

TRUCKS & MACHINES

MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY

*Wesołych Świąt
Bożego Narodzenia
oraz Szczęśliwego
Nowego Roku
Merry Christmas
and
Happy New Year*

Redakcja



**OUR SERVICES.
YOUR SUCCESS.**

YES!



THE TRUCK & TRAILER
SPECIALIST

- sprzedaż naczep Schmitz Cargobull
- sprzedaż zabudów Schmitz Cargobull
- sieć serwisowa 24h w całej Europie
- umowy Full Service
- serwis napraw powypadkowych i bieżących
- centralny magazyn części zamiennych
- finansowanie fabryczne
- wynajem długookresowy



EWT Truck & Trailer Polska Sp. z o.o.
Generalny Przedstawiciel Schmitz Cargobull AG



+48 22 733 53 00
www.ewt.pl

authorized
Partner of



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

Redaktor naczelny
Dominik Woch
redakcja@trucks-machines.pl

Zespół
Leon Bilski
Jacek Dobkowski

Współpraca
Michał Jurczak
Marek Różycki
Robert Przybylski
Mariusz Miąsko

Korekta
Danuta Szperling

Wydawnictwo
FOCUS TRUCK LOGISTIC

Redaktor graficzny
Krzysztof Krusiński
kkrus@o2.pl

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

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

News

CONTINENTAL / MAN	
/ MOYA / SHELL	4
RENAULT / VOLVO TRUCKS	5
SCHMITZ CARGOBULL	
/ WIELTON / PHILLIPS	6
KRONE / RENAULT TRUCKS	7
ATLAS / DOOSAN / VOLVO	35

Rynek

ROK 2035	8
PANELE SŁONECZNE	10
PORADY PRAWNE	12
2022, ROK WYZWAŃ	14
SCANIA PODSUMOWUJE	18
HORPOL MA 43 LATA I PLANY	20
ZIELONY TRANSPORT DROGOWY	22
ROZMOWA T&M	24
HISTORIA: STAR	
W PARYŻ-DAKAR 1988	26
RÓWNIARKI	30



SKUPUJEMY ZA GOTÓWKĘ

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

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

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

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

533 313 313



ANNA BURAKOWSKA NOWĄ DYREKTOR GENERALNĄ CONTINENTAL OPONY POLSKA

Pierwszego grudnia Anna Burakowska objęła funkcję dyrektora generalnej Continental Opony Polska. Na stanowisku zastąpiła Constantina Batscha, który od czerwca tego roku łączył obowiązki dyrektora sprzedaży rynków Europy Północnej oraz dyrektora generalnego w Polsce. Anna Burakowska ma ponad 20-letnie doświadczenie w branży motoryzacyjnej i obszarze zarządzania flotą. Swoją staż zawodowy zdobywała w firmach takich jak Avis, Arval i Business Lease, gdzie sprawowała wiele funkcji związanych z obsługą klienta, zakupami, sprzedażą i marketingiem. Przed dołączeniem do zespołu Continental, Anna Burakowska przez blisko 5 lat związana była z Toyota Central Europe, gdzie wdrażała usługi mobilne pod marką Kinto w Polsce i Europie Centralnej. 



MZK ZAMOŚĆ Z UMOWĄ NA PIERWSZE AUTOBUSY ELEKTRYCZNE

Miejski Zakład Komunikacji w Zamościu podpisał umowę z MAN Truck & Bus Polska na zakup i dostawę 14 autobusów elektrycznych Lion's City E oraz siedmiu dwustanowiskowych stacji ładowania pojazdów. W tej ważnej dla miasta uroczystości wzięli udział m.in. Prezydent Zamościa – Andrzej Wnuk, Prezes MZK w Zamościu – Krzysztof Szmit i Dyrektor ds. serwisu MAN Truck & Bus Polska – Małgorzata Durda. Zamówione elektrobusesy to kolejne nowoczesne i ekologiczne pojazdy marki MAN w Polsce, ich łączna liczba wkrótce przekroczy 50 sztuk. 

NOWE STACJE MOYA W TRZECH WOJEWÓDZTWACH

W województwach małopolskim, mazowieckim oraz łódzkim zostały otwarte nowe stacje paliw sieci MOYA. Wszystkie punkty są obsługowe i posiadają sklepy wielobranżowe oraz concept gastronomiczny Caffè MOYA. Anwim, właściciel sieci, jest coraz bliżej okrągłej liczby 400 stacji MOYA. Pierwsza z nowych stacji paliw zlokalizowana jest w miejscowości Targowisko w województwie małopolskim. Wysokiej jakości paliwa, pyszna kawa i przekąski, dobrze wyposażony sklep to tylko część udogodnień dla kierowców. Stacja paliw MOYA położona jest przy drodze krajowej nr 94, na popularnej trasie Tarnów-Kraków. Z dogodnej lokalizacji punktu skorzystać mogą również kierowcy podróżujący pobliską drogą krajową nr 75 oraz autostradą A4. Dwie kolejne stacje znajdują się w centralnej części Polski. Jedna w Krzyżanowicach w województwie mazowieckim, na trasie Warszawa-Bydgoszcz (DK 10), a kolejna w miejscowości Wypychów w województwie łódzkim (DW 483). W obu punktach zatankować można benzynę 95 i 98, olej napędowy oraz LPG, zrobić zakupy w wielobranżowym sklepie oraz skorzystać z atrakcyjnej oferty gastronomicznej. Kierowcy samochodów ciężarowych mogą również liczyć na komfortowe tankowanie dzięki szybkim wlewowi paliwa oraz dostępności gazu AdBlue. 



NOWA GAMA OLEJÓW SHELL RIMULA R7

Aby sprostać rygorystycznym przepisom dotyczącym ograniczania emisji spalin – i tym samym – pomóc producentom oraz operatorom pojazdów ciężarowych, firma Shell opracowała i wprowadziła do oferty gamę olejów silnikowych nowej generacji Shell Rimula R7. Ta innowacyjna rodzina produktów o niskiej lepkości i niskiej wartości HTHS została przygotowana specjalnie z myślą o samochodach ciężarowych najnowszej generacji i jest owocem wieloletniego doświadczenia w zakresie formułacji olejów oraz współpracy z producentami OEM. 

PIERWSZA ELEKTRYCZNA ŚMIECIARKA PRACUJE JUŻ W ŚWIEBODZICACH

Na początku listopada br. flota pojazdów dolnośląskiej spółki komunalnej ZGK Świebodzice powiększyła się o elektryczną śmieciarkę Renault Trucks D Wide Z.E. Ten w pełni elektryczny pojazd jest też pierwszym zarejestrowanym w Polsce elektrycznym samochodem ciężarowym, a miasto Świebodzice dołączyło do grona Pionierów Elektromobilności. Zgodnie z założeniami Programu Rozwoju Elektromobilności, samorządy dążą do zrównoważonego rozwoju transportu komunalnego i tym samym do zmniejszenia liczby pojazdów z napędem konwencjonalnym w miejskich flotach. Włodarze Świebodzic wybrali elektryczny model Renault Trucks D Wide Z.E. z zabudową komunalną, który już teraz można podejrzeć w codziennej pracy na ulicach miasta. 



VOLVO – KOLEJNY, UDANY ROK W POLSCE



W środę, 14 grudnia, w Warszawie, na przedświątecznym lunchu z dziennikarzami Piotr Werner, product digital and marketing manager Volvo Polska Oddział Samochody Ciężarowe tak ocenił mijający rok: – *Nie będę ukrywał, że walczyliśmy o drugie miejsce w dostawach samochodów nowych. Wyprzedza nas w tej chwili konkurencja, natomiast ta różnica jest naprawdę bardzo mała. Ale i tak już wiemy, że jeżeli chodzi o ilość zarejestrowanych, nowych samochodów to będzie kolejny rok, który jest o wiele lepszy od poprzedniego i najlepszy do tej pory. Skończymy ten rok także z bardzo dobrym wynikiem w samochodach używanych. Do tego usługi serwisowe, kontrakty serwisowe, czy telematyka – dostarczamy w bardzo dużej ilości. Poza tym dostarczyliśmy pierwsze elektryczne ciągniki siodłowe. W przyszłym roku wygląda na to, że będzie jeszcze lepiej. Już teraz w grudniu mogę powiedzieć, że prawie cały, przyszły rok jest wyprzedany.* Ponieważ tradycją przedświątecznym spotkań z Volvo są praktyczne zajęcia, tym razem dziennikarze własnoręcznie wykonywali zapachowe świece. 

*Wesołych Świąt
i Szczęśliwego
Nowego Roku!*

**WYPRZEDAŻ
ROCZNIKA**

NACZEPY WYWROTKI:

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

Reisch
YOUR CARGO. OUR CONCEPT.

GENERALNY DYSTRYBUTOR

CN
POLTRAILERS
WWW.CENTRUM-NACZEP.COM

POLTRAILERS
CENTRUM NACZEP Sp z o.o.
Aleja Spacerowa 1,
55-095 Byków

+48 600236900
+48 604274974
+48 600236789
+48 600 236 796

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

W ROLI GŁÓWNEJ... WODÓR

Podwozie pojazdu silnikowego napędzanego wodorem firmy Hyundai z nadwoziem Schmitz Cargobull dopuszczono do transportu drogowego w Niemczech. Schmitz Cargobull jest pierwszym certyfikowanym producentem zabudów dla firmy Hyundai w Niemczech. Schmitz Cargobull dostarczył swojemu klientowi, Hylane pierwszą neutralną dla klimatu kombinację nadwozia typu furgon M.KO i silnika napędzanego wodorem. Wyprodukowane w zakładzie produkcyjnym Schmitz Cargobull na Litwie nadwozie posiada wielofunkcyjną podłogę, dwie szyny zabezpieczające ładunek i windę załadunkową. Wszystko to stanowi uzupełnienie, napędzanego wodorem pojazdu Hyundai. Montaż pojazdu i jego inspekcja DEKRA odbyły się w zakładzie GRW w Toddin. – *Jestem zachwycony, jak szybko udało się wdrożyć tę koncepcję. Ten pojazd to kolejny krok naprzód w zakresie zrównoważonych rozwiązań transportowych wykorzystujących wodór w Niemczech* – mówi Bruno Altschöpper, Fleet Manager, Hylane. Pierwsza ciężarówka z serii wodorowej, która uzyskała homologację w Niemczech została pokazana na konferencji BMDV „Przyjazne dla klimatu pojazdy użytkowe” w Berlinie. Pojazdy typu „XCIENT Fuel Cell” będą przygotowywane i oferowane, w zależności od potrzeb klientów. Część pojazdów zostanie wyposażona w zabudowę typu chłodnia. – *Rozwiązania dla zrównoważonego transportu towarowego są szczególnie ważne dla Schmitz Cargobull. Cieszymy się, że możemy zrealizować ten wspaniały projekt pilotażowy w tak krótkim czasie i w ciągu najbliższych kilku tygodni skompletujemy łącznie 17 pojazdów. Zabudowy Schmitz Cargobull zostały wyposażone tak, by pomieścić zbiorniki wodoru na grodzi* – mówi Sabine Essmann, International Key Account Manager Logistic/Food Business, Schmitz Cargobull. 



– mówi Bruno Altschöpper, Fleet Manager, Hylane. Pierwsza ciężarówka z serii wodorowej, która uzyskała homologację w Niemczech została pokazana na konferencji BMDV „Przyjazne dla klimatu pojazdy użytkowe” w Berlinie. Pojazdy typu „XCIENT Fuel Cell” będą przygotowywane i oferowane, w zależności od potrzeb klientów. Część pojazdów zostanie wyposażona w zabudowę typu chłodnia. – *Rozwiązania dla zrównoważonego transportu towarowego są szczególnie ważne dla Schmitz Cargobull. Cieszymy się, że możemy zrealizować ten wspaniały projekt pilotażowy w tak krótkim czasie i w ciągu najbliższych kilku tygodni skompletujemy łącznie 17 pojazdów. Zabudowy Schmitz Cargobull zostały wyposażone tak, by pomieścić zbiorniki wodoru na grodzi* – mówi Sabine Essmann, International Key Account Manager Logistic/Food Business, Schmitz Cargobull. 

SPÓŁKA WIELTON LOGISTIC Z NOWYMI CIĄGNIKAMI SIODŁOWYMI IVECO S-WAY



W listopadzie br. do floty Wielton Logistic dołączyło kolejnych siedem pojazdów ciężarowych IVECO S-WAY. Na uroczystości przekazania nowych ciągników siodłowych obecni byli pracownicy spółki Wielton Logistic oraz zarząd: Włodzimierz Maślowski, członek zarządu Wielton S.A., Błażej Walkowiak, prezes zarządu Wielton Logistic oraz Robert Ryczywolski, Key Account Manager IVECO Poland. Dostarczone do Wielton Logistic ciągniki siodłowe IVECO S-WAY napędza silnik wysokoprężny o mocy 460 KM Cursor 11 Euro VI E. Samochody wyposażono w zautomatyzowane, 12-biegowe skrzynie przekładniowe ZF HiTroniX. Komfortowe kabiny sypialne Active Space (AS) z wysokim dachem są zawieszone na poduszkach pneumatycznych. Pneumatyczne jest również zawieszenie, zarówno osi przed-

niej, jak i tylnej. Na pokładzie IVECO S-WAY znajdują się systemy bezpieczeństwa takie jak: system ostrzegania o niekontrolowanej zmianie pasa ruchu LDWS, Hill Holder – system wspomagający ruszanie na wzniesieniu, układ automatycznego hamowania awaryjnego AEBS oraz układ stabilizujący tor jazdy (ESP/EVSC). 

PHILLIPS POLAND Z NAGRODĄ

Phillips Poland zostało uhonorowane nagrodą Liderów Społecznej Odpowiedzialności podczas Europejskiego Forum Biznesu 2022 w Katowicach w dniu 22 listopada 2022 roku. Firma Phillips Poland otrzymała nagrodę w kategorii „Dobry Pracodawca” i została ona wręczona Julicie Mazurkiewicz, prezes zarządu. 



W SAM RAZ DLA „BUDOWLANKI”

Dwuosiowa przyczepa Load Carrier Building i naczepa siodłowa Profi Liner Building to pojazdy Krone, które są specjalnie dostosowane do wymagań branży budowlanej. Można je elastycznie konfigurować. Load Carrier Building to dwuosiowa przyczepa, która nadaje się do transportu szerokiej gamy materiałów budowlanych. Długość wewnętrzna w świetle może wynosić 6,5 m, 6,9 m, 7,1 m lub 7,3 m. Zarówno kłonce (Kinnegrip), jak i boczne oraz tylne ściany można łatwo złożyć i zdjąć, aby umożliwić całkowicie swobodny boczny załadunek. W najnowszej generacji, nośniki ładunku mają jeszcze większą stabilność skrętną przy niższej masie własnej. Wszystkie elementy wyposażenia są łatwe w obsłudze, dzięki czemu kierowca może bezpiecznie i szybko załadować i rozładować transportowane materiały budowlane. Solidne burty o wysokości



1.000 mm standardowo wyposażono w ciągłe drążki, które sięgają aż do bloków zawiasów. Zapewnia to dodatkową stabilność i bezpieczeństwo. Z przodu po prawej i z tyłu po lewej stronie, ściany boczne posiadają dwa zagłębione składane stopnie, co zapewnia bezpieczny dostęp do przestrzeni ładunkowej. Obsługę można jeszcze ułatwić dzięki, dostępnemu opcjonalnie podnoszeniu burt. W celu uzyskania optymalnej szerokości załadunku kłonce narożne można zamontować z tyłu poprzecznie do kierunku jazdy (standard) lub alternatywnie z boku wzdłużnie do kierunku jazdy. Opcjonalnie dostępnych jest sześć zestawów kieszeni na kłonce, które są zagłębione w ramie zewnętrznej oraz w środkowej szynie mocującej Multi Rail. Zabezpieczenie przed kolizją (praca wózka widłowego) zintegrowane z ramą zewnętrzną zapobiega uszkodzeniu złożonej burty podczas załadunku i rozładunku. Przegroda może mieć 1.200 lub 1.600 mm wysokości. Łańcuchy napinające (aby wyeliminować ryzyko podczas przenoszenia ciężkich ładunków) są dostępne jako wyposażenie dodatkowe. Naczepa platforma Krone Profi Liner bazuje na spawanej ramie, a katodowe malowanie zanurzeniowe i rama zewnętrzna Krone Multi Lock odpowiadają za odpowiednią stabilność oraz ochronę. Specjalnie dla branży budowlanej Profi Liner Building jest dostępna jako otwarta skrzynia z burtami o wysokości 550 mm i 750 mm. W zależności od potrzeb przegroda ma wysokość 1.200 mm, 1.600 mm lub 2.000 mm. Cztery burty są dostarczane w połączeniu ze składanymi kłonciami. Wśród elementów zabezpieczających ładunek jest jeszcze dziesięć par kieszeni na słupki w ramie zewnętrznej i dziesięć par w środku (dodatkowe możliwości zabezpieczenia długiego materiału). Krone oferuje również możliwość zwiększenia liczby pierwszych dwóch rzędów kieszeni słupków, w obszarze „szyi” (z trzech do pięciu). Zapewnia to optymalny rozkład obciążenia. Jeśli potrzeba jeszcze więcej kieszeni na kłonce, można zamówić odpowiednie kasety. Dziesięć rzędów kaset na kłonce, ustawionych pod kątem prostym do kierunku jazdy, ze zintegrowanymi mocowaniami pasów napinających zapewnia optymalne zabezpieczenie każdego ładunku. A jeśli kieszenie na kłonce nie są potrzebne, Krone oferuje zaślepki kieszeni, dla uzyskania całkowicie równej powierzchni ładunkowej. 

COCA-COLA I 30 CIĘŻARÓWEK ELEKTRYCZNYCH



Coca-Cola Europacific Partners (CCEP) będzie korzystać z 30 ciężarówek elektrycznych, by realizować ostatni etap dostaw do lokalnych klientów w Belgii. Pięć pierwszych pojazdów wyjechało już na drogi w rejonie Antwerpii. Dzięki kluczowej współpracy z Renault Trucks, producent napojów elektryfikuje jedną piątą swojej floty samochodowej i tworzy największą flotę elektrycznych samochodów dostawczych w Belgii. Firma obniży również emisję CO₂ o 75 proc. w porównaniu z pojazdami z silnikiem Diesla.

Coca-Cola wybrała konfigurację, która pozwala pojazdom elektrycznym Renault Trucks na przejechanie 200 km dziennie, co stanowi ponad 40 proc. obecnych lokalnych tras dostaw CCEP. Każdy pojazd ma dedykowaną stację ładującą, która umożliwia pełne naładowanie akumulatora przez noc. Te stacje są zasilane w 100 proc. zieloną energią generowaną lokalnie. 

TO CO? ŁADUJEMY?



Ładujemy, ale nie towar, tylko wpraw akumulatory trakcyjne naszych ciągników siodłowych. Mroźny wtorek, 2 stycznia 2035 zaczął się niezbyt optymistycznie.

Mówią i mówią od lat, że klimat się ociepla, ale ostatni Sylwester był taki zimny, że ho, ho! Naprawdę zmarzliśmy na plenerowym koncercie, moja obecna narzeczona Jadzia i ja. Ale było, minęło (znaczy Sylwester, nie narzeczona) i trzeba wziąć się ostro do roboty. Jaki ten Zbigniew nierozsądny! Zbigniew to znaczy mój nowy kierowca, przyjęliśmy go jakoś w październiku. I ten Zbigniew mówi mi dzisiaj rano, że pojedzie zatankować diesla. Chyba coś mu się pokręciło w tym nowym roku. Diesla?! A sprawdziłeś nowe ceny, od 1 stycznia? No jakoś nie miał czasu...

– Człowieku – mówię do niego, to znaczy „człowieku”. – Wiem, wiem, dwa dni temu litr „napędu” był po 28 złotych, ale teraz jest już po 30, albo i lepiej. O tutaj, w zagranicznej sieci stacji, podają w internecie, że 30 złotych 85 groszy. I Ty chcesz jechać tym naszym ropniakiem w trasę? „Zatankuj” elektrony, przecież będzie taniej.

Zbyszek coś tam bąknął przepraszającego pod nosem i udał się naszą piękną Teslą EXX pod niemiecki hipermarket, mają tam przecież fajny plac specjalnie do ładowania ciągników siodłowych. I zaraz wrócił, po pół godzinie, bo okazało się, że kolejka jest jak stąd do Johannesburga. To takie powiedzenie Zbyszka o tym Johannesburgu, podobno tak żartowali kiedyś najemnicy walczący w Afryce z... nie z Murzynami, z czarnoskórymi braćmi. Przecież „Murzyna” Unia zakazała z pięć lat temu.

Co robić, Zbyszek pojechał na stację takiej dużej sieci z siedzibą na Słowacji, tam kolejki akurat nie było, a prąd też mieli całkiem dobry. To znaczy obiecanej mocy 2 MW oczywiście nie było, ale na początku ładowarka hulala, że aż miło, w porywach do 1,84 MW.

A że ładowanie musi trwać, każde dziecko to wie, Zbigniew ruszył na załadun-

ek nie o 8 rano, ale o 13. Czy załadowca będzie się piekł, że niby takie opóźnienie? Niekoniecznie. Po pierwsze, mam w umowie paragraf o opóźnieniu wynikającym z ładowania. To nie te czasy, kiedy „kotły” napelniało się z prędkością 100 l/min. Tak było, dobre dystrybutory miały napis, że 80, a dawały 100. Tankowanie trwało z kwadrans i można było jechać do Hiszpani, południowej i jeszcze wrócić z ładunkiem powrotnym tak pod Paryż, aby załapać francuski kabotaż. Teraz po 500–600 km trzeba pilnie rozglądać się za ładowarką. A w takich mroźnych warunkach bywa, że i po 400 km. Po drugie, wozi się mniej, bo same baterie ważą 4–5 ton. Aa, czasem bywają lżejsze, czytałem w „T&M”, że te najnowsze, chińskie, tylko 3.950 kg. Ech, kiedyś to niektórzy producenci naczep prześcigali się, kto wyprodukował lżejszą, teraz liczy się przede wszystkim masa akumulatorów. I po trzecie, wozimy w ogóle

mniej, bo ludzie mniej potrzebują, ograniczyli konsumpcję, o ograniczyli. Wiadomo, mało kogo teraz stać na nowe, elektryczne auto osobowe, o cenach paliw już mówiłem, 30 zł, więc ludzie jeżdżą mało, siedzą w domach przed ekranami. Pamiętacie, w roku 2020, tak w 2020, była pandemia, wirus z Chin i potem cały świat się go bał. Teraz z tym siedzeniem w domach jest podobnie. Takie czasy.

ETS2, potem ETS3 to nas załatwił. Obłożyli bardzo wysokimi podatkami koncerny petrochemiczne za sprzedaż oleju napędowego i benzyn. Wiadomo, że koncerny przerzuciły to, jak zawsze, na swoich klientów. I zaczęło się szaleństwo, 10 zł/l, 15, 20, rosło i rosło. Jeszcze raz odwołam się do wspomnień. 13 lat temu wybuchła wojna na Ukrainie, co ją Rosja potem przegrała i ceny paliw bardzo wzrosły, nie tylko pierwszego dnia konfliktu, ale i później.

Teraz z rozrzewnieniem można sobie przypomnieć 8 zł/l. Taka taniocza.

Ilu kolegów ten ETS załatwił, ile firm zbankrutowało... Jeden mój znajomy, taki



Ciągniki tylko na prąd, tylko to się liczy

bardziej denerwujący się to nawet trafił na kurację do Tworek. Nie, nie do Tworek, on mieszkał w Bydgoszczy, więc trafił do Świecia nad Wisłą. Podłączyli, wypuścili, teraz jeździ taksówką. Elektryczną, chyba nie trzeba tłumaczyć, że elektryczną. Rozgadałem się, a tu Zbyszek dzwoni, muszę odebrać.

– Tak, słucham. Gdzie jesteś? Dopiero wyjechałeś z miasta, ale co się stało? Żółwik na kółkach, mówisz, ten czerwony... To niedobrze, kurka, niedobrze. Dociągniesz do tej starej stacji

ładowania? Tak, tam gdzie stoją stare ładowarki, po jeden mega, one jeszcze działają, niektóre. Poczekaj tam, zaraz dzwonię po pomoc. Nie musisz mi przypominać, wiem, musi być holownik elektryczny, bo znowu wlepią nam karę za wzywanie diesla. Dobrze, dobrze, też mam nadzieję, że holownik ma pełne akumulatory. Bo jak nie, to teraz załadowca się wkurzy.

To wizja przyszłości, czy prawdopodobna, niech każdy sam się zastanowi. Walka o klimat trwa, wręcz przyspiesza.

RAZEM W BIZNESIE. SPECJALIŚCI OD CHŁODNI

SOR
Oficjalne przedstawicielstwo
Firmy Sor Iberica

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

**Wesołych Świąt
Bożego Narodzenia
oraz Szczęśliwego
Nowego Roku 2023**

www.soriberica.com

PRĄD ZA DARMO

TEKST: Leon Bilski
ZDJĘCIA: T&M

Prąd za darmo można mieć nie tylko w domu, również w ciężarówce. Wystarczy zamontować na spojlerze nad kabiną panele fotowoltaiczne. Najlepszy czas na zastanowienie się nad taką inwestycją jest właśnie teraz, zimą.

System fotowoltaiczny, przykładowo Skyled, znacząco wydłuża pracę m.in. klimatyzacji. Odchodzą uciążliwe przepalenia ciężarówki w celu doładowania akumulatorów, co przełoży się na komfort kierowcy, oszczędność paliwa, tudzież na ekologię. Poza tym nie trzeba będzie tak szybko wymieniać akumulatorów, zresztą Skyled ma funkcję ich regeneracji. Montaż jest prosty, intuicyjny, zajmuje ze trzy godziny przy wykorzystaniu oryginalnych mocowań i otworów. System nie powoduje utraty gwarancji na samochód. Rozwiązania, typu plug and play, podłącz i użytkuj, są gotowe, przygotowane specjalnie do ciężarówek. Oczywiście panele nie zrekomensują całego zużycia energii elektrycznej, ale z pewnością

przedłużą czas korzystania z pokładowych urządzeń.

Dlatego warto

Najważniejsza sprawa – oszczędność paliwa. Odbiorniki takie jak klimatyzacja, mikrofalówka, lodówka pochłaniają dużo prądu podczas postoju ciężarówki. Dlatego większość kierowców w trakcie obowiązkowego postoju doładowuje akumulatory za pomocą silnika. Tylko z tego powodu dodatkowe zużycie oleju napędowego w skali roku może kosztować ponad 3.000 zł. Samochód jest przepalany średnio raz na dobę, przez godzinę zużywa 2,5 litra. Jak pomnożymy to przez średnio 200 przepaleń w ciągu roku, mamy 500 litrów paliwa oszczędności. Gdy baterie nie są właściwie naładowane,

ciężarówka spala więcej przez pierwsze kilkanaście minut pracy silnika. Przy całkowicie rozładowanych akumulatorach panele umożliwiają ich doładowanie i uruchomienie silnika po paru godzinach ładowania na słońcu. A gdy akumulatory są naładowane do pełna, system rozłącza alternator podczas jazdy, co rzecz jasna przekłada się na mniejsze zużycie paliwa.

Inteligentny system zarządzania energią pozwala na bieżąco monitorować poziom naładowania akumulatorów. System nie dopuszcza do obniżenia napięcia baterii do krytycznej wartości, która skutecznie obniża ich sprawność oraz żywotność. Nie dojdzie też do zasiarczenia akumulatorów.

Dodajmy do tego brak kosztownych wymian akumulatorów po okresie gwarancji, a co najmniej znaczące opóźnienie takich wydatków. System Skyled znacząco wydłuża pracę klimatyzacji postojowej. Wypoczęty i zadowolony kierowca to lepszy kierowca. Poza tym panele zwiększają wartość pojazdu przy jego odsprzedaży.

Również światło rozproszone

– Panele Skyled zostały oparte o najwyższej jakości ogniwa amerykańskiej firmy Sunpower, które poza innowacyjną konstrukcją charakteryzują się najwyższym współczynnikiem konwersji światła w energię elektryczną, także przy świetle rozproszonym – zachwala Mateusz Grzesiński z firmy Ena w Pruszczu Gdańskim, w woj. pomorskim. Maksymalna moc zestawu paneli wynosi 110 W. Kontrolę nad tą mocą sprawuje regulator ładowania marki Victorin, z pięcioletnią gwarancją. Dzięki szybkiemu śledzeniu punktu mocy zapewnia on ładowanie nawet w niesprzyjających warunkach oświetleniowych, jakimi są pochmurne dni lub miejsca zacienione.



Ena z panelami na targach Trans Logistica w Warszawie

Każdy regulator został wyposażony w interfejs bluetooth dzięki czemu kierowca lub

serwisant może w łatwy sposób monitorować pracę układu fotowoltaicznego.



KLIENTOM I DYSTRYBUTOROM MOL LUBRICANTS

NAJLEPSZE ŻYCZENIA WESOŁYCH ŚWIĄT
ORAZ
WSZELKIEJ POMYŚLNOŚCI W NOWYM ROKU 2023



LUBRICANTS



Slovnafit
MEMBER OF MOL GROUP

ZMIANY W NADCHODZĄCYM 2023 ROKU

W związku ze zbliżającym się końcem roku 2022, Kancelaria Prawna Vigen przygotowała zestawienie informacji oraz zmian w przepisach, które będą istotne dla przewoźników (ale nie tylko) w 2023 roku.

1) W 2023 roku przewidziane jest 250 dni pracujących oraz 115 dni wolnych od pracy, w które wliczają się święta ustawowo wolne oraz weekendy.

- 1 stycznia – Nowy Rok (niedziela)
- 6 stycznia – Święto Trzech Króli (piątek)
- 9 kwietnia – pierwszy dzień Wielkiej Nocy (niedziela)
- 10 kwietnia – drugi dzień Wielkiej Nocy (poniedziałek)
- 1 maja – Święto Państwowe (poniedziałek)
- 3 maja – Święto Narodowe Trzeciego Maja (środa)
- 28 maja – Zielone Świątki (niedziela)
- 8 czerwca – Boże Ciało (czwartek)
- 15 sierpnia – Wniebowzięcie Najświętszej Maryi Panny (wtorek)
- 1 listopada – Wszystkich Świętych (środa)
- 11 listopada – Narodowe Święto Niepodległości (sobota). W sytuacji gdy święto wypada w sobotę, pracodawca ma obowiązek udzielenia innego dnia wolnego pracownikom, którzy pracują od poniedziałku do piątku (art. 130 § 2 Kodeksu pracy). Dzień wolny musi być wykorzystany w tym samym okresie rozliczeniowym, czyli w większości przypadków, w tym samym miesiącu.
- 25 grudnia – pierwszy dzień Bożego Narodzenia (poniedziałek)
- 26 grudnia – drugi dzień Bożego Narodzenia (wtorek)

2) Od 2023 roku w Niemczech maseczki ochronne staną się obowiązkowe w każdym samochodzie.

Dwie maseczki ochronne od 2023 roku będą obowiązkowym elementem wyposażenia apteczki samochodowej w Niemczech. Za brak obowiązkowego wyposażenia apteczki w Niemczech grozi grzywna w wysokości 5 euro. Okres przejściowy kończy się 31

stycznia 2023 r. Obowiązkiem posiadania maseczki ochronnej objęci są kierowcy samochodów osobowych, ciężarówek, autobusów oraz quadów, czyli niemal wszyscy użytkownicy dróg. Jednocześnie zgodnie z nową normą obowiązkowego wyposażenia apteczki samochodowej na terenie Niemiec od 1 lutego znikną dwa inne elementy: bandaż o wymiarach 40 na 60 cm oraz jeden z dwóch trójkątnych bandaży, które do tej pory musiały znajdować się w środku.

3) Obowiązkowa wymiana prawa jazdy.

Osoby urodzone w latach 1959-1964 mają czas na wymianę papierowego dokumentu do stycznia 2023 roku. Pozostali muszą wymienić prawo jazdy starego typu zgodnie z poniższym zestawieniem. Dla osób, które otrzymały prawo jazdy przed 31.12.1998 r., data wymiana dokumentu zależy od roku urodzenia:

- przed 1953 rokiem – do 19.01.2033r.
- 1959r.-1964r – do 19.01.2023r.
- 1965r.-1970r. – do 19.01.2024r.
- 1971r. i później – do 19.01.2025r.

W przypadku osób, które otrzymały prawo jazdy po 1.01.1999 r., rok wydania decyduje o terminie wymiany dokumentu.

- 1999r.-2001r. – do 19.01.2026r.
- 2002r.-2004r. – do 19.01.2027r.
- 2005r.-2007r. – do 19.01.2028r.
- 2008r. – do 19.01.2029r.
- 2009r. – do 19.01.2030r.
- 2010r. – do 19.01.2031r.
- 2011r. – do 19.01.2032r.
- 2012r.-18.01.2013r. – 19.01.2033r.

4) W 2023 roku właściciele pojazdów posiadających różową naklejkę na tablicach rejestracyjnych będą musieli przeprowadzić obowiązkowy przegląd techniczny.

5) W 2023 roku dwa razy - 1 stycznia i 1 lipca zmieni się minimalne wynagrodzenie za pracę.

Już w pierwszej połowie 2023 roku minimalne wynagrodzenie będzie wynosiło 3490 zł brutto (2709 zł netto), a minimalna stawka godzinowa na umowie zlecenie będzie wynosić

22,80 zł brutto. Kolejna zmiana nastąpi 1 lipca 2023 roku i tym samym minimalne wynagrodzenie w drugim półroczu 2023 roku wyniesie 3600 zł brutto (2784 zł netto), a minimalna stawka godzinowa 23,50 zł brutto.



6) Od 1 stycznia 2023 r. wzrośnie stawka diety i ryczałtu noclegowego wypłacanego z tytułu krajowej podróży służbowej. Od nowego roku wysokość diety będzie wynosić 45 zł za dobę, a ryczałtu noclegowego 67,50 zł.

To ważna zmiana, która dotyczy wszystkich pracowników wykonujących podróż służbową. Stawka diety z tytułu podróży służbowej w kraju wzrośnie z 38 zł do 45 zł za dobę. Wzrośnie również ryczałt za nocleg z 57 zł na 67,50 zł oraz ryczałt na pokrycie kosztów dojazdów środkami komunikacji miejscowej z 7,90 zł na 9 zł.

7) W 2023 r. ponowne odprowadzanie wpłat do PPK za osoby, które złożyły deklaracje o rezygnacji.

Pracodawcy będą musieli ponownie odprowadzać wpłaty na PPK za tych zatrudnionych, którzy wcześniej zrezygnowali z odprowadzania wpłat. W 2023 r. przypada bowiem pierwszy automatyczny zapis do PPK. Podmiot zatrudniający będzie musiał w związku z tym poinformować osoby zatrudnione, które wcześniej złożyły deklaracje o nieodprowadzaniu wpłat na PPK, o tym, że od kwietnia 2023 r. będzie ponownie odprowadzał wpłaty do PPK na ich rzecz. Pracownik, który chce zrezygnować z wpłat do PPK, będzie musiał ponownie przedłożyć stosowne oświadczenie do pracodawcy.

8) Zmiany Kodeksu pracy – prognozowane są zmiany między innymi w następujących obszarach:

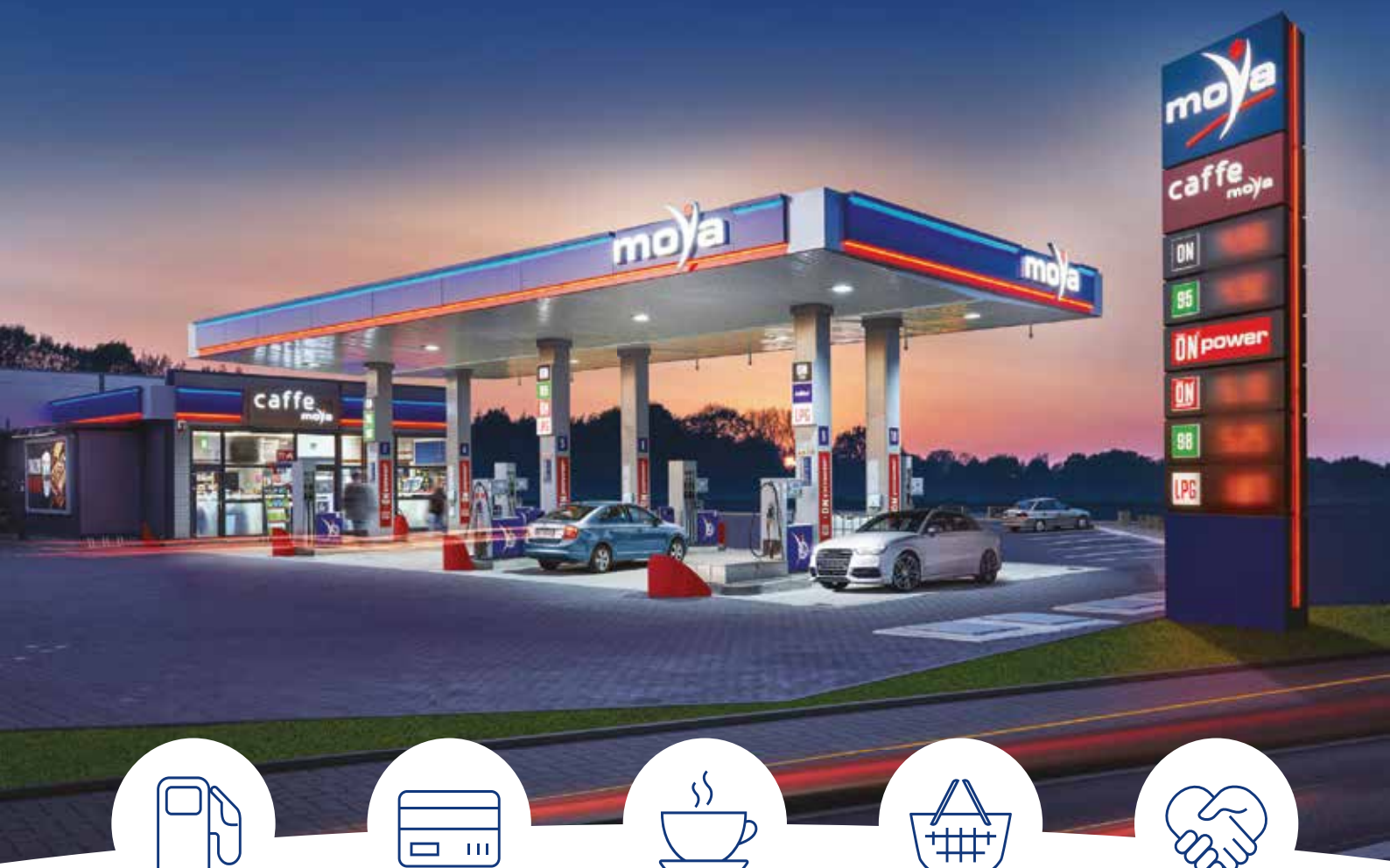
- pracy zdalnej,
- kontroli trzeźwości pracowników,
- urlopów macierzyńskich,
- urlopów opiekuńczych,

Karolina Grzelec,

Prawnik Kancelaria Prawna Vigen

MOYA.

Więcej niż dobre paliwa.



**Najwyższej
jakości
paliwa**



Program
dla klientów
biznesowych
MOYA Firma



Koncept
kawiarniano
-gastronomiczny
Caffe MOYA



Dobrze
zaopatrzone
**sklepy
convenience**



Partnerska
**współpraca
biznesowa**

www.moyastacja.pl

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



A NA WSCHODZIE BEZ ZMIAN

TEKST: Jacek Dobkowski
ZDJĘCIA: T&M

**Transport musi działać
w coraz trudniejszych
warunkach**



2022 był pełen wyzwań. Światowa gospodarka dotknięta kryzysem związanym z pandemią otrzymała kolejny cios, wojnę Rosji z Ukrainą. Tym niemniej na kolejne 12 miesięcy można spoglądać z ostrożnym optymizmem.

Mijający rok przyniósł dla całej branży motoryzacyjnej wiele wyzwań związanych z niepewną sytuacją geopolityczną, galopującą inflacją, presją płacową oraz rekordowo wysokimi cenami surowców, komponentów i energii. W branży panowała obawa o trudną do przewidzenia przyszłość, dodatkowo nasilona przez zmiany otoczenia prawnego w Unii Europejskiej. Firmy transportowe, mimo że pozostawały w br. w dobrej kondycji, borykały się z rosnącymi kosztami prowadzenia działalności (w tym wzrostem cen paliw), a także niedoborem kierowców zawodowych. Trudności przede wszystkim były związane z niedostateczną liczbą kierowców gotowych do podjęcia pracy.

– Wielton, pomimo wielu niedogodności, utrzymał wyraźny trend wzrostowy – informuje Piotr Ogrodowicz, dyrektor handlowy Wielton SA. – Przez minione 11 miesięcy zarejestrowaliśmy 4.043 sztuki nowych przyczep i naczep o DMC powyżej 3,5 tony, odnotowując wzrost o blisko 11 procent rok do roku. W wyniku tego awansowaliśmy na pozycję wicelidera rynku i zwiększyliśmy nasze udziały do 15,5 procent. Zarejestrowaliśmy

najwięcej w Polsce naczep podkontenerowych, wypracowując udział na poziomie 34 procent. Od początku roku zarejestrowaliśmy ponad 3.000 naczep kurtynowych, co oznacza wzrost o blisko 30 proc., dzięki czemu staliśmy się także wiceliderem sprzedaży w tej grupie produkcyjnej. Pozytywne wyniki wypracowaliśmy dzięki wykorzystaniu mocy produkcyjnych uwolnionych przez wstrzymanie działalności w Rosji, zwiększeniu efektywności produkcji oraz oczywiście ciężkiej pracy naszego działu handlowego.

Wielton nieustannie pracował także nad zwiększeniem mocy produkcyjnych w zakładach w Wieluniu, poprzez rozbudowę oraz modernizację parku maszynowego i technologicznego, reorganizację procesów produkcyjnych, przebudowę istniejących oraz wybudowanie nowych obiektów wspierających funkcje produkcyjne, a także rozbudowę infrastruktury wspomagającej. Skupił się też nad wprowadzeniem nowych rozwiązań i produktów, jak naczepa furgonowa z system Air Cargo, czy naczepa podkontenerowa Container Master SL. Podkontenerowa była prezentowana podczas targów IAA w Hanowerze. To innowacyjny

produkt wyposażony w automatycznie, elektrycznie ryglowane zamki i elektrycznie podnoszone nogi podporowe.

– Rok trudny, wyjątkowy i wymagający, rok szokujących wzrostów cen ciągników i naczep – komentuje Tomasz Bartoszewicz, dyrektor zarządzający PTM Polska. – Nasza firma wykonała wielkie zadanie, pierwszy raz wystawiliśmy się na zagranicznych targach (Monachium i Hanower), pokazaliśmy pojazdy naszej produkcji, ale i podpisaliśmy umowy na dystrybucję w Polsce kolejnych dwóch marek, Granal z Hiszpanii i Tecnokar z Włoch. To ważne kroki w naszym rozwoju.

– Wpływ wojny jest szczególnie widoczny w rosnących cenach materiałów i dłuższych terminach dostaw – odpowiada Dominik Miciuk z firmy Poltrailers Centrum Naczep. – Dodatkowo sprawiło to trudności w podejmowaniu decyzji o zakupie nowych pojazdów dla naszych klientów. Jednakże uważamy ten rok za udany, ponieważ mimo trudności udało nam się utrzymać rozsądny pulap sprzedanych pojazdów. Co więcej, dotarliśmy do wielu nowych klientów, którzy nie słyszeli wcześniej o marce Reisch, a obecnie są zadowoleni z tego, jak spisyje się w trudnych warunkach pracy.

Wokół ciężarówek

W nowych ciężarówkach powyżej 16 ton DMC niezmiennie prowadzi DAF. Mariusz Piszczek, dyrektor zarządzający DAF Trucks Polska, ocenia, że będzie to rok z rekordowo dużym rynkiem, przekraczającym początkowe założenia. Najbardziej cieszy fakt, iż udało się zareagować w jego trakcie i uzyskać więcej miejsc produkcyjnych niż początkowo zakładano. Pomimo bardzo wydłużonych terminów dostaw.

– *To powinno pozwolić utrzymać pozycję lidera kolejny rok z rzędu – nie ukrywa Mariusz Piszczek. – Będzie to także doskonały rok pod względem sprzedaży kontraktów serwisowych, co w świetle rosnących kosztów jest nie lada osiągnięciem. Jako lokalny przedstawiciel DAF cieszymy się z trzech nowych lokalizacji otwartych w Wyszakowie, Ostrowie Wielkopolskim oraz w Kielcach, które pomogą nam obsłużyć stale rosnący park pojazdów naszej marki. Z perspektywy całej organizacji DAF bardzo cieszy oczywiście tytuł International Truck of The Year przyznany nowej gamie pojazdów XD jako druga z rzędu nagroda ITOY dla naszej marki.*

Jak przyznaje Claus Wallenstein, prezes i dyrektor zarządzający MAN Truck & Bus Polska, ten rok był wyjątkowo trudny dla niemieckiej marki. Wojna w Ukrainie, ciągłe zakłócenia i niestabilność światowego łańcucha dostaw, szybująca inflacja i związany z tym znaczny wzrost kosztów produkcji miały oczywiście wpływ na dostawy i wynik.



– *Najważniejsze, że zespół MAN pozostawał silny i blisko związany z naszymi klientami – podkreśla Claus Wallenstein.*

– *Trwa jeszcze wyścig na koniec roku i robimy wszystko, by dostarczyć jak największą liczbę samochodów ciężarowych, autobusów i samochodów dostawczych oraz jak najlepsze usługi i części zamienne. Jestem szczególnie dumny z zespołu MAN, który działał z pełnym zaangażowaniem mimo tak trudnych warunków. Trzeci kwartał oceniam jako bardzo dobry, więc wierzymy, że uda nam się osiągnąć jak najlepszy wynik w 2022 roku*

Opony i paliwa

Goodyear chce wspierać floty w optymalizacji ich kosztów związanych z ogumieniem. Floty oczekują już nie tylko niezawodnych opon, ale także zintegrowanych rozwiązań, jak najmniej skomplikowanych, a równocześnie maksymalizujących efektyw-

ność. Goodyear określił trzy obszary, w których może zoptymalizować funkcjonowanie flot. Pierwszy to większa efektywność, drugi zwiększona konkurencyjność, a trzeci zrównoważony rozwój. W każdym z tych trzech aspektów najważniejsze jest, żeby poznać specyfikę konkretnych firm przewozowych i dopasować rozwiązania tak, żeby idealnie trafiły w ich potrzeby.

– *Aby przybliżyć managerom flot nasze rozwiązania przygotowaliśmy specjalny, demonstracyjny pojazd w pełni wyposażony w rozwiązania dostępne w ramach oferty Total Mobility, począwszy od najwyższej klasy opon, po systemy wspierające floty w ich codziennej działalności – mówi Janusz Krupa, menadżer marketingu ds. opon użytkowych Goodyear Polska Ukraina. – Dla naszej marki było to duże przedsięwzięcie i zarazem największe wyzwanie mijającego roku. Z dumą mogę powiedzieć, że ten projekt spotkał się z dużym zainteresowaniem flot i możemy mówić o dużym sukcesie. Na tym jednak nie koniec. Poszerzyliśmy linię opon Goodyear Endurance oraz rozwinęliśmy sprzedaż opon do komunikacji miejskiej, które mają zastosowanie w autobusach elektrycznych. Mimo oczywistych trudności 2022 rok możemy zaliczyć do udanych dla Goodyeara w Polsce.*

Panika na początku wojny przyniosła gwałtowne wzrosty cen paliw na stacjach, a niejednokrotnie także chwilowe braki. Było to pierwsze z licznych wyzwań wynikających z konfliktu zbrojnego za wschodnią granicą. 2022 rok zdominowały problemy, m.in. powszechna obawa o niedobory nie tylko paliw płynnych, lecz również surowców energetycznych, w szczególności węgla i gazu.





– Wyzwania, przed jakimi została postawiona cała branża nie obniżyły naszych lotów i wyniki Grupy Kapitałowej Anwim są dla nas satysfakcjonujące – zaznacza Paweł Grzywaczewski, członek zarządu Anwim SA. – Sprostaliśmy zwiększonemu zapotrzebowaniu na paliwa i zapewniliśmy ciągłość zaopatrzenia w najbardziej kryzysowych chwilach. Zadowoleni jesteśmy także z realizacji tegorocznych planów i założeń strategicznych. Tempo rozwoju sieci stacji paliw Moya nie spada. Jeszcze w tym roku przekroczymy zakładaną, imponującą granicę 400 punktów w sieci, a na koniec 2024 chcemy mieć ich minimum 500. Sieć będzie rozwijana w dotychczasowym modelu, w trzech typach placówek: konwencjonalnych obsługujących z przystacijnym sklepem i Caffè Moya, automatycznych dla flot oraz samoobsługowych dla klientów indywidualnych i biznesowych. Zamierzamy także zachować dotychczasowe proporcje formy własności, czyli 70 procent franczyzy i 30 procent stacji własnych. Dynamicznie będziemy rozwijać ofertę pozapaliwową wprowadzając wiele nowych produktów do sklepów i Caffè Moya.

Trzeba także wspomnieć o finalizacji akwizycji 90 proc. udziałów niderlandzkiej spółki The Fuel Company, międzynarodowego operatora kart paliwowych TFC. Transakcja przebiegała bardzo pomyślnie i pozwoliła na realizację kolejnego celu. Firma wyszła z ofertą flotową poza granice kraju, a tym samym znacznie zwiększyła portfolio klientów, oferując im dodatkowe usługi. Warto wymienić jeszcze nową ofertę dla mikrofirm i jednoosobowych działalności gospodarczych. Unikatowa propozycja stała się wręcz rynkowym hitem, a liczba zamówień przekroczyła oczekiwania.

Co to będzie, co to będzie

– Plany na 2023 rok są również optymistyczne – kontynuuje Paweł Grzywaczewski z Anwimu. – Zakładamy dalszy wzrost i zagęszczanie sieci stacji paliw. Mamy też przed sobą jeszcze jeden kluczowy cel. Jako firma odpowiedzialna społecznie dostrzegamy konieczność intensyfikacji inicjatyw proekologicznych. Jesteśmy świadomi wpływu, jaki na środowisko ma produkt, który dystrybuujemy, dlatego już dziś działamy na rzecz redukcji emisji CO₂ przez stacje paliw. Ich niskoemisyjność będziemy uzyskiwać poprzez instalowanie paneli fotowoltaicznych, systemów zarządzania budynkami BMS czy pomp ciepła. Z drugiej strony przygotowujemy się do zaoferowania szeroko pojętemu transportowi rozwiązań pozwalających na realną transformację energetyczną. Jednym z elementów tego podejścia będzie budowa sieci punktów ładowania pojazdów. Wspólnie z naszym partnerem, znaną firmą konsultingową, przygotowujemy szczegółową strategię transformacji energetycznej naszej spółki, która będzie osią rozwoju naszej Grupy Kapitałowej na następne lata.

Goodyear zapowiada na najbliższe lata dalszy rozwój rozwiązań telematycznych, zapewniających profesjonalny i szybki monitoring on-line eksploatacji opon. MAN spodziewa się, że w Polsce i w całej Europie również w 2023 r. popyt na samochody ciężarowe i dostawcze utrzyma się na bardzo wysokim poziomie. Spodziewa się, że biznes autokarowy będzie stopniowo się odbudowywał, a na rynku autobusów miejskich mocno wzrośnie elektromobilność. Claus Wallenstein zapowiada rozwój inicjatyw mających na celu uproszczenie biznesu klientów, uczynienie go bardziej wydajnym i rentownym.

– Podstawowym celem będzie oczywiście utrzymanie pozycji lidera i w miarę możliwości zwiększenie udziałów rynkowych. Będziemy też kłaść nacisk na sprzedaż pojazdów XD w segmencie podwozi użytkowych oraz pojazdów do dystrybucji regionalnej – deklaruje Mariusz Piszczek z DAF-a.

Poltrailers planuje sukcesywnie docierać do jak największej liczby odbiorców i kierować sprzedaż w różne regiony Polski. Managerowie tej firmy są pewni, że sprzęt używany zgodnie z zaleceniami producenta będzie służył wiele lat. Zdecydowanie zależy im na corocznym zwiększaniu sprzedaży produktów z głównej gamy, tj. naczep z ruchomą podłogą oraz naczep wywrotek rynnowych stalowych i aluminiowych.

– Nasz cel to reagować na zmiany i potrzeby rynku – uważa Tomasz Bartoszewicz (PTM Polska). – Nie patrzymy na wojnę jak na jakąś okazję, to dramat i nikomu nie przynosi korzyści w sektorze transportu. Transport to barometr gospodarki a wojna krzywdzi



gospodarkę. Nowy rok, podobnie jak mijający, może przynieść spadki ilościowe w sprzedaży.

Zdaniem Piotra Ogrodowicza, dyrektora handlowego Wielton SA, obecnie trudno prognozować, co przyniesie przyszły rok. Prawdopodobne jest jednak częściowe utrzymanie się aktualnych wyzwań gospodarczych, niepewność na rynku transportowym, wysoka inflacja i związana z nią presja płacowa. Firmy z branży motoryzacyjnej muszą mieć również na uwadze rosnące koszty produkcji oraz zmienność kursów walut.

– Aktualnie, podobnie jak inni producenci, mierzymy się ze spadkiem tempa pozyskiwania zamówień, wzrostem cen surowców i komponentów, na przykład sklejk drewnianej, a także z bardzo trudną do przewidzenia sytuacją na rynku energii elektrycznej i gazu – wymienia Piotr Ogrodowicz. – Istnieje ryzyko, że trend ten utrzyma się także w przyszłym roku. Koncentrować się zatem będziemy na monitorowaniu rozwoju sytuacji oraz na działaniach, które pomogą nam utrzymać satysfakcjonujące wyniki sprzedażowe z 2022. Jak wspomniam



lem, kontynuujemy prace nad zwiększeniem mocy produkcyjnych w zakładach w Wieluniu oraz nad nowymi rozwiązaniami i produktami w naszej ofercie. Nieustannie wsłuchujemy się w potrzeby rynku i staramy się na nie odpowiadać, dostarczając klientom na przykład naczepy o zredukowanej masie, które skutecznie pozwalają na mniejsze spalanie i redukcję śladu węglowego. Zamierzamy także dalej oferować

produkty niestandardowe, dostosowane do indywidualnych potrzeb klientów.

Na koniec, jako swego rodzaju podsumowanie, opinia Marcina Majaka, dyrektora sprzedaży Renault Trucks w Polsce: ktoś, kto wie, jakie będą najbliższe miesiące na rynku, zostanie bardzo bogatym człowiekiem. Każdy brakujący element to nieplanowany problem w produkcji oraz złożona aktywność w jego poszukiwaniu.

– Staramy się utrzymać nie dłuższy niż dziewięć miesięcy horyzont dostawy pojazdów ciężarowych – dodaje Marcin Majak. – W momencie, gdy rozmawiamy, najbliższe zamówienia będzie można złożyć na kwartał trzeci 2023. Będzie można złożyć po tym, jak otrzymamy potwierdzenie ilości pojazdów, które może dostarczyć fabryka. Ten stan rzeczy jest tylko i wyłącznie konsekwencją zaburzenia łańcucha dostaw. Na przestrzeni ostatnich paru miesięcy brakowało bardzo różnych komponentów począwszy od półprzewodników a skończywszy na zwykłej, stalowej feldze. 



Land und See
Speditionsgesellschaft mbH

Ciepłych i rodzinnych
Świąt Bożego Narodzenia
oraz samych sukcesów w nadchodzącym
Nowym 2023 Roku



dls zaprasza:

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

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

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

dls zapewnia:

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

**30-dniowy
termin płatności**



Prosimy
o telefoniczne
lub pisemne
skontaktowanie się:

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

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

www.dls-logistics.de

SCANIA W POLSCE PODSUMOWAŁA 2022 ROK

Podsumowaniu roku Scania
Polska towarzyszyła jazdy próbne
najnowszym modelem Super

TEKST: Robert Przybylski
ZDJĘCIA: T&M

Choć tegoroczne rejestracje Scanii w Polsce są mniejsze od ubiegłorocznych, a udział rynkowy spadł do 13 proc., dyrektor generalny Scania Polska Wojciech Rowiński zalicza rok do udanych. Wskazuje na duży popyt, który nie maleje nawet pod koniec roku, a także na wysoką sprzedaż pojazdów używanych.

Do końca listopada marka zarejestrowała 3.764 nowe pojazdy ciężarowe (60 proc. z kontraktem serwisowym) oraz 4.079 po raz pierwszy rejestrowanych w Polsce samochodów ciężarowych.

Scania Finance zapewniła finansowanie 1.637 nowych Scanii, co stanowi 45 proc. sprzedaży. W latach nielimitowanych dostaw, np. w 2019 roku, gdy zarejestrowano 4.988 Scanii, udział własnego finansowania sięgał 42 proc. – *Problemy z komponentami nie skończyły się* – ostrzega Rowiński. Trwa kampania uzupełniająca 800 aut, które wyjechały z fabryk z niekompletnymi wiązkami w drzwiach.

Dyrektor podkreślił, że wojna wywołała efekt domina, jednak widać poprawę. – *Przed 24 lutego czas oczekiwania na samochody sięgał kilkunastu miesięcy, teraz zmalał do 6-9 miesięcy* – wskazuje Rowiński.

Przewiduje, że tegoroczny rynek po raz kolejny przekroczy 30 tys. samochodów ciężarowych, a ten wysoki poziom tłumaczy koniecznością wymiany starzejącego się taboru po poprzednim boomie dostaw.



Wojciech Rowiński prezentuje wyniki Scania Polska.

W Europie zniknął z oferty dotychczasowy silnik rzędowy. Od początku grudnia ostatnia fabryka w Europie w Zwolle przeszła na nowe diesle, nazywane Super. Jednak dyrektor Scania Polska zwrócił uwagę na rozwój marki w segmencie nowych usług i technologii: rozbudowuje system zarządzania flotą i rozwija go w kierunku oprogramowania do zarządzania transportem. Nowością jest Pro Care i Fleet Care (prewencyjna wymiana komponentów oraz zdalny nadzór).

W przyszłym roku Scania dostarczy pierwsze modele z napędem elektrycznym, których próby u klientów trwały w 2022 r.

Do nowych napędów przygotowują się serwisy. Marka ma ich 40 (w tym 12 należących do inwestorów prywatnych), zatrudnia 413 mechaników, ale szkolenia będzie prowadzić selektywnie, w tych warsztatach, w których obsługiwane będą zeroemisyjne modele. – *W przeciwnym wypadku pracownicy bez kontaktu z elektrycznymi modelami zapomną czego się nauczyli* – wyjaśnia szef serwisu Krzysztof Rosół.

Dodaje, że w 2022 roku znacząco wzrosła liczba przeprowadzonych napraw głównych silników i skrzyń biegów. – *Przewoźnicy wydłużali użytkowanie pojazdów, średnia użytkowania przekroczyła 4 lata i niektóre musiały przejść remont, co było oplatane, ponieważ samochody na rynku wtórnym podróżowały o 20 proc.* – stwierdza Rosół.

Marka rozbudowuje serwisy lakierniczo-naprawcze, powiększy liczbę kabin lakierniczych z 3 do 5, zaś 10 serwisów ma stanowiska do prostowania ram.

Scania Polska uruchomiła też elektryczną obsługę klientów, w biurze pracuje 5 robotów, wykonujących proste czynności.

Nagrodzeni z ostatniego numeru:
Jerzy Makowski – Lublin, Mariiła Werlikowska – Opole
oraz Patryk Gorczyński – Warszawa.

[illegible]Trucks & Machines | 19

KONSEKWENTNY ROZWÓJ

*Siedziba Horpolu,
tuż przy trasie S5*

TEKST: Jacek Dobkowski
ZDJĘCIA: T&M

Horpol to polska firma rodzinna mieszcząca się w Lipnikach pod Bydgoszczą. Jest marką rozpoznawalną w kraju i za granicą z oświetlenia samochodowego. Ma w ofercie ponad 2.500 produktów, zatrudnia około 170 osób.

Przez 43 lata firma konsekwentnie, systematycznie się rozwija, słucha rynku i reaguje na zmiany, z powodzeniem przystosowała się do gospodarki rynkowej, nadal pozostaje własnością rodziny Horeczy, działającą od trzech pokoleń. Dla ludzi związanych z tym przedsiębiorstwem to sprawy codzienne i oczywiste, ale warto je podkreślić, wszak nie każdy biznes zaczynający się w latach 70. przetrwał i ma taką kondycję jak Horpol.

O tym jak wielki postęp dokonał się na przestrzeni tych lat najlepiej świadczy pierwsza, mechaniczna wtryskarka, która została odnowiona i którą można oglądać w sali spotkań w biurze. W maju 1979 r. tak właśnie zaczynał Janusz Horeczy, ojciec obecnego szefa Andrzeja Horeczy, w podbydgoskich Białych Błotach, miejscowości sąsiadującej z Lipnikami. Zupełnie inne czasy, socjalizm, koniec epoki Gierka, ktoś kto wykazywał inicjatywę i chciał pracować na swoim był określany jako prywaciarz. Pan Janusz na początku wytwarzał m.in. oprawki i odbłaski. Pierwsza lampa, oczywiście żarówkowa, pozycyjna z kierunkowskazem do Poloneza, została wyprodukowana w roku 1995.

Kolejny, milowy krok wykonano 10 lat później, w 2005 r. Wtedy Horpol zapro-

ponował LED-ową obrysówkę boczną. Diodowe oświetlenie było traktowane jeszcze nieufnie, ale klienci szybko przekonali się do jego zalet, do jego żywotności, bezawaryjności. Zakładasz i masz spokój, w praktyce na znacznie dłużej niż dwa lata gwarancji, udzielanej przez Horpol na wszystkie wyroby.

W 2010 r. siedzibę przeniesiono do Lipnik, na ul. Lipową 3, przy trasie S5. Przez kolejne lata budynek był powiększany, ale to jeszcze nie koniec. W planach jest m.in. postawienie dodatkowego magazynu.

Przede wszystkim jakość

Tomasz Kompanowski, dyrektor handlowy, podkreśla wysoką jakość wyrobów.

Bez jakości nie udało by się zdobyć i utrzymać pozycji w kraju i za granicą. Druga, charakterystyczna cecha to uniwersalność, olbrzymi wachlarz produktów, do bardzo różnych pojazdów: ciężarowych, dostawczych, osobowych, budowlanych, rolniczych, specjalistycznych, wózków widłowych. I trzecia sprawa – lampy Horpolu trafiają zarówno na pierwszy montaż jak i na rynek aftermarketu.

– *Pierwszy montaż jest bardzo ważny – zaznacza dyrektor Tomasz Kompanowski. – Aby nasze wyroby znalazły się na fabrycznie nowych pojazdach, muszą spełnić wymagania producentów tych pojazdów. Potem, w razie potrzeby, użytkownik będzie szukał oświetlenia*



Jakość to kwalifikacje ludzi i parku maszynowy na wysokim poziomie

takiego samego, jakie było fabrycznie. Jesteśmy we wszystkich dużych, znanych hurtowniach takich jak Autos, Europarts, Inter Cars, Martex, Opoltrans, Skuba, Suder & Suder.

Eksport coraz większy

Jak szacuje Dawid Piechowiak, dyrektor eksportu, prawie połowa obrotu trafia za granicę. Sporo, ale możliwości są jeszcze większe, udział eksportu rośnie, tendencja jest rozwojowa.

Właśnie w tym tkwi potencjał do dalszego zwiększania produkcji. Ponieważ również w tej sferze Horpol stawia na dywersyfikację, napaść Rosji na Ukrainę nie spowodowała jakiegokolwiek załamania. Na Rosję i Ukrainę przypadało nieco więcej niż 10 proc. eksportu.

– Ukraina jest aktywna, można powiedzieć, że sprzedaż na tym rynku wróciła do poziomu sprzed 24 lutego – dodaje Dawid Piechowiak. – Nasza sprzedaż jest kierowana głównie do Europy. Oczywiście rozwijamy też inne kierunki, Daleki Wschód, Japonia, Korea, Hongkong, Bliski Wschód, Turcja, kraje północnej Afryki. Poszukujemy też kontrahentów na bardziej egzotycznych rynkach. W przyszłym roku wybieramy się na targi do Ameryki Południowej.

Trzeba być

Horpol jest obecny na wielu targach w kraju i za granicą. Pierwszy targi zagraniczne to Lipsk, w 2006 r. Wystarczy podać, że w br. wystawiał się na 21 imprezach. Poważny wysiłek organizacyjny, ale warto go ponieść.

Targi, po pandemii, stwarzają okazję do bezpośrednich kontaktów z odbiorcami, których nie zastąpi żaden internet. A projekt stoiska na targach Automechanika w Turcji był wysoko oceniany przez zwiedzających.

Sprzedaży detalicznej Horpol nie prowadzi, stara się jednak dotrzeć do klienta końcowego. Kateryna Beznosyuk, specjalista ds. marketingu zaznacza, że bardzo dobre efekty przynosi współpraca z youtuberami, z influencerami, również ze środowiska rolniczego.

I nie chodzi o to, że ktoś pochwali się w internecie, że używa lamp Horpolu, bardziej liczą się pozytywne opinie po roku czy dwóch latach eksploatacji tychże lamp. 

Dyrektor Tomasz Kompanowski:
– Pierwszy montaż jest bardzo ważny



Świąt Bożego
Narodzenia
pełnych miłości
i spędzonych
w gronie
najbliższych
życzy

LUTZ Assekuranz

Lutz Assekuranz
Versicherungsvermittlung
Ges.m.b.H. w Wiedniu
Oddział w Warszawie,
Al. Jana Pawła II 78/7, 00-175 Warszawa
Mob.: 723 688 878, 735 238 335
tel.: 22 536 18 84
lutz@zmpd.pl

office-pl@lutz-assekuranz.eu

Biurowo w Wiedniu
Lutz Assekuranz
Versicherungsvermittlung
Ges.m.b.H.
A-1120 Wien, Meidlinger
Hauptstraße 51-53

tel.: +43 1 8175573 31
office-pl@lutz-assekuranz.eu
Dział likwidacji szkód:
tel.: +43 1 8175573 16

Regionalne punkty kontaktowe:

Warszawa: 609 019 376

609 019 817

Zielona Góra: 723 688 238

Poznań: 723 688 208

Stryków: 723 688 221

Rzeszów: 17 860 32 48

lutzocp@zmpd.pl

www.lutz-assekuranz.pl

WIELE ZNAKÓW ZAPYTANIA

TEKST: Jacek Dobkowski
ZDJĘCIA: T&M

Nadspodziewanie interesująca okazała się dyskusja podczas premiery wirtualnego raportu „Zielony transport. Stan obecny i perspektywy” we wtorek, 29 listopada, w Centrum Prasowym PAP w Warszawie. Moderatorem był Leszek Wiwół, prezes Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego.

Chciałbym mieć wybór, a nie irracjonalną technologię. Tak bez ogródek ocenił elektryczne, bateryjne ciężarówki Maciej Wroński, prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”. Jego zdaniem branża postawi na realną technologię, zapewniającą przebiegi takie jak obecnie. A gdyby została zmuszona do używania elektrycznych ciężarówek, również na dalekich trasach, owszem, przystosuje się, ale na koniec za nieporównanie wyższe koszty transportu zapłaci klient, każdy z nas. Emisję CO₂ można redukować na wiele sposobów, nie tylko poprzez elektryczne ciężarówki. W grę wchodzi także choćby proste sprawy, jak ograniczenie pustych przebiegów, czy wykreślenie przepisu z unijnego Pakietu Mobilności o obowiązkowym powrocie pojazdu do bazy co osiem tygodni, wymierzonego przede wszystkim w polskich przewoźników. Wprowadzenie m.in. w Polsce zestawów gąsienic również przyniosło-



by oszczędności CO₂, czyli oszczędności energii.

Nie tylko elektryki

Autor raportu Grzegorz Brycki z Agencji Bridge stwierdził że myślenie, iż zielony transport to tylko elektryki jest zbyt płytkie, zbyt potoczne. Zielony transport to coś więcej niż same źródła napędu, to cała strategia. W ogóle idea wyszła od polityków i mimo ostatnich kryzysów nic w tym względzie się nie zmieniło. To Unia naciska na biznes, nie odwrotnie. Mimo wojny na Ukrainie i kryzysu gospodarczego UE nie rezygnuje z „zielonej agendy”. Tym niemniej trzeba podkreślić nieefektywność silników spalinyowych. Nowoczesne turbodiesle legitymują się sprawnością ok. 45 proc., natomiast elektryczne motory co najmniej 85 proc. Ba, bardzo duża część energii ze spalania tradycyjnego paliwa, nawet 40 proc., jest tracona w postaci gazów wydechowych. Poza elektrycznym



napędem na baterie może być elektryczny napęd na wodór. Inne niskoemisyjne źródła to np. biopaliwa i gaz, w różnej postaci.

Na biometan zwrócił uwagę Jacek Nowakowski, wiceprezes Polskiej Platformy LNG i bioLNG. Biometan powstaje po oczyszczeniu biogazu, a tenże bierze się z gnojowicy, obornika i odpadów poubojowych. Biometan może zastępować gaz ziemny, czyli metan, skład chemiczny się nie różni. W Polsce, kraju silnego rolnictwa, jest to wielki, wciąż niezagospodarowany obszar. Ostatnio głośna medialnie stała się inicjatywa Orlenu. Jacek Nowakowski widzi główną barierę w akceptacji lokalnych społeczności (bo biogazownia będzie śmierdzieć) i w długim wydawaniu decyzji środowiskowych dla instalacji ponad 0,5 MW. Dekarbonizacja transportu może prowadzić kilkoma drogami, prezes Nowakowski wymienił jeszcze HVO, paliwo tworzone z odpadów z przemysłu spożywczego, czyli resztek warzyw, owoców lub tłuszczów pochodzenia roślinnego lub zwierzęcego.

Prezes Maciej Wroński wspominał o e-paliwach, czyli paliwach syntetycznych, które można uzyskiwać w różny sposób. E-paliwa nadają się idealnie do obecnego sposobu dystrybucji oleju napędowego. Generalnie o paliwach przyszłości powinien zdecydować rynek, a nie politycy. Zresztą, niektórych polskich przewoźników będzie ciężko namówić na następne ekologiczne pomysły. „Następne”, bo ciężarówki na LNG, w które zainwestowali, okazały się nieopłacalne po wzroście cen tego gazu. Niestety, całość ryzyka jest w takiej sytuacji po stronie przedsiębiorcy.

Na jedną kartę

W podobnym tonie, że powinien decydować rynek wypowiadał się Tomasz Bęben, dyrektor zarządzający Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM). Niestety, cel i droga Unii jest wyznaczona, ku pojazdom na baterie. Wszystko zostało postawione na jedną kartę! Warto pamiętać, że auta akumulatorowe też zostawiają swój ślad węglowy, podczas ich produkcji. Ba, skoro Unia tak przejmuje się CO2 powinna rozpatrywać jego emisję od samego początku, czyli od wydobycia surowców na akumulatory trakcyjne.

Oni stoją za raportem

Raport został przygotowany przez Polską Organizację Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) we współpracy z Krajową Izbą Biopaliw, Polską Koalicją Biopaliw i Pasz Białkowych, Polską Izbą Gazu Płynnego, Polską Platformą LNG i bioLNG, Polskim Związkiem Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM), Stowarzyszeniem Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM), Związkiem Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”, Polskim Komitetem Energii Elektrycznej, Krajowym Ośrodkiem Bilansowania i Zarządzania Emisjami (KOBIZE), Instytutem Nafty i Gazu.



OPONY PRZEMYSŁOWE
OPONY ROLNICZE

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



GALAXY

2 lata gwarancji
możliwość przedłużenia do 3 lat

WYSYŁKOWO I NA MIEJSCU

Z Hubertem Kalińskim, prezesem firmy Kaliński z Chyb pod Poznaniem rozmawia Jacek Dobkowski.

Jacek Dobkowski: – Na czym polega regeneracja filtrów cząstek stałych i katalizatorów w pańskiej firmie? Jakiej metody najczęściej używacie? Czym różni się regeneracja filtrów od regeneracji katalizatorów?

Hubert Kaliński: – W naszej firmie stosujemy dwie metody regeneracji. Pierwsza jest podobna do samoregeneracji. Samoregeneracja jest naturalnym procesem zachodzącym w pojeździe, który polega na wypalaniu zanieczyszczeń. Stosowana przez nas metoda regeneracji polega również na wypalaniu a dodatkowo na wydmuchiwaniu powstałych cząstek sadzy. W początkowym etapie wydmuchujemy zanieczyszczenia, natomiast jeśli filtr cząstek stałych jest mocno zabrudzony, dodatkowo wypalamy go w piecu. W trakcie dopalania sadza wypala się do postaci popiołu, a następnie jeszcze raz przedmuchiujemy filtr. Pierwszy rodzaj regeneracji realizujemy przy użyciu maszyny Hartridge DPF 300. Druga metoda polega na wymianie wkładu znajdującego się w środku filtra cząstek stałych lub katalizatora. Wkłady odpowiadają za samoregenerację, jeśli nagromadzi się w nich zbyt duża ilość sadzy, należy je wymienić na nowe. Wymiana wkładów w pełni przywraca sprawność filtrów lub katalizatorów. Katalizatory w przeciwieństwie do filtrów cząstek stałych nie są przelotowe, nie da się wydmuchać czy wypłukać zgromadzonych w nich zanieczyszczeń, można je zregenerować tylko poprzez wymianę wkładów. Wiele firm regeneruje katalizatory czy filtry DPF z użyciem różnego rodzaju roztworów wodnych. Trzeba jasno powiedzieć, że środowisko wodne nie jest naturalnym dla samochodów osobowych, ciężarowych a metoda „mycia” może



Hubert Kaliński: – Najważniejsza jest praca i wiara w swój biznes

więcej zaszkodzić układowi wydechowemu, niż pomóc.

JD: – Można też takie sprawy załatwiać wysyłkowo, nie trzeba przyjeżdżać ciężarówką do waszej siedziby? Ile wtedy trzeba czekać?

HK: – Na każdym kroku staramy się wyjść naprzeciw oczekiwaniom klientów. Wiemy, jak ważna jest szybkość reakcji, szczególnie tam, gdzie pojazdy nie mogą sobie pozwolić na długi postój. Nasza firma sprzedaje części stacjonarnie jak i wysyłkowo, podobnie sytuacja wygląda z realizacją usługi regeneracji. Możemy regenerację zrealizować w naszym serwisie, wraz z demontażem i montażem. Istnieje również możliwość wykonania usługi wysyłkowo. W przypadku realizacji regeneracji na odległość należy przesłać do naszej firmy

filtr cząstek stałych lub katalizator. W związku z tym, iż posiadamy duży magazyn produktów, to często dochodzi do sytuacji, w której dana część jest już zregenerowana, więc wysyłka do klienta jest natychmiastowa. Natomiast filtr czy katalizator klienta, który został do nas przesłany, po zregenerowaniu trafia do naszego magazynu. Realizowana w ten sposób usługa zdecydowanie przyspiesza cały proces i pozwala uniknąć przestojów pojazdu i spowodowanej z tego powodu straty finansowej.

JD: – Czy floty ciężarowe dbają o układy wydechowe? Czy dopiero jak coś się dzieje, interesują się nimi?

HK: – Dopiero, kiedy dochodzi do awarii klienci zaczynają interesować się jej przyczynami, sytuacja wygląda podobnie w innych branżach. Rzadko właściciele pojazdów ciężarowych na co dzień interesują się stanem układu wydechowego. Trudno też mówić o faktycznym dbaniu o układ wydechowy, często dopiero kiedy pojawiają się pierwsze oznaki awarii, można reagować. Jeśli filtry i katalizatory faktycznie mają służyć nam dłuższy czas, warto doprowadzać do samoregeneracji, czyli pracy silnika na wysokich obrotach, przez kilkadziesiąt minut. Bardzo łatwo wywołać proces samoregeneracji w pojazdach osobowych, wystarczy jechać z dużą prędkością drogą ekspresową lub autostradą. W przypadku pojazdów ciężarowych, specjalistycznych, maszyn budowlanych czy rolniczych nie jest to tak proste. Zdarzają się sytuacje, w których współpracujące z nami firmy dostarczają filtry czy katalizatory, które ich zdaniem w niedługiej przyszłości zapchają się czy zużyją. Jesteśmy w stanie sprawdzić stan takiej części, zregenerować ją, co pozwoli

uniknąć nagłego, nieplanowego unieruchomienia pojazdu.

JD: – W jaki sposób przewoźnik czy kierowca może przedłużyć żywotność wydechu i układów oczyszczania spalin? Co powinien robić, a jakich zachowań unikać?

HK: – Żeby układ oczyszczania spalin nie uległ zapchaniu, należy systematycznie doprowadzać do samoregeneracji. Samoregeneracja polega na spaleniu zanieczyszczeń w filtrze lub katalizatorze do postaci popiołu. W celu samoregeneracji należy doprowadzić do pracy silnika na wysokich obrotach, a taki efekt można uzyskać jadąc kilkadziesiąt minut z wyższą prędkością. Warto też reagować na wszelkie oznaki, które sugerują, że mogło dojść do uszkodzenia układu wydechowego. W takim wypadku należy możliwie szybko udać się do serwisu i wykonać diagnozę.

JD: – Wydechy w maszynach roboczych – jaka jest ich specyfika i specyfika pracy, czym różnią się od tych w ciężarówkach?

HK: – Wydechy w maszynach roboczych i pojazdach ciężarowych są do siebie podobne. Obydwa rodzaje wydechów składają się z tłumików, kolektorów, katalizatorów i filtrów DPF. Główna różnica wynika ze specyfiki warunków pracy danego pojazdu. Większość pojazdów roboczych ze względu między innymi na trudne warunki pracy, różne podłoże pracy nie może mieć układu wydechowego, który kończy się na dole maszyny. Wylot układu w pojazdach roboczych często znajduje się z boku pojazdu, w jego najwyższym miejscu, pozwala to uniknąć jego potencjalnej usterki. Warto też podkreślić, że niekiedy mniejsze

pojazdy robocze, na przykład podnośniki, są napędzane elektrycznie i wcale nie mają układu wydechowego.

JD: – Prowadzicie również sprzedaż, co jest głównym towarem i jakie preferujecie kanały dystrybucji?

HK: – Towarami, które sprzedajemy są oczywiście elementy układów wydechowych, do których możemy zaliczyć tłumiki, filtry cząstek stałych, katalizatory, końcówki. Jesteśmy dystrybutorem kilku czołowych marek z Polski i Europy. Obecnie skupiamy się na sprzedaży wspomnianych regenerowanych i nowych katalizatorów i filtrów. Preferujemy sprzedaż kanałami bezpośrednimi za pomocą internetu. Sprzedaż poprzez internet pozwala nam na dotarcie do wielu klientów, bez stosowania ograniczeń lokalizacyjnych. Posiadamy swój sklep internetowy, współpracujemy z firmami, które składają u nas zamówienia mailowo, telefonicznie, oczywiście niekiedy klienci również przyjeżdżają osobiście do naszej siedziby.

JD: – Własna produkcja, co przede wszystkim wytwarzacie na miejscu?

HK: – W naszej firmie wytwarzamy tłumiki motocyklowe, budujemy nowe układy wydechowe na zamówienie lub regenerujemy filtry i katalizatory. Tłumiki wydechowe do motocykli produkujemy od początku do końca sami. Mamy swoje sprawdzone metody, spełniamy w pełni oczekiwania naszych klientów i dzięki temu jesteśmy doceniani. Zajmujemy się tworzeniem układów wydechowych pod indywidualne zamówienia, które zazwyczaj obejmuje również montaż. Tworzymy układy do samochodów sportowych, zabytkowych,

ale również maszyn specjalnych, roboczych, budowlanych czy rolniczych. Za swoisty rodzaj produkcji można uznać również regenerację. Wykorzystujemy oryginalne obudowy filtrów cząstek stałych, katalizatorów, wymieniamy lub oczyszczamy ich wkłady, przywracamy im sprawność, „tworząc” w ten sposób części regenerowane.

JD: – 30 lat minęło. Proszę pokrótce porównać firmę wtedy i obecnie. Co jest najważniejsze, aby przetrwać i rozwijać się?

HK: – Ponad 30 lat to bardzo dużo, od tego czasu zmieniło się prawie wszystko, oprócz miejsca siedziby naszej firmy. Początkowo zatrudnialiśmy kilka osób, dziś jest ich kilkadziesiąt. Na początku firma znajdowała się w szklarniach, ponieważ wcześniej hodowaliśmy kwiaty. Obecnie nasza siedziba składa się z trzech hal magazynowych, części serwisowej, warsztatowej, biurowej, poczekalni dla klientów, ponadto posiadamy spory parking, a nawet myjnię samoobsługową. W początkowych latach działalności naszymi klientami były głównie osoby indywidualne, najczęściej z okolicy, których interesował serwis układu wydechowego. Dziś dużą część naszych klientów stanowią osoby z zagranicy, najczęściej jest to klient biznesowy, z którym przede wszystkim współpracujemy wysyłkowo. Na przestrzeni lat uważam, że najważniejsza jest ciężka praca, wiara w swój biznes, ciągłe inwestowanie oraz reagowanie na zmiany zachodzące na rynku, a także samozaparcie, żeby nie poddawać się przy niepowodzeniach.

JD: – Dziękuję za rozmowę. 

ZADBAJ

O SWOJĄ FLOTĘ



PROFESJONALNA REGENERACJA KATALIZATORÓW I FILTRÓW DPF

 **Kaliński**
UKŁADY WYDECHOWE

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

CHŁOPAKI, MUSICIE BYĆ LEPSI OD JELCZA

Star uczestniczył w rajdzie Paryż-Dakar tylko raz i pokonał całą trasę morderczej imprezy, choć dwie dwuosobowe załogi w Starach 266 znalazły się poza limitem czasu.

Zachował się tylko jeden rajdowy Star 266, o numerze startowym 630, należący do załogi Tomasz Sikora, Jerzy Franek. Auto wystawione jest w starachowickim Muzeum Przyrody i Techniki.



Polska roku 1987: w sklepach puste półki, przed sklepami kolejki „bo może coś rzucić”, a jeżeli już coś uda się kupić, zakup okazuje się buble. W 1987 roku 23 proc. ankietowanych przez OBOP oceniło poprzedni rok jako udany, gdy w 1975 roku ten odsetek sięgnął 81 proc.

Rzeczywistość jest ponura, ale i w takich okolicznościach rodzą się odważne inicjatywy. – Dwaj młodzi kierowcy wyścigowi Tomasz Sikora i Jerzy Mazur zaproponowali dyrekcji Fabryki Samochodów Ciężarowych Star

w Starachowicach mocno absurdalny pomysł startu ciężarówkami w największym i najtrudniejszym na świecie Rajdzie Paryż-Dakar. O dziwo nikt ich nie wysmiał, wręcz przeciwnie, zostają wysłuchani z uwagą. Dopingiem jest też konkurencyjny Jelcz – rok wcześniej próbowali, ale bez powodzenia – zaznacza dziennikarz motoryzacyjny i dyrektor sportowy Międzynarodowego Rajdu Polski Julian Obrocki.

Sam Sikora wspominał na łamach Gazety Starachowickiej okoliczności na-

stępująco: – Na Węgrzech, na słynnym torze Hungaroring odbywały się wyścigi ciągników siodłowych. Starachowicka fabryka została zaproszona do udziału w tym rajdzie. Przyjechali tam również Czesi, którzy rok wcześniej startowali w rajdzie Paryż-Dakar. Pojawił się pomysł, żeby wystartowały tam również Stary, tym bardziej że rywalizował już tam Jelcz. Fabryka chciała zaistnieć medialnie. Podczas prologu, jeszcze we Francji, transmisje z tego odcinka prowadziło wiele telewizji z całego świata. Pamiętam jak przed wyjazdem dyrektor

fabrycznego OBR Waldemar Grzyb powiedział nam: „Chłopaki, musicie być lepsi od Jelcza”.

Star jedzie na rajd

W lutym 1987 roku dyrekcja FSC podjęła decyzję o przygotowaniu załogi fabrycznej do startu w rajdzie Paryż-Dakar. Dyrektor techniczny FSC Jerzy Jaworski uważał, że należy przygotować co najmniej kilka ciężarówek, drugim warunkiem było znalezienie sponsora dewizowego.

Przewidywał, że potrzeba 300 tys. franków na każdy samochód rajdowy. Od marca trwał cykl spotkań z przedstawicielami firmy Ci-ta, która handlowała w Afryce polską żywnością i koncentratami.

W kwietniu FSC odwiedzili Roberto Pratti i Pancini oraz Danezi z Ci-ta. Rozmowy z tą firmą prowadziło Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego Przemysłu Motoryzacyjnego Pol-Mot. – *Możliwe, że Ci-ta miałaby wyłączność na handel Starami w Afryce. Bylem na starcie tegorocznej imprezy i wziąć udział w niej nie może seryjny Star. Potrzebna jest większa moc i inne zwieszenie. To będzie nasza konstrukcja i krajowe podzespoły. Na to trzeba czasu, stąd w najbliższym, X. rajdzie Stary 266 pojadą jako wozy towarzyszące. Przewidujemy, że nasze ciężarówki staną na starcie XI. rajdu w styczniu 1989 roku* – przewidywał Jaworski w czerwcu 1987 roku.

Dodał, że w rajdzie biorą udział samochody o dużych mocach, z komponentami z modeli dużej ładowności. Silniki ciężarowych rajdówek osiągały do 1.000 KM, miały do 10 biegów i napęd na wszystkie koła. Samochody rozpędzały się do 140 km/h, przystosowane do takich prędkości zawieszenia pozwalało na skok koła 20 cm i pochłanianie energii i przyspieszeń pionowych. – *To nie są wymagania dla seryjnych modeli. Przygotujemy własnymi siłami, z krajowych komponentów i materiałów lekki pojazd o mocy jednostkowej 40 KM na tonę. Prawdopodobnie będą to modele z nowej rodziny 1344. W wersji rajdowej miałyby po dwa silniki i 10-stopniowe skrzynie biegów. Masa Stara z wyposażeniem nie powinna przekraczać 9 ton* – szacował dyrektor techniczny w rozmowie z zakładową gazetą FSC „Budujemy samochody”. Skonstruowanie tego samochodu zlecił Wojciechowi Dworzańskiemu.

Podwozie rajdowego Stara 266.
Widoczne rurowe osłony silnika oraz stalowe liny zapobiegające urwaniu osi.

Pierwsze koty za płoty

Dyrektor Zakładowego Ośrodka Konstrukcji, Badań i Technologii Waldemar Grzyb opisywał, że samochody miały do pokonania 15 tys. km bezdroży i trudne warunki: tempo jazdy 100-120 km/h, do tego załogi nie mogą utracić kontaktu z zapleczem.

W sierpniu 1987 roku Pol-Mot podpisał umowę z Ci-ta na dwa Stary 266 jadące w Rajdzie Paryż-Dakar w roli pojazdów towarzyszących, a fabryka obiecała za rok przygotowanie dwóch specjalnych ciężarówek w rywalizacji sportowej.

FSC stworzyła dwie załogi: Tomasz Sikora miał za pilota Jerzego Franka, zaś Jerzy Mazur Juliana Obrockiego. Sportowcy odwiedzili Tatę, której zespół wielokrotnie występował w rajdzie i podzielił się doświadczeniem. Ale dopiero pierwszy rajdowy wyścig miał dać pojęcie fabryce i zawodnikom co ich czeka na afrykańskich bezdrożach.

Zakład przygotował dwa seryjne podwozia. – *Entuzjazm w załodze był porywający, nikomu nie przychodziło do głowy, że się nie da* – zapewnia Obrocki.

Gazeta fabryczna relacjonowała we wrześniu prace przy autach: „Prototypownia przez kilka miesięcy przygotowała dwa egzemplarze seryjnych Starów. Seryjna pompa wtryskowa wyregulowana na większy moment. Moc 150 KM, masa gotowego do jazdy 9 ton, prędkość 120 km/h. Samochody

dy mają rurową osłonę kabiny, kubełkowe fotele z 4-punktowymi pasami, zewnętrzne wyłączniki akumulatorów i seryjne pompy wtryskowe. Do tego Stary mają niezbędne do nawigacji na pustyni busole, rejestratory drogi, dodatkowe zbiorniki na paliwo i wodę”.

Skrzynia ładunkowa była jednocześnie warsztatem, magazynem części zamiennych i sypialnią. Samochód T. Sikory otrzymał wolnossący silnik, zaś J. Mazura turbodoładowany. Dyrektor techniczny Jaworski przyznawał, że moc jest niewystarczająca. „Przydałoby się co najmniej po 100 KM na każdą z tych jednostek”.

Obrocki wspominał, że ostatecznie silnik w samochodzie Sikory i Franka miał niecałe 200 KM, zaś Mazura i Obrockiego powyżej 200 KM. Konstruktorzy musieli jednak pamiętać, że trasa jest długa, a ciężarówki nie są wspierane przez serwis. W rezultacie moc jednostkowa wyniosła zaledwie 20 KM na tonę.

Do Paryża!

Załogi musiały zapoznać się z samochodami i uczestniczyły w przygotowaniach obu egzemplarzy. – *W 1987 roku zacząłem pracę w starachowickim OBR. Prawo jazdy kat. C zrobiłem już po przyjęciu mnie do pracy w Starachowicach. Akurat w tym czasie fabryka zainstalowała wartą chyba milion dolarów maszynę do nacinania zębów przekładni hipoidalnych. Dla nas zrobili specjalne koła zębate i nasze Stary 266 otrzymały inne przełożenia przekładni głównej* – wyjaśnia Mazur.



Rajdowy Star miał standardowe podwozie i przewoził 600 l paliwa

Dzięki temu prędkość maksymalna wzrosła z 86 do 110-120 km/h. – *Same auta i tak były mocno odciążone, miały np. bardzo lekką skrzynię ładunkową. Uzyskano w ten sposób pojazdy o bardzo konkurencyjnej masie własnej poniżej 7 ton, a w stanie gotowym do startu (600 litrów paliwa, klatka bezpieczeństwa, po 3 koła zapasowe i po 3 dodatkowe opony, części zamienne, narzędzia, woda) poniżej 9 ton, co jak na samochód stalowy (konkurencja już wtedy kombinowała z aluminium i kompozytami) należy uznać za wyjątkowo dobry wynik* – podkreśla Obrocki.

Kabinę chroniła zaprojektowana w Starachowicach klatka bezpieczeństwa i stelaż, na którym zamontowano 6 reflektorów. Samochody wymalowano na biało, aby nie nagrzewały się na słońcu.

Dwa rajdowe Stary 266 w towarzystwie Nysy z mechanikami z FSC wyruszyły do Wersalu (Place d'Armes) pod Paryżem, gdzie organizator imprezy wyznaczył start 1 stycznia 1988 roku. – *Dotarliśmy do Paryża z niewielkim opóźnieniem, bo oba starannie poskładane Stary śmigły po niemieckich autostradach bardzo żwawo, ale gorzej było z nową Nyską, która makabrycznie nie nadążała i równie makabrycznie często wymagała interwencji mechaników* – opisuje Obrocki.

Przed uczestnikami X. rajdu Paryż-Dakar 1988 było do przejechania 12.874 km, w tym 6.605 km odcinków specjalnych.

Trasa wiodła przez Francję, Algierię, Niger, Mali, Mauretanię i Senegal; składała się z 18 etapów, najkrótszy liczył 300 km, a najdłuższy 987 km, w tym 800 km odcinka specjalnego.

Organizatorzy przyjęli 850 zgłoszeń, na starcie stawilo się 603 pojazdy. – *To miał być trudny rajd, bo szybko rosła liczba chętnych i potrzebny był przesiew* – tłumaczy Mazur. Gazeta fabryczna ostrożnie szacowała szanse starachowickich załóg: „Sukcesem będzie dojechanie do mety”.

Co to jest fesz-fesz?

Załogi pokonały paryski 4-kilometrowy prolog, dojechały do Sete, gdzie zaokrętowały się na prom. – *Po mocno chybliwej i trudnej dla zdrowia bezsennej podróży docieramy do Afryki i bez chwili odpoczynku musimy jechać dalej. Pierwsze godziny blisko Morza Śródziemnego to teren jeszcze twardy i przyzwoity. Ale już widać, bo inni wyprzedzają nas gładko, że Star wobec konkurencji jest wyraźnie słabszy i wolniejszy* – wskazuje Obrocki.

Trafiają się także pierwsze awarie. – *Przed wyjazdem mój mechanik Jurek Kosmala podszedł do mnie z pakunkiem pod pachą. Pytam, co to jest? On na to, że szyba. Ja zapytałem, po co mi szyba? Jurek odpowiedział, że „w Afryce szyba na pewno ci się przyda”. Wziąłem ten pakunek i włożyłem za siedzenie. No i już na początku rywalizacji w Afryce ktoś rzucił w szybę mojego auta cegłą. I przydała się* – opowiada Sikora.

W samochodzie Mazura i Obrockiego w Algierii rozkręciły się śruby łączące wał napędowy. Zerwał on pneumatyczne przewody hamulcowe. W Nigrze ta sama załoga dokręcała koło rozrządu, które również poluzowało się. Tak mścił się brak dolara i 20 centów na zakup kleju.

Jednak to nie awarie stanowiły największy kłopot załóg. – *Główny problem to coraz większe spóźnienia, docieranie do obozu w środku nocy lub nad ranem i brak snu, bo w międzyczasie w potwornej kolejce trzeba jeszcze zatankować. Mimo to w dobrych humorach osiągamy półmetek rajdu* – wspomina Obrocki.

Radości nie zmąciły nawet niebezpieczne spotkania. – *Pomyliliśmy w pewnym momencie trasę i wjechaliśmy... do kopalni. Nagle wokół nas zebraли się czarnoskórzy ochroniarze, którzy zaczęli do nas celować z karabinów. Przestraszyliśmy się, bo nie wiedzieliśmy, czy nie zaczną strzelać. Na wstecznym biegu jechałem chyba kilkaset metrów i na szczęście udało się bezpiecznie oddalić z tego miejsca* – dodaje Sikora.

Organizatorzy poprowadzili rajd przez tereny, na których występował fesz-fesz, czyli bardzo drobny pył gipsowy. – *Na pustyni zakopaliśmy się w wielkich wydymach, jak większość uczestników. Straciliśmy wiele godzin na odkopywanie. O siłownikach hydraulicznych, jakie mają dziś auta, mogliśmy pomarzyć. W ogóle wolno się jechało po piachu, co chwila trzeba było spuszczać powietrze z opon. Tatry miały już wtedy system centralnego pompowania, jedną wajchę spuszczały powietrze przed wydymami. Ja ręcznie z każdego koła robiłem to przez osiem minut, a potem jeszcze 20 minut zajmowało ponowne napompowanie z 0,8 atmosfery do 6. Takie spuszczenie powietrza było bardzo niebezpieczne, ryzykowało się kolizję, że ktoś na dużej szybkości wjedzie w nasze auto* – opisuje Mazur.

Przejazd trwał tak długo, że załogi znalazły się poza czasem. 7 stycznia 1988 roku, po 800-kilometrowym etapie w Tamanrasset załoga J. Mazur i J. Obrocki zajmuje 133 miejsce w generalce, a T. Sikora i J. Franek 166 miejsce. – *Okrutna chwila, bo do Dakaru coraz bliżej, pokonaliśmy ponad połowę trasy, Star rwie się do walki, a wczoraj był ostatni taki etap saharyjski i w tym momencie wjeżdża się na łatwiejsze i twardsze tereny tzw. sabelu*

i dość łatwo zmieścić się można w wyznaczonych przez organizatora czasach – wyjaśnia Obrocki.

Bez wiz, za to z orderami

Czterech śmiałków na Starach mogło liczyć tylko na siebie. – Jeszcze przed wyjazdem poszedłem do dyrektora w Starachowicach i poprosiłem o jakieś gadżety – koszulki, poręczki, miniaturowe modele. Takie rzeczy na rajdzie zawsze się przydają, można obdarować ludzi, którzy mogą nam pomóc po drodze. Ale w fabryce, która zatrudniała 20 tys. ludzi i eksportowała auta do wielu państw w dziale marketingu jakoś nic się dla nas nie znalazło. Dyrektor mówi w końcu: „Niech pan weźmie to”. I wręcza mi torbę pełną orderów. Było tam m.in. odznaczenie dla przodownika pracy socjalistycznej, order zasłużonego dla zakładów im. Feliksa Dzierżyńskiego itd. Złocene takie, z rubinami, ładne w sumie. I proszę sobie wyobrazić, że te ordery nie raz ratorwały nam skórę. Gdy na granicy były jakieś problemy, od razu wręczałem celnikom i strażnikom ordery i uśmiechali się szeroko. Do Senegalu z pomo-

cą sponsora też wjechaliśmy dzięki medalom, w Polsce nie pomyślano wtedy, żeby wyrobić nam wizy! – opowiadał Mazur Jakubowi Ciastoniowi z redbull.com.

Stary bezawaryjnie dojechały do Dakaru, stolicy Senegalu, choć przed samym Dakarem w samochodzie Sikory odkręciły się śruby wału napędowego. Wiezione na każdym z aut 2,5 tony części zamiennych okazały się zbędne.

22 stycznia 1988 roku metę nad jeziorem Różanym przekroczyły 151 pojazdy. – Do mety dojechały tylko 22 ciężarówki, w tym 14 poza limitem czasu. Ta edycja rajdu okazała się jedną z najtrudniejszych – uważa Mazur.

Liczy się jednak obecność Starów na kończącej imprezę defiladzie. – Jurek był 14., a ja zająłem 34. miejsce, Jelcze były za nami – zaznacza Tomasz Sikora, kierowca Stara z numerem startowym 630. Starty czterech polskich ekip kosztowały firmę Ci-ta milion franków.

Zalogi Starów wróciły samolotem, ciężarówki na pokładzie motorowca Zawichost

wypłynęły z Afryki i po kilku miesiącach znalazły się w Starachowicach zdekompletowane, zniknęło wyposażenie kabin.

Fabryka jednak już planowała start w kolejnym roku dwóch egzemplarzy wersji 2-osiowej, lżejszej o 2 tony, którym będzie towarzyszył serwisowy Star 266.

Do kolejnego rajdu organizator nie dopuścił jednak ciężarówek i Stary nie pojawiły się już na tej imprezie. – W pierwszej debiutanckiej próbie polskie ciężarówki pokonały Saharę – podkreśla Obrocki.

Z kolei Mazur żałuje, że nie odkupił rysunków Dworzańskiego rajdowego Stara 1344, który pozostał tylko na papierze oraz Stara 266 którym jechał. – Rajdowego Stara fabryka sprzedawała gdzieś w Bieszczady do zwózki drewna. Pomimo dwóch lat poszukiwań nie udało mi się trafić na ślad tego samochodu. Ostatecznie kupiłem z demobilu taki sam rocznik i przerobiłem go na rajdowy – opisuje Mazur. Samochód można obejrzeć w walczyńskim Muzeum Górnictwa i Sportów Motorowych. 

ISUZU

Jedno ISUZU wiele zastosowań

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



DEALER ROKU 2020 i 2021

SKONFIGURUJ I ZAMÓW SVOJE ISUZU

ISUZU THE PICK-UP SPECIALIST

AUTORYZOWANY DEALER ISUZU

TruckEkspert

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

www.truckekspert.eu

MIEJSKIE • ROLNICZE • KOMUNALNE • LEŚNE • RATOWNICZE • BUDOWLANE

TRUCKS & MACHINES
MASZYNY BUDOWLANE

A yellow motor grader is shown from a side-rear perspective, working on a gravel road. It is pushing a pile of gravel towards the left. The machine has large, treaded tires and a prominent blade. To the left of the road is a concrete curb and a grassy area with trees in the background. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

**SPECJALISTKI
OD PODŁOŻY**

TEKST: Michał Jurczak ZDJĘCIA: T&M

Równiarki są maszynami do robót ziemnych, to do nich należy odpowiednie profilowanie podłoża pod nawierzchnie dróg, lotnisk czy parkingów. Przy ich pomocy można także wyrównywać rowy, nasypy i pobo-
cza. Bywa że stosuje się je też do zrywania starej nawierzchni dróg, czy do mieszania materiałów stosowa-
nych do stabilizowania gruntu, jak również np. do... odśnieżania. Rynek tego rodzaju maszyn nie jest duży,
ale dość stabilny.

Wybierając odpowiednią równiarkę trzeba przede wszystkim mieć świadomość tego, jakie funkcje użytkowe będzie ona spełniać i w jakich warunkach pracować (np. rodzaj gruntu). Od tego zależy m.in. rodzaj napędu (na dwie czy na trzy osie). Istotny jest dobór optymalnej automatyki sterowania, bowiem to będzie współdecydować m.in. o kosztach bieżącej eksploatacji. Ze względu na konstrukcję ramy mogą to być maszyny dwuosiowe (do ramy mocowane dwie osie, przednia – połączona przegubowo i tylna na sztywno, a pomiędzy nimi lemisz) oraz trzyosiowe (dwie osie tylne i jedna przednia). Zeglądaliśmy do aktualnych ofert trzech ważnych graczy na rynku równiarek.

Cat – moc technologii

Równiarką samobiezną nowej generacji Cat 120 można sterować za pomocą dżojstika lub kierownicy i dźwigni (z opcją napędu na wszystkie koła). Dostępna jest zmodernizowana technologia Grade z wyświetlaniem na opcjonalnym, kolorowym ekranie dotykowym o przekątnej 203 mm (8 cali). Technologia Cat Grade umożliwia uzyskanie docelowego stanu nawierzchni przy mniejszej liczbie przejazdów. Cyfrowy miernik nachylenia lemisza pozwala uzyskać wymagane nachylenie bez potrzeby stosowania ręcznych metod pomiaru terenu. Cat Grade z opcjonalną funkcją Cross Slope Indicate zapewnia odczyty spadku poprzecznego w czasie rzeczywistym oraz może być

rozbudowany do układu z funkcją pomiaru spadku poprzecznego (w celu automatycznego przemieszczania lemisza). Układ stabilizacji lemisza wykrywa odbicie lemisza szybciej od operatora, zmniejszając otwarcie przepustnicy i późniejszą potrzebę poprawek obrabianego obszaru. System Product Link za pośrednictwem internetowego interfejsu VisionLink przekazuje, na żądanie informacje o lokalizacji, liczbie godzin pracy, zużyciu paliwa, wydajności, czasie bezczynności, kodach diagnostycznych i wiele innych danych maszyny (ma to wpływ na zwiększenie efektywności i obniżenie kosztów eksploatacji). Aktualizacja oprogramowania maszyny następuje zdalnie, bez potrzeby czasowego wyłączania jej z użytku.

Mniejsze KOSZTY Większa WYDAJNOŚĆ

WYKORZYSTAJ POTENCJAŁ SWOJEJ MASZyny



Modyfikacje SILNIKA

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

Jak przebiega ADAPTACJA MOCY?

-  **OKREŚLENIE WYMAGAŃ KLIENTA**
Technicy firmy przyjeżdżają do klienta, uzgadniają z nim jego wymagania i oczekiwania wedle możliwości maszyny.
-  **DIAGNOSTYKA**
Pomiar mocy i kopia zapasowa pierwotnego oprogramowania, na potrzeby ewentualnej adaptacji jednostki do oryginalnych ustawień.

-  **ZAPISANIE NOWEGO OPROGRAMOWANIA**
Nowy program zostaje przygotowany w sposób indywidualny do danej maszyny na podstawie oryginalnego i ponownie zapisany w jednostce sterującej.
-  **POMIAR MOCY I PRZEKAZANIE**
Ponowna diagnostyka i pomiar mocy, jazda próbna i wystawienie karty gwarancyjnej z parametrami maszyny.

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



OPIEKUN TERENOWY
☎ +48 722 227 815
mateusz@enginecopower
SERWIS
☎ +48 727 020 887
serwis@enginecopower

🌐 enginecopower.pl
📱 enginecopower



Ważąca (ze zrywakiem i spycharką czołową) nieco ponad 19 t równiarka Komatsu GD675-7 dysponuje ostrzem o długości 4,27 m.

Dostawca zwraca uwagę m.in. na to, że filtry paliwa, powietrza dolotowego i oleju są zgrupowane, zapewniając łatwy dostęp i stwarzając możliwość obsługi zapobiegawczej. To przyspiesza obsługę i ogranicza koszty. Używając filtrów nowej generacji można zaoszczędzić do 15 proc. Na ograniczenie kosztów wpływa też, w przypadku precyzyjnego wykańczania powierzchni, wykorzystanie opcji belki regulowanej od góry (o 45 proc. niższe koszty konserwacji w porównaniu do wersji standardowej).

Zastosowanie przeciwwagi i bloku dociskowego ma wpływ na wyważenie maszyny. Do poziomowania utwardzonego gruntu dostępne są opcje zrywaka i zrywaka spulchniającego. Opcję przedniego podnośnika przygotowano do montażu osprzętu, takiego jak lemiesz prosty lub przedni. Aby powiększyć obrabianą powierzchnię można zamontować przedłużenie lemiesza środkowego zwiększające szerokość o 605 mm.

Nabywcy równiarek Cat mają do dyspozycji trzy wersje kabin: Standard, Comfort Plus oraz Premium Plus. Informacje dotyczące maszyny, np. poziom paliwa czy opcje technologii Grade i alerty są prezentowane na wyświetlaczu. Wyświetlacz z powłoką antyrefleksyjną umożliwia odczytywanie zawartości niezależnie od poziomu nasłonecznienia. Zwraca uwagę dobra widoczność z kabiny, m.in. dzięki opcjonalnej kamerze cofania mającej zapewniać bezpieczeństwo operatorowi i pracownikom znajdującym się wokół równiarki.

W przypadku zdlawienia silnika pomocniczy układ kierowniczy automatycznie i bezpiecznie zatrzyma równiarkę. Dostępny z poziomu podłoża wyłącznik silnika po aktywowaniu wstrzymuje doprowadzanie paliwa. Na produktywność wpływa m.in. możliwość zastosowania trybu ECO (spalanie spada o 15 proc.). Skrzynia biegów Powershift ściśle współpracuje z balastem, odpowiadając za należyte przeniesienie siły pociągowej na grunt.

Komatsu – sprawdzona skuteczność

Równiarka Komatsu GD675-7 jest napędzana 221-konnym dieslem. Ważąca (ze zrywakiem i spycharką czołową) nieco ponad 19 t maszyna dysponuje ostrzem o długości 4,27 m. Producent zwraca uwagę na relatywnie długi rozstaw osi i mały promień skrętu oraz na uniwersalną geometrię odkładnicy. Wzmocniono krąg ostrzy, a płytki ściernalne wykonano z żywicy. Niezawodność i łatwość konserwacji wynika m.in. z możliwości wykorzystania dużego, wielofunkcyjnego monitora, na którym prezentowane są sposoby rozwiązywania ewentualnych problemów.

Wygodę eksploatacji zwiększa zastosowanie bezprzewodowego systemu monitoringu Komtrax. Zapewnia komunikację mobilną, ułatwia pozyskiwanie danych eksploatacyjnych, a w konsekwencji wpływa na ekonomikę (oszczędność paliwa). Na oszczędność paliwa może wpłynąć również umiejętne korzystanie z trybów pracy (Power lub Economy), a także automatycznie wyłączanie silnika gdy ten pozostaje bezczynny

przez określony czas (można zaprogramować od 5 do 60 minut). „Eko-wskazówki” przekazywane są za pośrednictwem monitora w kabinie. Maszyna ma dwutrybową przekładnię, specjalnie zaprojektowaną dla równiarek marki Komatsu, a pomagającą ograniczyć zużycie paliwa o kilkanaście procent. Dostawcy podkreślają, że GD675-7 oferuje najdłuższy rozstaw osi w swojej klasie i wyjątkowo dobrą wydajność wyrównywania. Blokada zmiennika momentu obrotowego przełącza się w tryb automatyczny, aby w każdej chwili móc zaoferować odpowiednie osiągi przy optymalnym zużyciu paliwa.

Pompa w systemie hydraulicznym pracuje na biegu jałowym przy niskiej wydajności. Kiedy „wykrywa” zapotrzebowanie na obciążenie, przepływ szybko rośnie. W GD675-7 zastosowano m.in. wielofunkcyjny zawór sterujący z pływakowym i pilotowym zaworem zwrotnym (konstrukcja Komatsu) mające pozytywny wpływ na sterowność i szybszą reakcję lemiesza (za pomocą elementów sterujących obsługiwanych palcami). Walorem Komatsu GD675-7 są m.in. ergonomiczne elementy sterujące oraz dźwostki PCCS (Palm Command Control System). Tryb pełzania pozwala utrzymywać przez dłuższy czas relatywnie niewielką prędkość.

Wpływ na komfort pracy ma w pełni regulowany fotel z amortyzacją pneumatyczną. Dostawca zwraca uwagę na bardzo dobrą widoczność przez szyby sześciokątnej kabiny, we wszystkich kierunkach.

Case – siła uniwersalności

Case ma w ofercie maszyny serii C w wersjach: 836C / 836C AWD / 856C / 856C AWD. Silnik pochodzi od FPT Industrial. Jednostkę opracowano specjalnie z myślą o napędzie równiarek, które wymagają szybkiej reakcji i wysokiego momentu obrotowego po to, aby utrzymać odpowiedni poziom wydajności. „Dual Power” maksymalizuje funkcjonowanie przy wyższych prędkościach spłaszczając krzywą mocy od 4 biegu wzwyż. Maksymalna temperatura osiągnięta przez HI-eSCR 2 w normalnych warunkach roboczych jest niższa o 200 st. C od temperatury standardowego filtra cząstek stałych.

Równiarki Case można doposażyć w różnorodne osprzęty, dzięki czemu nadają się do bardzo wielu zastosowań. Są wśród nich

trzy konfigurowalne szerokości lemiesza środkowego (aby łatwo dopasować siłę spychającą do warunków pracy z materiałami o różnej gęstości); przedłużenia lemiesza; sprzęgło przeciwwprężeniowe lemiesza środkowego (dla ochrony ramy i lemiesza przed ewentualnymi kolizjami – polecane szczególnie do zastosowań leśnych); zrywak środkowego lemiesza dla łatwiejszego przygotowania lekkiej gleby za jednym przejazdem (opcja); tylny zrywak o 3 lub 5 zębach (aby łatwo spulchnić zbity grunt). Przedni lemiesz służy do szybkiego poziomowania i rozprowadzania materiału co może znacząco wpłynąć, w połączeniu z pracą lemiesza środkowego i dzięki wysokiej mocy silnika, na zwiększenie produktywności. Opcjonalnie stosowana jest przednia przeciwwaga mająca gwarantować lepszy rozkład mas i większy nacisk przedniej osi. Wyjście hydrauliki na tył odpowiada za zapewnienie odpowiedniego zasilania dla dodatkowego osprzętu, tj. zagęszczarki.

Producent zwraca uwagę na łatwość codziennej konserwacji maszyny, bowiem



Równiarki CASE można fabrycznie przystosować do montażu większości powszechnie stosowanych rozwiązań sterowania lemieszem

wszystkie, główne punkty serwisowe umieszczone po lewej stronie, gdzie są łatwo dostępne z poziomu podłoża. Błotniki tylnych osi są funkcjonalnym i bezpiecznym miejscem, z którego można wykonać okresowe czynności konserwacyjne, tzn. oczyszczenie filtra powietrza lub uzupełnienie oleju.

Jednostka współpracuje z przekładnią Ergopower, ze zmiennikiem momentu. Funkcja automatycznej zmiany biegów ułatwia operatorowi skoncentrowanie się na zadaniu i optymalizuje wydajność maszyny pozwalając silnikowi równiarki pracować w optymalnym zakresie krzywej mocy.

Klasa sama w sobie

To czysta przyjemność patrzeć, jak pracuje mistrz – wiele lat poświęcenia sprawiło, że Twoje narzędzia to przedłużenie Twoich rąk. Odważna wizja i właściwy sprzęt pozwalają Ci zmienić rezultat każdej pracy w arcydzieło.

UWAGA: ZAWSZE PRZESTRZEGAJ OSTRZEŻENIA I INSTRUKCJI PODANYCH PRZEZ PRODUCENTA. ABY UZYSKAĆ WIĘCEJ INFORMACJI, SKONTAKTUJ SIĘ Z NAJBLIŻSZYM DEALEREM LUB ODWIEDŹ STRONĘ WWW.BOBCAT.COM





Równiarkę samobieżną Cat 120 można sterować za pomocą dżoistika lub kierownicy i dźwigni

Ta funkcja w połączeniu ze zmiennikiem momentu praktycznie uniemożliwia zduszenie silnika przy nadmiernym obciążeniu. Blokada mechanizmu różnicowego jest automatyczna, dyferencjał „No-Spin” natychmiastowo przenosi moment obrotowy z kół ślizgających się na koła o lepszej przyczepności. System nie wymaga od operatora żadnej interwencji, pozwalając mu całkowicie skupić się na kontrolowaniu ruchów lemieszka.

Tryb jazdy powolnej praktycznie niezależnie przedni napęd od obrotów silnika, zatem równiarka może być użyta np. z dodatkowym osprzętem do zagęszczania gruntu. Niezależnie od wybranego napędu (4WD czy 6WD), model 836C może zostać wyposażony w opony 24", sprawdzające się w pracy na wyboistym podłożu lub gdy chcemy uniknąć efektu podskakiwania kół.

Rama maszyny ma kształt litery A. Typowe naprężenia poprzeczne wynikające z pracy lemieszka są niemal zupełnie zneutralizowane, zapewniając jednocześnie dłuższą żywotność elementów. Geometria lemieszka pozwala operatorowi ustawić go prostopadle do ziemi. Profil lemieszka środkowego o zmiennym promieniu redukuje opór materiału, a przy pracach wykończeniowych poprawia jego mieszanie. Budowa układu lemieszka środkowego powoduje relatywnie niskie tarcie podczas pracy.

Dostawcy równiarek Case akcentują bardzo dokładny układ sterowania o krótkim czasie reakcji, a także układ hydrauliczny typu „load sensing”. Bezpośrednio aktyw-

wowana pompa wielotłoczkowa dostarcza jedynie koniecznej ilości oleju, dokładnie tam, gdzie jest potrzebny (eliminacja ewentualnych strat). Zawory sterujące (rozdzielacz główny) z funkcją kompensacji ciśnienia umożliwiają równoległe podnoszenie i opuszczanie lemieszka. Dedykowany przełącznik zamontowany w podłodze kabiny pozwala operatorowi uzyskać maksymalną moc hydrauliki, niezależnie od obrotów silnika, dla szybszej reakcji (tryb „Full Flow”). Opcjonalna funkcja pływania lemieszka środkowego pozwala na swobodny przepływ oleju w cylindrach, aby odkładnica mogła swobodnie przesuwac się po gruncie.

Równiarkę Case z „serii 800” można fabrycznie przystosować do montażu większości powszechnie stosowanych rozwiązań sterowania lemieszem. System typu „plug and play” sprawia, że nabywcy pozostaje zainsta-

lowanie w kabinie urządzenia do sterowania lemieszem 2D lub 3D wraz z wyświetlaczem, a układ sterowania lemieszem będzie gotowy do użycia. Zestaw przystosowujący SiteControl jest kompatybilny z różnymi rodzajami systemów sterowania: ultradźwiękowymi, laserowymi lub GPS. Dzięki automatyzacji systemowi sterowania lemieszem nawet najmniej doświadczony operator może uzyskać relatywnie wysoką i, co kluczowe – równomierną wydajność równiarki, przy jednoczesnym zachowaniu precyzji wykonania.

Komfortowi i bezpieczeństwu pracy sprzyja bezpośrednie łączenie dźwigni sterujących z rozdzielaczem. Operator może dzięki temu lepiej wyczuć reakcje maszyny zwiększając tym samym precyzję pracy. Kabina montowana jest na tylnej ramie, co zwiększa siłę docisku tylnych osi. Spełnia wymogi ROPS oraz FOPS. Pneumatycznie amortyzowany, ogrzewany fotel jest elementem wyposażenia standardowego. Duże szyby kabiny, wykonane z barwionego szkła stwarzają odpowiednie warunki do obserwacji miejsca pracy. Dobra jest widoczność na lemiesz środkowy (nawet jeśli operator pracuje na siedząco i aż do maksymalnego kąta wychylenia lemieszka). Bezpieczeństwo zwiększono montując kamerę cofania, mające jeszcze poszerzyć pole obserwacji z tyłu. Kierujący maszyną nie musi już odwracać się podczas jazdy wstecz, a wszelkie przeszkody można dostrzec zerkając na szeroki, 7-calowy kolorowy monitor. Case oferuje w swoich równiarkach również praktyczną, nisko-profilową kabinę ograniczając maksymalną wysokość maszyny o 18 cm, co może mieć znaczenie w transporcie. 



ZAMIAST TARGÓW, POLIGON I FABRYKA

Duże zainteresowanie wzbudziła prezentacja maszyn marki ATLAS na poligonie w Ganderkesee. Uczestniczyli w niej branżowi specjaliści. Swą pierwszą w pełni hydrauliczną koparkę mobilną firma ATLAS przedstawiła już ponad siedemdziesiąt lat temu. Od tego czasu maszyny były wielokrotnie modernizowane, umacniając swą pozycję w branży budowlanej. Obecnie ATLAS oferuje koparki kołowe od 13 t do 23 t w wersji standardowej oraz od 12 do 18 t w wersji z krótkim „ogonem”. W tym roku szefowie firmy ATLAS zrezygnowali z uczestnictwa w udziału w licznych imprezach targowych (IAA, Innotrans, Bauma). Zamiast tego na poligonie w Ganderkesee zorganizowano imprezy dla klientów oraz wycieczki po sąsiednim zakładzie produkcyjnym. Uczestnikami byli wyłącznie eksperci z branży. Umiejętnie testowali maszyny w warunkach terenowych. W centrum uwagi znalazła się zwłaszcza koparka samojezdna 160 W o masie roboczej 17,5 t oraz koparka kołowa z krótkim „ogonem” 175 WSR. Odwiedzający byli pod wrażeniem jej mocy i zwrotności, z podwoziem o długości zaledwie czterech metrów i promieniem obrotu „ogona” wynoszącym 1,72 m. Wzrok przyciągał również „Bigfoot” ze swoją ogromną wytrzymałością i zdolnościami terenowymi (podwozie zaprojektowano specjalnie z myślą o pracy na podmokłym gruncie), a ekstremalnie szerokie i duże opony 710/45-26.5 20 PR znacznie zmniejszają nacisk na podłoże. Kolejnym punktem wydarzeń była wizyta w zakładzie produkcyjnym koparek ATLAS w Ganderkesee. – Udało nam się przekazać wiedzę uczestnikom, a przybyli oni z wieloma pytaniami dotyczącymi koparek mobilnych. Najczęściej dopytywano o walory maszyn, parametry techniczne, ale też szczegóły produkcyjne. Wiele z pytań dotyczyło także innego sprzętu roboczego – mówi Frank Lueken, Dyrektor ds. Rozwoju Produktu i Projektów Specjalnych, ATLAS. 



WOZIDŁO PRZEGUBOWE FIRMY DOOSAN ZDOBYWA NAGRODĘ ZA 2022 R.

Wozidło przegubowe DA30 firmy Doosan zdobyło nagrodę EquipmentWatch 2022 w kategorii najniższa utrata wartości (HRV) dla wozideł. Jest to jedna z 30 kategorii nagród przyznawanych sprzętowi budowlanemu i rolniczemu oraz maszynom do podnoszenia/uzyskiwania dostępu. Wytypowanie zwycięzców jest możliwe dzięki najlepszej w branży bazie danych EquipmentWatch oraz ponad dziewięciu milionom obserwacji rynkowych. Nagrody te są zwieńczeniem ponad 100 godzin pracy analityków, w trakcie której przeanalizowano i poddano ocenie ponad 27 000 modeli

sprzętu. Najnowsza generacja wozideł przegubowych firmy Doosan to modele DA30-7 i DA45-7, spełniające wymogi normy Stage V. Modele DA30-7 i DA45-7 mają ładowność odpowiednio 28 i 41 ton. Model DA30-7 jest napędzany zgodnym z normą Stage V 9-litrowym silnikiem Diesla Scania DC09 o mocy 276 kW (375 KM). Model DA45-7 jest zasilany zgodnym z normą Stage V, 13-litrowym silnikiem Diesla Scania DC13 o mocy 368 kW (500 KM). 

NOWE ELEKTRYCZNE STOŁY VOLVO DAJĄ WIĘCEJ MOŻLIWOŚCI ROZŚCIEŁANIA NA DUŻĄ SKALĘ

Wprowadzając na rynek stoły sztywne z elektryczną regulacją temperatury MB122 i VTD121 do dużych rozściełaczy gąsienicowych, Volvo CE nie tylko rozszerza swoją gamę rozściełaczy, ale także pomaga klientom uzyskać wysokiej jakości wykończenie powierzchni, jakiego oczekują – teraz w krótszym czasie i przy mniejszym wysiłku. Wyposażone są w pokładowy generator o mocy 55 kVA, klienci nie muszą już napełniać butli z gazem do ogrzewania stołu, jak miało to miejsce w przypadku stołów z ogrzewaniem gazowym. Przekłada się to na szybki start pracy, maksymalny czas pracy bez przestojów i większą wydajność na placu budowy. Te stoły sztywne są obecnie dostępne w modelach Volvo P6820D ABG, P7820D ABG i P8820D ABG i wyróżniają się dużym zakresem szerokości rozściełania od 2,5 do 13 m. Zostały zaprojektowane do rozściełania każdego materiału – od gorącego asfaltu przez suchy beton wałowany i materiały cementowe aż po tłuczeń kolejowy i mieszanki mineralne. 



NOWA GENERACJA DAF

XD



XD



Przyszłość dystribucji

Dzisiejsze zielone i przestronne miasta stawiają duże wymagania przed pojazdami dystrybucyjnymi. Muszą one być cichsze, czyste i zapewnić bezpieczeństwo niechronionym użytkownikom dróg. Przyjazna dla miast Nowa Generacja XD wprowadza innowacje, które pomagają chronić mieszkańców, zmniejszają wpływ na środowisko i zwiększają czujność kierowcy na ruchliwych miejskich drogach.

WWW.STARTTHEFUTURE.COM

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF