

TRUCKS & MACHINES

MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY

nr 4 / 2023
ISSN 1689-7471
INDEX: 2511275
04 >
1 771 689 174 7 30 2
Cena: 5 zł (w tym 8 proc. VAT)



CHŁODNICZE TRENDY

-  IV. MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU, SPEDYCJI I LOGISTYKI W NADARZYNIE
-  Z ANNĄ BIEKIONIS, COUNTRY MANAGER DKV MOBILITY ROZMAWIA JACEK DOBKOWSKI
-  HISTORIA NUR-A, CZYLI CIĘŻKIEGO, EKSPORTOWEGO PRZEBOJU URSUSA LAT 70.
-  MASZYNY BUDOWLANE: RYNEK ROZŚCIEŁACZY I ŁADOWAREK TELESKOPOWYCH

MOGARZ NA DRODZE

- PRAWDZIWIE

TWA BARDA

SZTUKA



- Elegacki, stylowy wygląd Black Magic z czarnymi uchwytami
- Unikalne kształty z narożnikami i krawędziami
- Wytrzymała konstrukcja dla najcięższych wymagań
- Mocny strumień światła dzięki nowoczesnemu systemowi reflektorów i bardzo mocnym diodom LED we wszystkich 14 wariantach z homologacją ECE
- Po raz pierwszy w ofercie wersje „curved” z homologacją drogową

360°
BLACK



Hella Polska sp. z o.o.
Al. Wyciągowa 6
02-681 Warszawa
Infolinia Hella Gutmann:
800 42 55 66
support.hpl@hella.com
www.hella.pl



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

Redaktor naczelny
Dominik Woch
redakcja@trucks-machines.pl

Zespół
Leon Bilski
Jacek Dobkowski
Michał Jurczak
Robert Przybylski

Współpraca
Marek Różycki
Mariusz Miąsko

Korekta
Danuta Szperling

Wydawnictwo
FOCUS TRUCK LOGISTIC

Redaktor graficzny
Krzysztof Krusiński
kkrus@o2.pl

Reklama i Marketing
Justyna Maziarczyk-Szacun
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

KRONE / MOYA	
/ FM LOGISTIC	4
GOLDHOFER	
/ SCHMITZ CARGOBULL	5
DAF / WIELTON / MERCEDES	6
SOLARIS / MERCEDES	7
BOBCAT / KH-KIPPER	
/ LIEBHERR	51

RYNEK

POJAZDY CIĘŻAROWE	8
IV MIĘDZYNARODOWE TARGI	
TRANSPORTU, SPEDYCJI	
I LOGISTYKI	12
DAF TRUCKS POLSKA	16
ELEKTROMOBILNOŚĆ	18
SIECI STACJI PALIW	22
TRANSPORT CHŁODNICZY	24
POZNAŃ MOTOR SHOW	30
ROZMOWA T&M	34
HISTORIA NUR-A	36
ROZŚCIEŁACZE	40
ENGINECOPOWER	46
ŁADOWARKI	48



LUKASEN export trucks

SKUPUJEMY ZA GOTÓWKĘ

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

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

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

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

533 313 313

MISSION BEYOND ZERO


Na targach Transport Logistic 2023 w Monachium (9-12 maja) Krone skoncentruje się na koncepcji zrównoważonego rozwoju, a „Mission Beyond Zero” to hasło przewodnie ekspozycji. Krone stara się inteligentnie łączyć trendy: cyfryzacji, automatyzacji, zrównoważonego rozwoju i elektryfikacji. Wyrazem tego jest np. rozwiązanie eTrailer. Rdzeniem innowacyjnej technologii jest oś eAxle. Wspiera ciągnik siodłowy w jego napędzie, a także odzyskuje energię hamowania poprzez rekuperację. Dzięki eTrailer, który firma Krone opracowała wspólnie z Trailer Dynamics, zużycie oleju napędowego i emisję CO2 ciągnika siodłowego można zmniejszyć średnio o 40 proc. Krone eTrailer zapewnia wystarczającą ilość energii na długie dystanse, ponad 500 km i może być łączone z każdym konwencjonalnym ciągnikiem siodłowym. Dzięki temu można bezpośrednio wdrożyć redukcję emisji CO2 we flocie. Cyfrowa technologia inteligentnego systemu sterowania i automatyzacja procesów w układzie napędowym eTrailera również w znacznym stopniu przyczyniają się do tych oszczędności. Na Transport Logistic Krone zaprezentuje również dwie sprawdzone naczepy. To Profi Liner 5, wyposażony w osie Krone i Krone Telematics KSC ProPlus Dry, a także naczepa do transportu w kontrolowanej temperaturze, Krone Cool Liner z wyposażeniem dwupokładowym, jednostką Celsineo i Krone Telematics ProPlus Cool. 




SIEĆ MOYA z NOWYMI STACJAMI



W Nowym Sączu otwarto dwie nowe stacje paliw Moya. Oba punkty działają w modelu franczyzowym i mają jednego właściciela. Stacje oferują wysokiej jakości paliwo, koncept gastronomiczny Caffè Moya z bogatym wyborem napojów i przekąsek, a także sklep wielobranżowy. Obie mają dogodną lokalizację i obsługują ruch tranzytowy oraz lokalny. Pierwsza położona jest przy ul. Węgierskiej 182 (DK 87), na trasie Nowy Sącz-Piwniczna Zdrój, przy centrum handlowym Galeria Sandecja. Drugi punkt mieści się przy ul. Lwowskiej 140, w niedalekiej odległości od centrum Nowego Sącza i jednocześnie przy popularnej trasie Jasło-Wadowice (DK 28). Na stację wjedziemy

z obu kierunków ruchu. Województwo mazowieckie wzbogaciło się natomiast o jedną stację paliw Moya. Obiekt w niewielkiej miejscowości Kosów Lacki jest nie tylko miejscem, w którym można zatankować paliwo, lecz także smacznie zjeść oraz zrobić zakupy, także w niedziele nie-handlowe. Stacja w Kosowie Lackim mieści się w centrum miejscowości, w pobliżu drogi wojewódzkiej relacji Ostrów Mazowiecka-Sokołów Podlaski. Sieć Moya, wraz z opisywanymi stacjami, liczy już 405 punktów. 

FM LOGISTIC POWIĘKSZA FLOTĘ

Dotyychczas firma EWT Truck & Trailer Polska dostarczyła polskiemu oddziałowi spółki FM Logistic już 500 pojazdów marki Schmitz Cargobull. Tylko w roku 2022 było to 55 sztuk. Także w tym roku złożono kolejne zamówienia. Wielkim wydarzeniem dla firmy EWT było przekazanie pięćsetnej naczepy firmie FM Logistic w kwietniu 2023. Management EWT Truck & Trailer Polska oraz opiekun FM Logistic Jacek Fiuk, przekazali oficjalnie naczepę numer 500 Andrzejowi Wacykowi, odpowiedzialnemu za zarządzanie flotą w FM Logistic. 



mavet • Kosze paletowe •
• Skrzynie narzędziowe •

www.mavet.pl


+48 669 983 460

TRANSPORT DLA ENERGETYKI

Pojazdy Goldhofer od lat stosowane są w przewozach dużych ładunków dla sektora energetycznego. Meksykańska firma Pesado Transport, przy użyciu sprzętu Goldhofera, dostarczyła kompresor gazu do rafinerii Miguel Hidalgo w Tula. Aby wykonać to zadanie, zespół Pesado Transport musiał pokonać odległość ok. 430 km. Ciężki, 16-osiowy zestaw Goldhofer THP/SL dostarczył ważący 218 t ładunek z portu Veracruz do rafinerii. To dostawa realizowana w ramach odnawiania i modernizacji meksykańskiego sektora energetycznego. Pesado Transport ma już ponad dwudziestoletnie doświadczenie w tego rodzaju przewozach. Tym razem na trasie znajdowały się liczne mosty i tunele, jak również 6 punktów poboru opłat. Trzeba je było pokonać pojazdem o całkowitej wysokości ok. 5,6 m (z ładunkiem). Zespół Pesado, pod kierownictwem menadżera projektu Ramiro Munoz, zdecydował się użyć zagłębionego pokładu ładunkowego, który miał 14,8 m długości. Pokład wpięto pomiędzy dwa zestawy ciężkich wózków modułowych Goldhofer THP/SL, po 8 linii osiowych każdy. 



AUSTRALIJSKA INWESTYCJA

Lider rynku europejskiego w branży naczepowej Schmitz Cargobull został inwestorem w MaxiTRANS. To największy w Australii dostawca naczep do dużych obciążeń oraz posiadacz stacji serwisowych. Schmitz Cargobull stał się udziałowcem mniejszościowym (26 proc.) w Australian Trailer Solutions Group (ATSG), w ramach partnerstwa, które będzie kontynuacją działalności MaxiTRANS. ATSG obejmuje grupę inwestorów, a odkąd kupiła biznes naczep MaxiTRANS (we wrześniu 2021 r.), jej głównym celem było wspieranie australijskiej produkcji. – *Marka Schmitz Cargobull cieszy się doskonałą reputacją dzięki wysokiej jakości, innowacyjnemu wzornictwu i trwałości w całej swojej bogatej ofercie produktów. Jesteśmy podekscytowani, że firma Schmitz Cargobull jest partnerem MaxiTRANS – mówi Greg L'Es-trange, prezes wykonawczy MaxiTRANS. Partnerstwo ma dotyczyć współpracy zakresie technologii, jak i przebiegu i skalowalności procesów. Wsparcie europejskiego potentata wspomaga procesy produkcyjne, ale również ma pozwolić rozwinąć łańcuch dostaw. – Nasza inwestycja w MaxiTRANS oferuje ogromny potencjał do uwolnienia synergii produkcyjnych i wprowadzenia zaawansowanych technologii w celu wsparcia i wniesienia wkładu w australijski przemysł naczep – dodaje Andreas Schmitz, dyrektor generalny Schmitz Cargobull.* 



- Wywrotki aluminiowe i stalowe od 25 m³ do 50 m³
- Ekonomiczne, wytrzymałe, lekkie, niezawodne
- 110 Brinella – najwyższy na rynku współczynnik ścieralności
- Stożkowa mulda zmniejsza opory powietrza oraz zużycie paliwa



www.fliegl.pl

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

I 4 ELEKTRYCZNYCH POJAZDÓW DAF DO WYWOZU ODPADÓW


Firma Cure Waste Management odebrała siedem w pełni elektrycznych ciężarówek DAF CF Electric przystosowanych do wywozu odpadów. Te ciche pojazdy 6x2 o zerowej emisji spalin, wyposażone w zabudowy VDL z załadunkiem bocznym, będą wykorzystywane do zbierania odpadów z gospodarstw domowych na obszarze Eindhoven, Valkenswaard i Geldrop-Mierlo w południowo-wschodniej Holandii. Dostarczone niedawno pojazdy są wyposażone w zabudowę VDL z elektrycznym załadunkiem bocznym, która umożliwia ciche i w pełni zautomatyzowane opróżnianie pojemników na odpady. Cure Waste Management niedługo odbierze siedem kolejnych pojazdów DAF CF Electric, z których sześć będzie wyposażonych w zabudowę z elektrycznym załadunkiem tylnym. Siódma ciężarówka będzie wyposażona w system czyszczący zarówno powierzchniowe, jak i podziemne pojemniki na odpady. 




NACZEPY KURTYNOWE DLA MAGTRANS



Firma transportowa MAGTRANS Sp. z o. o., mająca swoją siedzibę w Busku-Zdroju, zamówiła u wielońskiego producenta naczepy kurtynowe Curtain Master Mega. Kontrakt jest wynikiem wieloletniej współpracy obu firm i obejmuje wyprodukowanie 60 szt. tych pojazdów. Finalizacja zamówienia miała miejsce na koniec I kwartału 2023 roku. W modelu MEGA występuje możliwość transformacji naczepy oraz regulacji jej wysokości przez zmianę poziomu zawieszenia i dachu. Na życzenie klienta, pojazd może zostać wyposażony w drugi poziom podłogi oraz zostać przystosowany do transportu kolejją. Ponadto, naczepy posiadają certyfikaty VDI, DC oraz do przewozu napoi. MAGTRANS Sp. z o. o. to rodzinna firma z całkowicie polskim kapitałem. Posiada ponad 41 letnie doświadczenie w transporcie i spedycji na terenie Europy. Rocznie firma realizuje około 60.000 zleceń


transportowych, a wsparcie i doradztwo podczas kooperacji zapewnia obecnie kadra składająca się z 550 osób. 

NOWE MERCEDESY JUŻ NA ULICACH ŁODZI

3 kwietnia 2023 r. na ulice Łodzi wyjechały pierwsze autobusy marki Mercedes-Benz, które Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Łodzi zamówiło w 2022 r. w oparciu o wcześniej przeprowadzone postępowanie przetargowe. Ofertę na dziesięcioletni najem łącznie 52 szt. autobusów Mercedes-Benz Conecto G wraz z serwisem złożyło konsorcjum w składzie EvoBus Polska Sp. z o. o. i Pekao Leasing Sp. z o. o. Wsparcie w zakresie doposażeń oraz innych usług serwisowych świadczy autoryzowany partner OMNIplus: firma EWT Automotive Polska Sp. z o. o. z oddziałem w Strykowie. Autobusy wyposażone są w czworo dwuskrzydłowych drzwi. Niska podłoga sięgająca od pierwszego do ostatniego rzędu foteli zapewnia podróżującym wysoki komfort przemieszczania się i szybki przepływ potoków pasażerskich. Mała średnica zawracania pozwala na bezpieczne manewry autobusami nawet w wąskich uliczkach. Przednie i tylne człony pojazdów są połączone za pomocą opracowanego przez Mercedes-Benz unikalnego systemu zabezpieczenia przeciwwzgięciowego (ATC). Ta innowacyjna technologia gwarantuje wysoką stabilność i imponującą zwrotność autobusów, co powoduje, że nawet na biegu wstecznym manewrowanie jest niezwykle wygodne. Ponadto, dzięki niezależnemu zawieszeniu kół przedniej osi Conecto G są wyjątkowo zwrotne i komfortowe. 




OPOCZNO INWESTUJE W ELEKTRYCZNE AUTOBUSY SOLARIS

W kwietniu przedstawiciele Gminy Opoczno podpisali z firmą Solaris umowę na dostawę 12 elektrycznych autobusów wraz z infrastrukturą ładowania. Bezemisyjne 9- i 12-metrowe Urbino electric wyjadą na ulice miasta w 2024 roku. Jest to pierwsze zamówienie realizowane dla Opoczna przez Solarisa. Wartość kontraktu wynosi ponad 36 mln zł brutto. Opoczno stawia zdecydowane kroki na drodze ku elektromobilności. Zamówione przez miasto 6 sztuk modelu Urbino 9 LE electric oraz 6 sztuk modelu Urbino 12 electric to autobusy ciche i całkowicie bezemisyjne w miejscu użytkowania. Poza dostarczeniem pojazdów, zamówienie obejmuje również dostawę infrastruktury ładowania. Autobusy pojawią się na ulicach Opoczna w pierwszej połowie 2024 roku. 



PIERWSZY POLSKI eACTROS NA XV EUROPEJSKIM KONGRESIE GOSPODARCZYM W KATOWICACH

Kwietniowy XV Europejski Kongres Gospodarczy jak zawsze zgromadził przedstawicieli firm, mediów, polityków i ekspertów, którzy przybyli do Katowic, by rozmawiać o głównych trendach ekonomicznych i związanych z nimi wyzwaniach. Na stoisku Daimler Truck Polska na wszystkich zainteresowanych czekali eksperci producenta ciężarówek z gwiazdą oraz instruktorzy TruckTraining. Goście mogli poznać model eActros i szczegóły jego konstrukcji, a także wybrać się na 10-minutową jazdę po centrum Katowic, by osobiście doświadczyć zalet elektrycznej ciężarówki. Pierwszy zarejestrowany w Polsce eActros 400, docelowo z zabudową chłodniczą i agregatem chłodniczym, posiada cztery pakiety baterii o łącznej pojemności 448 kWh, co przekłada się na zasięg ok. 400 km w optymalnych warunkach. 



FOCUS TRUCK
SPECIAL TRANSPORT

mobile 24 h: + 48 602 221 009
mobile 24 h: + 48 608 227 533
kontakt@focustruck.pl
www.focustruck.pl

TRANSPORT ŁADUNKÓW PONADNORMATYWNYCH
KRAJOWY I MIĘDZYNARODOWY

CIEKAWY POCZĄTEK

Od stycznia do marca rynek w najcięższej kategorii ponad 16 ton dopuszczalnej masy całkowitej wzrósł o 16 proc. i doszło do zmiany lidera, czy chwilowej przekonamy się w następnych miesiącach.

*Nowa sytuacja,
Mercedes-Benz na czele*



*Volvo na drugim
miejsu, z niewielką
stratą do Mercedes*



Lączne wyniki kwartału, 7.744 rejestracje, przyniosły taką oto kolejność ósemki: Mercedes-Benz, Volvo, DAF, Scania, MAN, Renault, Iveco, Ford. Szczegóły, jak zawsze, prezentujemy w tabelach. Mercedes prowadzi również w ciągnikach, tym razem wyprzedzając DAF-a i Volvo. Rynek używanych, w przeciwieństwie do nowych, spadł, konkretnie o 3,2 proc. W liczbach bezwzględnych również jest mniejszy, 5.735 rejestracji (nowych 7.744). Czołowa trójka w „używkach” to Scania, MAN, Mercedes.

Lider ma głos

Od Mercedesa, konkretnie z Daimler Truck Polska, otrzymaliśmy odpowiedź sygnowaną przez Piotra Serokę, zajmującego się PR i marketingiem. Przytaczamy ją w całości. „Jest to efekt połączonych działań po stronie sprzedaży i serwisu, a także skutecznego wsparcia marketingowego. Tak postrzegamy nasz biznes – jako połączenie tych wszystkich elementów na najwyższym, profesjonalnym poziomie. Uważamy też, że na ten wynik składa się długofalowa praca, wymagająca czasu i nakładów, na przykład przekonywanie kierowców do produktu za pomocą długoterminowych testów. W przypadku niektórych rozwiązań, tak jak kiedyś Mercedes PowerShift, a dziś MirrorCam, kierowcy potrzebują czasu na zapoznanie się z nimi. Ostatecznie jednak rezultatem jest nie tylko wysoka sprzedaż, ale także obecność na naszych drogach bezpieczniejszych, bardzo nowoczesnych i dobrze wyposażonych pojazdów.

Wiadomo, że mierzymy wysoko i celem zawsze jest zostanie numerem 1 na rynku. Niemniej my po prostu skupiamy się na naszej strategii dążącej do coraz większej profesjonalizacji w obsłudze klienta użytkującego pojazdy ciężarowe. Składa się na nią nie tylko jakość samego produktu, ale także kompleksowe, nowoczesne usługi finansowe, serwisowe i telematyczne, obejmujące cały cykl życia samochodu ciężarowego.”

Z trzeciej lokaty

– Wierzymy, że jest to chwilowy spadek formy, chociaż nie ma co ukrywać, że z rynku napływa sporo pesymistycznych informacji – przyznaje Artur Sosnowski, dyrektor

Pierwsze rejestracje nowych samochodów o DMC ponad 16 t, pierwsze kwartały 2023-20

Marka	2023	2022	2021	2020
1. Mercedes-Benz	1.704	1.289	946	537
2. Volvo	1.629	1.281	1.318	852
3. DAF	1.498	1.536	1.796	1.040
4. Scania	1.310	855	1.366	768
5. MAN	655	1.124	917	691
6. Renault	538	303	278	220
7. Iveco	260	157	247	118
8. Ford	147	127	59	14
8. Pozostałe	3	6	3	18
Rynek ogółem	7.744	6.678	6.930	4.258

Pierwsze rejestracje używanych samochodów o DMC ponad 16 t, pierwsze kwartały 2023-20

Marka	2023	2022	2021	2020
1. Scania	1.433	1.142	1.565	1.197
2. MAN	998	1.345	1.802	1.252
3. Mercedes-Benz	967	1.053	1.400	864
4. Volvo	960	940	1.069	703
5. DAF	726	694	975	567
6. Renault	431	451	546	409
7. Iveco	154	227	189	118
8. Liebherr	16	20	30	24
9. Pozostałe	50	52	65	58
Rynek ogółem	5.735	5.924	7.641	5.192

Pierwsze rejestracje nowych samochodów o DMC ponad 16 t, pierwsze kwartały 2023-20, z podziałem na kategorie

Ciągniki samochodowe	2023	2022	2021	2020
1. Mercedes-Benz	1.428	1.077	731	381
2. DAF	1.375	1.347	1.596	917
3. Volvo	1.323	1.081	1.122	733
4. Scania	1.088	657	1.116	610
5. MAN	450	829	712	517
6. Renault	405	206	202	178
7. Iveco	195	133	220	103
8. Ford	144	126	59	14
9. Pozostałe	0	0	0	5
Suma	6.408	5.456	5.758	3.458

Samochody ciężarowe	2023	2022	2021	2020
1. Volvo	295	198	192	117
2. Mercedes-Benz	247	194	195	146
3. Scania	200	184	244	150
4. MAN	193	251	180	155
4. DAF	120	181	200	118
5. Renault	116	92	73	41
6. Iveco	59	17	27	13
7. Pozostałe	2	2	3	10
Suma	1.232	1.119	1.114	750

sprzedaży DAF Trucks Polska. – Wysoka inflacja, wzrost kosztów utrzymania firmy i przede wszystkim znaczący spadek stawek we frachtach jest dla nas niepokojący. Bacznie obserwujemy zarówno rynek sprzedaży pojazdów ciężarowych jak i napływające zamówienia. Sporo klientów musiało zrewidować swoje plany i po raz kolejny sytuacja rynkowa okazała się być nieprzewidywalna. Istnieją także czynniki zewnętrzne, na które nie mamy wpływu, takie jak chociażby napływ flot spoza polskiego rynku. Z drugiej jednak strony widzimy, że rynek jest bardzo mocny i po pierwszym kwartale urósł o 16 procent w segmencie ciężkim w porównaniu z ubiegłym rokiem.

Zadaliśmy też pytanie, czy DAF zamierza odzyskać prowadzenie? I co może się do tego przyczynić? Jak przekazał Artur Sosnowski, DAF przede wszystkim dokładnie analizuje sytuację rynkową i pracuje nad tym, aby być przygotowanym na różne scenariusze. Kilka miesięcy temu nowa generacja DAF-ów została poszerzona o kolejne modele, dla segmentu dystrybucyjnego, komunalnego, czy budowlanego. Działania sprzedażowe będą koncentrowały się na wielu polach, w różnych segmentach, nie tylko długodystansowym.

– Przygotowaliśmy i wdrażamy akcje wspierające promowanie oraz sprzedaż pojazdów DAF XDC czy XFC, przed nami wyjazd do Holandii dla klientów z segmentu budowlanego na Ride & Drive – wylicza dyrektor Sosnowski. – Nasi dealerzy bardzo aktywnie prowadzą cykl dni otwartych, podczas których prezentowane są różnego rodzaju rozwiązania dostępne dla modelu Truck of the Year 2023, czyli XD. Oczywiście, równoległe nie zapominamy o sprzedaży w transporcie międzynarodowym, oferując nową gamę, ale także model roku 2017. Czy nasze działania pozwolą nam odzyskać i utrzymać pozycję lidera rynku na koniec roku? Na to pytanie dziś nie znamy odpowiedzi. Mamy świadomość, że bycie na pierwszym miejscu nie jest nam dane na zawsze i niejednokrotnie o tym mówiliśmy. Na pewno, patrząc na ilość zamówionych już pojazdów oraz jakie mamy dostępne terminy produkcyjne, mogę stwierdzić, że przy ustabilizowanej sytuacji rynkowej, jesteśmy na to przygotowani.

Samochody specjalne	2023	2022	2021	2020
1. Mercedes-Benz	29	20	20	10
2. Scania	22	14	6	8
3. Renault	17	5	3	1
4. MAN	12	44	25	19
5. Iveco	6	4	0	2
6. DAF	3	8	0	5
7. Albach	2	3	0	0
8. Pozostałe	13	5	4	5
Suma	104	103	58	50
Rynek ogółem	7.744	6.678	6.930	4.258

Pierwsze rejestracje używanych samochodów o DMC ponad 16 t, pierwsze kwartały 2023-20, z podziałem na kategorie

Ciągniki samochodowe	2023	2022	2021	2020
1. Scania	1.062	760	1.111	824
2. Volvo	690	622	721	456
3. DAF	608	549	775	449
4. MAN	520	790	1.033	623
5. Mercedes-Benz	516	578	756	265
6. Renault	320	297	372	269
7. Iveco	74	144	112	53
8. Ford	3	11	0	0
9. Pozostałe	6	2	1	0
Suma	3.799	3.753	4.881	2.939

Samochody ciężarowe	2023	2022	2021	2020
1. Mercedes-Benz	380	405	572	527
2. MAN	377	482	661	529
3. Scania	298	324	389	323
4. Volvo	228	286	304	229
5. DAF	102	136	179	105
6. Renault	95	136	146	118
7. Iveco	60	68	65	55
8. Pozostałe	13	20	23	19
Suma	1.553	1.857	2.339	1.905

Samochody specjalne	2023	2022	2021	2020
1. MAN	101	73	108	100
2. Scania	73	58	65	50
3. Mercedes-Benz	71	63	72	72
4. Volvo	42	32	44	18
5. Iveco	20	14	12	10
6. Liebherr	16	19	30	24
7. Renault	16	18	28	22
8. Pozostałe	44	37	62	52
Suma	383	314	421	348
Rynek ogółem	5.735	5.922	7.641	5.192

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

KARTY PALIWOWE MOYA & TFC

POWERING YOUR FLEET!



- ✓ **Atrakcyjne ceny**
- ✓ **Stałe tygodniowe ceny w danym kraju**
- ✓ **Akceptacje na ponad 8 000 stacji paliw w Europie, w tym ponad 400 w Polsce**
- ✓ **Opłaty drogowe - zwrot VAT i akcyzy**
- ✓ **Usługi drogowe takie jak:
mycie samochodów ciężarowych,
parking czy usługi naprawcze**
- ✓ **Indywidualne rozwiązania w tym
Panel Klienta do zarządzania kartami**

SKONTAKTUJ SIĘ Z NAM!

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

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

TRZY DNI W NADARZYNIE

Podczas IV Międzynarodowych Targów Transportu, Spedycji i Logistyki w podwarszawskim Nadarzynie, w Ptak Warsaw Expo, 4-6 kwietnia, można było przekonać się, jak zróżnicowany i rozwinięty jest biznes związany z transportem drogowym.

Firma Autobagi Polska, importer BMC, wystawiła autobusy i ciężarówki. Autobusy Neocity były miejskie, krótkie, 8,5-metrowe. Jeden z nich zasilany starym, dobrym dieslem (silnik Cummins), bez elektrycznych komponentów, drugi – wprost przeciwnie – wyłącznie prądem. Elektryk kosztuje ponad dwa razy więcej, ale jest zeroemisyjny.

– W Polsce już kilka firm próbowało swoich sił z marką BMC, podejrzewam, że wszyscy „polegli” ze względu na problemy z serwisem, jakie się u nich pojawiały – zastanawia się Wojciech Traczuk, dyrektor Autobagi ds. rozwoju.

– Z racji tego, że wywodzimy się z samochodów ciężarowych, mamy swoje serwisy w całej Polsce, które będą obsługiwały BMC. Marka BMC to nie tylko autobusy, ale również samochody ciężarowe, sprzedajemy jedne i drugie.

Na innych stoisku zwraca uwagę ciągnik siodłowy BMC TGR 1846 diesel



z LPG. Gaz jest paliwem wspomagającym, w praktyce zastępuje 20-30 proc. oleju napędowego. Roczne oszczędności

na paliwie mogą sięgnąć 35 tys. zł. Jedyny taki ciągnik na rynku można przetestować, w realnych, transportowych warunkach przez pięć dni.

Radosław Cebula, office manager Arcese Polska: – Arcese zajmuje się transportem drogowym, również intermodalnym, morskim, lotniczym. Jest to bardzo duża korporacja, oddziały mamy na całym świecie, łącznie z Brazylią, Stanami czy Chinami. Poszukujemy zarówno klientów, jak i przewoźników. Również obecnie zapotrzebowanie na usługi transportowe wzrasta, to jest pozytywne. Jakie warunki musi spełnić przewoźnik, na przykład wiek pojazdu, wysokość naczepy zależy od linii, na której by jeździł. Naczepy to głównie firanki, rzadko wymagamy specjalistycznych. A linia intermodalna prowadzi z Włoch do Ostrawy w Czechach, skąd mamy połączenia na Polskę.



Targi zmieściły się w jednej hali

Regeneracja na medal

Firma Kaliński prezentowała Złoty Medal z niedawnych targów Ekotech w Kielcach, zdobyty za usługę regeneracji katalizatorów SCR za pomocą wymiany wkładów. Na stoisku rozmawialiśmy z Pawłem Żylińskim i Adamem Czuprysem. Na stoisku firmy mogliśmy zobaczyć różnego rodzaju filtry cząstek stałych, katalizatory, zarówno już zregenerowane jak i ich przekroje.

Kaliński sprzedaje swoje produkty w Polsce, ale również na terenie całej Europy, często więc działa wysyłkowo. Regeneracja odbywa się szybko, z reguły dwa-trzy dni, w branży transportowej czas ma jednak kolosalne znaczenie. Istnieje również możliwość wysyłki bezpośrednio po złożeniu zamówienia, jeśli taka sama część jest w firmo-

Kaliński – uznany specjalista od regeneracji układów wydechowych



Trimble pomaga zarządzać zadaniami transportowymi

wym magazynie, co przyspiesza cały proces naprawy.

Nie tylko dętki

Kabat Tyre to polski producent dętek, opon, opon bieżnikowanych, profili gumowych i w ogóle szeroko pojętych technicznych wyrobów z gumy. Zatrudnia ponad 1.000 osób, ma dwa zakłady, w Budzynie i w Bolechowie, oba w woj. wielkopolskim. Korzysta z własnych mieszanek, dętka eksportuje do ponad 80 państw świata. Regularnie wystawia się na wielu targach, ostatnio np. w Singapurze i Dubaju. W Nadarzynie pokazał m.in. nowe, diagonalne opony do koparkoładówek, bieżnikowane na osie napędowe ciągnika siodłowego, do przyczep agro, do koparkoładówek.

 **Kaliński**
UKŁADY WYDECHOWE

**REGENERACJA
KATALIZATORÓW
NA MEDAL**

USŁUGA REGENERACJI KATALIZATORÓW SCR
ZA POMOCĄ WYMIANY WKŁADÓW
stosowana przez firmę Kaliński została nagrodzona
medalem na targach EKOTECH 2023 w Kielcach.

Targi Kielce
2023
złoty medal
TARGI KIELCE






charakteryzują się bardzo dużą odpornością na głębokie rozładowanie, brakiem rozwarstwienia elektrolitu (stratyfikacji), wysokim prądem rozruchowym, szybkością ładowania. Owszem, są droższe od tradycyjnych, ale lepiej wypadają pod względem TCO, całkowitych kosztów eksploatacji.

Czas na mLeasing

mLeasing oferuje finansowanie samochodów ciężarowych, ciągników siodłowych i naczep w formie leasingu i pożyczki. Klienci korzystają z uproszczonych procedur. Wnioski składają online a decyzja finansowa jest ekspresowa. Przewoźnicy spotkani na stoisku potwierdzali, że borykają się ze wzrostem kosztów prowadzenia firm oraz wolniejszym sływem należności. To zachęca firmy transportowe do szukania (środków obrotowych zewnętrznych) – rozwiązań finansowych pozagotówkowych.

Obowiązywanie Pakietu Mobilności i Polskiego Ładu zmusiło niektórych przewoźników do zmiany formy zatrudnienia kierowców. Część kierowców zarejestrowała jednoosobowe firmy.

Pożyczka to produkt najczęściej wykorzystywany przez małych i średnich przewoźników. Firmy transportowe często korzystają z możliwości karencji w spłacie podatku VAT w pożyczce. Środki pozyskane wykorzystują w pierwszych miesiącach uruchomienia pojazdu. 

– Firma powstała 40 lat temu, od tego czasu zajmujemy się dętkami – mówi Jacek Górski, dyrektor sprzedaży krajowej. – Natomiast od 10 lat produkujemy opony.

Wszystko dla flot

Shell jest znany nie tylko z sieci stacji paliw, również z kart flotowych, zwrotu VAT-u i akcyzy, z urzędzeń do europejskich opłat drogowych EETS4U. Posiadacze kart Shella otrzymują jedną, zbiorczą fakturę za paliwa i wszystkie transakcje widoczne w portalu Shell Fleet Hub. Karty są akceptowane w ponad 38 tys. stacji w Europie. Faktury za paliwo uregulowane przy pomocy Shell Card są automatycznie uwzględniane przy zwrocie zagranicznego VAT-u. Istnieją dwie procedury – zwrot w trybie przyspieszonym w dwa tygodnie od daty wystawienia faktury i w trybie standardowym. Z kolei urządzenie EETS4U umożliwia bezproblemowe płacenie za przejazdy drogami, tunelami i mostami. I jest dostarczane szybko, w przeciągu tygodnia od zamówienia.

Trimble to elektroniczne rozwiązania przydatne w każdej flocie, dzięki którym łatwiejsze staje się zarządzanie zadaniami transportowymi. Przykładowo, przy pomocy narzędzia planowania Fleet Cockpit dyspozytor posiada wszystkie informacje pod ręką i może w pełni dostosować wyświetlane dane do swoich potrzeb. Natomiast Fleet Works spełnia wszelkie wymogi związane z rapor-

towaniem (np. czas jazdy, zużycie paliwa, pokonana trasa).

VAT Polska, należący do Negometal Company, proponuje zwrot VAT-u z 30 europejskich państw (Unia plus Wielka Brytania, Norwegia, Szwajcaria), odzyskiwanie akcyzy od paliwa, urzędzenia do opłat drogowych, karty C2A, które są zarazem bankowymi i paliwowymi.

Varta od czterech już lat sprzedaje akumulatory AGM (Absorbed Glass Mat) do pojazdów użytkowych. Baterie tego typu

atrakcyjne finansowanie samochodów ciężarowych

postaw na wygodne rozwiązania dla firm i kompleksową ofertę usług dodatkowych:

- ✓ finansowanie **nowych i używanych** pojazdów
- ✓ **minimum** formalności i **szybka** decyzja
- ✓ udział własny od **0%**
- ✓ **atrakcyjny pakiet** ubezpieczeniowy



m Leasing

 mLeasing.pl

Informacja jest informacją handlową i nie stanowi oferty w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego. Ma charakter jedynie poglądowy i pomocniczy w przygotowaniu właściwej umowy. Umowa wymaga formy pisemnej pod rygorem nieważności i może być zawarta nie wcześniej niż po podjęciu przez mLeasing Sp. z o.o. pozytywnej decyzji o finansowaniu.

HARDOX®
WEAR PLATE

EWOLUCJA W STALACH TRUDNOŚCIERALNYCH PRZEKROCZYŁA AR450, STOSUJ HARDOX® 500 TUF

30%

DŁUŻEJ

Trudnościeralna stal Hardox® 500 Tuf zapewnia do 30% dłuższy czas eksploatacji w porównaniu do zwykłej stali AR450 lub...

15%

LŹEJ

...zmniejsz masę sprzętu o 15% lub więcej, dzięki czemu zredukujesz zużycie paliwa oraz emisję CO₂.

100%

GWARANCJI

Gwarantowana płaskość, grubość i giętkość, co oznacza większą niezawodność produkcji i minimalizację odpadów produkcyjnych.



Dowiedz się, dlaczego
Hardox® 500 Tuf
tworzy wyjątkowy sprzęt.

www.hardox.pl

SSAB

ZADANIA NA TEN ROK

O sukcesach w minionym roku i planach na nadchodzące miesiące kierownictwo DAF Trucks Polska poinformowało podczas konferencji prasowej w jednym z hoteli we Wrocławiu. Spotkanie z dziennikarzami towarzyszyło gali podsumowującej konkurs Dealer Roku.



*ESA Godziszów
najlepszym
dealerem DAF-a*



*Pod hotelem stał
DAF XD 450
z urządzeniem
bakowym
Meiller RS21*

Miniony rok okazał się bardzo trudny, przede wszystkim przez wojnę na Ukrainie i jej konsekwencje, czego nie ukrywał Mariusz Piszczek, dyrektor zarządzający DAF Trucks Polska. W czerwcu wręcz wydawało się, że cały polski rynek dotknie głęboka korekta, jednak finalnie osiągnięto w najcięższym segmencie, od 16 ton DMC w górę, bardzo dobry rezultat ponad 32 tys. sztuk. DAF, utrzymując pozycję lidera na polskim rynku, stracił nieco w najcięższej kategorii (7.194 do 7.348), o czym w poprzednim numerze rozmawialiśmy z Mariuszem Piszczkiem. Wielu innych importerów z pewnością chciałoby być na miejscu DAF-a. Łącznie ubiegły rok zamknął się następującymi liczbami: 7.332 DAF-y dostarczone klientom, 4.088 kontraktów serwisowych DAF Multi Support i 1.693 umowy PACCAR Financial.

Z wymienionych 7.194 pojazdów ciągniki siodłowe stanowiły 6.506, podwozia 688.

W nowej gamie największe powodzenie zyskał XG, około 80 proc. Tak duży udział wręcz zaskoczył, co przyznał Artur Sosnowski, dyrektor sprzedaży. Na XF przypada w granicach 10 proc., zaś na XG+ kilka procent.

Serwisy zakontraktowane

Dyrektor Piszczek podkreślił, że ponad 55 proc. nowych DAF-ów wyjeżdża z kontraktami serwisowymi i to głównie full care, obejmującymi nawet gwarantowany czas naprawy. Przy okazji warto zauważyć, że średni czas kontraktu ulega wydłużeniu, kiedyś 36 miesięcy, obecnie ok. 42. Ogółem na Sylwestra aktywnych było 11.328 kontraktów. Łączna ich liczba w Europie

przekroczyła ćwierć miliona. Polska jest druga w Europie pod względem sprzedaży kontraktów, a pierwsza w Unii, jak pominie my Wielką Brytanię.

Bartosz Gruszczyński, dyrektor ds. obsługi posprzedażnej stwierdził, że polskie firmy są coraz bardziej świadome tego, jakie usługi powinny być proponowane razem z autem. Większe są więc wymagania i większe oczekiwania wobec importera i ASO. Kontrakty pozwalają kontrolować koszty i to kilka lat do przodu. Nowym trendem jest sprzedaż kontraktów serwisowych do używanych pojazdów.

To nasz czeka

Konkretnych liczb dotyczących tegorocznej sprzedaży nie podano, tym niemniej 2023 ma być rokiem XD, laureata ostatniego

konkursu International Truck of the Year. XD to bardzo dobra propozycja do dystrybucji, dla transportu krajowego, dla transportu specjalistycznego. Można wybierać między trzema kabinami. XD tworzy nowy wymiar bezpieczeństwa, m.in. dzięki znacznie obniżonej szybie czołowej. W porównaniu do modelu z 2017 r. różnica w wysokości dolnej krawędzi wynosi aż 37,5 cm. Silniki są 11-litrowe, pojawi się również mniejsza jednostka 7 l. Prezentacji nowej gamy XD, w tym pojazdów specjalistycznych, będą służyły dni otwarte. Poza tym testy dla klientów, Ride & Drive, obejmą budowlane XDC oraz XFC – te z turbodieslami 13 l.

Pod pojęciem PMC (Product Market Combination) kryją się gotowe specyfikacje, z zabudowami. Z kolei RTG (Ready To Go) to samochody z zabudowami do wzięcia praktycznie od ręki. Plany opiewają na 40 takich aut. I jeszcze parę zdań o elektrykach. Jesienią ma przybyć do Polski pojazd demo. W niderlandzkim Eindhoven jest dedyko-

wana linia montażowa pojazdów na baterie, z własnym układem napędowym PACCAR-a, co warto podkreślić. Polscy przewoźnicy przejawiają zainteresowanie elektrykami, podobno koszty ich nie zaskakują. Wąskim gardłem pozostaje infrastruktura ładowania, konkretnie możliwość przesłania prądu w określone miejsce, interesujące przewoźników.

Sieć DAF-a jest gęsta, ale wciąż się rozwija. Dwie, nowe inwestycje to Zielona Góra (ESA Trucks Polska) i Legnica (DBK), poinformował Piotr Juchtman, dyrektor ds. rozwoju sieci dealerskiej. Poza tym w drugiej połowie roku odbędzie się polska edycja konkursu Mechanik Roku.

Podczas wrocławskiego spotkania rozmawiano nie tylko o samochodach i ich obsłudze, również o finansowaniu. PACCAR Financial Polska zamierza wprowadzić finansowanie w złotych, o czym mówił Michał Dąbrowski, dyrektor zarządzający tej instytucji. Chodzi o segment lekki i klien-

tów zarabiających w złotych, w Polsce. Generalnie coraz więcej będzie finansowania pojazdów używanych.

ESA wygrywa

ESA Trucks Polska oddział Godziszów w woj. dolnośląskim, DBK Białystok, TB Trucks & Trailer Serwis Wolica pod Warszawą – tak przedstawia się podium rywalizacji o Dealera Roku 2023 DAF-a w naszym kraju. Różne filie ESA zajmują regularnie czołowe pozycje. Jarosław Szymkowiak, dyrektor zarządzający ESA Trucks Polska, zaznaczył, że firma robi wszystko nie po to, żeby zdobywać Dealera Roku, ale w trosce o dobro klienta. Zwycięski oddział został zaprezentowany w ciekawie zrobionym filmie. Zrobionym właśnie pod kątem zaspokajania zróżnicowanych potrzeb przewoźników. Jarosław Szymkowiak dodał, że od początku ESA Trucks Polska stawia na ludzi, np. z reguły na wakujące stanowiska jest przeprowadzana wewnętrzna rekrutacja. I to przynosi efekty. 🏆

RAZEM W BIZNESIE. SPECJALIŚCI OD CHŁODNI

SOR

Oficjalne przedstawicielstwo
Firmy Sor Iberica

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

www.soriberica.com

KONIEC TRANSPORTU, JAKI ZNAMY?

TEKST: Jacek Dobkowski
ZDJĘCIA: T&M

Tegorocznym targom Poznań Motor Show towarzyszył Kongres Move, poświęcony elektromobilności. Na bardzo drogie, zeroemisyjne napędy będzie musiał przejść także transport ciężarowy. To podstawowy wniosek z kongresu.

Proszę sobie wyobrazić – elegancka sala, sprawna realizacja i praktycznie wszyscy, oficjalnie, powtarzają to samo. Elektromobilność, elektromobilność, elektromobilność. Jeden z paneli podczas Move nosił tytuł „Elektryfikacja ciężkiego transportu drogowego” i nim się zajmujemy. Dyskusję prowadził Michał Wekiera, dyrektor z Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM), który na początek stwierdził, że stoimy przed ogromnym wyzwaniem. Wpływ elektryfikacji na transport będzie większy niż Pakietu Mobilności. Dla polskiej gospodarki to szczególnie istotne, gdyż w ciężkim transporcie drogowym i jego otoczeniu pracuje ponad milion osób. Problem jest zresztą nie tylko nasz, w Unii Europejskiej transport drogowy odpowiada za ok. 80 proc. transportu w ogóle.

Ekosystem musi być

Słusznie zauważył Paweł Kurzawa, dyrektor ds. elektromobilności Scania Polska, że musi powstać cały ekosystem, czyli np. dofinansowanie do pojazdów i infrastruktury ładowania, obniżenie opłat drogowych, podniesienie DMC dla elektryków. Cel jest ambitny, niemniej możliwy, Scania skupia się na rozwiązaniach elektrycznych.

Do kwestii DMC odniósł się Grzegorz Sobański, dyrektor zarządzający Sobański Transport. Jego firma testuje elektryczne ciężarówki, baterijny napęd oznacza utratę 8 proc. masy ładunku. Państwo powinno stworzyć warunki, legislacyjny gorset nie powinien ograniczać. Polskie 42 tony nie są żadnym, europejskim standardem. Nie trzeba daleko szukać, w Czechach i na Słowacji DMC równa się 48 ton. Zdaniem dyrektora Sobańskiego 48 ton w przypadku zestawu z trzyosiowym ciągnikiem i trzy-



osiową naczepą byłoby dobrym rozwiązaniem.

Zamawiający będą naciskali

Firma Sobański wyspecjalizowała się w przewozie ziemniaków. Towar ten trafia do producentów frytek i chipsów, a są to globalne koncerny i jako takie stawiają na ekologię, dążą do redukcji emisji dwutlenku węgla. W obecnych kontraktach tego jeszcze nie ma, ale w przyszłych zapewne pojawią się również ekologiczne wskaźniki. Przewoźnik poza stawką za sam transport będzie musiał wykazać się obniżeniem emisji. Czyli będzie musiał posiadać we flocie pojazdy zeroemisyjne. Zdaniem Grzegorza Sobańskiego taka zmiana może nastąpić po 2025 r., czyli już niedługo. Trzeba przyznać, że w przypadku transportu ziemniaków e-ciężarówki mogą się sprawdzić, gdyż baza surowcowa znajduje się blisko producentów, w 80 procentach ładunków chodzi o odległości 25-75 km.

Własne stacje

Jedną z cech elektromobilności w ciężkim segmencie jest oderwanie się od

publicznej sieci dystrybuującej paliwo, w tym przypadku elektronów. Oczywiście, niektórzy przewoźnicy korzystają z własnych zbiorników oleju napędowego, ale przy prądzie trend ten zapewne będzie znacznie bardziej widoczny, zwłaszcza przy transporcie na mniejsze dystanse. Ma to w planach firma Sobański Transport, a od kilku lat praktykuje InPost. Jak poinformował Sebastian Anioł, dyrektor działu innowacji logistycznych, InPost posiada 400 własnych punktów ładowania. Obsługują one 500 aut, wkrótce e-flota powiększy się o kolejnych 500 egzemplarzy. Elektryczne ciągniki siodłowe były na razie testowane na trasie Gliwice – Piotrków, InPost nie wyklucza też wodoru jako paliwa.

A co z transportem dalekobieżnym? Bernard Wieruszewski, head of sales & product heavy trucks MAN Truck & Bus Polska patrzy optymistycznie. Technologia się rozwija i w 2026 r. zasięg e-ciągników siodłowych może wynosić nawet 1.000 km. Kluczowa jest jednak rozbudowa infrastruktury. Powinno być w Unii 50 tys. ładowarek

dla ciężarówek plus 700 stacji tankowania wodoru, taka jest opinia stowarzyszenia ACEA zrzeszającego producentów samochodów.

Brak dopłat, ale...

Polski program Mój Elektryk miał początkowo objąć wszystkie auta, o czym wspomniał Marek Popiołek, zastępca dyrektora departamentu elektromobilności i gospodarki wodorowej Ministerstwa Klimatu i Środowiska. Gdy program opracowywano, elektryczne ciężarówki jeszcze nie istniały na polskim rynku. Komisja Europejska jednak sugerowała, że byłaby to pomoc publiczna, Polacy nie naciskali i skończyło się na dopłatach do mniejszych pojazdów.

Scania na 8 km

Otwarcie kongresu zostało uroczajnie oficjalnym przekazaniem elektrycznej Scanii 25P przez importera do użytkownika w firmie Volkswagen Polska, konkretnie przez przewoźnika realizującego usługi transportowe dla tego producenta samochodów. Przedstawiciele Scanii podkreślali, że

Elektryki MAN-a, dwa TGE i autobus Lion's City 18 E



świadczy to o zaufaniu do nowej techniki, że dostawy będą realizowane w wymagającym systemie just in time, czyli nie może dojść do żadnych opóźnień. Wszystko prawda, tak samo jak to, że trasa między parkiem dostawców w Swarzędzu a zakładami produkcyjnymi

w Poznaniu-Antoninku liczy tylko 8 km. Na takim dystansie stary Jelcz też by sobie poradził, tak sądzę. O tych 8 km dowiedziałem się z innego źródła, z artykułu w bezpłatnej gazecie informacyjnej „Wpoznaniu.pl” rozdawanej na targach. 📄

40 lat
na rynku!

POL-PLAN

PRODUCENT PLANDEK
AKCESORIA FRANZ MIEDERHOFF OHG
www.plandeki.pol-plan.com.pl

System zarządzania ISO 9001:2015
www.tuv.com ID: 8006004295

TÜVRheinland
CERTYFIKOWANO

POLSKO KAPITAŁ

NIE JESTEŚMY PRZYGOLOWANI

IV Szczyt Klimatyczny Togetair 2023 w Bibliotece Uniwersytetu Warszawskiego, 20–21 kwietnia był kolejnym spotkaniem promującym m.in. elektromobilność. Elektromobilność, która do ciężkiego transportu pasuje, jak pięść do nosa.

Rozczarowaniem okazała się dyskusja najbardziej nas interesująca, pod hasłem „Efektywny czy ekologiczny transport?”, pierwszego dnia, w czwartek, 21 bm. Nasze środowisko reprezentowała, jak zwykle elegancka, Anna Brzezińska-Rybicka, rzeczniczka prasowa ZMPD, Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Na pytanie moderatora, Katarzyny Głuchowskiej z Togetair, czy polskie firmy są przygotowane na elektromobilność, pani Anna odpowiedziała zgodnie z prawdą, że nie. I potem więcej do głosu nie została dopuszczona! Dziwne, bo podczas innych paneli rzadko dochodziło do sytuacji, że ktoś przez godzinę może wypowiedzieć się tylko za jednym razem. Można było odczuć niedosyt. Tym niemniej Anna Brzezińska-Rybicka zdążyła stwierdzić, że transformacja musi być zgodna z realiami. Wiele firm walczy o przetrwanie, zwłaszcza te które musiały zrezygnować, albo bardzo ograniczyć przewozy na wschód. Brak kierowców, Pakiet Mobilności, wysokie ceny oleju napędowego, wysoka inflacja i koszty stałe – takie są realia.

– *Przede wszystkim te samochody są droższe o 100 procent* – powiedziała o elektrykach rzeczniczka ZMPD. – *Do tego ładowanie, które przewoźnicy powinni zapewnić sobie sami, albo powinna być stworzona infrastruktura. Co jeszcze? Procesy logistyczne są zaplanowane w taki sposób, że kierowca pokonuje na przykład 600 kilometrów dziennie. Wiemy, że koncerny starają się tworzyć samochody elektryczne o jak największym zasięgu, one są testowane. Słyszymy teraz o 200 czy 300 kilometrach z ładunkiem, to nie są zasięgi które by interesowały przewoźników i które pozwolą w krótkim czasie dowieźć towar z punktu A do punktu B. W szczególności w transporcie czas to pieniądz. Na pełnym baku paliwa można przejechać 4.500 kilometrów, kierowca nie musi co 200 kilometrów zastanawiać się, gdzie naładować akumulatory.*

Moderator Katarzyna Głuchowska skomentowała na bieżąco, że czas to pieniądz, ale jest coś jeszcze cenniejszego od pieniędzy, czyli nasze zdrowie. A nasze zdrowie jest uzależnione w dużej mierze od jakości powietrza w miastach, którym oddychamy.

Transport zbiorowy

Wywołany w ten sposób „do tablicy” Bartosz Piłat, ekspert ds. transportu z Polskiego Alarmu Smogowego wyglądał na bardzo zmęczonego smogiem wszelakim. Stwierdził, że wymóg posiadania 30 proc. pojazdów zeroemisyjnych przez miasta, do 2028 r. okazał się bardzo surowy. Dodał, że zeroemisyjne autobusy mają marginalne znaczenie dla jakości powietrza. I zaraz wyjaśnił, że w sumie




nieważne, jakim autobusem podróżuje 120 osób, ważne że ludzie ci nie wsiadli do aut osobowych. Samorządy powinny inwestować w sieć do ładowania autobusów. Nasze miasta, przykładem Warszawa, wcale nie są w tyle pod względem udziału transportu zbiorowego. W Warszawie przypada na taki transport 55 proc. przewozów pasażerskich, podczas gdy w Berlinie tylko ok. 30 proc.

Później Bartosz Piłat, odnosząc się do przewozów rzeczy, przypomniał, że od lat nie udaje się w Polsce realizacja hasła „tiry na tory”. Gdyby takich przejazdów było więcej, może te 300-kilometrowe zasięgi elektryków by wystarczyły. Słuszna uwaga i temat na odrębny artykuł.

Samoloty też na prąd

Całym sercem w zmiany jest zaangażowany Kamil Wyszowski, dyrektor wykonawczy UN Global Compact Network Poland, czyli jednej z wielu organizacji pod egidą ONZ. Interesował się, czy w projektowanym Centralnym Porcie Komunikacyjnym (CPK) w Polsce będą... ładowarki do elektrycznych samolotów. Tak, to nie błąd w druku – samoloty pasażerskie też mają być elektryczne. Na początek na krótkich trasach, bo zasięg takich konstrukcji oscyluje między 400 a 800 km. Linie Air Canada i SAS już ponoć takie aeroplany zamówiły. Michał Pyzik, koordynator ds. modelowania i prognozowania ruchu CPK, do tego zagadnienia się nie odniósł.

Jako historyk z wykształcenia muszę na zakończenie przypomnieć, że ONZ ma Radę Bezpieczeństwa, na czele której od 1 kwietnia stoi... Rosja. To wszystko na temat możliwości i moralności tej instytucji. 

KRONE COOL LINER



PONIEWAŻ

W TRANSPORCIE

CHŁODNICZYM

NIE GODZĘ SIĘ NA

ŻADNE KOMPROMISY.

TERAZ
ZESKANUJ KOD QR
I DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ!



POZKRONE SA
62-080 Tarnowo Podgórne, ul. Poznańska 37,
tel.: +48 618147211, biuro@pozkrone.pl, www.pozkrone.pl

 **KRONE**
We Deliver the Future

NIE TYLKO KOSZT ON

Gdyby dla przewoźników liczyła się tylko cena, największą popularność miałyby niezmiennie stacje najtańsze. W codziennym, transportowym życiu znaczenia nabierają również inne sprawy.

Jak wskazują specjaliści z firmy Moya, wysoka inflacja i zmniejszenie popytu na towary mocno dotknęły sektor transportowy, a prognozy na ten rok nie są optymistyczne. Sytuacji przewoźników nie ułatwia również zamknięcie rynku wschodniego i duże nasycenie usług transportowych w kierunkach zachodnich. Większa konkurencja oznacza niższe stawki za frachty. Nie sposób też zapomnieć o Pakiecie Mobilności, który wiąże się z wieloma obostrzeniami wpływającymi na wzrost kosztów działalności. Firmy, w szczególności mniejsi przewoźnicy, szukają oszczędności, aby przetrwać na niełatwym dziś rynku. Cena paliwa jest dla nich oczywiście bardzo istotną kwestią, zatem poszukują rozwiązań, które pozwolą im tankować taniej, optymalizować wydatki i sprawnie zarządzać flotą. Takim rozwiązaniem są karty paliwowe dla przedsiębiorców, np. Moya firma.

Karta Moya firma umożliwia również optymalny dla każdej firmy sposób rozliczenia tankowania, oferuje atrakcyjne warunki handlowe, zbiorcze fakturowanie i raportowanie za ustalone okresy. Bardzo istotnym uzupełnieniem jest aplikacja mobilna pod tą samą nazwą. Aplikacja oferuje dwa profile funkcjonowania. Profil właściciela pozwala na sprawne zarządzanie finansami, płatnościami za faktury z poziomu szybkich przelewów oraz zapewnia kontrolę nad przebiegiem tankowania pojazdów. Użytkownik ma wgląd w transakcje z dowolnych przedziałów czasowych. Z kolei tryb kierowcy umożliwia zapłatę za tankowanie bez użycia fizycznej



Moya – dynamicznie rozwijająca się polska sieć

karty na wszystkich stacjach sieci (obsługowych, samoobsługowych i automatycznych). Oferuje także nawigację oraz aktualną mapę stacji Moya.

Stacje Moya to nie tylko paliwa, których wysoka jakość jest stale kontrolowana za pomocą niezależnego laboratorium JS Hamilton Poland. Na większości obsługiwanych stacji działa concept gastronomiczno-kawiarniany Caffè Moya, w którym klienci mogą skosztować nie tylko popularnych hot-dogów, dostępnych w wielu wariantach, ale również zapiekanek, świeżych kanapek, burgerów, dań obiadowych czy pizzy. Stacje Moya to także wielobranżowe sklepy typu convenience, które dają możliwość zrobienia zakupów po drodze do domu, czy też uzupełnienia produktów niezbędnych w dalszej

podróży. Nie brakuje również artykułów motoryzacyjnych i środków eksploatacyjnych do pojazdów: olejów silnikowych, płynów do spryskiwaczy, płynów chłodniczych czy pasów do mocowania ładunku.

Centra obsługi

– *Cena produktu to podstarzawy element, który klient bierze pod uwagę przed dokonaniem zakupu* – mówi Kamil Kobylański, dyrektor biura jakości sieci stacji paliw PKN Orlen. – *Dotyczy to praktycznie wszystkich obszarów sprzedaży detalicznej bez względu na to, czy zakupy robimy w sklepie tradycyjnym, internetowym, w centrum handlowym czy na stacji paliw. W tym ostatnim przypadku kierowcy samochodów ciężarowych decydując się na wybór konkretnej marki stacji, biorą też pod uwagę inne aspekty, takie jak na przykład ilość*

stacji paliw danej marki, co wiąże się z możliwością płatności kartą flotową lub korzystania z programów lojalnościowych. Istotny element to bezpieczny i przestronny parking czy możliwość skorzystania z prysznicza i toalety. PKN Orlen, uważnie wsłuchuje się w głosy klientów oraz rozbudowuje ofertę produktową i usługową sieci stacji, tak aby spełnić ich oczekiwania.

Stacje paliw od wielu lat przestały być miejscami wyłącznie wyposażonymi w dystrybutory, gdzie można tylko zatankować. Dziś to przede wszystkim miejsce, gdzie poza zakupem wysokiej jakości paliw można skorzystać z szerokiej oferty pozapaliwowej na przykład z myjni, odkurzacza czy kompresora. Poza tym stacje Orleń są znane z możliwości jedzenia (oferta świeżych potraw przygotowywanych na miejscu, także dla wegan). Udogodnieniem dla podróżnych jest możliwość zrobienia zakupów, zapłacenia rachunków czy skorzystania z noclegu (hotele lub pokoje przy MOP-ach oraz na dużych stacjach tranzytowych). Bezpieczny i komfortowy odpoczynek jest szczególnie ważny dla kierowców pojazdów ciężarowych. Dlatego bogata oferta gastronomiczna oraz parkingi, prysznicze czy miejsca noclegowe na stacjach są aspektami, na które zwracają uwagę operatorzy transportu ciężkiego planując trasy.

Położenie i gęstość

Na jeszcze inne zagadnienia zwracają uwagę przedstawiciele AS24. Ich zdaniem, poza konkurencyjnymi cenami bardzo istotne jest położenie i gęstość sieci. AS24 dysponuje dedykowaną siecią dostosowaną do potrzeb ciężkiego transportu. Daje to pewność tego, że na każdą stację, bez problemu można wjechać i manewrować dużym pojazdem ciężarowym. Zwiększa to bezpieczeństwo kierowcy i pojazdu.

Istotne jest również ograniczenie czasu samego tankowania. Ze względu na to AS24 stosuje szybkie pompy o wydajności 130 l/min. Stacje umożliwiają także tankowanie pojazdu z dwóch stron bez konieczności jego przestawiania. Dzięki temu, że punkty są dostępne tylko dla klientów AS24, spada ryzyko kolejek. I wreszcie kierowcy nie tracą czasu na płatność w sklepie, gdyż są to stacje samoobsługowe.

Bardzo ważną zaletą oferty AS24 jest



AS24, sieć nastawiona na obsługę ciężkiego transportu

kompleksowa obsługa klientów w trzech przenikających się sferach – tankowanie paliw, opłaty drogowe, zwroty podatków VAT i akcyz. Pozwala to na odciążenie właścicieli firm czy dedykowanych osób w zakresie obsługi tych obszarów. Dywersyfikacja tych usług na różnych dostawców, może wymagać dodatkowej kontroli związanej z obiegiem dokumentów czy kompletowaniem faktur do zwrotu podatków.

Czy tylko prąd?

Różne sieci stacji paliw uzupełniają ofertę o ładowarki aut elektrycznych. Jednak dla transportu ciężkiego takie ładowarki raczej się nie nadają, choćby z powodu niskiej, maksymalnej mocy, dla przykładu Orlen wspomina o 180 kW. Dla transportu elektrycznego w przyszłości moce powinny być liczone w megawatach. Od sieci Moya otrzymaliśmy nader interesującą odpowiedź, którą cytujemy.

„Infrastruktura dla pojazdów elektrycznych w Polsce coraz dynamiczniej się rozwija, ale transport ciężarowy jeszcze przez wiele lat będzie korzystał z paliw kopalnych. Przejście na ciężarówki elektryczne będzie wymagało wymiany floty, co jest bardzo kosztowne i nie do udźwignięcia w obecnych warunkach gospodarczych, szczególnie dla mniejszych przewoźników (...). Na tę zmianę musimy jeszcze poczekać.”

W podobnym tonie wypowiadają się eksperci AS24. Ich zdaniem pojazdy elektryczne są jednym z kierunków rozwoju, ale nie jedynym. Dlatego w tym roku AS24 zamierza otworzyć pierwszą stację wodorową. Transformacja energetyczna nie jest

pieśnią przyszłości, lecz dzieje się na naszych oczach. Postęp w rozwoju poszczególnych technologii będzie w najbliższych latach miał decydujące znaczenie co do jej kierunku.

– Grupa Orlen w odniesieniu do transportu drogowego stawia przede wszystkim na elektromobilność oraz wodór – informuje Kamil Kobylański, dyrektor biura jakości sieci stacji paliw PKN Orlen. – Zgodnie z zaktualizowaną strategią Orlen 2030 zamierzamy uzyskać pozycję lidera elektromobilności i planujemy budowę szerokiej infrastruktury ładowania w krajach, w których Konzern działa na detalicznym rynku sprzedaży paliw. Kolejną bardzo istotną częścią działań Grupy, związaną z dekarbonizacją transportu drogowego, jest rozwój produkcji oraz infrastruktury dystrybucyjnej wodoru nisko- i zeroemisyjnego (jakości automotive), przeznaczonego do zasilania ogniw w pojazdach. Zakładamy, że to właśnie wodór może być paliwem dekarbonizującym ciężki transport długodystansowy czy autobusową komunikację miejską. W ramach projektu Hydrogen Eagle chcemy zbudować korytarze transportowe Północ-Południe oraz Wschód-Zachód, umożliwiające swobodny transport kołowy i kolejowy z wykorzystaniem paliwa wodorowego.

Orleń planuje uruchomić ponad 100 stacji tankowania wodoru w Europie Środkowej dla transportu indywidualnego, publicznego i towarowego. Zaopatrzenie stacji w wodór będzie możliwe dzięki budowie sieci hubów wodorowych oraz innowacyjnych instalacji przetwarzających odpady komunalne na zero- i niskoemisyjny wodór.

TEMPERATURA DYKTUJE WARUNKI

Transport żywności świeżej i mrożonej oraz produktów farmaceutycznych ma surowe wymagania. Przybywa różnego rodzaju, zaawansowanych rozwiązań technologicznych, które mają ułatwić tzw. „chłodny” łańcuch dostaw.

Według danych PZPM liderem polskiego rynku naczep i przyczep chłodniczych był w ubr. Schmitz Cargobull, a kolejne miejsca w sprzedażowym rankingu zajęły: Krone, Lamberet, Chereau oraz Wielton.

Średnio co ósma spośród ponad 28 tys. naczep i przyczep zarejestrowanych w Polsce w ubiegłym roku była pojazdem do transportu ładunków w kontrolowanych warunkach temperaturowych. Zakupy chłodni i izoterm (wiele z nich po rejestracji zostało wyposażonych w agregaty chłodnicze stając się chłodniami) były mniejsze niż rok wcześniej. Pojazdy tego rodzaju mają zastosowanie głównie w transporcie artykułów spożywczych i leków. Muszą zatem spełniać wymagania HACCP (Hazard Analysis and Critical Control Point) dotyczące m.in. właśnie przewozów artykułów spożywczych wrażliwych na temperaturę.

Naczepy rządzą

Lider polskiego rynku, Schmitz Cargobull posiada w swojej szerokiej ofercie pojazdów użytkowych m.in. chłodnię Schmitz Cargobull określaną jako S.KO CITY. Jest to dwuosiowa naczepa chłodnicza z nadwoziem chłodniczym w technologii Ferroplast. Naczepa wyposażona jest w system skrętu drugiej osi, co sprawia, że sprawdza się w dystrybucji miejskiej. Pierwsza oś może w miarę potrzeby zostać podniesiona (gdy naczepa nie jest w pełni obciążona podniesienie osi zmniejsza zużycie opon oraz poprawia przyczepność pozostałych osi zestawu drogowego). S.KO CITY na życzenie klienta może zostać wyposażona w elektryczny agregat chłodniczy S.CUep, zasilany przez złącze CEE z sieci energetycznej podczas postoju lub wytwarzanym przez generator



Konstrukcję zabudów D.A.C. tworzą ściany z płyt warstwowych (laminat poliesterowo-szkłany)

prądu zamontowany w ciągniku siodłowym. W pełni elektryczny napęd sprawia, że poziom natężenia dźwięku generowanego przez pracujący agregat jest diametralnie niższy w porównaniu z napędem spalinowym. Tym samym producent dedykuje pojazd do zaopatrywania odbiorców w obszarach i godzinach ograniczonego wytwarzania hałasu. Najważniejszym projektem z obszaru napędów elektrycznych jest jednak naczepa SKOe z agregatem chłodniczym napędzanym w pełni elektrycznie wraz z generatorem prądu zintegrowanym na środkowej osi oraz akumulatorem elektrycznym o pojemności 32 kW/h. Zelektryfikowana oś odzyskuje energię podczas hamowania i tym samym wydłuża czas pracy agregatu chłodniczego oraz skraca czas ładowania akumulatorów

(z zewnętrznej sieci energetycznej).

System jest w pełni zintegrowany z telematyką TrailerConnect, dzięki temu wszystkie parametry systemu, np. stopień naładowania akumulatora agregatu chłodniczego, pozostały czas pracy mogą być monitorowane via portal telematyczny. W naczepie wszystkie połączenia elektryczne ułożone są w łatwy dostępny, jednym miejscu – w centralnej skrzynce elektrycznej, co usprawnia konserwację i serwis.

Ponad pół wieku doświadczenia w produkcji chłodni ma hiszpański SOR. Istnieje możliwość wykonania ładowni chłodniczej do wysokości wewnętrznej 3,2 m oraz długości 20 m. W SOR Iberica podkreślają, że naczepy chłodnicze wyróżniają się jednym z najlepszych współczynników przenikalno-

ści K na rynku. Jak wyliczono, przy agregacji pracującym przez 1.500 godzin można zaoszczędzić ok. 585 l paliwa w porównaniu do chłodni z zabudową panelową. Walorem naczep jest solidna konstrukcja przy utrzymaniu relatywnie niskiej masy własnej. Tylny portal specjalnie wzmocniono, aby chronić pojazd podczas cofania do rampy. Wyposażenie opcjonalne pozwala przystosować naczepę do indywidualnych potrzeb użytkowników. Obejmuje m.in. szyny do mocowania ładunku, stałe i przesuwne ścianki działowe, podłogę antyhałasową (zgodną z wymogami PIEK) oraz uchwyty promowe wraz z odpowiednim wzmocnieniem podwozia.

Istnieje możliwość zamówienia ramy w wersji ocynkowanej lub lakierowanej. SOR Iberica stosuje podzespoły (osie, pneumatyka, opony, układy oświetlenia) markowych producentów.

Jednym z europejskich liderów w produkcji zabudów chłodniczych jest też Chereau. Mniejsze zużycie wynika z izolacji VIP (Vacuum Insulated Panel – panele podciśnieniowe zintegrowane z pianką, patent Chereau). Oszczędność energii przy produkcji chłodu sięga 25 proc. Pakiet aerodynamiczny z tyłu naczepy zmniejsza zużycie paliwa przez ciągnik o ok. 1,1 l/100 km na długich dystansach. Chereau oferuje cztery rodziny produktowe. Inogam EVO to najchętniej kupowana naczepa chłodnia na rynku francuskim. Dzięki zastosowaniu „lekkich” materiałów zaoszczędzono ponad 230 kg w przypadku podwozia i ponad 140 kg w przypadku zabudowy. Wśród wyposażenia wpływającego na bezpieczeństwo wymienić można system LoadBrake ADI pozwalający na blokowanie hamulców naczepy podczas



W naczepach Chereau zastosowano panele podciśnieniowe zintegrowane z pianką

jej rozładunku, tylną kamerę dającą panoramiczny obraz strefy za pojazdem, dodatkowe oświetlenie boczne poprawiające widoczność przestrzeni wokół pojazdu oraz Lifeline-C, czyli linkę bezpieczeństwa chroniącą personel przed upadkiem z wysokości podczas obsługi agregatu chłodniczego. Na uwagę zasługuje również zmodernizowana przegroda wewnętrzna Easy-C i system otwierania tylnych drzwi roletowych SmartOpen-C. Z kolei naczepę Chereau Performance z panelami próżniowymi VIP wyposażono w system szyn wzdłużnych i pionowych ATD-C (współczynnik przewodzenia ciepła K na poziomie 0,27 W/m²K). Wśród zalet Chereau Performance jest np. to, że izolacja przy redukcji energii agregatu potrzebnej do produkcji zimna i możliwości utrzymania temperatury w przypadku problemów z agregatem chłodniczym jest wydajniejsza o 25 proc. Jeśli agregat chłodniczy wyłączy się, a załadunek odbywał się w temperaturze +2 st.C, to wzrost temperatury do +7

st.C w naczepie Inogam EVO trwałby ok. 3 h 20 min, natomiast w przypadku chłodni Chereau Performance wydłuży się do 11 h i 20 min.

Również Kögel stawia na pojazdy trwałe z wysoką ładownością i proste w obsłudze. Kögel Cool – PurFerro quality ma cichą aluminiową konstrukcję podłogi (redukuje poziom hałasu powstającego podczas załadunku i rozładunku). Z kolei koryto zespalane z aluminium ułatwia czyszczenie obszaru podłogi w naczepie chłodniczej. To rozwiązanie zapobiega ponadto przenikaniu wilgoci do elementów nośnych, co zwiększa żywotność i zmniejsza koszty obsługi naczepy. Nadwozie furgonowe chłodni Kögel Cool – PurFerro quality jest zabezpieczone specjalną pianką izolującą, która nie zawiera freonu. Solidna i łatwa w pielęgnacji powłoka paneli stalowych od zewnątrz jest pokryta twardą folią z PCW. Ściany, dach oraz podłogę zaadaptowano tak, by poprawić współczynnik przenikania ciepła. Skuteczna ochrona przed wpływem temperatury zmniejsza zużycie energii oraz koszty eksploatacji.

Krone ma naczepę Cool Liner. Elastyczny kanał powietrzny, szczelna wanna podłogowa, zamknięcie tylne ze stali nierdzewnej – to tylko niektóre z cech. Cool Liner posiada ramę przelotową, na którą przekazywane są siły rozciągające. Ochronia to nadwozie w trakcie sprzegania/rozprzegania pojazdu. Portal tylny ze stali szlachetnej przystosowano konstrukcyjnie do śluz i ramp. Zamontowane z boku zawiasy drzwiowe i głęboko wpuszczone dźwignie ułatwiają otwieranie i zamykanie drzwi. Skrzynia na palety pomieści 36 europalet. Jest wyposażo-



Elastyczny kanał powietrzny, szczelna wanna podłogowa to walory naczep Krone Cool Liner



Van Eck Trailers adresuje swe rozwiązania głównie dla transportu lotniczego

inżynierowie Van Eck opracowali zautomatyzowaną jednostkę napędową, zintegrowaną z systemem przenośników rolkowych (zaprojektowana też do samodzielnego działania z wewnętrznym akumulatorem i dodatkowym zbiornikiem powietrza). Aby ograniczyć puste przejazdy, a tym samym obniżyć koszty operacyjne seria Van Eck Eckpress jest również oferowana z opcjonalnymi osłonami przenośników dwupokładowych i rolkowych, które umożliwiają przenoszenie różnych ładunków podczas jednego przejazdu.

Obecnie asortyment produktów Van Eck obejmuje pięć kategorii: Eckstreme, Eco Co2mbi, Eckcellent, Eckspres i Eckspert Series. Przyczepy dwupokładowe Van Eck umożliwiają zmniejszenie emisji CO2 o 40 proc., zapewniając o 60 proc. większą ładowność.

Furgony i nie tylko

Nieco mniejsze pojazdy do transportu w reżimowych warunkach temperatury oferuje D.A.C. Izoterma lub chłdnia to zabudowy dla branży, gdzie wymagana jest stała pożądana temperatura, z możliwością rejestrowania temperatury podczas transportu. Konstrukcję tworzą ściany z płyt warstwowych, laminat poliestrowo-szkłany w kolorze białym. Samonośna konstrukcja ma być gwarancją najwyższej jakości, a zabudowa mieć możliwie najniższą masę. Podłoga jest izolowana, dodatkowo pokryta wylewką epoksydową z odciskiem struktury antypoślizgowej lub aluminiową blachą ryflowaną. Zastosowano listwę transportową, dzięki której z łatwością można zabezpieczyć ładunek pasami transportowymi lub

na w innowacyjny system prowadnic pokryw. Przy wysokości sprzęgania wynoszącej 1.150 mm prześwit nad podłożem wynosi ok. 350 mm. Zbiornik paliwa z tworzywa sztucznego jest bezpiecznie zamontowany między podporami. Otwarta konstrukcja umożliwia łatwe tankowanie i kontrolę napełnienia. Usztywnienie poprzeczne tylnej części przekazuje obciążenie na podłużnicę podwozia i zabezpiecza nadwozie przed odkształceniami. Stabilne aluminiowe profile dystansowe odpowiadają za maksymalną ochronę ściany czołowej oraz optymalne prowadzenie powietrza (dzięki dużemu przekrojowi profilu). Kanał powietrzny zamontowany elastycznie na suficie równomiernie rozdziela zimne powietrze w naczepie i przystosowany jest zarówno do załadunku piętrowego, jak i korzystania z poprzecznej ściany działowej.

Specjalista od latania

Firma Van Eck wyprodukowała swoją pierwszą naczepę do przewozu ładunków lotniczych w 1983 r. a doświadczenie w lotniczym transporcie towarowym zaowocowało specjalną konstrukcją. Panele produkowane są z poliuretanu, który ma wysoką wartość izolacyjną oraz przy użyciu najnowszej technologii, aby zminimalizować całkowity koszt posiadania. Van Eck Trailers dedykuje swe rozwiązania głównie dostawcom szczepionek i produktów farmaceutycznych. To pojazdy do transportu lotniczego w ramach serii Eckspres. Konstrukcja podłogi sprawia, że obsługa odbywać się może z wykorzystaniem wózków widłowych. Innowacyjny jest system przenośników rolkowych Van Eck (stal nierdzewna – zapewnia higienę w izolowanych

pojazdach transportowych, ponieważ nie ma miejsca na utlenianie i nadają się do dezynfekcji podczas transportu leków), zgodny ze specyfikacjami technicznymi Lufthansy. Modułowe łoża rolkowe Van Eck bazują na pełnej aluminiowej ramie, co zapewnia równomierne rozłożenie obciążenia i łatwość obsługi. Rama ma szerokość 300 mm, a poszczególne elementy oddzielono aluminiowymi przekładkami. System łoża rolkowego składa się z czterech rzędów pneumatycznych przenośników rolkowych z dwoma poduszkami powietrznymi i podwójnymi rolkami (odpowiada za płynny załadunek i rozładunek ciężkich palet lotniczych). Każda rolka ma dwa łożyska zamiast jednego, aby zminimalizować tarcie i zapewnić płynniejsze operacje załadunku i rozładunku. Koła są większe niż standardowe, co ułatwia przesuwanie się palet lotniczych podczas operacji załadunku i rozładunku. Ponieważ Lufthansa wymaga zminimalizowania pracy ręcznej,



W zabudowach Lamar ściany wykonano z płyt warstwowych typu sandwich

drażkiem rozporowym. Okucia wewnętrzne wykonano z lekkiego aluminium. W ładowni zastosowano oświetlenie LED, uruchamiane przez czujnik ruchu. Nowoczesny furgon może pełnić funkcję chłodni lub izotermy dzięki wyposażeniu w wkład izotermiczny oraz urządzenie chłodnicze/grzewcze. Odpowiednie parametry termiczne uzyskiwane są za pomocą samodzielnie produkowanych paneli typu sandwich, zredukowanych do minimum mostków cieplnych (przenikalność cieplną od ok. 0,4 W/m²K – chłodnia; do 0,7 W/m²K – izoterma). Odrębnym typem zabudowy – również chłodniczej, jest tzw. „hakówka” z systemem specjalistycznych haków do przewozu mięsa, półtuszy, drobiu. Zabudowy posiadają atesty PZH i certyfikaty ADR i ATP.

Izotermy do samochodów o masie do 8,5 t oferują też Lamar. Paleta rozwiązań i urządzeń daje możliwość rozbudowy funkcjonalności do wymogów określonej branży. Izoterma skierowana jest do przedsiębiorstw, które wymagają stosunkowo stabilnej temperatury dodatniej w przedziale od 0 st. do 20 st. C. Konstrukcję tworzą ściany z płyt warstwowych typu sandwich. Całość pokryta jest laminatem poliestrowo-szklanym w kolorze białym. Samonośną podłogę izolowaną pokryto wylewką Marothan, której fakturę można dobrać odpowiednio do sposobu przewożenia towarów. Wyposażenie izotermy stanowią drzwi dwuskrzydłowe o kącie otwarcia 270 st. jak również jednoskrzydłowe drzwi boczne. Elementem wyposażenia mogą być także kabiny sypialne i spoilery. Obok rozwiązań podnoszących funkcjonalność wnętrza zabudowy, adaptacja może obejmować kilka wariantów zamknięcia. Wybór jednego z nich, bez względu na rodzaj przewożonych ładunków, poprawia komfort pracy, skraca czas potrzeby na załadunek i rozładunek towaru. Windy załadunkowe umożliwiają ładunek towarów o większych gabarytach niż przeciętne lub palet przy wykorzystaniu ręcznych wózków. Wyposażenie dodatkowe stanowić może np. przesuwana lub stała ściana grodziowa (umożliwia przewóz towarów wymagających różnych temperatur lub produktów, które należy przewozić oddzielnie). Występuje w dwóch wariantach: ściany stałej, zamontowanej zgodnie z ustaleniami klienta



oraz ściany ruchomej, poruszającej się na dwóch prowadnicach na ścianach bocznych (której położenie można dowolnie zmieniać). Specjalne listwy montowane na ścianach zabudowy kontenerowej stanowią fundament systemu mocowania ładunku, w których instalowany jest drążek blokujący. Producent oferuje także pakiety aerodynamiczne, w skład których wchodzi także aerodynamiczne zabudowy międzyosiowe pozwalające zredukować zużycie paliwa o min. 5 proc.

Przede wszystkim wiedzieć

Przybiera rozwiązań telematycznych wspomagających transport w kontrolowanej temperaturze. Naczepa Schmitz Cargobull S.KO Cool z cyfrowym rejestratorem temperatury i standardowym wyposażeniem w teletykę TrailerConnect otrzymała wyposażenie w zakresie bezpieczeństwa odpowiadające standardom TAPA TSR1. Ochronę towarów zapewnia elektroniczny system zamykania drzwi TL4 z poziomym rygłem w dolnej belce (via portal TrailerConnect definiuje się strefy załadunku oraz rozładunku). System automatycznie blokuje lub odblokuje drzwi, a w portalu lub aplikacji beSmart można aktywować automatyczne ryglowanie systemu TL4 po przekroczeniu 30 km/h. W chłodni zintegrowano akustyczny system alarmowy połączony z siecią TrailerConnect, uruchamiający alarm w przypadku nieuprawnionego dostępu do naczepy. Dopracowano system dystrybucji powietrza poprzez ukierunkowane prowadzenie strumieni pierwotnych i wtórnych w kanałach o powiększonym przekroju. Prowadnice powietrza powrotnego pod ścianą cyrkulacyjną i po jej bokach

zapobiegają mieszanemu się powietrza zimnego i ciepłego oraz wspomagają poprawną cyrkulację. Producent gwarantuje skuteczne zabezpieczenie ładunku – pionowe belki zabezpieczające ładunek można sprawnie umieścić pomiędzy kanałami powietrznymi.

Również za pomocą systemu Krone Telematics można komfortowo sprawdzić w dowolnym momencie w internecie pozycję, stan i temperaturę transportów. Dzięki inteligentnym funkcjom użytkownik ma przez całą dobę dostęp do informacji. Oprócz systemu telematycznego użytkownik ma do dyspozycji układ kontroli ciśnienia w oponach oraz wspomaganie dojeżdżania do rampy. Dodatkową ochronę zapewniają kompleksowe systemy bezpieczeństwa, np. system zamka drzwiowego Door Protect. Korzystanie z certyfikowanego rejestratora temperatury Krone TR za pośrednictwem systemu Telematics pozwala zrezygnować z typowego rejestratora temperatury zamontowanego na ścianie czołowej naczepy. Odpowiednie świadectwa temperaturowe można przesyłać bezpośrednio z portalu Krone Telematics w pliku PDF na adres mailowy lub faksem do klienta – również zanim ładunek do niego dotrze. Pozwala to uniknąć marnowania czasu kierowcy, ponieważ świadectwo temperaturowe może zostać zweryfikowane jeszcze przed przyjazdem pojazdu. System Krone Telematics z rejestratorem temperatury pełni zatem funkcję urządzenia wielofunkcyjnego. Oprócz klasycznych danych telematycznych dodatkowo są rejestrowane, zapisywane i na życzenie przesyłane w ten sposób również dane dotyczące temperatury w nadwoziu.

Walorem naczep SOR jest solidna konstrukcja przy relatywnie niskiej masie własnej



Pełną kontrolę zapewniać ma też system Kögel telematics. Naczepa Kögel Cool – PurFerro quality posiada system telematyczny CoolTrailer z funkcjami PosControl, TrailerControl, EBSSControl i TempControl. Układ rejestruje takie dane jak: pozycja w czasie rzeczywistym, stan połączeń, przesyłanie danych EBS, status przelazników drzwiowych, wartości temperatury, tryb pracy agregatu, a następnie wysyła je do portalu Kögel Telematics. Za pomocą bazy danych Kögel Telematics użytkownik może nie tylko monitorować i analizować wszystkie dane zarejestrowane przez czujniki naczepy oraz inne systemy telematyczne, lecz także importować te informacje w czasie rzeczywistym, by skorzystać z nich w innych programach czy procesach.


Przydatne „akcesoria”

Kilka miesięcy temu Thermo King, dostawca rozwiązań kontroli temperatury w transporcie, zaprezentował agregat chłodniczy – Advancer. Seria dedykowana do naczep, a dostępna w kilku modelach. Postawiono na nową technologię, wykorzystując sprawność układu, której odzwierciedleniem jest niższe zużycie paliwa przy zachowaniu odpowiedniej wydajności chłodniczej oraz precyzyjniejszej kontroli temperatury. Nowa architektura Advancera opiera się na niezależnym od silnika, w pełni regulowanym przepływie powietrza. Wszystko to jest możliwe dzięki ultranowoczesnej architekturze agregatu, która zapewnia większą moc sprężarki, a także

zdolności zmiennego wydmuchu powietrza z parownika, całkowicie niezależnego od prędkości obrotowej silnika. Całość konstrukcji uwzględniająca znacząco niższe koszty serwisowania, ale przede wszystkim niezawodność eksploatacyjną, co przy wykonywaniu działalności transportowej ma kluczowe znaczenie. Advancer udostępnia na wyświetlaczu dane dotyczące zużycia paliwa. Informacje te dostępne są również na portalu TracKing. Dodatkowym walorem jest wielostrefowa kontrola temperatury. Spectrum odblokowuje konfiguracje wielotemperaturowe, ale może być również używany w opcji jednotemperaturowej. Kontroluje temperaturę w całej naczepie z dokładnością do 0,5 st. C.

W ofercie Schmitz Cargobull pojawił się również agregat chłodniczy z konwencjonalnym napędem spalinowym o wysokiej wydajności chłodzenia. Produkt jest udoskonaloną wersją już wcześniej oferowanych modeli. Agregat chłodniczy S.CU d80 nowej generacji z wydajnym silnikiem Diesla oraz zmodyfikowanym zakresem osiągow w stosunku do poprzednika ma zużycie paliwa niższe nawet o 15 proc. a także generuje niższy poziom hałasu przy zachowaniu wysokiej wydajności chłodzenia/ogrzewania. Masę agregatu zmniejszono o 50 kg. S.CU d80 jest dostępny, w pierwszej fazie wprowadzania na rynek, w wersji MonoTemp. Producent poprawił ergonomię wyświetlacza – większe litery, ikony, intuicyjna nawigacja. Agregat wyposażono w sprężarkę

ślimakową, udoskonalono zarządzanie ciepłem, a nowa wersja wentylatora oraz zestaw Silence Kit odpowiadają za izolację akustyczną. Opcjonalny panel fotowoltaiczny doładowuje akumulator rozruchowy agregatu, tym samym zapobiega głębokiemu rozładowaniu akumulatora. Panel montowany jest bezpośrednio na agregacie, co nie wpływa na wysokość całkowitą pojazdu.

Nową generację systemów chłodniczych do naczep reprezentuje system Celsineo (Krone). Modułowość, skalowalność wydajność i redundancja pozwalają Celsineo zapewnić szereg cech technicznych, które są unikalne w tej formie w układach chłodniczych do naczep. Konwencjonalne klimatyzatory posiadają centralny obieg chłodniczy. Obejmuje to np. duże ilości czynnika chłodniczego i szeroką gamę elementów do regulacji temperatury. Awaria agregatu chłodniczego ma poważne konsekwencje dla wrażliwego ładunku i powoduje straty ekonomiczne. System chłodniczy Celsineo rozwiązuje ten problem. Rozdziela wydajność chłodzenia na trzy moduły chłodnicze typu „plug & play” o identycznej strukturze, z których każdy zawiera oddzielny, hermetycznie zamknięty obwód chłodniczy składający się z zaledwie kilku elementów. Ustawiona temperatura docelowa może być niezawodnie utrzymywana przez zaledwie dwa moduły. Trasa może więc zostać zrealizowana nawet w przypadku (mało prawdopodobnej) awarii modułu, bez negatywnych konsekwencji dla ładunku. Każdy moduł chłodniczy ma obwód chłodniczy. Działa to samowystarczalnie i generuje chłodzenie. Moduły chłodnicze Celsineo mogą być sterowane indywidualnie. Ta modułowa regulacja temperatury zapewnia stałą wydajność chłodzenia. Ma gwarantować precyzyjną kontrolę zarówno przy pełnym obciążeniu, jak i podczas pracy z częściowym obciążeniem, co często ma miejsce w praktyce. Inteligentne sterowanie modułami chłodniczymi umożliwia Celsineo jednoczesne chłodzenie i rozmrażanie, np. dwa moduły chłodnicze mogą chłodzić, podczas gdy jeden jest w trybie odszraniania. To skutecznie minimalizuje niepożądane skoki temperatury podczas cykli odszraniania. 

TRANSPORT NA POTRZEBY WŁASNE OD A DO Z

Definicje. Podstawy prawne.

Przydatne informacje

Transport na potrzeby własne – jak wskazuje sama nazwa, funkcjonuje najczęściej jako dodatkowa, pomocnicza działalność przedsiębiorcy niezwiązanego z profesjonalnym transportem zarobkowym. W rozumieniu art. 4 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym, niezarobkowy przewóz drogowy - przewóz na potrzeby własne, to każdy przejazd pojazdu po drogach publicznych z pasażerami lub bez, załadowanego lub bez ładunku, przeznaczonego do nieodpłatnego krajowego i międzynarodowego przewozu drogowego osób lub rzeczy, wykonywany przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do jego podstawowej działalności gospodarczej, spełniający łącznie następujące warunki:

- a) pojazdy samochodowe używane do przewozu są prowadzone przez przedsiębiorcę lub jego pracowników,
- b) przedsiębiorca legitymuje się tytułem prawnym do dysponowania pojazdami samochodowymi,
- c) w przypadku przejazdu pojazdu załadowanego - rzeczy przewożone są własnością przedsiębiorcy lub zostały przez niego sprzedane, kupione, wynajęte, wdzierżawione, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione albo celem przejazdu jest przewóz osób lub rzeczy z przedsiębiorstwa lub do przedsiębiorstwa na jego własne potrzeby, a także przewóz pracowników i ich rodzin,
- d) nie jest przewozem w ramach prowadzonej działalności gospodarczej w zakresie usług turystycznych.

Należy mieć na uwadze, że wykonując przewozy na potrzeby własne w kraju, przedsiębiorca musi dysponować aktualnym zaświadczeniem na przewozy drogowe na potrzeby własne w krajowym niezarobkowym transporcie drogowym osób lub rzeczy.

W pojazdach zgłoszonych do zezwolenia, muszą znajdować się wypisy z zaświadczenia, które każdorazowo powinny być okazywane w trakcie kontroli. Dokument wydaje właściwy dla siedziby firmy starosta. Nie ma konieczności ubiegania się o zezwolenie, jeśli transport odbywa się w ramach powszechnych usług pocztowych, jest realizowany przez przedsiębiorców posiadających uprawnienia do wykonywania transportu drogowego, pojazdy służą do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą lub dopuszczalna masa całkowita pojazdu lub zespołu pojazdów nie przekracza 3,5 t.

Zezwolenia nie trzeba posiadać również w przypadku działalności wytwórczej w rolnictwie w zakresie upraw rolnych oraz chowu i hodowli zwierząt, ogrodnictwa, warzywnictwa, leśnictwa i rybactwa śródlądowego. Obowiązek uzyskania zaświadczenia nie dotyczy także rolników (art. 33 ust. 2 pkt 2 stawy o transporcie

drogowym). Wniosek o zaświadczenie na przewozy drogowe na potrzeby własne w krajowym transporcie drogowym osób lub rzeczy należy złożyć do właściwego miejscowo starostwa lub miasta na prawach powiatu. Jeżeli wniosek zawiera braki formalne, urząd wzywa do ich uzupełnienia w terminie 7 dni.

Dokumenty potrzebne do uzyskania zezwolenia:

1. Wniosek o zaświadczenie na przewozy drogowe na potrzeby własne w krajowym transporcie drogowym osób lub rzeczy
2. Wykaz pojazdów samochodowych
3. Oświadczenie o zamiarze zatrudnienia kierowców
4. Pełnomocnictwo w sprawach administracyjnych
5. Dowód wniesienia opłaty
6. Potwierdzenie uiszczenia opłaty skarbowej za pełnomocnictwo

We wniosku należy podać ilość potrzebnych wypisów z Zaświadczenia na przewozy drogowe na potrzeby własne w krajowym transporcie drogowym osób lub rzeczy. Dokument jest ważny bezterminowo. Uwaga - można z niego korzystać tylko na terytorium Polski.

Opłata za wydanie zezwolenia wynosi 500 zł, dodatkowo należy uiścić 100 zł za każdy wypis z zaświadczenia dla zgłoszonego pojazdu. Opłatę wnosi się na konto starostwa. W przypadku złożenia wniosku przez pełnomocnika, opłata wynosi 17 zł. Za pełnomocnictwo udzielone mężowi, żonie, dzieciom, rodzicom, dziadkom, wnukom lub rodzeństwu nie wnosi się dodatkowej opłaty. Zezwolenie zostanie wydane w terminie 1 miesiąca, który jednak w wyjątkowych okolicznościach może wydłużyć się do 2 miesięcy

Czym różni się przewóz na potrzeby własne od innych typów przewozów?

W praktyce bardzo często zdarza się, że mylone są pojęcia transportu na potrzeby własne z przewozem niehandlowym, pojawiają się również wątpliwości, czy niezarobkowy przewóz drogowy, jest tym samym co przewóz na potrzeby własne. Spróbujmy przyjrzeć się definicjom:

PRZEWÓZ NIEHANDLOWY, czyli NIE-ZWIĄZANY z działalnością gospodarczą

Pojęcie przewozu niehandlowego zdefiniowane zostało dopiero w oparciu o wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 3 października 2013 r. w sprawie C-317/12, w którym wskazano, że pojęcie niehandlowego przewozu rzeczy powinno być interpretowane zgodnie z nazwą, zatem przewóz taki nie może posiadać związku z działalnością gospodarczą i nie powinien być wykonywany w celu osiągnięcia zysku. W związku z powyższym, niehandlowy przewóz drogowy oznacza przewóz dokonywany przez osobę fizyczną, który nie jest związany

z wykonywaną przez tę osobę działalnością gospodarczą. Przewóz taki, aby być uznany za niehandlowy nie może być wykonywany

w ramach działalności pomocniczej w stosunku do podstawowej działalności gospodarczej (w przeciwieństwie do transportu na potrzeby własne). Ponadto, niehandlowy przewóz dokonywany przez osobę fizyczną na własny rachunek i jedynie w czasie wolnym. Oznacza to, że wyłączenie z art. 3 lit. h rozporządzenia nie obejmuje przewozów na potrzeby własne wykonywanych pomocniczo do prowadzonej działalności gospodarczej również zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 7,5 tony. [...] niehandlowy przewóz w żaden sposób nie może być związany, nawet ubocznie, z prowadzeniem działalności gospodarczej (wyrok WSA w Olsztynie z dnia 15 stycznia 2019 r. syg. akt II SA/OI 866/18).

Aktualnie pojęcie „przewozu niehandlowego” zostało zdefiniowane w art. 4 lit. r rozporządzenia (WE) nr 561/2006 (definicja wprowadzona ROZPORZĄDZENIEM PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/1054 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 561/2006 w odniesieniu do minimalnych wymogów dotyczących maksymalnego dziennego i tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu, minimalnych przerw oraz dziennego i tygodniowego okresu odpoczynku oraz zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 165/2014 w odniesieniu do określania położenia za pomocą tachografów). Zgodnie z art. 4 lit. r rozporządzenia (WE) nr 561/2006 niehandlowy przewóz oznacza „każdy przewóz drogowy inny niż przewóz zarobkowy lub na potrzeby własne, za który nie otrzymuje się bezpośredniego ani pośredniego wynagrodzenia i który nie generuje bezpośrednio ani pośrednio żadnego dochodu dla kierowcy pojazdu ani nikogo innego oraz który nie ma związku z działalnością zawodową ani zarobkową.”

NIEZAROBKOWY PRZEWÓZ DROGOWY

= PRZEWÓZ NA POTRZEBY WŁASNE

= TRANSPORT NA POTRZEBY WŁASNE

Zgodnie z art. 4 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym niezarobkowy przewóz drogowy jest to - przewóz na potrzeby własne. Zatem te dwa pojęcia należy rozumieć jako synonimy. Dodatkowo możemy spotkać się również z określeniem „Transport na potrzeby własne”, które również można traktować równoznacznie.

**Adriana Kominowska, Ekspert w zakresie dokumentacji oraz rozliczeń kierowców
Kancelaria Prawna Viggen**



MOTOR SHOW

To pierwszy egzemplarz elektrycznej Scanii, który trafił do VW Poznań

TEKST: Michał Jurczak
ZDJĘCIA: T&M

„POD PRĄDEM”

Targi Poznań Motor Show to jedna z największych imprez branżowych w kraju. Tegoroczną edycję (30 marca - 2 kwietnia) odwiedziło blisko 100 tysięcy osób.

Wydarzenie, które organizuje Grupa MTP jest okazją do zapoznania się z najnowszymi trendami, panującymi w przemyśle motoryzacyjnym. Nic dziwnego, że wiele ekspozycji dotyczyło pojazdów z napędem bezemisyjnym.

Motywnym przewodnikiem tegorocznej edycji Poznań Motor Show była elektromobilność, o której rozmawiano przy okazji, towarzyszącego targom Kongresu MOVE. Na stoiskach było też całkiem sporo pojazdów z tego rodzaju napędem. Ale nie tylko.

Debiut elektrycznej Scanii

Scania zadebiutowała z dwoma samochodami elektrycznymi na bazie modelu P25. Pierwszym z nich była śmieciarka z zabudową Terberg (system OmniDEL). To zabudowa z w pełni zautomatyzowanym mechanizmem zasypowym z niską krawędzią załadunkową, ciesząca się u „komunalników” dużą popularnością (co roku nabyw-

ców znajduje ok. 800 egzemplarzy). Bazę targowego egzemplarza stanowi podwozie Scania 25P B6x2*4NB – elektryczny pojazd przeznaczony do realizacji zadań typowych dla dystrybucji miejskiej. Jego najważniejsze

zalety, to m.in. zerowa emisja, bardzo niski poziom generowanego hałasu i możliwość pracy w porze nocnej. Samochód posiada pięć baterii o łącznej pojemności 165 kWh, pozwalającej, w zależności od warunków, na ok. 8 godzin pracy.

Podobne podwozie posłużyło do budowy elektrycznej Scanii, która trafiła do floty Vokswagena Poznań. Napęd jest taki sam jak u poprzednika. Auto wykorzystanie zostanie do wahadłowych transportów wewnątrz firmy, obsługując codzienne dostawy części i podzespołów (głównie tylne osie) do aut produkowanych w Antoninku (fabryka wytwarza modele Caddy i Transporter).
– Pojazd będziemy wykorzystywać w systemie dostaw just-in-time – informuje Agnieszka Olenderek, członek zarządu ds. finansów, zakupów i IT. Zapowiada już teraz rozwijanie elektrycznej floty ciężarowej w przyszłości i przypomina, że wszystkie zakłady Vol-



Varta prezentowała akumulatory najnowszej generacji do aut użytkowych

kswagen w Polsce zasilane są w 100 proc. energią elektryczną pochodzącą ze źródeł odnawialnych. Z myślą o tym, jak i kolejnych elektrycznych samochodach eksploatowanych w VW Poznań, powstała stacja ładowania o mocy 120 kW. Na takiej stacji można naładować samochód „do pełna” w niecałe 40 minut.

Jeśli dostawczak, to elektryk

Sprzedż dużych ciężarówek elektrycznych w Polsce na razie raczej „kuleje”, inaczej z samochodami dostawczymi. Te stosowane są głównie w przewozach w ramach tzw. ostatniej mili. Pokazany na targach MAN furgon eTGE220+ to niemal 6-metrowe auto z bateriami o poj. niemal 60 kWh i zasięgu ok. 220 km. Moc silnika to 136 KM, maksymalny moment obrotowy wynosi 290 Nm.

Podobne zastosowanie ma Maxus e-Deliver 9. Elektryczny van jest całkowicie chińską konstrukcją. Praktyczny dostawczak dysponuje przestrzenią ładunkową, w zależności od wariantu, o objętości 9,7 lub 11 m sześć. Maksymalna ładowność sięga 1.200 kg. Oprócz tylnych drzwi, do ładowania i rozładowywania towarów można wykorzystywać również duże drzwi boczne (po stronie pasażera). Maxus e-Deliver 9 osiąga zasięg do 350 km.

Na stoisku Forda znalazł się m.in. E-Transit. Jak zapewniano, ten „elektryk” nie ograniczył walorów funkcjonalnych swego protoplasty. Zasilany baterią o mocy 400V i 68 kWh Ford E-Transit ma gwarantować zeroemisyjny zasięg ponad 300 km na jednym ładowaniu. Dostępny jest w dwóch



wariantach wysokości i długości, oferując przestrzeń ładunkową o objętości do 15,1 m sześć.

Dostawy tzw. ostatniej mili będą też z pewnością domeną Volkswagena ID. Buzz Cargo, auta które otrzymało prestiżową nagrodę branżową „International Van Of The Year 2023” (IVOTY). Tak zwany „Bulli” jest pierwszym w pełni elektrycznym pojazdem transportowym marki VW Samochody Dostawcze. ID. Buzz Cargo napędzany jest silnikiem generującym moc 204 KM, a zasięg przekracza 400 km. Relatywnie niewielka średnica zawracania (11,09 m) przydaje się zwłaszcza w ciasnych uliczkach miejskich.

Elektryczny napęd ma też dłuższy, bo niemal 7 metrowy MAN TGE z zabudową

typu wywrotka. Ładowność, z racji ciężkiej baterii nie jest imponująca, wynosi niecałe 600 kg.

Powrót legendy

Samochody dostawcze Nysa były produkowane w tym mieście w latach 1958-2003. Dziś to już legenda. Teraz dostawczak wraca za sprawą polskiego producenta, zarejestrowanego we Wrocławiu. Nysa Zakład Pojazdów powstała dziewięć lat temu, na bazie firmy Smirnow Truck świadczącej m.in. usługi serwisowe dla aut użytkowych do 12 t. Rezultatem działalności Zakładu jest obecnie podwozie ultralekkiego, modułowego pojazdu dostawczego z napędem elektrycznym. Niejako przy okazji konstruowania podwozia wymyślono i opatentowano kilka rozwiązań technicznych



Już w maju! Europejskie Roadshow 2023 - 2025

Przyjdź i zobacz nowości koncernu Continental dla pracowników i właścicieli flot i serwisów samochodów ciężarowych!

Szczegóły u partnerów akcji: Handlopex S.A., Inter Cars S.A. i Autos Sp. z o.o.

Śmieciarka na bazie Scanii. Zabudowę wykonała firma Terberg.



dobór odpowiedniego pojazdu, po pełną obsługę posprzedażową. Na rozbudowaną sieć serwisowo-sprzedazową składają się 24 oddziały i 5 punktów partnerskich. To ponadto autoryzowana sieć sprzedaży nowych pojazdów ciężarowych marki DAF, IVECO oraz naczej Kögel.

Na stoisku DBK można było zobaczyć dwa pojazdy: IVECO Daily 35 CNG, jak również nagrodzony prestiżowym tytułem „International Truck of the Year” DAF XD 450 FT. Firma jest też patronem Ogólnopolskich Mistrzostw Mechaników, których finały odbyły się właśnie podczas Poznań Motor Show. W trakcie finałów kategorii Młody Mechanik Pojazdów Ciężarowych przeprowadzono konkurencje praktyczne w zakresie diagnostyki na ciągniku siodłowym marki DAF, a w ramach kategorii Elektromobilni wprowadzono finalistów w świat technologii rozszerzonej rzeczywistości z IVECO eDaily. Zaprezentowano także zaktualizowaną wersję Podręcznika Młodego Mechanika. Tytuły w dwóch kategoriach: Młody Mechanik Pojazdów Ciężarowych, a także Elektromobilni zdobyli: Piotr Żelawski i Oliwier Jeger z Zespołu Szkół Mechanicznych w Opolu. Tytuł Młodego Mechanika przypadł w udziale przedstawicielom Zespołu Szkół Zawodowych w Bychawie. To Marcin Sura i Bartłomiej Wyka. Z kolei Mechanikiem zawodowym roku został Michał Szukała z Bytomia. 

m.in. „poprzeczny resor zawieszenia pojazdu oraz układ zawieszenia przedniego i tylnego pojazdów drogowych z wykorzystaniem poprzecznego resora”. Jak poinformował nas główny konstruktor, Piotr Duda (Nysa Zakład Pojazdów) serce dostawczaka stanowi eKiT. To w pełni zintegrowany, kompaktowy napęd o wymiarach: 690x450x500 mm (dł. x wys. x szer.) ważący niewiele ponad 100 kg. Napięcie robocze w zakresie od 300 do 400 V pozwala na współpracę z większością obecnych na rynku zestawów bateryjnych. Silnik dysponuje mocą 185 KM i momentem obrotowym na poziomie 360 Nm. Budowę podwozia (zostało homologowane i warunkowo dopuszczone do ruchu) wsparły ... środki unijne. Producent liczy, że nowa Nysa może pojawić się na rynku już w ciągu dwóch lat.

Varta dla użytkowników

Na stoisku Varta prezentowano m.in. akumulatory do aut użytkowych, w tym te zbudowane w wyjątkowo wydajnej technologii AGM (Absorbent Glass Mat). Akumulator ProMotive AGM do pojazdów użytkowych ma gwarantować szczególnie wysoki poziom niezawodności. Specjalne włókna szklane w tych akumulatorach wchłaniają elektrolit, co – jak zapewniano na stoisku – przekłada się na znaczący wzrost pracy cyklicznej. Umożliwia to wielokrotne ładowanie i rozładowywanie akumulatora praktycznie bez uszczerbku dla jego parametrów użytkowych. Opatentowana kratka od-

powiada za niezawodną moc, ale również za szybkie ładowanie oraz odporność na korozję. Cykl życia jest nawet kilkakrotnie dłuższy w porównaniu z bateriami tradycyjnymi. Na stoisku zapewniano, że to jedyny akumulator do najbardziej wymagających zastosowań i obsługi energochłonnych funkcji, takich jak chłodzenie/ogrzewanie postojowe. Został stworzony we współpracy z producentami pojazdów użytkowych, z myślą o innowacjach, które będą standardowym wyposażeniem takich pojazdów w przyszłości.

DBK i... młodzi mechanicy

DBK zajmuje się kompleksową obsługą pojazdów ciężarowych, od finansowego wsparcia podczas zakupu, przez



Młodzi mechanicy w akcji

INFORMACJE SĄ BARDZO WAŻNE

Z Anną Biekionis, country manager DKV Mobility rozmawia Jacek Dobkowski.

Jacek Dobkowski: – Jak pani ocenia obecną kondycję polskich przewoźników?

Anna Biekionis: – Powiem szczerze, że jeżeli chodzi o naszych klientów, ich kondycja jest zdecydowanie dobra, albo nawet bardzo dobra. Widzimy, że stale się rozwijają, przede wszystkim w kierunku digitalizacji. Firmy bardzo chętnie korzystają dziś z nowinek technologii. Obserwujemy to, patrząc na zakres usług, które u nas zamawiają. Coraz większe jest zainteresowanie produktami, które wiążą się z szybszym przepływem informacji. Dostęp do aktualnych danych daje pełen obraz sytuacji, bieżący podgląd kosztów, parametrów pojazdów, opłat drogowych.

JD: – Karta służąca tylko do tankowania oleju napędowego to już przeszłość?

AB: – Oferujemy karty dla wielu rodzajów paliw, nie tylko ON, mając na względzie zrównoważony rozwój branży transportowej. Dlatego obok poszerzania tradycyjnej sieci stacji, stawiamy na paliwa alternatywne, takie jak gaz ziemny, w tym LNG, ekologiczny diesel czy prąd. Natomiast praktycznie wszyscy klienci korzystają u nas z usług dodatkowych, w szczególności z rozliczania opłat drogowych i zwrotów VAT. W zakresie mycia najczęściej zapytań dotyczy rozliczania opłat w jednolitym systemie EETS za pomocą jednego urządzenia pokładowego. Taki box ułatwia również pracę kierowcy, klienci bardzo sobie go chwalać. Wystarczy zdefiniować, jakim pojazdem jeździmy, a opłaty pobierają się automatycznie we wszystkich krajach objętych EETS.

JD: – Mówiąc o zaawansowanych rozwiązaniach, rozumiem, że mamy na myśli pewną grupę klientów. Podejrzewam, że rozwój digitalizacji jest różny w różnych firmach.

AB: – Rozmiar firmy nie ma znaczenia. Nawet małe przedsiębiorstwa stawiają dziś na



Anna Biekionis:
– Nasz oferta jest skierowana do przewoźników używających również pojazdy dostawcze i osobowe

digitalizację, bo przyspiesza ich pracę. Przepływ informacji jest kluczowy. Posiadamy szereg narzędzi związanych z monitorowaniem chociażby cen paliw. Pomagamy wyznaczać trasy, szukać tańszych rozwiązań – to wszystko wpływa na konkurencyjność. Duże firmy korzystają u nas z dedykowanych systemów zarządzania flotą i wspomaganie logistyki. Mniejsze natomiast mają do dyspozycji takie rozwiązania jak DKV LIVE. Jest to urządzenie telematyczne, które daje bieżący podgląd lokalizacji pojazdów i innych parametrów.

JD: – Telematykę oferują inne firmy, w tym także producenci ciężarówek. Czym się więc wyróżniacie?

AB: – Wyróżnia nas to, że mamy telematykę połączoną z kartą. Dla systemu DKV LIVE wybraliśmy tylko najbardziej potrzebne

funkcjonalności telematyczne. Tak powstało narzędzie, które na przykład może kontrolować, czy pojazd znajduje się w tej samej lokalizacji, co transakcje dokonywane na kartę – tylko w takim przypadku płatność będzie autoryzowana. Wprowadziliśmy także mobilne płatności za paliwo bez potrzeby stania w kolejkach do kas. Usługa nazywa się APP&GO i jest dostępna w ramach naszej aplikacji DKV Mobility.

JD: – Są jednak przewoźnicy niechętnie korzystający z kart, nie mówię o DKV, tylko w ogóle. Narzekają na przykład na gwarancje bankowe. Takie głosy do pani docierają?

AB: – Mamy bardzo indywidualne podejście do klienta i przede wszystkim patrzymy na jego historię. Firma, która jest nowa na rynku i nie posiada wiarygodności finansowej, może być poproszona o zabezpieczenie. To się zgadza.

Natomiast, jeżeli chodzi o przewoźników, którzy działają już jakiś czas i posiadają zdolność kredytową, bądź też są w stanie wykazać się wzorową współpracą z innymi kontrahentami, jesteśmy w stanie zaoferować korzystne rozwiązania. Przez wiele lat pracy z klientami raczej spotykałam się z firmami, które były otwarte na nasze propozycje niż szukały alternatyw. A to dlatego, że korzystanie z usług DKV Mobility daje wiele różnych możliwości w postaci oszczędności czasu i pieniędzy. Proszę sobie wyobrazić, ile czasu zajmowałoby przy większej flocie zbieranie faktur z każdej stacji, gromadzenie kwitów parkingowych, pozyskiwanie informacji o opłatach drogowych i tak dalej. Przy takim podejściu piętrzą się trudności, wzrastają koszty księgowości. Od operatora kartowego klient dostaje faktury w postaci plików, które może zaimportować do swego systemu księgowego. Mamy zdefiniowane odpowiednie formaty tych danych. Ponieważ jesteśmy bardzo długo na rynku, DKV Mobility jest benchmarkiem w tym względzie.

JD: – DKV Mobility umożliwia także ładowanie pojazdów elektrycznych, ale

jaka jest praktyka w przypadku ciężkiego transportu?

AB: – Jest to raczkujący sektor. W przypadku przewoźników międzynarodowych transport odbywa się na bardzo dużych odległościach, podczas gdy większość ładowarek jest przystosowanych do mniejszych aut, dostawczych i osobowych. Generalnie rzecz biorąc, w przypadku większych ciężarówek rozwojowe są paliwa alternatywne, takie jak gaz LNG, dlatego rozbudowujemy sieć stacji także w tym kierunku. Ceny LNG, które wzrosły z powodu wojny na Ukrainie, wracają już do poziomu atrakcyjnego dla przewoźników. DKV Mobility inwestuje ponadto w rozwój sieci ładowarek dla aut osobowych i dostawczych. Dziś możemy się pochwalić największą liczbą punktów ładowania dostępnych za pomocą jednej karty paliwowej, która wynosi już 468 tysięcy stacji w Europie.


JD: – Dodatkową korzyścią związaną z kartami może być zwrot zagranicznych podatków.

AB: – Oferujemy zwrot VAT-u i akcyzy. W przypadku VAT-u to nierzadko prawie 20

procent ceny paliwa, licząc od brutto. Przewoźnik odzyskując te kwoty ma wymierne korzyści i może być bardziej konkurencyjny na rynku. Z kolei stawki akcyzy są zmienne, nawet co dwa miesiące i trudno się w tym połapać. Taki stan trwa od ponad roku. Posiadając takiego partnera jak DKV Mobility, który jest w stanie szybko poinformować o zmianach, przewoźnik może na przykład dostosować miejsce tankowania, wybierając tańszy w danym momencie kraj tranzytowy. Posiadamy zespół analityków, który zbiera informacje przychodzące z całej Europy i przekazuje je klientom w sposób transparentny. Taka wiedza jest dodatkową korzyścią dla naszych klientów.

JD: – Podsumowując, DKV Mobility zmierza w stronę firmy technologicznej?

AB: – Powiedziałabym raczej, że to już się stało. Od dłuższego czasu naszą działalność można określić jako prowadzenie platformy B2B dla rozwiązań płatniczych w trasie, w oparciu o nowoczesne technologie i możliwości big data.

JD: – Dziękuję za rozmowę. 

ISUZU

Jedno ISUZU wiele zastosowań

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



SKONFIGURUJ I ZAMÓW SWOJE ISUZU



AUTORYZOWANY DEALER ISUZU



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

www.truckexpert.eu

ISUZU THE PICK-UP SPECIALIST

MIEJSKIE • ROLNICZE • KOMUNALNE • LEŚNE • RATOWNICZE • BUDOWLANE



TEKST: Robert Przybylski ZDJĘCIA: Grażyna Rutowska, Narodowe Archiwum Cyfrowe

EKSPORTOWY PRZEBÓJ URSUSA

Ciężkie ciągniki polsko-czechosłowackiej konstrukcji okazały się bardzo udanymi maszynami, które szybko podbiły zagraniczne rynki.

Doprowadzając do polsko-czechosłowackiej współpracy przy projektowaniu i produkcji ciągników ciężkich władze liczyły na poważny wzrost eksportu. Od 1957 roku partia i rząd inwestowały w przemysł maszynowy licząc, że stanie się on gospodarczą lokomotywą i wydzwignie kraj z bierutowskiego marazmu.

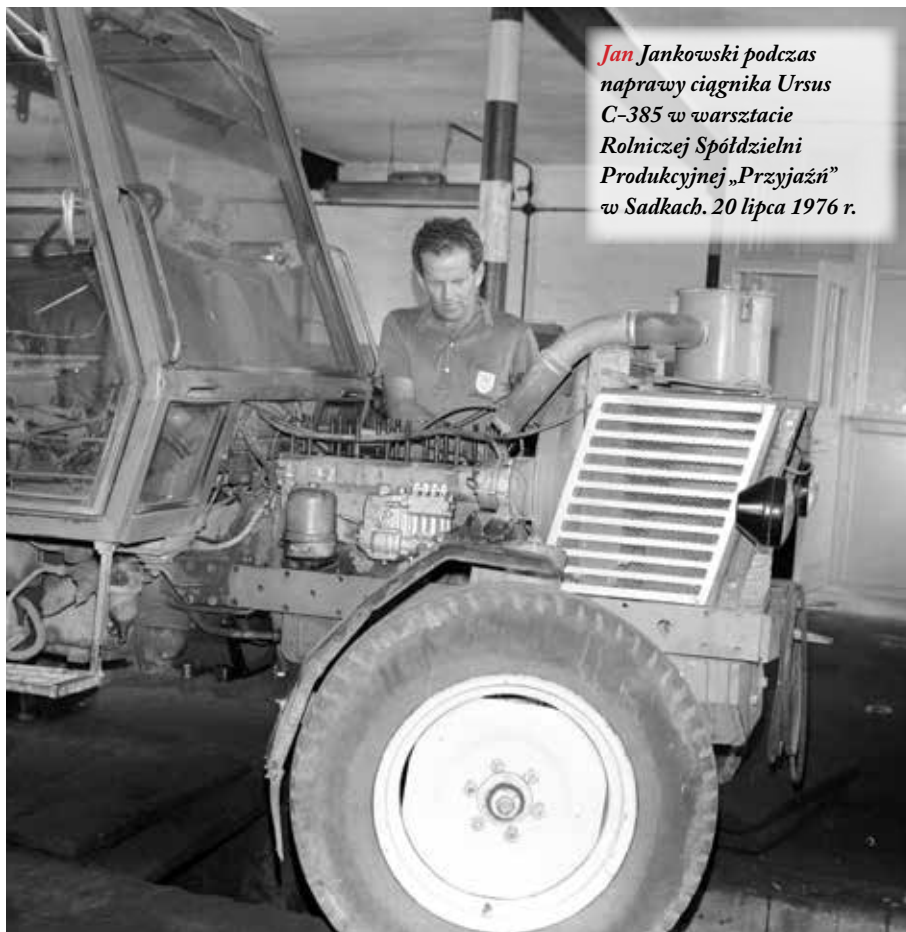
Dlatego właśnie konstrukcja ciągników Nowej Unifikowanej Rodziny (NUR) musiała zapewniać traktorystom wysoki komfort, zaś instalacja hydrauliczna z dwoma obwodami sterowała narzędziami zawieszanymi i półzawieszanymi na trzypunktowym układzie zawieszenia oraz dawała użytkownikowi możliwość korzystania z najróżniejszych osprzętów.

Układanie planu produkcji

Konstruktorzy Polsko-Czechosłowackiego Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Ciągników Rolniczych rozpoczęli pracę późnym latem 1962 roku, zaś niecałe 3 lata później załoga Ursusa planowała przygotowania do produkcji ciężkiego ciągnika.

W marcu 1965 roku XXXV Konferencja KSR obradowała nad planem produkcji Ursusa na lata 1965-1970. Pracownicy usłyszeli, że władze spodziewają się uruchomienia produkcji w kooperacji z CSRS ciągnika NUR-1,4 w 1969 roku.

Zebrani 10 marca w Domu Kultury uczestnicy jubileuszowego KSR zapoznali się z planami przedstawionymi przez członka Biura Politycznego KC PZPR Ryszarda Strzeleckiego, członka KC PZPR Henryka Szafrąńskiego, wiceministra przemysłu ciężkiego Zdzisława Nowakowskiego oraz dyrektora generalnego Zjednoczenia



Jan Jankowski podczas naprawy ciągnika Ursus C-385 w warsztacie Rolniczej Spółdzielni Produkcyjnej „Przyjaźń” w Sadkach. 20 lipca 1976 r.

Przemysłu Ciągników i Maszyn Rolniczych Janusza Fudaleja.

Zebrani wybrali III wersję planu, o dodatkowej wartości (w 5-leciu) 3,75 mld zł, z czego 1,2 mld zł przypadło na ciężkie ciągniki, których produkcja miała wzrosnąć z tysiąca sztuk w 1969 roku do 5 tys. w 1970 roku.

Zebrani uważali, że silnik ciągnika NUR mógłby być zastosowany w samochodach 5-tonowych, kombajnach i maszynach budowlanych, co rozwiązałoby problem części zamiennych. Przyznali, że produkcja NUR-a powinna być jak najszybciej uru-

chomiana z uwagi na potencjał eksportowy. W 1965 roku prototypownie Ursusa i Zetora zmontowały pierwszą generację prototypów z części wyprodukowanych wg klucza ustalonego przez obydwa ministerstwa.

Prototypy przeszły część badań w Czechosłowacji i w Polsce. – *Prowadzono je bardzo sprawnie, a przedsięwzięcie budowy i badań prototypów było rozpisane na dwa kraje i dobrze skoordynowane* – ocenia tamten wysiłek członek zespołu konstrukcyjnego PCOBR Kazimierz Deja.

W międzyczasie oba kraje uzgadniały podział produkcji ciągnika ciężkiego, co

trwało od 1963 roku. Wstępnie strony zdecydowały o przydzieleniu produkcji silnika i skrzyni biegów Czechosłowacji (Zetorowi), zaś tylnego mostu i hydrauliki Polsce (Ursusowi). Blacharską robotę każdy robił samodzielnie, a kabiny dostarczał Kunów.

Pracownicy Ursusa i Zetora przystąpili do uruchamiania produkcji poszczególnych zespołów i końcowego montażu w Ursusie i Brnie. Dla podwarszawskiego zakładu przygotowanie produkcji ciągnika NUR stanowiło zakończenie modernizacji całej fabryki. Rząd uruchomił w 1962 roku program rozbudowy zakładu wart 3,68 mld zł, który miał zwiększyć moce produkcyjne fabryki do 60 tys. ciągników rocznie.

Wzrosła częstotliwość wizyt władz nadzorujących poważną inwestycję, bowiem już 5 lipca 1966 roku w ZM Ursus w Warszawie gościł po raz kolejny Strzelecki i zastępca członka BP KC PZPR (i członek organizacji partyjnej w Ursusie), sekretarz KC PZPR Bolesław Jaszczuk. Towarzyszył im także minister przemysłu ciężkiego Janusz Hrynkiewicz.

Goście sprawdzili zakończenie pierwszego etapu rozbudowy fabryki, który pochłonął 790 mln zł. Inwestycja zanotowała opóźnienia budowlane i w dostawach krajowych oraz importowanych obrabiarek, chociaż lokalne władze partyjne już w 1964 roku zarezerwowały moce przerobowe mazowieckich firm budowlanych. Poślizg zanotowali także dostawcy części i komponentów. Jaszczuk wskazał na konieczność lepszej organizacji produkcji, nawet kosztem wydatków dewizowych.

Egzekutywa Warszawskiego Komitetu Wojewódzkiego PZPR obradowała w ZM Ursus 16 grudnia 1966 roku. Sekretarze WKW PZPR towarzysze Stanisław Kania i Henryk Szafrąński wzięli pod uwagę „nowe zadania w zakresie produkcji NUR-a, ciągnika klasy 1,4”, co oznaczało, że musieli zapewnić „zabezpieczenie środków finansowych, limitów i mocy produkcyjnych na roboty budowlano-montażowe w latach 1967-1970”, jak wyjaśniała zakładowa gazeta „Głos Ursusa”. Raportowała ona także, że „Egzekutywa m.in. wskazała konieczność wyprzedzenia w przygotowaniu i szkoleniu fachowych kadr potrzebnych do obsługi



Pracownicy Spółdzielni Kółek Rolniczych w Lesznie zakładają koło do ciągnika Ursus C-385. Widoczny m.in.: Jerzy Sokół.

nowoczesnych zautomatyzowanych maszyn i urządzeń, a także uznała za niezbędne pełne zabezpieczenie potrzeb zakładu w narzędzia oraz materiały do produkcji narzędzi gwarantujących osiągnięcie właściwych parametrów obróbki.”

Podział produkcji i wspólny eksport

Dopiero po czterech latach negocjacji, 2 czerwca 1967 roku Polska i Czechosłowacja podpisały umowę w sprawie wspólnej produkcji 75-konnego ciągnika klasy 1,4 Mp. Dokument podpisali dyrektorzy zjednoczeń przemysłowych, którym podlegała produkcja ciągników: Janusz Fudalej i Jaroslav Antonin oraz dyrektorzy zakładów wyznaczonych do produkcji ciągnika: Zygmunt Purzycki (Ursus) i Antonin Lukasz (ZKL Brno), a także dyrektorzy przedsiębiorstw handlu zagranicznego: Bronisław Szymański (Motoimport) i Jaroslav Prohazka (Moto-kov).

Umowa przewidywała, że każdy z partnerów będzie produkował komponenty wartości połowy ciągnika, a pojazdy będą montowane równolegle w ZKL Brno i ZM Ursus. Ciągnik będzie stopniowo wprowadzany do produkcji w latach 1968-1969. Ciągnik ma jeden wspólny znak handlowy, co podkreśla wykorzystanie doświadczenia

i tradycji przemysłów ciągnikowych z obu krajów. Umowa zakładała także wspólny eksport nowego ciągnika.

Podpisanie umowy uskrzydliło władze i sierpniowa „Trybuna Mazowiecka” z 1967 roku zapowiadała, że już w 1968 roku Ursus i „bratni zakład w Brnie” mają wyprodukować pierwsze 200 sztuk serii informacyjnej nowego, 75-konnego ciągnika klasy 1,4 t. „Od kolejnego roku ruszy seryjna produkcja” zaznaczała gazeta.

Wyliczała, że na przygotowanie produkcji polsko-czechosłowackiego ciągnika Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów przeznaczył dalsze 1,5 mld zł kredytu. Przyznawała jednak z lekkim niepokojem, że „Roboty w Ursusie zaliczone są do priorytetowych dla gospodarki narodowej, ale mimo to zachodzi obawa czy będą dotrzymane terminy realizacji robót budowlano-montażowych, ponieważ moce przerobowe zaangażowanych przedsiębiorstw są niedostateczne”.

Postępami prac w Ursusie interesowali się także Czechosłowacy, którzy liczyli na części z Polski. Delegacja gospodarcza CSRS z wicepremierem i przewodniczącym komisji planowania Oldrlichem Czernikiem zwiedziła 21 października 1967 roku ZM Ursus.

Gościom towarzyszyli zastępca przewodniczącego Komisji Planowania

**Dożynki gminne w Lidzbarku Warmińskim
24 sierpnia 1975 roku. Ursus C-385
z kombajnem do zbioru ziemniaków.**



przy Urzędzie Rady Ministrów Roman Fidelski oraz minister Hryniewicz. Prasa opisała nowy ciągnik, wspominając, że ma regulowany rozstaw kół przednich i tylnych, wspomaganą kierownicę, hamulce hydrauliczne i dwa niezależne systemy hydrauliczne podnośników.

Kabina jest ogrzewana, fotel kierowcy ma amortyzację. Gazeta dodawała, że prototypy przechodzą próby w Instytucie Transportu Samochodowego oraz w Instytucie Mechanizacji i Elektryfikacji Rolnictwa, Przemysłowym Instytucie Mechanizacji Rolnictwa i w PGR-ach.

Zakładowy periodyk zaznaczał, że w 1968 roku ukaże się seria próbna licząca 200 maszyn, a produkcja seryjna rozpocznie się w 1969 roku. Zapowiadał powstanie polsko-czechosłowackiego przedsiębiorstwa eksportowego, które zajmie się sprzedażą nowych ciągników na rynkach zagranicznych.

Zadanie roku

Uruchomienie produkcji ciężkich ciągników było najważniejszym zadaniem roku. W styczniu 1968 roku nadal brakowało dostawcy oblachowania maski. Wykonawcy narzekali na krótkie terminy przewidziane na realizację poszczególnych etapów prac.

Na wykonanie kompletu części dla 200 ciągników dyrekcja przeznaczyła budynki nr 67 i 70. W tym celu z budynku 67 musiał wynieść się Dział Głównego Technologa do właśnie wznoszonego budynku 156. Ko-

nieczne było także przeniesienie z budynku 70 lakierni C-330 do budynków 117 i 162 do końca I kwartału 1968 roku.

Przenosiny stwarzały ryzyko opóźnień, więc władze partyjne pilnie kontrolowały postęp prac. Egzekutywa Komitetu Zakładowego PZPR poświęcona przygotowaniu produkcji ciągnika klasy 1,4 t (miał nazywać się Zetor U) odbyła się 19 stycznia 1968 roku. Przewodniczył jej I sekretarz KZ PZPR Zygmunt Przeor, uczestniczyli w niej m.in. przedstawiciel Wydziału Przemysłu Ciężkiego KC PZPR Zygmunt Oleniak i zastępca Wydziału Ekonomicznego WKW PZPR Mieczysław Goszczyński oraz kilku działaczy niższego szczebla.

Był także dyrektor naczelny ZP-CiMR Janusz Fudalej, dyrektor techniczny ZPCiMR Zdzisław Kuhn, dyrektor Zakładu Doświadczalnego Ciągników Rolniczych Bogumił Bajdecki, szef służby technicznej Aleksander Tyszkiewicz, zastępca dyrektora ds. technicznych Polsko-Czechosłowackiego Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Ciągników w Brnie Czesław Sławski oraz zastępca głównego konstruktora Jerzy Stoszek.

Stan przygotowań do produkcji 200 kompletów części omówił Aleksander Tyszkiewicz, natomiast dyskusję podsumował Przeor stwierdzając, że postęp prac jest niezadawalający.

Wszelkie opóźnienia niepokoiły przedstawicieli Zetora. Od 5 do 8 lutego 1968 roku odbyło się IV posiedzenie Rady Dyrektorów,

organu wykonawczego podpisanej 2 czerwca 1967 roku „Umowy o współpracy i wzajemnych stosunkach w produkcji i eksporcie ciągników Zetor-U 1,4 Mp”.

Rada omówiła trwającą od 1967 roku przygotowania produkcji i dostaw 200 kompletów części w 1968 roku oraz perspektywy rozwoju współpracy. Zebrani rozstrzygnęli warunki techniczne i terminy dostaw oraz ceny dla 200 kompletów części. Dyskutowano także warunki współpracy przy eksporcie ciężkich ciągników.

Kierownik Działu Ogólnotechnicznego Jerzy Lewandowski usprawiedliwiał opóźnienia na łamach lutowego „Głosu Ursusa” wskazując na opóźnienia w dostawach obrabiarek, krótkie terminy uruchomieniowe, niezalatwienie wielu spraw formalnych.

Wymienił, że dla 198 części Zetora U trzeba wykonać 1.800 pomocy specjalnych, przeprowadzić 108 prób na częściach rodzajowych. „To jest do zrobienia przy pełnej mobilizacji. Gorzej z kooperacją i inwestycjami” oceniał Lewandowski.

Opisywał, że „do 15 stycznia zamówiono w narzędziowni 663 pomoce warsztatowe dla 55 części. Dla pozostałych części opracowanie warsztatowe zostanie zasadniczo zakończone do 30 marca 1968 roku. Wyjątkiem jest technologia montażu maski i błotników, która zostanie przygotowana do końca kwietnia. Tę pracę ZM Ursus zlecił przedsiębiorstwu Biprotech z Poznania i do chwili obecnej nie jest rozpoczęte”.

Zakład Narzędziowo-Remontowy zapewnił, że wyprodukuje 1.800 pomocy warsztatowych najpóźniej do 31 sierpnia 1968 roku. Konstrukcję oprzyrządowania (z powodu braku przepustowości działu Głównego Technologa) prowadziły Politechnika Warszawska i Spółdzielnia Pracy „Projekt” w Lublinie.

Lewandowski oceniał, że ZM Ursus wykonają pełen asortyment odkuwek, czyli 56 pozycji, głównie dla LFMR Lubań, ZM Gorzów, ZM Pilmet, WWP Czarna-Białostocka, ZM Mrągowo. Zakład wykona również 38 pozycji odlewów, w tym dla: ZZ Archimedes, Lubania Śląskiego, ZZ Pilmet i innych.

Obiecywał, że Zakład Produkcji Metalurgicznej wykona zadanie, choć „konstruk-

torzy wprowadzają korekty w dokumentacji technicznej”. Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego zlokalizowało produkcję części w zakładach podległych ZPCiMR oraz Zjednoczeniu Przemysłu Motoryzacyjnego. Z dokonanego podziału wynikało, że ZM Ursus dostarczą do Zetora tylny most, zwolnice oraz montaż maski i błotników tylnych.

Opóźnione obrabiarki

Dyrekcja ZPCiMR przeznaczyła na montaż ciągnika klasy uciążu 1,4 tony budynki nr 67 i 70 na powierzchniach zajmowanych przez Dział Głównego Mechanika, montaż główny ciągnika C-330 i hamownię silnika S-312 c. Przewidywała, że powierzchnie te powinny być zagospodarowane w II kwartale 1968 roku. Podstawowym warunkiem było terminowe oddanie od użytku trzech naw budynku 156.

Kolejnym zmartwieniem były opóźnione dostawy maszyn. Pierwotnie Metalexport zawarł umowy na dostawy 23 obrabiarek z CSRS, głównie zespołowych. Jednak w wyniku decyzji Departamentu Inwestycji MPC z sierpnia 1967 roku, nastąpiła zmiana kierunku importu na ZSRR, co opóźniło akcję ofertową. Na połowę stycznia kierunki dostaw były następujące: na 60 importowanych obrabiarek na ZSRR przypadło 35, na CSRS 24 i do tego Metalexport zakontraktował jedną sztukę w krajach kapitalistycznych.

Jeszcze w lutym 1968 roku istniała obawa, że opóźnienia w dostawach obrabiarek uniemożliwią wykonanie 200 kompletów części. Dyrekcja obawiała się, że w przypadku spóźnionych dostaw specjalistycznych maszyn, konieczne będzie obrabianie detali na obrabiarkach uniwersalnych, co podniesie koszty i zdeorganizuje działalność zakładu.

Wydział Uruchomień Kooperacyjnych ZM Ursus nie mógł także znaleźć producenta maski i błotników. Rozbudowująca się kielecka tłocznia wykrywała się brakiem mocy przerobowych i Ursus cały czas nie miał umowy z Kieleckimi Zakładami Wyrobów Metalowych, które powinny wykonać 10 największych wytłoczek karoseryjnych. Zjednoczenie w najbardziej pesymistycznej wersji przygotowywało się na import tych elementów.

Po naciskach zjednoczeń KZWM przyjęły do produkcji wytłoczki, ale pod

warunkiem dostaw w stanie surowym oraz dostarczenia kompletnego oprzyrządowania. MPC musiało kupić za granicą oprzyrządowanie, ponieważ obciążone nowymi uruchomieniami w przemyśle samochodowym KZWM nie miało przepustowości.

W sprawie importu porozumiały się MPC i MHZ, a CHZ Varimex zebrał oferty, jednak nie mógł podpisać umów, ponieważ uchwała KERM nie zagwarantowała na ten cel dewiz i sprawa ciągnęła się od blisko roku.

Zakładowi planiści obliczali, że przy produkcji ciągnika klasy uciążu 1,4 tony, ZM Ursus kupować będzie 285 części od dostawców. Zakład nawiązał współpracę z 34 zakładami, ale nie znalazł dostawców 48 pozycji. ZM Ursus postanowił produkować 55 części samodzielnie, część produkcji ulokował w POM-ach. W lutym pozostało znalezienie dostawców 48 części, ale pomimo rozpytania o możliwość dostaw w 20 zjednoczeniach, ZM Ursus nie otrzymał odzewu.

Dla przyspieszenia prac i zdyscyplinowania zjednoczeń, w lutym 1968 roku KERM wydał uchwałę nr 36/68 regulującą podstawowe kwestie inwestycji, a w kwietniu ukazało się rozporządzenie wykonawcze MPC do tej uchwały.

Na początku II kwartału 1968 roku Dział Głównego Konstruktora wydał dokumentację na serię próbną Ursusa-U. Ciągnik klasy 1,4 tony miał moc 75 KM, siłę uciążu wystarczającą do współpracy z pługiem 4-skibowym 4x35 cm.

Roczny poślizg


Zakład Montażu (TC) uruchomił produkcję C-385 dopiero 10 sierpnia 1969 roku, gdy kierownik wydziału ciągników ciężkich inż. Adam Boczkowski złożył meldunek dyrektorowi naczelnemu Zjednoczenia Przemysłu Ciągnikowego Zdzisławowi Kuhnowi.

W sierpniu i wrześniu 1969 roku wydział wyprodukował 15 ciągników C-385. Wyprodukowanie pierwszych 500 sztuk ciągników C-385 zajęło 15 miesięcy, do czego przyczyniły się opóźnienia inwestycyjne i związane z nimi stosowanie technologii obejściowych. Drugie 500 sztuk powstawało 4 miesiące. Zdolność produkcyjna wydziału wynosiła 400 ciągników na 3 miesiące. Załozdze TC nie udało się wykonać planu na 1970

rok i zamiast tysiąca ciągników klasy uciążu 1,4 t z zakładu wyjechało 650, do tego Ursus przesłał 1.350 zespołów do CSRS.

Chociaż ZM Ursus w ramach potężnej modernizacji otrzymał nową halę montażową, rozbudowaną hamownię i lakiernię, a w 1966 roku przeniesiono i zainstalowano w innych pomieszczeniach 1.700 maszyn i urządzeń wytwórczych, to montaż ciągnika NUR dyrekcja zakładu umieściła w przedwojennej, krótkiej hali. – *Linia montażowa ciężkiego ciągnika znajdowała się dokładnie w tym miejscu, gdzie przed wojną montowano tankietki. Hala była zbyt krótka, aby po wyjściu z lakierni podwozie ostygło i robotnicy narzekali, że nie można się do niego dotknąć. Jednak hali nigdy nie wydłużono, ponieważ brakowało miejsca. Mam świadomość, że ówczesni technolodzy mieli ciężki wybór, w której hali zlokalizować linię montażową ciągnika ciężkiego. Wybrali przedwojenną halę 67, bo takie były ówczesne realia* – wyjaśnia Deja, który po 1972 roku specjalizował się w projektowaniu zakładów.

Ursus świętował wyprodukowanie tysięcznego ciężkiego ciągnika 15 marca 1971 roku. C-385 zjechał z taśmy montażu wydziału CN o godz. 8.30. Kierownik wydziału CN inż. Janusz Paciorek wręczył kluczyki do tysięcznego C-385 dyrektorowi Kuhnowi.

Poważnym jubileuszem było wyprodukowanie 15 września 1972 roku przez załogę wydziału CN 10-tysięcznego tylnego mostu C-385. Wydział CN powstał w 1969 roku i w tym samym roku wyprodukował pierwsze 100 tylnych mostów C-385. W całym 1971 roku załoga wykonała 6.400 mostów. Z wyprodukowanych łącznie 10 tys. mostów wyeksportowano do CSRS 6 tys. do ciągnika Zetor Z-8011 Crystal. Łączny udział tylnych mostów w eksporcie wyniósł 76 proc. co było najwyższym wskaźnikiem wśród wszystkich wydziałów Ursusa. Wkrótce podobnie wysokie odsetki eksportu notował dział montażu. Na eksport trafiało 60 proc. ciągników C-385, do klientów we Francji, Szwecji, Czechosłowacji, Hiszpanii, Irlandii, a w 1974 roku pierwsze 500 także do USA. 

Podziękowania dla: Kazimierza Dei, Jerzego Wyglądały, Wojciecha Ziółka oraz Domu Kultury Portiernia w Ursusie, który kultywuje historię producenta ciągników.

TRUCKS & MACHINES
WIELOLETNIE SPECJALISTYCZNY
MASZYNY BUDOWLANE



**SPECJALIŚCI
DO UKŁADANIA**

TEKST: Michał Jurezak ZDJĘCIA: T&M

Dzięki maszynom takim jak układarki, zwane również rozścielaczami projekty budowlane można realizować szybciej i efektywniej.

Zazwyczaj znajdują zastosowanie przy budowie i remontach dróg i autostrad, pasów startowych czy torowisk. Rynek układarek nie jest wprawdzie duży, ale dość ustabilizowany. Firmy realizujące inwestycje drogowe interesują się zarówno maszynami nowymi, jak i używanymi.

Lista producentów i dostawców rozścielaczy nie jest długa, jednak i na tym rynku panuje rywalizacja. Zasada działania rozścielaczy jest w każdym przypadku podobna. Odpowiednio przygotowana masa jest rozładowywana do kosza zasypanego rozścielacza, a tam za pomocą podajników umieszczana pod stołem. Elementy stołu odpowiadają za rozprowadzenie mieszanki na całej szerokości obszaru roboczego, a także za jej wstępne zagęszczenie. Później pozostaje już tylko wyrównać nawierzchnię i zagęścić ją przy pomocy walca. Rozścielacze gąsienicowe

charakteryzują się lepszą przyczepnością od kołowych, szczególnie przydatną podczas realizacji wymagających projektów, w trudnych warunkach terenowych lub gdy zadania wykonywane są na stromych wzniesieniach. Maszyny kołowe łatwiej jest natomiast przemieszczać z jednego miejsca pracy na drugie.

Trwałość i ... koszty

Rozścielacze gąsienicowe Volvo P6820D ABG, P7820D ABG to maszyny o szerokości roboczej 2,5-11 m, napędzane silnikami o mocy 140-175 kW. Połączono nową generacji system elektroniczny zarządzania pracą rozścielacza (EPM3, Electronic Paver Management) i funkcję menedżera ustawień (Settings Manager). Zintegrowana funkcja umożliwia operatorom wczytanie parametrów zapisanych w systemie elektronicznego zarządzania pracą rozścielacza (EPM3) i wykorzystanie ich przy podobnych

zadaniach. Upraszcza w ten sposób początkową konfigurację maszyny i pozwala szybko rozpocząć pracę. Podczas rozścielania parametry pracy maszyny można szczegółowo dostosować, aby zoptymalizować wydajność i produktywność. Stoły firmy Volvo umożliwiają pracę z różnymi materiałami. Specjalnie zaprojektowane ubijaki (pojedyncze lub podwójne) pozwalają uzyskać docelową gęstość materiału na całej szerokości rozścielania. Za płynne działanie hydraulicznych elementów przedłużających stołu odpowiada prowadnica wyposażona w dwa siłowniki umieszczone po każdej stronie układarki. Na jakość pracy wpływają również, sterowane hydraulicznie, płyty końcowe stołu. Elementy przedłużające wyposażono w dwie dodatkowe sekcje, których pochylenie można regulować w górę i w dół w zakresie (-2;+4), co ułatwia rozścielanie nieregularnych profili (np.

Mniejsze KOSZTY Większa WYDAJNOŚĆ

Jak przebiega ADAPTACJA MOCY?



OKREŚLENIE WYMAGAŃ KLIENTA

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



DIAGNOSTYKA

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



ZAPISANIE NOWEGO OPROGRAMOWANIA

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



POMIAR MOCY I PRZEKAZANIE

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



ENGINECOPOWER®

MODYFIKACJE OPROGRAMOWANIA SILNIKA



10%

obniżenie spalania



20%

Wzrost mocy

✓ **Darmowy test**

✓ **Dożywotnie wsparcie techniczne**



+48 722 700 537

✉ biuro@engineecopower.pl

🌐 www.engineecopower.pl



Caterpillar AP655 odznacza się szybkim nagrzewaniem stołu i solidnym wykonaniem

z myślą o odwodnieniu nawierzchni), przy mniejszym zapotrzebowaniu na materiał. Do napędu maszyn służy fabryczny motor Volvo. System sterujący pracą silnika wyposażono w adaptacyjny tryb ECO, który dostosowuje moc jednostki do warunków pracy. Zdaniem producenta, ta funkcja ogranicza zużycie paliwa nawet do 30 proc. P6820D ABG i P7820D ABG emitują przy tym relatywnie niski poziom hałasu.

Caterpillar AP655 jest rozściełaczem asfaltu na gumowych gąsienicach, który – o czym zapewnia dostawca – gwarantuje szybki zwrot z inwestycji. Maszyna odznacza się szybkim nagrzewaniem stołu, solidnym wykonaniem i łatwością obsługi. Szeroki wybór stołów odpowiada za wszechstronność i wysoką jakość efektów pracy na drogach ekspresowych, autostradach, lotniskach i parkingach. Specjalny tryb Eco i funkcja automatycznego sterowania prędkością obrotową silnika obniżają zużycie paliwa i podnoszą komfort oraz ułatwiają komunikację (dzięki cichszej pracy maszyny). System podawania z czterema pompami pozwala na zwiększenie wydajności. Płyty podstawy i osłony łańcucha przenośnika pozwalają na wymianę niższym kosztem i w krótszym czasie. Wysuwanie

elementów grzejnych ułatwia wymianę. Obrabiane ramy stołu upraszczają wymianę płyty listwy wibracyjnej. Specjalna konstrukcja złącza zaczepu holowniczego ma gwarantować optymalny ruch stołu rozściełającego. Na przedłużeniach listwy wibracyjnej znajdują się specjalne, dwubiegowe, proporcjonalne regulatory. Cat Grade Control to wbudowany fabrycznie system naprowadzania, który ułatwia eliminowanie wad nawierzchni i kontrolowanie jej grubości. Wszystko po to, aby zwiększyć wydajność, obniżyć koszty eksploatacji i poprawić rentowność. Wbudowany generator o mocy 70 kW odpowiada za szybkie nagrzewanie stołu. Jest dziełem tych samych konstruktorów, którzy stworzyli spycharkę z napędem elektrycznym, D7E. Szybkie nagrzewanie stołu w ciągu nawet 15 minut przekłada się na wzrost dziennej produkcji.

Szereg nowych funkcji posiadają układowarki Voegle. Konceptja ErgoPlus 3 ma zapewnić intuicyjną, ergonomiczną i bezpieczną obsługę. Pakiet niskoemisyjny EcoPlus odpowiada za zmniejszenie zużycia paliwa i ograniczenie poziomu hałasu. System komunikacji PavDock Assistant poprawia niezawodność procesu podczas dostarczania

mieszanki asfaltowej. Automatyczna funkcja AutoSet Plus służy natomiast do szybkiego przestawiania maszyny i zapisywania indywidualnych programów rozściełacza. Długie gąsienice odpowiadają za maksymalną przyczepność. Elementem maszyny jest w pełni zintegrowany automatyczny system kontroli niwelacji Niveltronic Plus. Super 1800-3i to, jak zapewnia producent, najmocniejsza układowarka gąsienicowa w swojej klasie wydajności. Dzięki maksymalnej szerokości układania wynoszącej 10 m i długości maszyny wynoszącej zaledwie 6 m układowarka równie dobrze radzi sobie z projektami autostradowymi, jak i np. z ciasnymi rondami.

Bezpieczeństwo i kontrola

W rozściełaczach Volvo udoskonalono układ hydrauliczny. Układ przeniesienia napędu uzupełnia hydraulikę, dostosowaną do silnika Volvo, odpowiadając za wysoką wydajność oraz stosunkowo niski poziom emisji spalin i hałasu. W maszynach P6820D/P7820D ABG, dzięki połączeniu kilku ważnych funkcji, takich jak automatyczny napinacz gąsienic, duża pojemność kosza zasypowego oraz system Soft Dock, uzyskuje się gładkość i równość powierzchni. Rozściełacze P6820D/P7820D ABG

utrzymują niską temperaturę materiału nawet podczas pracy w bardzo wysokich temperaturach i na dużych wysokościach. Pomysłowo zaprojektowana komora oraz pokrywa silnika zapewniają odpowiednią cyrkulację powietrza, za którą odpowiada adaptacyjny wentylator chłodzący. Dzięki temu silnik i układ hydrauliczny są skutecznie chłodzone nawet przy wysokich temperaturach otoczenia. Funkcja ta pozwala też obniżyć poziom hałasu, wydłużyć okres eksploatacji maszyny i zoptymalizować wydajność instalacji hydraulicznej.

Do pełnego wykorzystania maszyny przyczynia się Pave Assist – zestaw narzędzi o takich możliwościach jak: profilowanie termiczne (Thermal Profiling), prognoza pogody (Weather View) i menedżer materiałów (Material Manager). Specjalnie zaprojektowane przez konstruktorów Volvo ubijaki są w całości hartowane (większa trwałość). W zależności od charakterystyki zastosowania i warunków pracy można wybrać stół z pojedynczym lub podwójnym systemem

ubijaków (tamperów), pozwalający uzyskać gładką, jednorodną powierzchnię. Maszyna z podwójnym systemem ubijaków oferuje najwyższe poziomy zagęszczania materiału za stołem, co ma kluczowe znaczenie podczas układania grubych warstw asfaltu i podbudowy związanej cementem (CTB). Stoły VB 79/89 i VDT-V 79/89 to odpowiedni wybór w sytuacji, kiedy układane powierzchnie dróg mają mieć specjalny, wypukły profil. Moduły przedłużające stoły są wyposażone w dwie dodatkowe sekcje przegubowe i oferują możliwość regulacji nachylenia w górę lub w dół o 10 proc. (5,7 st.). Pozwalają w ten sposób na układanie profili o nieregularnym kształcie, np. w przypadku specjalnych wymogów dotyczących odprowadzenia wody deszczowej.

Elementem maszyny **Caterpillar** AP655 jest asystent rozpoczęcia rozścielania. Zapamiętuje profile konfiguracji, w tym m.in. wysokość zaczepu, temperaturę nagrzewania stołu, prędkość rozścielania, szerokość rozścielania, głębokość rozścielania, wypukłość,

pochylenie i wysokość wysięgnika, wspomaganie stołu i blokadę stołu. Czujnik poziomu w leju (opcjonalny) ze wskazaniem temperatury pozwala operatorowi kontrolować wysokość materiału i temperatury dostarczenia – wskaźniki są umieszczone na każdym wyświetlaczu w maszynie. System nagrzewania stołu wykrywa objawy usterki elementów i pomaga uniknąć ich zbędnej wymiany. Opcja Cat Grade Control jest wbudowana w wyświetlaczach stołu. System Product Link Elite odpowiada za szybkie podejmowanie decyzji, na podstawie rzetelnych danych. Ułatwia śledzenie lokalizacji, roboczo-godzin, zużycia paliwa i czasu bezczynności, jak również umożliwia odczytywanie kodów diagnostycznych w aplikacjach w przeglądarce internetowej.

Producent układarek Vögele zwraca uwagę na duży koszt przyjęciowy (poj. 15 t), który szybko i bez strat przyjmuje mieszankę. Hydrauliczny przenośnik i ślimaki o średnicy 300 mm przenoszą tę mieszankę dalej. Kolorowe oznaczenia na zbiorniku

ANMAR
plus

OPONY PRZEMYSŁOWE
OPONY ROLNICZE

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

GALAXY

2 lata gwarancji
możliwość przedłużenia do 3 lat

*Konceptja ErgoPlus 3
w układarkach Vögele ma
zapewnić ergonomiczną
i bezpieczną obsługę*



materiału i rolkach dociskowych upraszczają proces przenoszenia materiału, nawet w ciemności. Przesunięcie i dodatkowe uszczelnienia w części wlotowej zapobiegają stratom materiału i zabrudzeniu przenośnika. Dokładne sterowanie i specjalne pomoce centrujące zapewniają, że przenośnik pozostaje wyśrodkowany, nawet podczas układania zbczy. Kontrola ogrzewania taśmy powoduje, że mieszanka jest utrzymywana w odpowiedniej temperaturze i przeciwdziała przyleganiu materiału. Temperatura taśmy jest mierzona i kontrolowana przez czujnik. Dzięki temu można transportować nawet tak „krytyczne” mieszanki jak asfalt niskotemperaturowy, bez strat temperatury. Oprócz taśmy głównej podajnik offsetowy ma długi przenośnik obrotowy. Można go obracać o 55 st. w lewo i w prawo. Obrotowy przenośnik można podnieść o 23 st. powyżej poziomu do wysokości przeładunku 3,5 m (opcjonalnie można ją zwiększyć do 3,9 m).


Pracować komfortowo

Rozściełacze gąsienicowe Volvo P6820D ABG, P7820D ABG mają funkcje ECO, dzięki dopasowaniu mocy silnika do potrzeb danego zadania, adaptacyjny tryb i zoptymalizowana liczba obrotów silnika (RPM) pozwalają obniżyć poziom hałasu. Przynosi to korzyści zarówno pracownikom drogowym, jak osobom mieszkającym w sąsiedztwie terenu robót. Aby środowisko pracy operatora było komfortowe, dach ma wbu-

dowaną izolację dźwiękową, a automatyczny napinacz gąsienic zmniejsza drgania. Kabina zapewnia widoczność we wszystkich kierunkach dookoła rozściełacza, kosza zasypowego, kanału podajnika ślimakowego i stołu. Nowo zaprojektowana pokrywa silnika odpowiada za widoczność kosza zasypowego, operator może więc szybko sprawdzić poziom materiału i jego przepływ. Nowe przeszklenia po obu stronach kabiny operatora dodatkowo zwiększają widoczność. Precyzja rozściełania w dzień i w nocy jest rezultatem zastosowania sześciu standardowych świateł roboczych i opcjonalnych lamp balonowych. Oświetlenie LED jest jaśniejsze i trwalsze niż reflektory klasyczne, pozwala więc zobaczyć więcej w ciemności. Lamy odprowadzające, umieszczone pod dachem zabezpieczającym przed złymi warunkami pogodowymi, oświetlają podest przez trzy minuty po załączeniu przełącznika głównego i wyłączeniu zapłonu. Przydatnym rozwiązaniem jest Menedżer terminów przeglądów – Service Interval Manager. Informuje o wymaganiach serwisowych i pomaga utrzymać pełną sprawność maszyny. Specjalny wyświetlacz na panelu systemu elektronicznego zarządzania pracą rozściełacza (EPM3) wyświetla alerty o wymaganych lub planowanych czynnościach konserwacyjnych. Informacje te są również rejestrowane w systemie, w historii serwisowania. Informacje wysyłane przez system zapobiegania kradzieżom paliwa pomagają

zaś uniknąć niepożądanych i kosztownych przestojów. Ulepszono dostęp do najważniejszych punktów kontrolnych (poprzez szeroki otwór w górnej części kabiny). Jeden klucz umożliwia szybki dostęp do każdej stacyjki i pokrywy serwisowej w całej flocie maszyn.

Również gąsienicowe rozściełacze asfaltu Caterpillar AP655 mają opinię maszyn komfortowych w obsłudze. System wentylacji odprowadza opary z komory, z dala od operatora. Dwa stanowiska operatorskie umożliwiają pracę w przypadku awarii jednego z nich i pełną kontrolę po dowolnej stronie maszyny, każde z nich można wychylić poza ramę w celu zapewnienia odpowiedniej widoczności wokół rozściełacza. Opcjonalne podgrzewanie fotela, pneumatyczne zawieszenie, wiele możliwości regulacji i zmienny kąt ustawienia pulpów poprawiają komfort w trakcie długiego dnia pracy. Obniżenie poziomu hałasu w trybie Eco ułatwia komunikację z załogą. Odblaskowy pas bezpieczeństwa 76 mm (3") umożliwia spełnienie wymagań dotyczących bezpieczeństwa załogi. Port USB upraszcza aktualizowanie oprogramowania. Wyświetlacze z ekranem dotykowym są wyposażone w regulację jasności umożliwiającą dostosowanie ich działania do zmiennych warunków oświetlenia. Ekran dotykowy upraszcza włączanie generatora i zasilania pomocniczego, a także posiada funkcje regulacji temperatur nagrzewania płyty listwy wibracyjnej, prędkości ugniatań i wibracji i działania systemu Cat Grade Control (opcja) oraz zapisywania preferencji operatora.

Układarki Vögele mają konsolę operatora ErgoPlus 3. Wszystkie funkcje są połączone w logiczne grupy, dzięki czemu operator znajduje każdą funkcję dokładnie tam, gdzie się jej spodziewa. Przyciski można łatwo rozpoznać dotykiem, nawet w rękawicach roboczych. Zastosowano zasadę „Dotknij i pracuj”. Innymi słowy, funkcja jest wykonywana bezpośrednio – bez konieczności potwierdzenia. Konsolę specjalnie dostosowano do wymagań operatorów podajników materiałów. Przejrzyste wskaźniki funkcji i stanu, wyświetlacz o wysokim kontraście i nieoślepiające podświetlenie również ułatwiają użytkownikom obsługę. 



Ładowarka teleskopowa 525-60E

100% ELEKTRYCZNA 100% SKUTECZNA

//// Zero emisyjna

//// Stały
napęd 4 WD

//// Bateria
litowo-jonowa
24kWh



//// 5 lat
gwarancji
na baterie

//// Max.
udźwig 2,5 T

//// Wbudowana
fabryczna ładowarka

ENGINECOPOWER CZYLI STEROWANIE ZOPTYMALIZOWANE

Enginecower jest częścią grupy Xtuning, w skład której wchodzi również Agroecopower oraz Truckecopower. Powstała w 1999 r. firma specjalizuje się w optymalizowaniu jednostek sterujących. Programiści są w stanie sprawić, że jednostka napędowa auta staje się znacznie mocniejsza, a przy tym ekonomiczniejsza niż nominalnie. Firma ma na koncie już ok. 30 tys. wykonanych modyfikacji, dla klientów z sześciu europejskich krajów.



Enginecower działa od 23 lat i specjalizuje się w optymalizowaniu jednostek sterujących

Międzynarodowy zespół programistów oraz centrum rozwoju Enginecower mieszczą się w centralnej części Czech, a dokładniej w Jihlavie. To tam specjalny zespół czuwa nad tym, aby każda wykonana modyfikacja przynosiła pożądany efekt. A modyfikacji poddawane są jednostki sterujące w silnikach aut osobowych, ciężarowych, jak również maszyn budowlanych. W grę wchodzi m.in. jednostki sterujące pojazdów takich marek jak: Case IH, Caterpillar, Cummins, JCB, Kobelco, Komatsu, New Holland, Schaffer, Volvo. Uzupełnienie grupy stanowi dywizja ATX-Dyno zajmująca się produkcją

hamowni, czyli maszyn do opomiarowywania modyfikacji, dzięki której można kontrolować przyrosty mocy wszędzie tam, gdzie tylko jest taka możliwość.

Jak to się robi?

W jednostce sterującej zmianie podlega charakterystyka wtrysku, stosunek powietrza do paliwa, czas wtrysku, ilość samego paliwa i ograniczenia momentu obrotowego. Wszystkie te parametry są optymalizowane, dzięki czemu można zwiększyć wydajność motoru do 20 proc. i momentu obrotowego do 30 proc. Wyższy moment obrotowy i moc na niższych obro-

tach pozwalają na bardziej wydajną pracę. Dzięki tym krokom zużycie paliwa może zmniejszyć się nawet o 20 proc.

Głównymi informacjami niezbędnymi do tego, by móc przystąpić do modyfikacji oprogramowania, są rzeczywiste osiągi jednostki, czyli moc i moment obrotowy.

Pomiar ich wielkości i zakres przebiegu wykonywany jest za pomocą hamowni obciążeniowej, podłączanej do maszyny poprzez WOM. Ważnymi informacjami są również: stan serwisowy maszyny, liczba motogodzin, a nawet warunki, w jakich pracuje konkretny pojazd czy maszyna.

Adaptacja mocy przebiega w kilku etapach. W pierwszym z nich określić należy wymagania klienta. Technicy Enginecopower przyjeżdżają do klienta, uzgadniają z nim jego wymagania i oczekiwania, biorąc jednocześnie pod uwagę możliwości konkretnej maszyny. Następnie konieczna jest diagnostyka, tzn. przed modyfikacją zostaje wykonana diagnostyka i kopia zapasowa pierwotnego oprogramowania (na potrzeby ewentualnej adaptacji jednostki do oryginalnych ustawień). Kolejnym krokiem jest zapisanie nowego oprogramowania (nowy program zostaje przygotowany w sposób indywidualny do danej maszyny na podstawie oryginalnego i ponownie zapisany w jednostce sterującej). Ostatni etap to weryfikacja i przekazanie.

Po modyfikacji, jednostka ponownie podlega diagnozie po czym następuje jazda próbna i wystawienie karty gwarancyjnej z parametrami maszyny.

Dlaczego warto?

Wśród głównych zalet modyfikacji jest przede wszystkim aspekt ekonomiczny czyli zmniejszenie spalania przy rzeczywistym zwiększeniu mocy i momentu obrotowego. Zmiana oprogramowania pozwala na nadanie indywidualnego charakteru pracy silnika, a zastosowanie takiego oprogramowania ma pozytywny wpływ na jego eksploatację. Inżynierowie z Enginecopower podkreślają, że profesjonalna modyfikacja to zmiany, które nie przekraczają konstrukcyjnych możliwości poszczególnych jednostek napędowych i układów przeniesienia napędu, co przekłada się na ich wydłużony czas pracy i bezpieczeństwo ich żywotności.

Wzrost mocy oraz momentu obrotowego poprawa dynamikę pracy silnika. Dzięki dodatkowej mocy maszyna pracuje efektyw-

Modyfikacji poddawane są jednostki sterujące w silnikach aut osobowych, ciężarowych, jak również maszyn budowlanych



niej, a zapas momentu obrotowego pozwala na mniejszą liczbę redukcji biegów i wyraźnie poprawia elastyczność jednostki. Maszyna po modyfikacji zyskuje zapas momentu i dzięki temu ma możliwość pracy na wyższym biegu na znacznie niższych obrotach, co przekłada się na wydłużenie żywotności jednostki i ograniczenie „apetytu” na paliwo.

Gwarancja jakości

Klienci dokonujący modyfikacji w Enginecopower otrzymują bezpłatny, miesięczny okres próbny. W tym czasie mają możliwość dokładnego przetestowania maszyny pod


względem dodatkowej mocy jak i zysków płynących z ekonomicznej pracy jednostki charakteryzującej się mniejszym spalaniem paliwa. Praktyka pokazuje, że ograniczenie zużycia paliwa napędowego osiąga zazwyczaj poziom w zakresie od 10 do 18 proc. Dopiero po upływie okresu próbnego klient decyduje czy płaci za w/w usługę. W przypadku jego niezadowolenia z modyfikacji maszyna zostaje przeprogramowana do ustawień fabrycznych – bez jakichkolwiek kosztów dla klienta. Na oprogramowanie jak i na jednostkę ECU, której jednostka podlega modyfikacjom udzielana



Wśród walorów modyfikacji jest przede wszystkim zmniejszenie spalania

Praktyka pokazuje, że ograniczenie zużycia paliwa osiąga poziom 10-18 proc.



jest 24-miesięczna gwarancja. Modyfikacji można poddać również silniki innych marek. Wystarczy podać specjalistom Enginecopower podstawowe dane tzn. nazwę producenta, typ silnika itp. a to pozwoli inżynierom określić korzyści jakie można uzyskać modyfikując daną jednostkę. Z punktu widzenia użytkownika chodzi o to, że w każdym przypadku mamy do czynienia wyłącznie z oryginalnym oprogramowaniem, a modyfikacje nie ingerują w konstrukcję samej maszyny. 

PROPOZYCJE Z TELESKOPAMI

W sektorze budowlanym panuje duża niepewność, co nie pozostaje bez wpływu na zakupy maszyn. Mimo tego jednak, ładowarki – szczególnie te o konstrukcji teleskopowej – cieszą się sporą popularnością.

Decyduje wszechstronność, to maszyny, które wykorzystywane są do szerokiego zakresu prac. Teleskopowa konstrukcja mechanizmu podnoszącego oraz szeroka gama dostępnego osprzętu, pozwalają zastępować nimi wiele rodzajów sprzętu.

Często ładowarki teleskopowe dzieli się na te stosowane w budownictwie oraz te dedykowane dla rolnictwa. Specjaliści podkreślają jednak, że taki podział nie ma większego sensu, bowiem współczesne modele mogą być z równym powodzeniem wykorzystywane przy budowie oraz utrzymaniu infrastruktury przemysłowej, operacjach przeładunkowych w portach czy przy szeroko pojmowanej produkcji rolnej. Ładowarki teleskopowe są klasyfikowane według ich ładowności (zależy od mocy silnika), maksymalnej wysokości podnoszenia, maksymalnego zasięgu w przód czy dostępnego osprzętu. Różnicowanie jest zatem bardzo duże. Wysokość wysięgnika teleskopowego waha się od 5 do 35 m.

Wydajność w cenie

W ofercie Komatsu Poland jest m.in. teleskopowa ładowarka Sennebogen 355. Ciężar roboczy to 5,5 t, zasięg wynosi 8,5 m. Dzięki relatywnie dużej wysokości podnoszenia, stałemu napędowi na wszystkie koła i dużemu wyborowi przemysłanych opcji, ładowarka teleskopowa nadaje się do wielu różnych zastosowań. Pomimo masywnego wyglądu ładowarka jest bardzo zwrotna i ma relatywnie niewielki promień skrętu (poniżej 4,5 m). Trzy tryby kierowania: kierowanie przednią osią, kierowanie wszystkimi kołami i kierowanie krabem zapewniają odpowiednie manewrowanie ładowarką w każdej sytuacji, za naciśnięciem jednego przycisku. Model



JCB 525-60E to pierwsza w 100 proc. elektryczna ładowarka teleskopowa tego producenta

355 E jest wyposażony w szybkozłącze hydrauliczne i hydrauliczną blokadę osprzętu. Pozwala to na jego szybką wymianę. Podnoszona kabina operatora Multicab ładowarki zapewnia odpowiedni widok na miejsce pracy.

W połowie 2021 r. Bobcat wprowadził na rynek nową generację ładowarek teleskopowych z serii R, oferując wybór kilkunastu modeli. Ładowarki zapewniają wysokości podnoszenia od 6 do 18 m przy maksymalnym udźwigu od 2,6 do 4,1 t. Seria R obejmuje modele kompaktowe (TL26.60, TL30.60 oraz TL30.70), średnie (TL35.70, T35.105, T35.105L oraz T36.120SL) jak również maszyny o wysokim podnoszeniu (T35.130S, T35.130SLP, T35.140S, T41.140SLP oraz T40.180SLP). W ładowarkach zastosowano szereg praktycznych rozwiązań: układ pozycjonowania wysięgnika, nowy, super dokładny, ergonomiczny dźwójstik, funkcję wolnej jazdy oraz kabinę

o zwiększonej widoczności. Producent akcentuje też bardzo solidną konstrukcję maszyn, m.in. dzięki osłonom wszystkich istotnych podzespołów oraz wytrzymałej ramie i wysięgnikowi, pozwalającym pracować w każdych warunkach. Konstrukcja osłon zapewnia ochronę podzespołów hydraulicznych i elektrycznych (takich jak węże, wiązki przewodów i elementy napędu), a stalowa płyta chroni podstawę maszyny. Wszystkie podnośniki teleskopowe Bobcat mają wysięgnik o sztywnej konstrukcji oraz solidną ramę o przekroju skrzyniowym.

Dobre opinie zbierają także „teleskopy” marki Mecalac, w tym obrotowa ładowarka teleskopowa z dwiema osiami skrętnymi AS900Tele. Kluczowe cechy to: możliwość udźwigu ponad 2,1 t, maksymalna wysokość załadunku blisko 5 m, obrotowy wysięgnik teleskopowy, dwie osie skrętne oraz możliwość zastosowania bardzo szerokiej gamy osprzętu. Silnik generujący 75 KM,

hydrostatyczny napęd w dwóch wariantach, pozwalający rozwijać prędkość do 35 km/h i promień skrętu wynoszący zaledwie ok. 3,7 m (mierzony nad tylną częścią) powodują, że maszyna jest dobrze oceniana przez użytkowników.

Weidemann ma m.in. nowe, silne ładowarki teleskopowe o wysokości podnoszenia 7 m. T7035 i T7042 to maszyny, których głównym celem jest przenoszenie ciężkich materiałów, układanie na dużych wysokościach. Liczy się też zasięg przy popychaniu materiału. Ładowarki mają udźwieg odpowiednio 3,5 i 4,2 t. Obydwa typy z różnymi silnikami oferują precyzyjnie stopniowaną wydajność i umożliwiają wiele nowych funkcji i opcji dla indywidualnego wyposażenia. Walorem są trzy tryby skrętu: tryb kierowania na wszystkie koła, na przednią oś i jazdy bokiem. Umożliwia to bezpieczne manewrowanie z centymetrową dokładnością, zwrotność na każdej nawierzchni, a nawet jazdę z relatywnie dużymi prędkościami.

Silą nowoczesnych rozwiązań

Bobcat w maszynach serii R ulepszył m.in. pedał wolnej jazdy. Jego użycie jest łatwiejsze i bardziej intuicyjne. Mocniejszy hamulec silnikowy zapewnia krótszą drogę hamowania i zwiększa bezpieczeństwo na placu budowy. Przełączanie prędkości (żółw/zając) to standard we wszystkich modelach i obsługuje się je z dżojstika. Jest dostępny nowy Dynamiczny tryb do zastosowań wymagających szybkiej reakcji układu napędowego oraz opcjonalna przepustnica ręczna z funkcją Flex Drive pozwalająca na kontrolę prędkości jazdy niezależnie od obrotów silnika. Brak zastosowania AdBlue w silniku o mocy 75 KM oraz brak zaworu EGR w silniku 100 KM mają zapewniać dodatkowe korzyści. Ogólnie zmniejszona liczba okresów z pięciu do trzech w modelach Stage V ułatwia konserwację i zmniejsza łączne koszty posiadania. Maszyny są również połączone z nowym systemem telematyki Bobcat Machine IQ, co także zwiększa efektywność działań właściciela.

Mecalac AS900Tele ma przegubowe podwozie. To zapewnia mobilność ładowarki. Położenie kabiny w przedniej części podwozia, odpowiadają za lepszą widoczność obszaru roboczego. Dzięki przegubowemu

Bobcat R – seria obejmuje kilkanaście modeli



podwoziu 12MTX można z łatwością omijać przeszkody i precyzyjnie podążać wytyczoną trasą. Umieszczenie kabiny po prawej stronie poprawia widoczność podczas prowadzenia prac wzdłuż drogi. Firma Mecalac oferuje opatentowane szybkozłączce Connect. Spełnia wymagania dyrektywy maszynowej w zakresie norm EN 474-1.

Ładowarki Weidemann T7035 i T7042 posiadają relatywnie duży kąt skrętu. Napęd jezdny Power Drive 255 to bezstopniowa przekładnia hydrostatyczna, która osiąga wyższe siły ciągu i prędkości jazdy niż dotychczas. Dzięki Power Drive 255 osiągnięcie prędkości do 40 km/h jest możliwe bez zmiany biegów. Umożliwia to komfortową jazdę, ponieważ nie odczuwa się ani przerw w sile ciągu, ani nie występują szarpnięcia związane ze zmianą biegów. System wspomaganie operatora VLS (Vertical Lift System) jest standardem w ładowarkach teleskopowych Weidemann i został również zastosowany w modelach T7035 i T7042. Umożliwia operatorowi wybór jednego z trzech trybów: tryb łyżki, układania i ręczny. Maszyny można indywidualnie konfigurować zależnie od celu zastosowania i upodobań, np. silnik, opony, oświetlenie itd. W celu podłączania i odłączania urządzeń dodatkowych napędzanych hydraulicznie ładowarki T7035 i T7042 oferują szczególną funkcję – przycisk redukcji ciśnienia trzeciego obwodu sterowania jest dobrze dostępny na zewnątrz na ramieniu teleskopowym. Dzięki temu jeszcze szybciej i skuteczniej można wymieniać osprzęt dodatkowy. Działa to również po włączeniu zapłonu lub przy pracującym silniku.

Wygodna obsługa

Podnośniki teleskopowe Bobcat z serii R są wyposażone w nową kabinę. Przy jej projektowaniu punktem wyjścia był komfort operatora. Dzięki ergonomicznej, zoptymalizowanej konstrukcji zwiększono przestrzeń i widoczność. Centralnym punktem jest nowy, 5-calowy wyświetlacz ciekłokrystaliczny, zapewniający skonsolidowane informacje, jak również obraz z kamery cofania, co ułatwia użytkowanie maszyny i zwiększa precyzję pracy. Procedura rozpoczęcia pracy przez operatora ładowarek Bobcat została znacznie uproszczona dzięki wielofunkcyjnemu dżojstikowi o zwiększonej ergonomii, intuicyjnym elementom sterującym podobnym do samochodowych (podświetlona klawiatura, pokrętko sterowania, dźwignie pod kierownicą), interaktywnemu wyświetlaczowi, a także półautomatycznemu ustawianiu kół czy automatycznej przekładni i hamulcowi postojowemu. Wszystkie ładowarki teleskopowe z serii R mają obecnie nową pokrywę silnika o bardziej stromym profilu, co zwiększa widoczność i redukuje martwe strefy z prawej strony maszyny (o 15 proc.). Również nowa konstrukcja tablicy przyrządów zapewnia widoczność z kabiny bez ograniczeń, dzięki czemu operator może łatwo przemieszczać maszynę po terenie prac z mniejszym prawdopodobieństwem wypadku lub błędu.


W Mecalac AS900Tele zwraca uwagę położenie kabiny, w przedniej części podwozia, zapewniające lepszą widoczność obszaru roboczego. Kabinę XXL uproszczono i zmodernizowano. Celem usytuowania kabiny

Bardzo dobrą opinią u użytkowników cieszą się maszyny marki Mecalac



Na prąd...

Również producentów napędów ładowarek teleskopowych „dopada” już dziś kwestia zeroemisyjności. Powstają kolejne rozwiązania tego typu. Wacker Neuson (producent Kramer Werke) ma od niedawna w swym portfolio elektryczną ładowarkę teleskopową Kramer 1445e. Przy wysokości poniżej 2 m i szerokości ok. 1,6 m, a także maksymalnej masie roboczej 3,25 t, udźwigną na widłach do palet wynosi 1,45 t, a wysokość załadunku sięga 4,5 m. Również przy obsłudze ciężkich towarów istnieją wystarczające rezerwy, by pracować z dużym zasięgiem. W napędzie zastosowano 96-woltową technologię litowo-jonową. Dostawcy zapewniają, że ogólna wydajność pojazdu przewyższa nawet wydajność wersji spaliniowej, a dzięki silnikowi elektrycznemu moc jest szybko dostępna w napędzie jezdnym i w systemie załadunku.

Elektryczna ładowarka teleskopowa znajduje się również w ofercie JCB. Maszyna oznaczona 525-60E to pierwsza w 100 proc. elektryczna ładowarka teleskopowa tego producenta. Zerowa emisja i niski poziom hałasu przy pracy umożliwiają wykorzystanie ładowarki przy pracach w zamkniętych pomieszczeniach i godzinach nocnych. Model elektryczny wyposażono w baterię litowo-jonową o poj. 24 kWh i parametry robocze nie odbiegające od swojej wersji spalinowej – 2,5 t maksymalnego udźwigu przy maksymalnej wysokości podnoszenia 6 m. Stały napęd na 4 koła i 3 tryby sterowania odpowiadają za należyłą wydajność, a bezobsługowa bateria z 5-letnią gwarancją i wbudowaną fabryczną ładowarką – wygodę użytkowania i mniejszą liczbę przeglądów. 

po prawej stronie jest zwiększenie bezpieczeństwa operatora i wszystkich pracowników placu budowy, nie tylko na obszarach miejskich, ale także na obrzeżach miast. Dzięki selektorowi centralnemu, operatorzy mogą jednym ruchem ustawić maszynę w trybie ruchu drogowego lub parkowania. Eliminuje to konieczność wykonania od 7 do 10 różnych czynności, jakie operatorzy zwykle muszą zrealizować podczas zmiany trybów. Wszystkie codzienne czynności konserwacyjne podwozia można przeprowadzać bez odrywania stóp z podłoża. Stopnie są automatycznie wysuwane po uniesieniu przez operatora konsoli znajdującej się po prawej stronie. Umożliwia to bezpośrednie wyjście z kabiny po stopniach znajdujących się tuż pod drzwiami. Kabina bazuje na 4-słupkowej konstrukcji i ma panoramiczną szybę. Duża zaokrąglona szyba przednia oferuje w każdej pozycji ramienia teleskopowego należyłą widoczność na osprzęt i ładunek. Na 7-calowym wyświetlaczu operator widzi wszystkie najważniejsze informacje o maszynie. Wygodzie sprzyja komfortowe siedzenie (na życzenie z zawieszeniem pneumatycznym) oraz kierownica z regulacją wysokości. Operator ma w zasięgu ręki: radio, złącze USB, uchwyt na telefon, uchwyt na napoje i schowki. Zawieszenie kabiny z łożyskami hydraulicznymi chroni kierowcę przed wibracjami i wstrząsami. Oświetlenie Coming Home zwiększa bezpieczeństwo w ciemności.


W przypadku maszyn Weidemann konsolę z najważniejszymi przełącznikami i dźwostkiem mocno osadzono na siedze-

niu (pracuje razem z nim). Kolorystyczna koncepcja obsługi sprzyja intuicyjnej orientacji operatora, gdzie poszczególne grupy funkcji (przełączniki) przyporządkowane są określonym kolorom. Decydujące punkty smarowania połączono na jednej centralnej listwie z tyłu, dzięki czemu szybko można uzyskać do nich dostęp (opcjonalny jest układ centralnego smarowania). Kłapa serwisowa przy wejściu oferuje bezpośredni dostęp do wody do spryskiwaczy i filtra powietrza w kabinie. Reflektory robocze LED i oświetlenie StVZO zapewniają strumień świetlny o mocy 2 tys. lumenów, co ułatwia pracę w nocy. Ponadto możliwe są opcjonalnie dalsze reflektory robocze. Dodatkowym plusem pod względem bezpieczeństwa są wycieraczki, które można zamontować na wszystkich oknach oraz kamery cofania i przednie z własnym wyświetlaczem. Ponadto można otwierać boczne szyby przesuwne i szybę tylną. Opcjonalnie jest dostępna automatyka klimatyzacji.

Ładowarki Weidemann umożliwiają operatorom wybór jednego z trzech trybów pracy




NOWY SYSTEM TELEMATYCZNY

Firma Bobcat uruchomiła nowy system telematyczny Machine IQ, zapewniający klientom połączenie z danymi z ich maszyn w dowolnej chwili, z dowolnego miejsca i dowolnego urządzenia. System telematyczny Bobcat Machine IQ pozwala klientom sprawdzać ze smartfona lub laptopa stan swoich maszyn i zdalnie śledzić informacje, które zapewniają lepszą konserwację, większe bezpieczeństwo i wyższą wydajność. To proste, ale bardzo efektywne narzędzie pozwala klientom jeszcze wydajniej wykorzystywać swoje maszyny marki Bobcat, dzięki czemu mogą osiągnąć więcej, jednocześnie chroniąc swoją inwestycję. Korzyści z Customer Machine IQ: konserwacje planowe i doraźne, bezpieczeństwo maszyny, raportowanie i analizy. 




WYWROTKA NA WAGĘ ZŁOTA

KH-Kipper dostarcza swoje produkty na cały świat, w tym od kilku lat również do Północno-Zachodniej Afryki, gdzie produkty Made in Poland są chętnie wybierane. Polska firma dostarczała już w przeszłości swoje zabudowy m. in. do takich krajów jak Nigeria, Czad, Sudan, Kongo, Senegal, Mauretania, Maroko czy Egipt. Przy transporcie rudy w kopalni złota w Ghanie będą pracowały trzy wywrotki z zabudowami KH-Kipper. Zaprojektowaną specjalnie do cięższych zastosowań skrzynię samowyładowczą W1U wyróżnia przede wszystkim większa grubość burt oraz wzmocnione zawiasy burty tylnej. Unikalny kształt skrzyni przypominający w przekroju odwróconą literę Ω (omega) oraz pochYLENIE przedniej ściany zapobiegają przyleganiu materiału w czasie transportu do wnętrza skrzyni i ułatwiają jego zsypywanie się przy wyładunku. Tylna burta, otwierana za pomocą lin, zabezpiecza urobek przed wysypaniem przy jeździe po nierównym terenie. Pojazd posiada także system monitorujący Hyva Smart zapewniający kierowcy aktualizowane w czasie rzeczywistym dane o pracy wywrotki. 




LIEBHERR DOSTARCZA KOŁOSA DO TURCJI

Liebherr LTM 1750-9.1 to prawdziwy kolos. 900-tonowy żuraw trafił właśnie do floty Kusgoz Izmir Vinc Kiralama. To największa maszyna jaką dysponuje obecnie ten turecki potentat na rynku wynajmu dźwigów, a jednocześnie liczący się przewoźnik funkcjonujący w transporcie ciężkim. Żuraw LTM 1750-9.1 przeznaczony jest do szerokiego zakresu zastosowań, wykorzystywany może być w przemyśle, infrastrukturze oraz sektorze energetycznym. W tym przypadku gros zadań realizować będzie dla firm zajmujących się energetyką wiatrową. LTM 1750-9.1 to bardzo wydajna maszyna, osiągająca znaczny wzrost udźwigu m.in. dzięki odciążom typu Y. 



E-ROBOCZE W 2023

Centralne Targi Maszyn, Urządzeń i Sprzętu Roboczego eRobocze Show Lubień Kujawski 2023 odbędą się w dniach 26-27 maja 2023 roku w Lubieniu Kujawskim. Będzie to już 12. edycja tego wydarzenia. Wstęp bezpłatny. Udział w imprezie biorą profesjonalści – użytkownicy maszyn roboczych, przedsiębiorcy budowlani oraz dystrybutorzy wiodących marek i sprzętu budowlanego w Polsce. Wśród atrakcji będą: dynamiczne pokazy maszyn podczas pracy, pokazy specjalne eRobocze Arena z udziałem demo operatorów, testy maszyn, Polska Liga Operatorów, konkursy dla operatorów na maszynach firm wystawienniczych, wystawa maszyn i sprzętu – ponad 200 maszyn w jednym miejscu, prelekcje i spotkania branżowe, specjalna i bezpłatna strefa dzieci, catering, konkursy dla publiczności. Największą atrakcją są jednak testy maszyn. Dzięki takiej możliwości przedsiębiorcy i operatorzy mogą w praktyce porównać maszyny i sprzęt wielu marek dostępnych na jednej powierzchni wystawienniczej. 

Maszyny budowlane Doosan to teraz

DEVELON



Te same wysokiej klasy produkty > Maksymalna wydajność
> Znakomity stosunek jakości do ceny > Innowacyjne rozwiązania

Dowiedz się więcej: eu.develon-ce.com | www.maszynybudowlane.pl

Powered by Innovation