała tam być również umieszczona przeróbka wiórów, bo powstawała ich cała masa. Wymogliśmy na dyrekcji, aby umożliwiła nam zaadaptowanie niższej części tego budynku na prototypownię i dział doświadczalny. Było to spore pomieszczenie, ale za ścianą działała prasa, która drganiami zakłócała szlifowanie uzębień i pracę frezarki współrzędnościowej, jedynej w fabryce. Nawet produkcja często z niej korzystała np. do pomiarów. W końcu dyrekcja przeniosła jej pracę na drugą lub trzecią zmianę, aby pozbyć się wibracji* – zaznacza Wieteska.

Stanowiska wykorzystywane były niemal w sposób ciągły. – *Na nich wykonywane były badania okresowe wyrobów z produkcji seryjnej oraz badania wszystkich budowanych w tym okresie prototypów* – podkreśla Postek.

Strażacki Jelcz

Wraz z licencją na skrzynie biegów Polska kupiła także prawa do produkcji przystawek odbioru mocy. W 1974 roku FPS uruchomiła produkcję przystawki N70/10 ze zminimalizowanym importem kooperacyjnym. W tym czasie Ryszard Burdon zaprojektował przystawki P45/1, P45/2 oraz P90/1 do samochodów pożarniczych oraz cystern. – *ZF proponował 3 rodzaje przystawek na różne momenty, a potrzebna była pośrednia wielkość, między 30 i 60, na ok. 40 kGm. Mieliśmy w licencji do S5-45 kupioną przystawkę i na jej bazie skonstruowałem obudowę i w P90/1 zastosowałem licencyjne mechanizmy. W kolejnych latach opracowałem wersje A, B i C przystawki, w zależności od przełożenia* – wyjaśnia Burdon. Przystawka P90/1 uwolniła fabrykę od importu z RFN przystawki N110/10 do niecierpliwie oczekiwanego ciężkiego samochodu gaśniczego Jelcz 004 na bazie Jelcza 315. Dla tego samochodu ruszyła w listopadzie 1974 roku produkcja skrzyń S6-90.

W 1975 roku fabryka wyprodukowała 40 tys. średnich skrzyń biegów i 10 tys. ciężkich, w kolejnym roku w listopadzie odbyło się cechowanie setnej skrzyni S4-95. W tym samym roku fabryka osiągnęła założoną wydajność po zakończeniu rozbudowy, pracowało w niej 2.737 osób.

W branży zakład miał słabą opinię. Należący do kierownictwa lubelskiej FSC Józef Łodej wspominał, że na początku 1976 roku otrzymał z ZPMot propozycję służbowego przejścia do FPS na stanowisko głównego inżyniera i I zastępcę dyrektora naczelnego fabryki. – *Decydując się na podjęcie pracy w Fabryce Przekładni Samochodowych w Tczewie miałem pełną świadomość, że sytuacja w tej fabryce jest bardzo kiepska, nie realizują planów, a dyrektorzy zmieniają się jak w przysłowiowym kalejdoskopie. Zakładałem, że najwyżej po roku, czy po dwóch latach, wrócę do Lublina* – pisał Łodej.

Zauważał, że przy szybko rozwijającej się produkcji i z roku na rok większym programie produkcyjnym, ważnym czynnikiem była kwalifikacja załogi. – *Dlatego też organizowanych było szereg kursów mających na celu podniesienie kwalifikacji załogi do podjęcia nowej produkcji, wykazującej większy stopień skomplikowania. Tylko w roku 1976, szkoleniem wewnątrzzakładowym objętych było 471 osób. W latach 1971-1976, na wyższe uczelnie skierowano 160 osób, a do 1989 roku, dalszych 90 osób. Pełna stabilizacja załogi wymagała stworzenia atrakcyjnych warunków wypoczynku i zachęt materialnych. W ramach inwestycji*

socjalnych w lipcu 1973 roku przekazano do użytku nowy budynek socjalny w Zakładowym Ośrodku Wypoczynkowym w Skowronkach na Mierzei Wiślanej koło Krynicy Morskiej, w którym zlokalizowano stołówkę wraz z zapleczem magazynowym oraz sanitarnym – opisywał Łodej.

Pierwsza wielostopniowa

Rosły także zawodowe ambicje załogi. Pierwszą wielostopniową przekładnią tczewskich konstruktorów okazała się skrzynia TS8-120. – *To była skrzynia S4-95 z dobudowanym reduktorem o stałych osiach. Konstrukcja powstała w 1974 roku bez konsultacji ZF. To był rozwój własny fabryki z myślą o potrzebach Jelcza, dla którego Mielec podniósł moc silnika z 200 do 240 KM* – wskazuje Wieteska.

Ośmiostopniowa przekładnia obliczona była na moment wejściowy 1.200 Nm. – *Konstrukcję prowadził kolega Alaschewski, zaprojektowaliśmy ją na wzór przekładni Volvo R62. Była to masywna przekładnia, wysłaliśmy 2 prototypy do ZF, gdzie przeprowadzono badania* – wspomina Burdon.

W miesięczniku „Samochody Specjalne" konstruktorzy FPS opisali szczegóły prac nad tymi skrzyniami. Pierwsza wersja reduktora miała przełożenie 3,51, a do przełączania biegu zastosowano synchronizator ze skrzyni biegów S6-90. Wyposażono w te skrzynie ciągniki Volvo jeżdżące w barwach przedsiębiorstwa Międzynarodowych Przewozów Samochodowych Pekaes w Błoniu oraz PLO Gdynia.

Badania ujawniły bardzo niską trwałość pierścieni ciernych synchronizatora po stronie „grupy wolnej" i konstruktorzy zastosowali w miejsce synchronizatorów o pierścieniach ciernych jednakowej szerokości szersze pierścienie dla „grupy wolnej" (25 mm wobec 15 mm dla „grupy szybkiej").

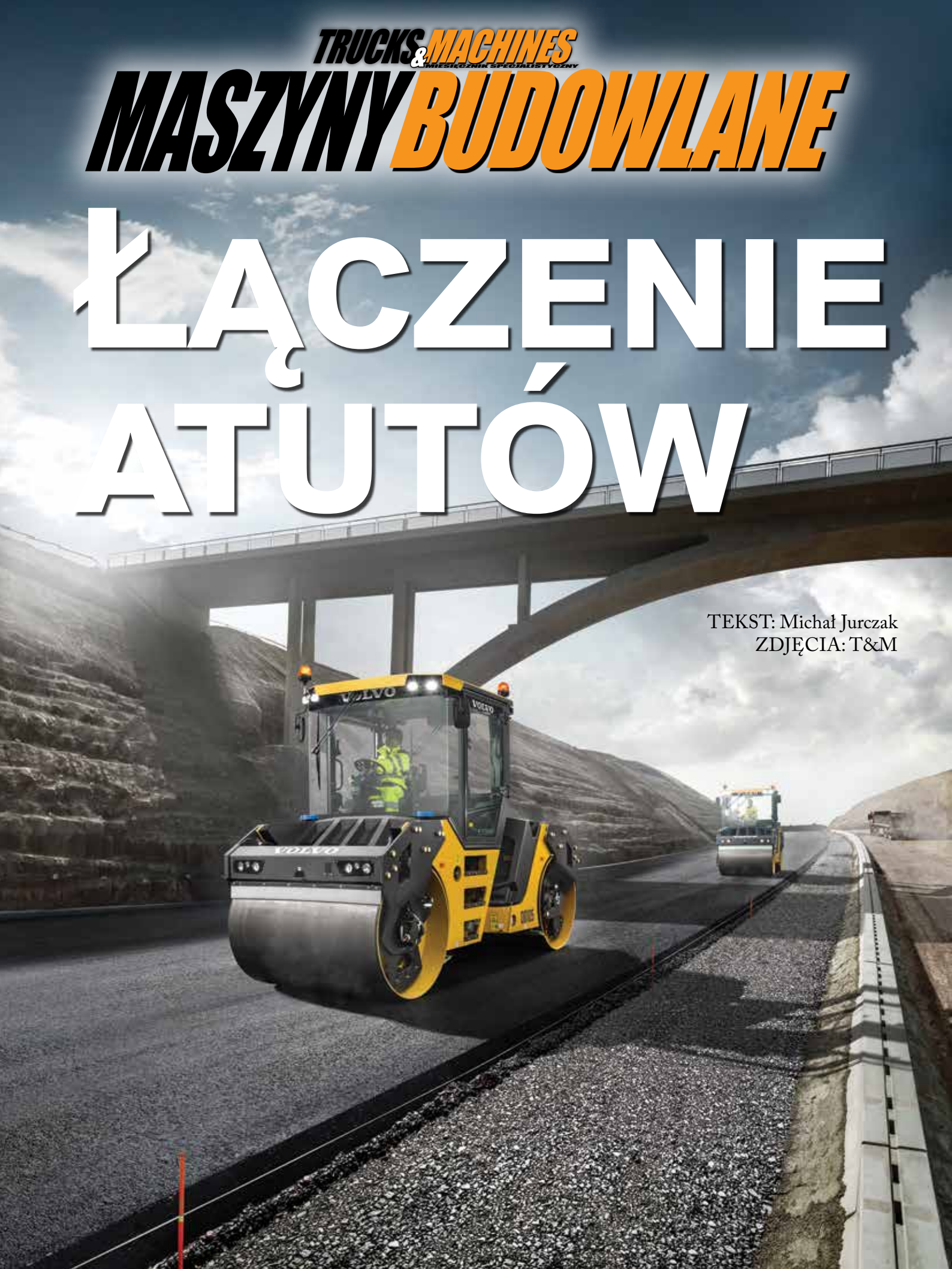
W drugim kroku, do tak zmodernizowanej przekładni konstruktorzy dodali dwubiegowy zespół zmiany rozpiętości przełożeń (multiplikator) GV90. Przekładnia, oznaczona TS16-120 pojawiła się w 1975 roku i do 1980 roku prototypowania zbudowała 30 egzemplarzy, z których część osiągnęła w badaniach eksploatacyjnych przebiegi po pół mln km. – *Wyposażone w prototypowe TS8-120 Volvo jeździły na normalne trasy. Przyjeżdżały do nas na okresowe przeglądy, ja przez 3 lata jeździłem do Błonia, do inż. Lebiediewa, ale to nie było to samo co skrzynia Volvo i pomysł umarł śmiercią naturalną* – dodaje Wieteska.

Tczewska fabryka wycofała się z pomysłu skrzyni biegów z reduktorem o stałych osiach, a ZF podsunął pomysł zakupu licencji na nową generację przekładni z reduktorami planetarnymi. Rozmowy na temat drugiego kontraktu na skrzynie 9-biegowe do ciężkich aut miały miejsce w latach 1976 i 1977. Chodziło o dwa typy skrzyń: 5S 1100GP i 4S150GP z reduktorem nowej generacji, czyli z układem planetarnym, który zaczynał dominować w Europie. Pol-Mot zainteresowany był także zakupem przystawek odbioru mocy pasujących do nowych skrzyń. Choć kontrakt był przygotowany, nigdy nie został podpisany. Opłata, z uwagi na nową, droższą technologię była o połowę większa niż za pierwszy kontrakt.

TRUCKS & MACHINES
MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY
MASZYNY BUDOWLANE

ŁĄCZENIE ATUTÓW

TEKST: Michał Jurczak
ZDJĘCIA: T&M



Użytkownicy walców drogowych mają dość jasne oczekiwania. Poszukują maszyn wytrzymałych i wszechstronnych, potrafiących radzić sobie z poszczególnymi fazami pracy, począwszy od walcowania dolnej warstwy nośnej, aż do walcowania końcowego.

Dobry walec drogowy powinien łączyć w sobie odpowiednie obciążenia statyczne, siły odśrodkowe oraz amplitudy. Połączenie tych cech ma gwarantować odpowiednie zagęszczanie. Wibracyjne walce drogowe nadają się na każde podłoże. Wiele oferowanych maszyn daje możliwość zastosowania w różnych miejscach (np. drogi, autostrady, lotniska), zarówno na ziemi, jak i na asfalcie.

Istotnym walorem jest również możliwie zwarta konstrukcja maszyn, wpływająca na ich manewrowość.

To ta cecha pozwala walcom pracować w relatywnie „ciasnych" przestrzeniach, w tym często również np. na parkingach czy podwórzach. Przyjrzyjmy się ofertom czterech bardzo ważnych graczy na rynku tych maszyn.

Bomag – siła innowacji

Walce tandemowe Bomag od lat cieszą się sporą popularnością. Wyposażone w indywidualnie konfigurowalny wyświetlacz dotykowy zapewniają użytkownikom wysoki komfort pracy. Jednocześnie, nadal możliwe jest sterowanie pokrętłami i przyciskami. Codzienną pracę ułatwia operatorowi również Asphalt Manager, system dostosowujący parametry pracy do warunków panujących w danym miejscu (warunki zewnętrzne, nawierzchnie, grubości warstw itp.). Automatycznie reguluje amplitudę lub kierunek działania, dzięki czemu, w wyjątkowo krótkim czasie można osiągnąć wymagane wyniki zagęszczania w budownictwie asfaltowym lub drogowym. Operacja ustawiania parametrów maszyny jest maksymalnie uproszczona. System umożliwia uzyskanie optymalnej jakości zagęszczania do momentu osiągnięcia wymaganej wartości EVIB. I to przy minimalnej liczbie przejazdów. Operator maszyny może w pełni skoncentrować się na planie walcowania i innych operatorach jadących w zespole.

Niezawodności, trwałości i wydajności eksploatacji sprzyja również Ecomode/Ecostop oraz opcjonalna technologia hybrydowa. Technologia Ecomode pozwala zaoszczędzić do 30 proc. paliwa, dzięki niej silniki zawsze pracują w optymalnym zakresie prędkości obrotowej. Po kilku, a maksymalnie kilkunastu minutach pracy na biegu jałowym (z możliwością jej ustawienia) funkcja Ecostop automatycznie wyłącza silnik maszyny. To zmniejsza zużycie paliwa i obniża koszty eksploatacji.

Użytkownicy chwalą także wszechstronność walców tandemowych Bomag.

Mniejsze KOSZTY
Większa WYDAJNOŚĆ

Jak przebiega ADAPTACJA MOCY?

OKREŚLENIE WYMAGAŃ KLIENTA
Technicy firmy Agroecopower 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.

ENGINECOPOWER®
MODYFIKACJE OPROGRAMOWANIA SILNIKA

10% obniżenie spalania
20% Wzrost mocy

Darmowy test
Dożywotnie wsparcie techniczne

+48 722 700 537
biuro@enginecopower.pl
www.enginecopower.pl

W walcach ***Bomag codzienną pracę ułatwia operatorowi m.in. system Asphalt Manager***

Walce mogą być wykorzystywane do budowy dróg w ramach nowych projektów budowlanych, a także do prac remontowych. Są odpowiednie do średnich i dużych przedsięwzięć budowlanych. Na terenach miejskich, w pobliżu budynków lub na mostach najlepszym wyborem są walce Bomag z oscylacją TanGO (oscylacja styczna). W kierunku prostopadłym do powierzchni nie działają żadne siły. Maszyna ta zagęszcza szczególnie delikatnie i przy niewielkich wibracjach. Dostawca zwraca uwagę na relatywnie niskie koszty zagęszczania w przeliczeniu na tonę wbudowanego materiału.

CAT – tandem z wibracją

Tandemowy walec wibracyjny Caterpillar CB4.0 to wszechstronna maszyna, mogąca pracować jako jedyny walec wibracyjny przy realizacji małych projektów lub jako walec wspomagający inne, wydajniejsze maszyny na dużych budowach. Masa maszyny wynosi 3,5 t, a bębny mają 800-milimetrową szerokość. Relatywnie duża amplituda i szeroki bęben sprawiają, że model sprawdza się np. w wykonywaniu poboczy, małych parkingów, poszerzaniu dróg i w innych podobnych pracach. Napęd stanowi silnik Cat C1.7T o mocy 36 kW (48 KM). W układzie zagęszczania zastosowano: składane zgarniarki; włączanie wibracji (w bębnie przednim, tylnym lub obu), a także ciśnieniowy układ natrysku wody z potrójną filtracją i trybem testowym. W układzie zagęszczania są składane zgarniarki, włączanie wibracji – w bębnie przednim, tylnym lub obu, jak również ciśnieniowy układ natrysku wody z potrójną filtracją i trybem testowym.

Na bezpieczeństwo eksploatacji wpływa m.in. pomarańczowy pas bezpieczeństwa o szerokości 75 mm odpowiadający za należytą widoczność na terenie budowy. Fotel operatora posiada czujnik obecności zapobiegający niezamierzonemu uruchomieniu maszyny, gdy operator nie siedzi na fotelu.

Łatwość serwisowania CB4.0 wynika m.in. z dość niewielkich wymagań konserwacyjnych. Maszyna współpracuje z aplikacją diagnostyczną Cat ET, a jej układ wibracyjny wymaga przeglądu co 3 lata lub 3 tys. godzin pracy. Okres między wymianami oleju wynoszący 500 motogodzin umożliwia skrócenie czasu konserwacji i obniżenie kosztów eksploatacji. Zastosowano, ułatwiające obsługę przełączniki kołyskowe oraz zespół wskaźników Cat ze wskaźnikiem zbiornika wody, jak również regulowany natrysk wody sprawiający, że wodę trzeba uzupełniać rzadziej. Opcjonalny przesuwny fotel operatora i dwie dźwignie układu napędowego mają chronić operatora przed zmęczeniem i zapewnić lepszą widoczność walcowanej nawierzchni. Konsola ma wskaźnik zbiornika wody, wyłącznik awaryjny i schowek podręczny. Do dyspozycji jest gniazdo zasilające 12 V, jak również zabezpieczenie przed wandalizmem (zamykane: pokrywa silnika, korek wlewu paliwa i pokrywa elementów sterujących). Dostawca zwraca uwagę również, na antypoślizgowe stopnie i platformę, podwyższające bezpieczeństwo operatora. Opcjonalne stosuje się obrotowe pomarańczowe światło ostrzegawcze.

JCB – długa lista walorów

Walce drogowe JCB zyskały przychylność klientów przede wszystkim przemyślaną konstrukcją, która ma gwarantować wysoką produktywność, wydajność i wygodę użytkowania. W ofercie znajdują się takie maszyny jak np. CT 160, walec tandemowy będący rozwiązaniem adresowanym m.in. do realizacji zadań w wąskich przestrzeniach, w których sprawdzi się jego niewielka szerokość, nieco ponad 1 m. Z kolei CT 260 sprawdzi się na większych placach budowy takich jak podwórza, drogi dojazdowe, ulice osiedlowe, parkingi, autostrady, czy lotniska. Wyposażony w wysokoprężny silnik Kohler 1603, trzycylindrowy z turbodoładowaniem o mocy 28kW (38,1 KM) jest w stanie zagwarantować pracę na najwyższych obrotach. Walce JCB to również system Livelink Telematics w standardzie oraz wiele innych wbudowanych opcji bezpieczeństwa pozwalających

Walec ***CAT można zastosować przy realizacji małych projektów lub jako maszynę wspomagającą na dużych budowach***

na sprawną i bezpieczną pracę. Dostawcy walców JCB CT 160 i 260 podkreślają, że maszyny zaprojektowano tak, aby bardzo prosta była obsługa serwisowa. Chodzi m.in. o wyjątkowo lekką maskę, nie wymagające konserwacji połączenia środkowe oraz odpowiednie zabezpieczenie węży oraz instalacji rurowej. W tych walcach operator, na bieżąco ma również wgląd w najważniejsze wskaźniki dla wszystkich funkcji maszyny i kontroli działania silnika. Zarówno w kabinie JCB CT 260 jak i CT 160 zastosowano regulowany fotel mający zapewniać odpowiedni komfort pracy, wpływając tym samym na wydajność.

Maszyny JCB serii VMT mogą służyć zarówno do zagęszczania gruntu, jak i asfaltu, a takie cechy jak ogromna łatwość manewrowania oraz kompaktowe wymiary pozwalają zastosować je w wielu warunkach terenowych tj. podwórza, drogi dojazdowe, parkingi, autostrady czy place budowy. Wibracyjny walec tandemowy VMT 160-100 mierzy niewiele ponad 2 m przy zaledwie nieco ponad metrowej szerokości. Średnica bębna wynosi 580 mm, a szerokość 1.000 mm. Do napędu służy silnik wysokoprężny Kubota, trzycylindrowy z turbodoładowaniem o mocy 16,8 kW (22,5 KM). Zużycie paliwa producent określa na poziomie 2,5l/h. Układ napędowy bazuje na hydrostatyce z pompą o zmiennym skoku i silnikami o stałym skoku z bezpośrednim napędem obu walców (podwójny napęd walców). Napęd wibracyjny to z kolei: elektrycznie sterowany napęd hydrostatyczny działający na oba walce dla podwójnych (przód i tył) lub pojedynczych wibracji (przód albo tył); system automatycznej kontroli wibracji (AVC), jak również wibrator mimośrodowy. Częstotliwości drgań sięgają 50...66Hz, o amplitudzie 0,5 mm. Promień skrętu maszyny wynosi zaledwie 2 m, a zakres prędkości roboczej to 0-9 km/h. Elementami wyposażenia maszyny są: licznik motogodzin, wskaźnik poziomów: paliwa, oleju hydraulicznego i wody, wskaźnik ciśnienia i temperatury oleju hydraulicznego, wskaźnik stanu filtra powietrza, wskaźnik stanu baterii, przełącznik wibracji, przełącznik układu zraszania, hamulec postojowy.

Podobne rozwiązania zastosowano w nieco większym, wibracyjnym walcu tandemowym VMT 260-120. Jest jednak o ok. pół metra dłuższy i o ok. 30 cm szerszy od poprzednika. Dysponuje szerszym bębnem (1,2 m), nieco mocniejsza jest również jednostka napędowa. To silnik Kohler KDW 1603, trzycylindrowa, turbodoładowana jednostka o mocy 28 kW (38,1 KM).

Wybierając wibracyjne walce tandemowe JCB, otrzymujesz nie tylko solidność konstrukcji, ale także innowacyjne rozwiązania, które maksymalizują efektywność i bezpieczeństwo pracy. Inwestując w markę JCB, inwestujesz w pewność i wydajność.

Volvo DD105, czyli nowa generacja

– Dwubębnowy walec Volvo DD105 to pierwszy model z rodziny wydajnych urządzeń nowej generacji, zaprojektowany, aby chronić środowisko i dbać o pieniądze właściciela. Maszyna napędzana jest zaawansowanym sil-

Zaletą walców JCB CT 160 i 260 jest trwałość, ale także łatwa obsługa serwisowa

nikiem zgodnym z rygorystyczną normą emisji spalin Stage IV, z trybem ECO zmniejszającym zużycie paliwa nawet do 30 proc. i automatycznym powrotem do obrotów biegu jałowego, który zapewnia wysokiej jakości rezultaty pracy przy minimalnym poziomie zużycia paliwa, hałasu i emisji spalin – rekomendują w Volvo Maszyny Budowlane.

Umieszczenie silnika w tylnej ramie, jak najdalej od operatora, pozwoliło ograniczyć hałas w kabinie, co zapewnia większy komfort i wydajność pracy. Dzięki dużym szybom kabina Volvo oferuje odpowiednią widoczność miejsca prowadzenia prac, zapewniając w ten sposób właściwy poziom bezpieczeństwa i precyzji. Bezsłupkowy widok z przodu sprawia, że między operatorem a placem robót jest mniej tzw. „martwych punktów", a pole obserwacji jest bardzo szerokie. Elementy sterujące walca są łatwo dostępne, wyświetlacz znajduje się w polu widzenia i umożliwia operatorowi nieustanne nadzorowanie pracy maszyny. Przesunięcie elementów sterujących poprawia widoczność krawężników i innych przeszkód, umożliwiając w ten sposób bezpieczne i wydajne walcowanie.

System kontroli trakcji ASC odpowiada za należytą trakcję w każdej sytuacji. Ma on nie tylko gwarantować stałą wydajność, ale jest też szczególnie ważny podczas załadunku i rozładunku transportowanego walca, zwiększając bezpieczeństwo personelu i zapobiegając uszkodzeniu drogi. Dostawcy zapewniają, że nowa, odśrodkowa konstrukcja bębna zmniejsza zużycie energii o 50 proc. podczas uruchamiania układu wibracji, a jednocześnie zwiększa wydajność.

Walorem maszyny jest też automatyczny układ zwilżający odpowiadający za równomierne pokrycie bębna przy zmiennym przepływie wody, co zapobiega przywieraniu materiału i skraca czas trwania przestojów. Do układu należą m.in: pompa główna i zapasowa, listwy zraszające, dysze, system potrójnej filtracji i wycieraki bębna. Łatwy dostęp do zbiornika wody z poziomu gruntu umożliwia szybkie i bezpieczne napełnianie, zapewniając w ten sposób dłuższą pracę walca. Maszynę wyposażono w dwie pompy wody, które pracują na zmianę podczas normalnej eksploatacji. Pozwala to na pracę walca nawet w przypadku awarii jednej z pomp, ponieważ nadal można zapewnić stały przepływ wody na powierzchnię bębna. Dysze i osłony zraszaczy wachlarzowych w układzie zwilżającym można łatwo oczyścić, bez użycia narzędzi. To skraca czas konserwacji.

Podobnie jak w innych maszynach Volvo, uwagę zwrócono również na łatwość obsługi i serwis. Konstrukcja otwieranej do góry pokrywy ma zapewniać pełny dostęp do silnika oraz podzespołów hydraulicznych. Dostawca zwraca uwagę na niezakłócony dostęp do codziennie sprawdzanych, znajdujących się przy podłożu, punktów kontrolnych silnika, chłodnicy, akumulatora i filtrów.

Maszyna wyposażona została także w CareTrack. Jest to nowoczesny system telematyczny opracowany przez Volvo Construction Equipment. Właściciel walca może być na bieżąco, otrzymywać raporty, alarmy i informacje o stanie paliwa, położeniu maszyny i przepracowanych godzinach, co ułatwia np. planowanie czynności serwisowych. Dzięki temu może przewidywać niezaplanowane przestoje i kontrolować, czy maszyna pracuje w optymalny sposób.

Umieszczenie silnika w tylnej ramie walca Volvo, pozwoliło m.in. ograniczyć hałas w kabinie

TEKST: Jacek Dobkowski ZDJĘCIE: T&M

Kompletna odbudowa

Z Pawłem Stoleckim, inżynierem sprzedaży silników w Cummins Ltd. Oddział w Polsce rozmawia Jacek Dobkowski.

Jacek Dobkowski: – Spotykamy się na otwarciu Europejskiego Centrum Odbudowy Silników (EMRC) w Modlniczce pod Krakowem. Załóżmy, że jestem użytkownikiem maszyny z silnikiem Cumminsa i chcę go odbudować? Co mam zrobić?

Paweł Stolecki: – *Każdy z użytkowników ma do wyboru w zasadzie trzy rozwiązania: zakup silnika fabrycznie nowego, silnika po regeneracji fabrycznej lub odnowę w naszym najnowszym Centrum Odbudowy Silników. Wiele czynników takich jak na przykład koszt czy czas realizacji decyduje o tym, które rozwiązanie jest najlepsze. Możemy jednak zapewnić, że w każdym przypadku zachowujemy najwyższe standardy jakości.*

JD: – Wielokrotnie dziś słyszeliśmy, że silnik zregenerowany według rozwiązania Ultimate Remanufactured w zasadzie ma jakość nowego silnika.

PS: – *Stosujemy dokładnie te same procedury jak w przypadku produkcji w fabryce, nie ma tutaj miejsca na żaden kompromis. Ponadto, podczas odnowy niektóre z komponentów silnika zostają wymienione na nowe, co ostatecznie przekłada się na długotrwałą i niezawodną eksploatację. Bazujemy w tym procesie na wieloletnim doświadczeniu firmy Cummins. Doskonale wiemy, że o jakości silnika decyduje każdy najmniejszy element, stąd nasza dbałość o staranną weryfikację.*

JD: – Parametry też są takie same jako nowego?

PS: – *Absolutnie tak, parametry silników są dokładnie takie same jak przy nowych produktach. Częścią naszego Centrum jest hamownia, w której każdy silnik po renowacji poddany jest testom potwierdzającym jego parametry techniczne. Ma to szczególne znaczenie w przypadku jednostek, które muszą spełniać najwyższe normy emisji spalin, a to dziś obszar niezwykle istotny.*

JD: – Taki silnik jest tańszy od fabrycznie nowej jednostki. To główna korzyść dla klienta?

PS: – *Oczywiście, koszty odnowy silnika są atrakcyjne dla klientów w porównaniu do zakupu nowego produktu. Niemniej istotny jest tutaj również czas, w jakim silnik może wrócić do pracy. Naprawa w Centrum jest znacznie krótsza w zestawieniu z oczekiwaniem na wyprodukowanie nowej jednostki – szacujemy nasz cykl odbudowy silnika na 35 dni roboczych. Oznacza to oszczędność czasu, co w wielu przypadkach jest dla naszych klientów bardzo istotne.*

JD: – Mówimy cały czas o takim schemacie, że oddaję swój silnik i czekam na jego odbudowę. Ale można też kupić silnik już zrobiony?

PS: – *Zgadza się, klienci mają możliwość wybrania już gotowego, zregenerowanego silnika prosto „z półki". Planujemy, że w Centrum dostępne będą jednostki dla najbardziej popularnych modeli i dla naszych stałych partnerów, dysponujących dużą flotą takich samych maszyn.*

JD: – Centrum jest europejskie, obejmuje cały kontynent? Pomijam oczywiście Rosję.

PS: – *Zakład został stworzony z myślą o europejskim rynku i jest to pierwsze takie centrum w Europie oraz 15. na całym świecie. Wybraliśmy tę lokalizację, ponieważ wiemy, że na naszym kontynencie jest na tyle dużo silników Cummins, że Centrum będzie dla naszych klientów silnym wsparciem i doskonale spełni swoją rolę.*

Paweł ***Stolecki: – Parametry kompletne odbudowanego silnika są takie same jak fabrycznie nowego***

JD: – Zdolność podkrakowskiego Centrum wynosi od 100 do 300 silników rocznie?

PS: – *Przy założeniu jednej zmiany pracy to tak, jest to 100 jednostek rocznie. Istnieje oczywiście możliwość uruchomienia drugiej zmiany, jeśli tylko pojawi się taka potrzeba. Dla Cummins ta inwestycja to wielka sprawa i rozszerzenie naszych możliwości w regionie.*

JD: – Na koniec muszę zapytać – żyjemy w czasach mocno eko, a tu Cummins odbudowuje diesle?

PS: – *Pamiętajmy, że najnowszy diesel jest dzisiaj na zupełnie innym poziomie emisji spalin niż 20 lat temu i nadal ma przed sobą przyszłość w przypadkach wymagających specyficznych rozwiązań. Jednocześnie Cummins inwestuje w rozwój alternatywnych typów napędu, takich jak baterie i ogniwa. Stopień zaawansowania tych prac jest na wysokim poziomie, a wspólnie z naszymi klientami testujemy rozwiązania na maszynach prototypowych. W ciągu kilku lat będziemy gotowi do uruchomienia produkcji seryjnej wybranych rozwiązań. Pozwoli to firmie Cummins utrzymać pozycję największego, niezależnego producenta silników oraz układów napędowych.*

JD: – Dziękuję za rozmowę.

TEKST: Leon Bilski ZDJĘCIA: T&M

Liczy się efekt

Na rynku olejów przekładniowych i hydraulicznych do maszyn budowlanych w bieżącym roku nie nastąpiły znaczące zmiany. Nadal najczęściej są kupowane produkty mineralne.

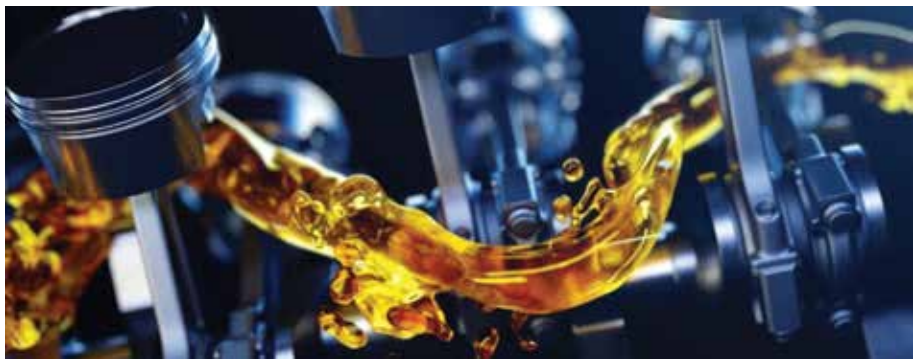
Jak ocenia Olga Gil, product development manager Tedex, zmiany zachodzą powoli, nowoczesne środki smarne są wybierane najczęściej do nowych maszyn. Z uwagi na obecną sytuację gospodarczą firmy odkładają w czasie modernizację swojego parku maszynowego, co też ma znaczenie. Na pewno w ostatnich latach spada zapotrzebowanie na oleje jednosezonowe. Maszyny budowlane są eksploatowane niezależnie od pory roku, a to przekłada się na konieczność korzystania z środków smarowych pracujących w szerokim zakresie temperatur, niezależnie od temperatury otoczenia.

Piotr Niemiec, koordynator w biurze technologii Orlen Oil wskazuje na stosunkowo wysokie temperatury. W połowie listopada sezon prac budowlanych wciąż trwał. Może to mieć pozytywny wpływ na wolumen sprzedawanych środków smarowych. Generalnie jednak, porównując pierwsze półrocze 2023 do pierwszego półrocza 2022, branża zaobserwowała skurczenie się rynku, co prawdopodobnie jest efektem spowolnienia gospodarki.

– *Szczególnym zainteresowaniem w tym roku cieszyły się zaawansowane oleje hydrauliczne, hydrauliczno-przekładniowe oraz silnikowe pracujące w intensywnie eksploatowanych maszynach* – mówi Kamil Roszyk, inżynier ds. wdrożenia produktu w firmie Syntaco (Q8 Oils). – *Kluczowe dla dalszej współpracy z naszymi klientami były ich oceny po eksploatacji maszyn na olejach Q8 Oils. W przypadku olejów hydraulicznych użytkownicy harwesterów, koparek i innych maszyn do robót ziemnych zwracali szczególną uwagę na odporność na utratę lepkości, nawet w bardzo gorące dni. Kolejnym zaskoczeniem był moment wymiany, ponieważ w ocenie serwisantów „olej wyglądał zaskakująco dobrze”.*

Co i jak wybrać

Dobór odpowiedniego produktu do danej aplikacji polega na sprawdzeniu w dokumentacji obsługowej maszyny, jakie normy oraz specyfikacje dla płynów eksploatacyjnych są zalecane przez producenta urządzenia i dobraniu takich płynów, aby wszystko się zgadzało. Tak należy postępować również w przypadku olejów przekładniowych, hydraulicznych, przekładniowo-hydraulicznych. Jak dodaje Michał Izdebski, Valvoline product manager, czasami, mając odpowiednią wiedzę, można wybrać produkt o wyższych parametrach niż zalecane, jednak musi być to odpowiednio uzasadnione i ekonomicznie, i praktycznie.



Kolejni eksperci zwracają uwagę, że wybór nie zawsze przebiega łatwo i prosto. Olga Gil (Tedex) przypomina, że przy kupionym, używanym sprzęcie często brakuje takich dokumentów, albo nie ma czasu na poszukiwanie informacji, lub są trudności z ich znalezieniem.

– *Nie jest to przeszkodą* – zapewnia pani Olga. – *W przypadku naszej firmy oferujemy dobór oleju dla klienta na podstawie danych samej maszyny, modelu, wersji, rocznika lub tabliczki znamionowej.*

Kamil Roszyk (Q8) zaznacza, że specyfikacje mogą spełniać również oleje niższej jakości. Wielu użytkowniku zna to z własnego doświadczenia, po wlaniu oleju hydraulicznego niskiej jakości maszyna jednak szybko straciła moc i konieczny był kolejny serwis olejowy. Są to objawy które można dostrzec, natomiast zanieczyszczenia wewnątrz układu są niewidoczne, a w przyszłości mogą powodować wiele problemów. Olej został oczywiście dobrany wg wymaganej specyfikacji, natomiast półprodukty użyte do jego produkcji były niskiej jakości.

Takie same zdanie ma Cezary Wyszecki, doradca techniczny w dziale olejowym Shell Polska. Użytkownicy często przyjmują, że zastosowanie oleju określonej klasy jest równoznaczne z tym, że w układzie pracuje środek smarny wymagany przez producenta. Dzieje się to zwłaszcza, jeśli chodzi o oleje hydrauliczne. Niestety, różnice między produktami różnych producentów mogą być znaczące. Ze względów konkurencyjnych informacje zawarte w opisach produktów są ograniczone do minimum i nie dają podstawy do podjęcia racjonalnej decyzji opartej na realnym potencjale środka smarnego. Wtedy z pomocą przychodzą informacje o dopuszczeniach olejów przez producentów maszyn budowlanych. Im więcej dopuszczeń i aprobat posiada produkt, tym większą posiadamy gwarancję, że ma deklarowaną, wysoką jakość.

– *Maszyny pracują w różnych warunkach otoczenia (temperatura, zapylenie, wilgotność), które wpływają na warunki eksploatacji środków smarowych* – podkreśla Piotr Niemiec z Orlen Oil. – *W przypadku tego segmentu rynku, oprócz wysokiej jakości wykonania olejów, ważna jest zatem wiarygodność techniczna i biznesowa dostawcy, a zwłaszcza jego doświadczenie w doborze środków smarowych do poszczególnych*

ORLEN OIL

OLEJE PRZEKŁADNIOWO-HYDRAULICZNE DO MASZYN BUDOWLANYCH

PLATINUM MULTI STOU 10W-40

ACEA: E3, API: CG-4, API: GL-4, SAE: 10W-40

Półsyntetyczny olej typu Super Tractor Oil Universal, chroni silnik podczas pracy w trudnych warunkach. Znajduje zastosowanie w silnikach maszyn i przekładniach manualnych. Może również być stosowany w układach hydraulicznych, mokrych hamulcach, a także w przekładniach Powershift, CVT.

SPEŁNIA WYMAGANIA

Mercedes-Benz 228.5,
MAN M3277, Deutz DQC III-10,
Volvo VDS-3, Renault RVI RLD-2,
Mack EO-N,MTU Type 3,
DAF Extended Drain

APROBATY

-

PLATINUM MULTI PTF 10W

SAE: 10W

Olej typu PTF (Power Transmission Fluid) przeznaczony do pracy w ciężkich warunkach w skrzyniach biegów, skrzyniach biegów Powershift, układach przenoszenia mocy oraz układach hydraulicznych ciężkiego sprzętu budowlanego.

SPEŁNIA WYMAGANIA

Komatsu Dresser HMS B21-0006,
Komatsu Micro-Clutch,
Caterpillar TO-4, Alison C-4.

APROBATY

-

PLATINUM MULTI UTTO 10W-30

API: GL-4, ISO HV, DIN HVLP; SAE: 10W-30

Olej hydrauliczno-przekładniowy UTTO (Universal Tractor Transmission Oil) przeznaczony jest do smarowania różnego typu przekładni stosowanych w sprzęcie budowlanym oraz wysokoobciążonych układów hydraulicznych, przy zachowaniu zaleceń producentów maszyn i pojazdów.

SPEŁNIA WYMAGANIA

John Deere JDM J20C, J20D,
Massey Ferguson CMS M1135, M1141, M1143, M1145, Allison C4, AGCO POWERFLUID 821XL, Ford ESN M2C86-B/C, M2C134-D;
Case New Holland MAT 3540, 3525, 3509, 3505;
Case MS 1210;, FNHA-2-C-200.00, FNHA-2-C-201.00, VOLVO CE WB 101, Caterpillar TO-2, Valtra G2-08, Valtra G2-B10 Same; Landini; Deutz-Fahr;
Claas (z wyłączeniem przekładni Renault), Fendt (z wyłączeniem przekładni Vario), Komatsu, Kubota UDT, ZF TE-ML 03E, 05F, 06K, 17E, 21F, Parker Denison UTTO/THF (testy na pompach T6H20C, T5D, P46), Vickers 35V025.

APROBATY

ZETOR (Proxima Power, Forterra Power)

PLATINUM MULTI PTF 30

SAE: 30

Olej typu PTF (Power Transmission Fluid) przeznaczony do pracy w ciężkich warunkach w skrzyniach biegów, skrzyniach biegów Powershift, układach przenoszenia mocy oraz układach hydraulicznych ciężkiego sprzętu budowlanego.

SPEŁNIA WYMAGANIA

Komatsu Dresser HMS B21-0006,
Komatsu Micro-Clutch, Caterpillar
TO-4, Alison C-4.

APROBATY

-

Pełna oferta produktów ORLEN OIL na stronie www.orlenoil.pl

zastosowań/warunków pracy poparte wnioskami z prowadzenia analiz jakości tych olejów podczas eksploatacji. Rekomenduję dokonać wyboru wariantów produktowych po wcześniejszej konsultacji z ekspertami technicznymi takich dostawców. Wiarygodność zbudowana również na relacji jest tutaj ważniejsza od niskiej ceny środka smarowego.

Specjalista w dziale strategii produktów Orlen Oil, Dominik Fejklowicz kładzie nacisk na specjalizację. Najnowsze maszyny budowlane z reguły wymagają konkretnego oleju hydraulicznego lub przekładniowego dostosowanego do ich konstrukcji i warunków pracy. Warunki atmosferyczne, a coraz częściej klimat, w jakich będzie pracowała dana maszyna wyznaczają, jakie parametry oleju są istotne w układach hydraulicznych, a jakie w przekładniach.

Korzyści z premium

– Stosując oleje o lepszych parametrach zapewniamy lepsze warunki pracy danemu układowi – wyjaśnia Michał Izdebski (Valvoline). *– Oznacza to może nie zawsze wydłużenie czasu eksploatacji danego oleju w układzie, ale zawsze polepszamy warunki pracy takiego układu poprzez zmniejszenie zanieczyszczeń z samego oleju (oleje premium zwykle są bardziej odporne na oksydację), polepszenie ochrony przeciwzużyciowej, szczególnie pomp oleju, a także zwiększanie zakresu temperatury pracy oleju, czy poprawienie odporności elementów układu przed korozją. Czasami, stosując środki premium, można również wydłużyć okres eksploatacji danej maszyny na danym oleju. Jednak w tym wypadku, należy cyklicznie badać próbki oleju pod kątem zmian eksploatacyjnych parametrów oleju jak i zużycia eksploatacyjnego danego układu. W Valvoline mamy ogromne doświadczenie w tym zakresie.*

– W praktyce użytkownik dokonując wyboru między zakupem wysokiej jakości, droższego oleju i tańszego odpowiednika ocenia skutek ekonomiczny tu i teraz – komentuje Kamil Roszyk (Q8). *– Ostateczny efekt tego wyboru będzie znany dopiero po użyciu. Dość często spotykamy się z sytuacjami, że klient sam informuje nas, że dla niego najważniejsza jest jakość produktu, a nie cena. Zwykle jest to poprzedzone kosztowną pomyłką kończącą się na przykład wymianą pomy hydraulicznej i postojem maszyny. A jak wiemy, stojąca maszyna nie zarabia pieniędzy.*

Stosowanie właściwie dobranych olejów i smarów o wysokiej jakości, pochodzących od wiarygodnych dostawców, przynosi wiele bezpośrednich korzyści. Brak konieczności częstych wymian oleju, brak przedwczesnego zużycia smarowanych elementów oraz związanych z tym awarii, brak nieplanowanych kosztów części zamiennych i nieplanowanych przestojów. Co najistotniejsze, wszystko to ma w praktyce wpływ na zdolność firmy do uniknięcia kar związanych z niewykonaniem kontraktu w terminie. Taka jest opinia Piotra Niemca z Orlen Oil.

– Dobrej jakości oleje do maszyn budowlanych pozwalają na zminimalizowanie strat energii w układach hydraulicznych, co przekłada się na mniejsze zużycie paliwa oraz obniżenie kosztów eksploatacji – argumentuje Cezary Wyszecki (Shell). *– Produkty te mają doskonałą stabilność termiczną, przez co zachowują swoje właściwości w szerokim zakresie temperatur. Są również odporne na degradację – dłużej utrzymują swoje właściwości, co z kolei zmniejsza koszty związane z wymianą oleju.*

Celnie podsumowuje to całe zagadnienie Olga Gil (Tedex) – korzystając z produktów najwyższej jakości możemy mieć pewność, że nasze maszyny są zawsze gotowe do pracy. Minimalizujemy ryzyko awarii spowodowane niewystarczającymi parametrami środka smarnego oraz możemy cieszyć się idealnym smarowaniem przez cały okres eksploatacji oleju. To wszystko przekłada się na zmniejszenie kosztów.

PRZYKŁADOWE OLEJE DO MASZYN BUDOWLANYCH

Gulf

Gear LS 80W-90 – wysoko wydajny środek do przekładni pracujących pod wysokim ciśnieniem, zaprojektowany w celu zapewnienia skutecznego smarowania nowoczesnego sprzętu ciężkiego, budowlanego oraz innych pojazdów użytkowych o wysokich osiągach, z mechanizmami różnicowymi o ograniczonym poślizgu. Olej został opracowany z wyselekcjonowanych baz wysokiej jakości i zaawansowanych dodatków stworzonych do zapewnienia bardzo dobrej ochrony przed degradacją termiczną, zużywaniem się części. Bardzo skutecznie zabezpiecza uszczelnienia przedłużając okres ich użytkowania. Oleje Gulf Gear LS oferują także efektywną ochronę przed utlenianiem, rdzą, korozją. Przewyższają wymagania API GL-5, MT-1, MIL-PRF-2105E, SAE J 2360 i wielu globalnych producentów sprzętu.

Harmony HVI (klasa HVLP, lepkości 32, 46, 68) to najwyższej jakości, przeciwzużyciowe produkty opracowane specjalnie do zastosowań w szerokim zakresie temperatur lub tam, gdzie jest wymagana niewielka zmiana lepkości przy wahaniach temperatury. Formuła zawierająca wysokiej jakości parafinowe oleje bazowe, polimer o wysokiej odporności na ścinanie oraz zaawansowany pakiet dodatków uszlachetniających spełnia rygorystyczne wymagania nowoczesnych układów hydraulicznych. Oleje te zapewniają bardzo dobrą ochronę przed utlenianiem, degradacją, rdzą i korozją oraz zużyciem. Posiadają znakomite właściwości kontroli pienienia, separacji wody i szybkiego uwalniania powietrza. Przekraczają wymagania światowych norm branżowych, tj. DIN 51524 część 3 HVLP, AFNOR NFE 48-603 (HV), ISO 11158 HV oraz większości międzynarodowych producentów OEM.

Mannol

TO-4 Powertrain Oil SAE 30 2602 – mineralny olej przekładniowo-hydrauliczny przeznaczony do stosowania m.in. w układach hydraulicznych i skrzyniach biegów. Specjalny kompleks dodatków zapewnia przedłużoną żywotność tarcz ciernych zanurzonych w oleju (mokre hamulce i sprzęgła). Zapobiega ślizganiu się sprzęgła i elementów skrzyni biegów oraz minimalizuje konieczność regulacji. Zapewnia bardzo dobrą kompatybilność z materiałami uszczelnienia, zapobiegając pęcznieniu, twardnieniu i kurczeniu się uszczelnienia. Dzięki temu mniejsza koszty części zamiennych i zapobiega wyciekom. Odznacza się wyjątkową stabilnością oksydacyjną i odpornością na degradację termiczną w wysokiej temperaturze. Nie zaleca się mieszania go z innymi rodzajami olejów hydraulicznych i silnikowych. Nie może być stosowany jako olej silnikowy.

UTTO WB101 to mineralny, wielofunkcyjny olej hydrauliczno-przekładniowy spełniający wymagania aplikacji Volvo 97303 (WB-101) oraz innych maszyn i urządzeń wymagających olejów klasy UTTO (Uniwersal Tractor Transmision Oil). Kompatybilny z mokrymi układami sprzęgła i hamulców. Może być stosowany w bardzo rozpiętej skali temperaturowej od -45*C do 160*C. Doskonale sprawdza się w warunkach wysokiej wilgotności. Wysoka stabilność oksydacyjna oraz doskonałe właściwości myjące pozwalają na wydłużenie okresów pomiędzy wymianami oraz zmniejszają koszty konserwacji sprzętu. Przeznaczony głównie do maszyn rolniczych, ale również przeznaczony do sprzętu terenowego (budownictwo, kamieniołomy, górnictwo) oraz specjalistycznego (ładowarki, spycharki, koparki itp.) producentów europejskich, amerykańskich i azjatyckich, pracujących w trudnych warunkach, gdzie poziom wydajności jest wymagany WB-101 i inne powyższe specyfikacje. Znajduje zastosowanie w portowych ładowarkach kontenerowych (reach stacker), w ładowarkach teleskopowych, widłowych i czołowych, kombajnach (sprzęt do załadunku drewna), w sprzęcie drogowym (zgarniacze, walce, spycharki, zagęszczarki), w budownictwie.

MOL

Hykomol TDL 75W-90 to olej przekładniowy, produkowany z wysokiej jakości syntetycznych olejów bazowych przy wykorzystaniu najnowszego, złożonego systemu dodatków. Dzięki składowi opartemu na koncepcji linii Total Drive jego parametry użytkowe znacznie przekraczają parametry konwencjonalnych, syntetycznych olejów przekładniowych zgodnych ze specyfikacjami GL-4 i GL-5. Jedną z zalet jest niższa możliwość przenikania zanieczyszczeń i wycieku oleju. Zastosowanie to m.in. elementy układów przeniesienia napędu w nowoczesnych pojazdach użytkowych, napędy różnicowe i osiowe maszyn budowlanych i rolniczych, wózki widłowe, żurawie. API GL-4, GL-5, Arvin Meritor 0-76-N, ZF TE-ML 04G, 05B, 07A, 12B, 16B, 19B, 21B.

Hydro Prime HV 46 ZF – wysoko wydajny płyn hydrauliczny niezawierający cynku. Zapewnia bardzo dobrą ochronę w szerokim przedziale temperatur. Jest wytwarzany przy zastosowaniu specjalnie dobranych wysokojakościowych olejów bazowych z grupy II ze zbilansowanym systemem dodatków przygotowanym do danego zastosowania (inhibitory utleniania, zużycia, powstawania piany i korozji, środek modyfikujący lepkość) w celu spełnienia wymogów nowoczesnych, wysokociśnieniowych, mobilnych i przemysłowych systemów hydraulicznych. Dopuszczenia Bosch Rexroth 90235 i Parker Denison HF-0 OEM obejmujące najwyższe wymogi, zapewniają doskonałą ochronę przed zużyciem pomp tłokowych i łopatkowych. ISO 11158 HV, L-HV, VG 46.

Neste

Gear TO-4 10W to olej do przekładni i skrzyń biegów. Utrzymuje właściwe parametry tarcia w przekładniach, zapewnia równą pracę mokrych hamulców, zmniejsza zużycie kół zębatych i innych elementów układów przeniesienia. Redukuje hałas hamulców, stabilizuje tarcie i właściwości materiału ciernego, zapobiega poślizgom sprzęgła nawet na stromych podjazdach z obciążeniem. Wydłuża okresy między wymianami oleju i zapobiega nieprawidłowościom w działaniu dzięki bardzo dobrej odporności na utlenianie i zdolnościom do separacji osadu. Zapewnia dobre właściwości chłodzące. Normy, aprobaty, specyfikacje: API GL-4, GL-5, Allison C-4, Cat TO-2, TO-4, Eaton Fuller, Komatsu KES 07.868.1, ZF TE-ML 03C, 07F.

Hydraulic 46 Super – najwyższej klasy mineralny olej hydrauliczny. Posiada bardzo szeroki zakres temperatur pracy i nadzwyczajną odporność na niskie temperatury. Zostały wyprodukowany do całorocznego stosowania, gdy temperatury są niskie na początku pracy oraz wysokie podczas wykorzystywania systemów hydraulicznych. Specjalne dodatki wytworzone do pracy w ekstremalnych warunkach zapewniają bardzo dobrą ochronę przeciw zużyciu, utlenieniu oraz korozji. Odpowiedni do wszystkich systemów hydraulicznych, znajduje zastosowanie m.in. w koparkach, maszynach leśnych, spycharkach, podnośnikach widłowych itd. Normy, aprobaty, specyfikacje: ISO 11158 HV, Cincinnati Milacron P-70, Denison HF-0, HF-1, HF-2, DIN 51524-3 HVLP, Eaton Vickers I-286-S, M-2950-S, Swedish Standard (SS) 15 54 34 AV.

Orlen Oil

Platinum Gear SX 75W-90 to wysokiej jakości, syntetyczny olej przekładniowy do maszyn budowlanych, rolniczych i pojazdów ciężarowych, do stosowania przede wszystkim w przekładniach głównych oraz tylnych mostach. Został oparty o nowoczesną technologię syntetycznych olejów bazowych zapewniających stabilność właściwości i ochronę elementów układu przeniesienia napędu w czasie całej eksploatacji. Gwarantuje utrzymanie właściwości smarnych w czasie eksploatacji i wysoką zdolność do przenoszenia obciążeń, ma właściwości przeciwzużyciowe. Spełnia wymagania: NATO O-226, ZF TE-ML 07A, 16B, 17B, 19B, 21A.

Platinum Multi PTF 30 – jednosezonowy (letni), mineralny olej przekładniowo-hydrauliczny przeznaczony do pracy w ciężkich warunkach w skrzyniach biegów, skrzyniach biegów Powershift, układach przenoszenia mocy oraz układach hydraulicznych ciężkiego sprzętu budowlanego, ciągników i ładowarek produkcji amerykańskiej. Nie można go stosować jako olej silnikowy. Charakteryzuje się własnościami przeciwzużyciowymi, wykazuje bardzo dobrą kompatybilność z materiałami uszczelnień układu oraz posiada wysoką odporność na utlenianie. Dzięki dodatkom przeciwutleniającym, przeciwkorozyjnym oraz zapobiegającym pienieniu zapewnia wydłużoną żywotność przekładni i układu. Spełnia wymagania: Alison C-4, Caterpillar TO-4, Komatsu Dresser HMS B21-0006, Komatsu Micro-Clutch.

Q8 Oils

T 2300 CVT 10W-30 jest wyjątkowym olejem syntetycznym typu UTTO do ciągników z przekładniami bezstopniowymi. Gwarantuje bardzo dobrą ochronę sprzętu stosowanego w terenie, na budowie, jak i w rolnictwie. Korzyści: zachowanie własności lepkościowych zapewnia bezproblemową pracę przekładni bezstopniowej, stabilność oksydacyjna, znakomite właściwości cierne zapewniające płynną pracę hamulca, bardzo dobra reakcja komponentów hydraulicznych, kompatybilność z konwencjonalnymi elastomerami. Specyfikacje i aprobaty: API GL-4, Case MS 1207, MS 1209, MS 1210, Cat SATO, New Holland NH 410-B, NH 410-C, ZF TE-ML 03E, 05F, 06B, 06D, 06E, 06F, 06K, 06L, 06M, 06N, 06P, 06R, 06S, 06T, 17E, 21F.

T 2500 to syntetyczny olej przekładniowy i hydrauliczny typu UTTO o niskiej lepkości i wyjątkowych właściwościach zapobiegających zatarciu w najbardziej ekstremalnych warunkach pracy. Bardzo dobra stabilność oksydacyjna. znakomite właściwości cierne zapewniające płynną pracę hamulca, bardzo dobra reakcja komponentów hydraulicznych. Zachowanie własności lepkościowych zapewnia najwyższą ochronę przekładni. Olej ogranicza hałas hamowania na mokro, jednocześnie redukując zużycie tarczy ciernej. API GL-4, Case MS 1206, MS 1207, MS 1209, MS 1210, John Deere JDM J20D, New Holland NH 410-C, Volvo 97304 (WB 102), ZF TE-ML 03E, 03F, 05E, 05F, 06K.

Shell

Spirax S4 CX 10W, 30W, 50W – zaawansowany, wielozadaniowy olej przekładniowo-hydrauliczny zapewniający bezawaryjną pracę urządzeń oraz maksymalnie wydłużający czas ich eksploatacji. Minimalizuje powstawanie osadów, chroni przed korozją, zapewnia stabilność parametrów oraz długie przebiegi. Spirax S4 CX zapewnia prawidłową pracę sprzęgieł oraz bezproblemową i cichą pracę przekładni z mokrymi hamulcami. Utrzymuje dobrą płynność również w niskich temperaturach, co poprawia ochronę podczas rozruchu układów w sezonie zimowym. Specyfikacje i aprobaty: Caterpillar TO-4, ZF TE-ML 03C (SAE 10W), Allison C-4, Caterpillar TO-4, ZF TE-ML 03C, 07F (SAE 30W), Allison C-4, Caterpillar TO-4 (SAE 50W).

Tellus S2 VA 46 to doskonałej jakości olej hydrauliczny z dodatkami detergentowymi do zastosowania wszędzie tam, gdzie wymagane są: precyzja pracy, czystość układu, odporność na zmienne warunki atmosferyczne. Zawiera zaawansowany pakiet dodatków przeciwzużyciowych, co zapewnia utrzymanie wysokich osiągów układów hydraulicznych w pojazdach drogowych oraz w instalacjach, gdzie istnieje możliwość zanieczyszczenia układu wodą i substancjami stałymi. Z uwagi na wysoki wskaźnik lepkości i temperaturę płynięcia –54 st. C można stosować go w szerokim zakresie temperatur. Specyfikacje i aprobaty: ISO 11158 HV, 6743/4 L-HV, ASTM 6158-05 HV, DIN 51502 HVLPD.

Tedex

Super Gear Synthetic 75W-90 – syntetyczny, wysokociśnieniowy, wielosezonowy do przekładni pojazdów, wyprodukowany jako TDL, Total Drive Line. Szczególnie polecany do przekładni hipoidalnych eksploatowanych w najtrudniejszych warunkach. Produkowany z syntetycznych olejów bazowych najwyższej jakości oraz z pakietu dodatków uszlachetniających najnowszej generacji, w tym bezołowiowych dodatków o własnościach EP (Extreme Pressure). Specyfikacje: API GL-4, GL-5, MT 1, DAF, Eaton, Iveco, MAN 341 E3, 342 M3, M 3343 S, MB 235.6, Scania STO 1:0, Volvo 1273.10, ZF TE-ML 07, 08, 16B-D, 17B, 19B, 21A.

Hydraulic Premium HM 46 to olej hydrauliczny, najwyższej jakości bezpopiołowy, bezcynkowy, do nowoczesnych systemów hydraulicznych. Łączy ze sobą wysoką sprawność smarowania ze znakomitą filtrowalnością. Posiada bardzo dobre własności przeciwzużyciowe. Dobór odpornych na ścinanie środków poprawiających wskaźnik lepkości zapewnia zachowanie odpowiedniej lepkości w całym okresie używania oleju. Przeznaczony do wysokoobciążonych układów przeniesienia siły oraz napędu i sterowania hydraulicznego, pracujących w trudnych warunkach wysokich ciśnień i w szerokim zakresie temperatur. ISO 3448, VG 46, ASTM D6158, Cincinnati Milacron P-68, P-69, P-70, DIN 51524/2, HLP, Parker Denison HF-0, HF-1, HF-2.

Texaco

Delo Syn-THF XC jest wysokiej jakości syntetycznym olejem przekładniowym do układów przeniesienia napędu z mokrymi hamulcami, przeznaczony do stosowania w aplikacjach, gdzie wymagany jest produkt o specyfikacji Volvo WB 102. Opracowano go przy udziale wysokiej jakości syntetycznego oleju bazowego w połączeniu ze specjalnie dobranym pakietem dodatków uszlachetniających. Zawartość dodatków EP w jego składzie jest wyższa niż w typowych cieczach tego rodzaju, co zapewnia lepszą ochronę przekładni. Stabilność utleniania syntetycznych olejów bazowych oznacza, że w porównaniu z tradycyjnymi olejami Delo Syn-THF XC zapewnia znacznie dłuższe okresy eksploatacji, a jego odporność temperaturowa przekłada się na możliwość stosowania w trudniejszych warunkach pracy. Uzyskał zatwierdzenie Volvo 97304 (WB102).

Rando HD LVZ – olej hydrauliczny odpowiedni do użytku w szerokiej gamie układów pracujących pod dużym ciśnieniem, z pompami zębatymi, łopatkowymi, promieniowymi, osiowo-tłokowymi. Zalecany przede wszystkim do mobilnych układów hydraulicznych, np. w koparkach, ładowarkach oraz innych maszynach do robót ziemnych, eksploatowanych w różnych temperaturach otoczenia oraz roboczych układu. Płynność w niskiej temperaturze zapewnia szybki obieg oleju oraz ochronę przed zużyciem w ciągu całego roku, podczas rozruchu w każdych warunkach pogodowych. Zapewnia wysoką odporność na ścinanie oraz ochronę układu podczas pracy w wysokiej temperaturze i wysokim ciśnieniu. Uzyskał zatwierdzenie Volvo 98620.

Valvoline

Unitrac 80W to olej hydrauliczno-przekładniowy, uniwersalny, całoroczny, najwyższej jakości do maszyn budowlanych, roboczych, rolniczych i pojazdów specjalistycznych. Jest stosowany w skrzyniach biegów, układach różnicowych, mokrych hamulcach, układach hydraulicznych. Ma specjalne dodatki chroniące komponenty mechanizmów, w których pracuje, bez względu na prędkość obrotową, idealnie sprawdzając się w warunkach wysokiego obciążenia, czy dużego zapylenia środowiska. Zawiera specjalne dodatki, dzięki czemu jest wysoce odporny na wilgoć i utlenianie.

HVLP 46 – hydrauliczny olej wysokiej klasy, opracowany do stosowania w maszynach budowlanych, zaawansowanych układach przemysłowych, czy maszynach w kopalniach. Dzięki specjalnie wyselekcjonowanym bazom i dodatkom uszlachetniającym cechuje się wysokim wskaźnikiem lepkości, co czyni go bardzo stabilnym w szerokim zakresie temperatur pracy, nawet w skrajnie niekorzystnych warunkach klimatycznych.

Bobcat Machine IQ w opcjach standard i premium

Bobcat wprowadza nową usługę subskrypcyjną systemu telematycznego Machine IQ w Europie i Izraelu. Zapewniająca ona klientom zdalny dostęp do istotnych informacji o maszynach w dowolnym miejscu i czasie, a dostępna jest w dwóch pakietach: standard i premium. Machine IQ pozwala sprawdzać stan maszyn i zdalnie śledzić informacje, które zapewniają lepszą konserwację, większe bezpieczeństwo i wyższą wydajność. To zaawansowane i wszechstronne narzędzie pozwala klientom jak najlepiej wykorzystywać sprzęt Bobcat, pomagając im osiągnąć więcej i chronić ich inwestycję. System Machine IQ jest szeroko wdrażany przez dealerów Bobcat na całym świecie. Wykorzystując potencjał danych Machine IQ dealerzy mogą przewidywać i przygotowywać się na potrzeby związane z serwisem, zanim klienci sięgną po telefon. Ta wyprzedzająca reakcja zwiększa efektywność działań biznesowych, jednocześnie stwarzając możliwości kontaktu z klientami i zacieśniania relacji z nimi.

Wozidła CAT pojadą same

Caterpillar oraz firma Freeport-McMoRan ogłosiły współpracę w konwersji floty 33 wozideł kopalnianych na działanie autonomiczne. Maszyny – modele Cat 793 pracujące w kopalni Bagdad w Arizonie – zostaną wyposażone w system autonomiczny Cat MineStar Command. Po dziesięciu latach od powstania systemu Command dla wozideł, marka Caterpillar ma już na świecie 620 autonomicznych maszyn, należących do 15 klientów na trzech kontynentach. Pracując autonomicznie, pojazdy przewiozły już łącznie 6,3 miliardów ton materiału i przejechały 230 milionów kilometrów bez spowodowania żadnego wypadku.

Nowy model spycharki

Firma Develon, dawniej Doosan Construction Equipment, wraz z wprowadzeniem nowego modelu DD130 weszła na europejski rynek spycharek. Nowa spycharka DD130 oferuje szeroki zakres interesujących funkcji, dzięki czemu stanowi doskonałe rozwiązanie do równania terenu podczas realizacji projektów budownictwa mieszkaniowego i lekkiego budownictwa komercyjnego. Jedną z największych różnic pomiędzy modelem DD130, a innymi markami spycharek jest widoczność lemiesza. Przednia komora silnika ma węższą konstrukcję, która ułatwia operatorom obserwację pracy lemiesza. Inne cechy DD130 zapewniające optymalną widoczność. Oferująca jeszcze lepszą widoczność i bezpieczeństwo standardowa kamera cofania zapewnia operatorom dodatkowy widok na otoczenie spycharki. 8-calowy kolorowy wyświetlacz Smart Touch pokazuje obraz z kamery cofania. Standardowo montowane są również lampy robocze LED o wysokim natężeniu światła oraz cztery pióra wycieraczek.

Nowe inwestycje Manitou w Candé

Firma Manitou rozbudowuje swoją fabrykę podnośników koszowych we francuskim Candé. Rok po inauguracji drugiej fabryki platform, inwestycja o wartości prawie 60 mln euro umożliwi grupie zwiększenie mocy produkcyjnych poprzez integrację spawania mechanicznego przed montażem. Zlokalizowany w strefie przemysłowej „Petit Tesseau" w Candé budynek powstanie w bliskiej odległości od zakładu montażu platform terenowych i będzie korzystać z 6 tys. mkw. paneli słonecznych. Grupa planuje zatrudnić około 100 osób po ustabilizowaniu się działalności w zakresie spawania mechanicznego. Miejsca pracy zostaną stworzone przede wszystkim dla pracowników logistyki i spawaczy.
Na terenie o powierzchni 74 tys. mkw., prawie 20 tys. mkw. będzie przeznaczone do spawania mechanicznego, ale także do malowania, logistyki i obróbki skrawaniem. Prace nad inwestycją zostaną rozłożone na lata 2024-2025, a oddanie do użytku zaplanowano na początek 2026 r.

Webasto
Feel the Drive

Webasto RangePlus

Zwiększa zasięg e-vanów nawet o 80 km w chłodne dni.
Dodatkowe ogrzewanie wnętrza zasilane e-paliwami.

www.webasto-comfort.com/pl-pl/rangeplus/