





TRUCKS & MACHINES

MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY

DD, CZYLI



DWUPOKŁADOWY

-  WIELTON AMBITNIE CELUJE W WYPRODUKOWANIE W 2021 ROKU 20.000 POJAZDÓW
-  NIE TYLKO DO DREWNA – KRAJOWY RYNEK NACZEP KŁONICOWYCH
-  HISTORIA: LEKKIE ŁADOWARKI KOŁOWE, CZYLI TRZECIA NOGA STARACHOWIC
-  RAPORT: BUDOWLANE WOZIDŁA PRZEGUBOWE – TENDENCJE RYNKOWE I PRODUKTY

Wszyscy chcą. Jeden ma.

Actros Edition 2. Zapraszamy do odkrycia nowego wymiaru komfortu i designu w limitowanej serii. Więcej informacji na www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



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

Redaktor naczelny
Dominik Woch
dominikwoch@trucks-machines.pl

Zespół
Leon Bilski
Jacek Dobkowski

Współpraca
Michał Jurczak
Marek Różycki
Robert Przybylski
Mariusz Miąsko

Korekta
Danuta Szperling

Wydawnictwo
FOCUS TRUCK LOGISTIC

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

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

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


NEWS

GOODYEAR / IVECO / MAN	4
NOOTEBOOM / SCANIA	5
KRONE	6
EUROPART / SOLARIS	7
MERCEDES-BENZ TRUCKS / FUSO / MICHELIN / KÖGEL	8
VOLVO / SCANIA / NA OSI	9
DOOSAN	39

RYNEK

VOLVO 9700 DD	10
OLEJE SYNTETYCZNE DO SILNIKÓW	12
GRUPA WIELTON	18
NACZEPY KŁONICOWE	20
PORADY PRAWNE	24
ROZMOWA T&M	26
ROZMOWA T&M	28
HISTORIA: STAR 15	30
„PRZEGUBOWCE” NA BUDOWIE	34
LIEBHERR	38


GOODYEAR VENTURES INWESTUJE W TUSIMPLE, FIRME Z BRANŻY AUTONOMICZNEGO TRANSPORTU

Goodyear Ventures dodał TuSimple, globalną firmę zajmującą się technologią autonomicznego transportu ciężarowego, do swojego rosnącego portfela inwestycyjnego. TuSimple obsługuje samojezdne ciężarówki wyjeżdżające z baz w Arizonie, Teksasie, Chinach, Japonii i Europie, korzystając z ekosystemu składającego się z cyfrowych map, terminali strategicznych i autonomicznego systemu operacyjnego floty. Kierując się misją zwiększenia bezpieczeństwa, obniżenia kosztów transportu i zmniejszenia emisji dwutlenku węgla, TuSimple opracowuje gotowe do komercyjnego wykorzystania rozwiązania do jazdy autonomicznej na poziomie 4, które przekształca branżę logistyczną. W ubiegłym roku Goodyear ogłosił strategiczne partnerstwo, w ramach którego będzie dostarczał opony i rozwiązania do zarządzania oponami dla Sieci Autonomicznego Transportu (AFN) firmy TuSimple, pierwszej na świecie sieci autonomicznej. Jako partner AFN, Goodyear będzie również prowadził badania dotyczące zużycia ogumienia, aby trafniej planować konserwację i wymianę, a także uzyskać dane na temat trwałości opon, oraz zmniejszyć emisję dwutlenku węgla przez floty. 




500. CIĄGNIK IVECO NA GAZ DLA FINE LOGISTICS

IVECO Poland przekazało FINE LOGISTICS 4 ciągniki siodłowe S-WAY Natural Power o mocy 460 KM wyposażone w najnowocześniejszy układ napędowy wykorzystujący jako paliwo skroplony gaz ziemny (Liquefied Natural Gas – LNG). Wśród odbieranych przez klienta IVECO pojazdów, znalazł się wyjątkowy, bo 500. egzemplarz w Polsce ekologicznej ciężarówki. Oficjalne przekazanie kluczyków i wyjątkowy prezent dla klienta, odbyło się w siedzibie dealera IVECO TIMEX S.A. w Koniku Nowym. Dostarczone pojazdy IVECO S-WAY LNG o mocy 460 KM, zostały wyposażone w zbiorniki na gaz ziemny o pojemności


390 kg. To rozwiązanie technologiczne doskonale sprawdzi się w usługach transportowych klienta zapewniając zasięg pojazdów do 1.600 km na jednym tankowaniu. Ponadto ciągniki IVECO posiadają nowoczesną automatyczną skrzynię biegów HI-TRONIX i systemy wspomagające HI-CRUISE. Wszystkie S-WAY LNG klienta zostały dodatkowo wyposażone w nawigację satelitarną, retarder, automatyczną klimatyzację wraz z klimatyzacją postojową, oświetlenie LED i lodówki w wersji Premium. Pojazdy klienta objęte są kontraktem serwisowym IVECO 3XL Life, z limitem 900 tysięcy km w okresie 4 lat. 

TGX INDIVIDUAL LION S: LEW ALFA NA STARCIE

W pierwszej rocznicę prezentacji pojazdów MAN nowej generacji, na starcie staje MAN TGX Individual Lion S, pojazd flagowy nowej generacji MAN. MAN Individual Lion S jest, podobnie, jak wszystkie pojazdy nowej generacji, wyjątkowo ekonomiczny i uwzględnia różnorodne potrzeby kierowców, a dodatkowo ma wyjątkowo ekskluzywny charakter. Wzorowana na pojazdach sportowych sylwetka, ciekawe detale wzornictwa i wyposażenia zaspokoją najwyższe oczekiwania. MAN TGX Individual Lion S, zaprojektowany wspólnie przez dział projektowania MAN i eksperta MAN Individual specjalizującego się w modyfikowaniu pojazdów, zachwyca węglowymi aplikacjami na zderzakach i lusterkach oraz różnorodnymi czerwonymi akcentami podkreślającymi wyrazistą sylwetkę pojazdów nowej generacji. Wrażenia zewnętrzne pogłębiają także inne elementy: szlachetnie prezentująca się chłodnica wykończona czarnym lakierem i chromowanymi listwami na czerwonym tle, dostępny opcjonalnie wspornik dachowy z lampami LED oraz czołowe i boczne wsporniki ze stali szlachetnej, czarne wzornictwo kół i ekskluzywna przesłona słoneczna MAN Individual. 




LEASING ZNACZNIE DO TYŁU


W poniedziałek, 15 lutego, na konferencji prasowej on-line dowiedzieliśmy się o wynikach leasingu w 2020 r. Finansowanie spadło o 10,1 proc., do 70,1 mld zł, poinformował Paweł Pach, przewodniczący komitetu wykonawczego Związku Polskiego Leasingu (ZPL). W pojazdach ciężarowych spadek okazał się dotkliwy, aż 26,8 proc. Segment ten obejmuje auta ciężarowe powyżej 3,5 t DMC, ciągniki siodłowe, naczepy i przyczepy. Na początku roku notowano obniżenie finansowania sięgające nawet 80 proc., za to w listopadzie i grudniu nastąpiło silne odbicie, o 28,9 proc. Prognozy na br. zakładają wzrost całego rynku leasingu o 11 proc., do 77,8 mld zł. W pojazdach ciężkich ruch w górę ma być mniejszy, 8,7 proc., do 13,5 mld zł. Sektor ten boryka się z wieloma problemami strukturalnymi i ryzykiem: funkcjonowanie w warunkach pakietu mobilności, brexit, braki kadrowe, wymuszona konsolidacja, niskie marże na frachtach, ceny paliw – wyliczał Marcin Nieplowicz, dyrektor ds. statystyki i monitorowania rynku ZPL. 




NOOTEBOOM WPROWADZA NOWĄ SEMI-NISKOPODWOZIOWĄ Z ZAGŁĘBIENIAMI POD KOŁA

Nooteboom rozszerzył swój program SMART o nowy model: rozciąganą i lekką naczepę semi-niskopodwoziową OSDS-48-03V (EBW) z zagłębieniami pod koła. Ta 3-osiowa naczepa semi-niskopodwoziowa z osią samoskrętną ma ładowność nie mniej niż 39 ton przy 80 km/h. Dzięki zastosowaniu nowej koncepcji, otrzymano stopniowo rozciąganą podłogę ładunkową (max. do 4.750 mm) i uzyskano bardzo niski ciężar własny wersji bazowej, wynoszący zaledwie 8.700 kg. Od teraz, dzięki głębokim muldom na koła, również większe typy ładowarek kołowych i wozideł przegubowych do 39 ton masy własnej mogą być transportowane naczepą z serii OSDS, gdzie wcześniej było to możliwe tylko z pojazdem z serii EURO z pokładem zagłębionym. Ponadto, OSDS-48-03V (EBW) jest w dalszym ciągu wielofunkcyjny i może służyć do transportu ładunków podzielnych, kontenerów i gąsienicowych maszyn budowlanych. Krótki rozstaw osi między 1. a 2. osią wynoszący zaledwie 2.260 mm przyczynia się do optymalnej zwrotności. Naczepa semi-niskopodwoziowa jest produkowana w serii SMART, więc cena jej zakupu jest nawet o 50 proc. niższa niż w przypadku pojazdu z pokładem zagłębionym. 



z serii OSDS, gdzie wcześniej było to możliwe tylko z pojazdem z serii EURO z pokładem zagłębionym. Ponadto, OSDS-48-03V (EBW) jest w dalszym ciągu wielofunkcyjny i może służyć do transportu ładunków podzielnych, kontenerów i gąsienicowych maszyn budowlanych. Krótki rozstaw osi między 1. a 2. osią wynoszący zaledwie 2.260 mm przyczynia się do optymalnej zwrotności. Naczepa semi-niskopodwoziowa jest produkowana w serii SMART, więc cena jej zakupu jest nawet o 50 proc. niższa niż w przypadku pojazdu z pokładem zagłębionym. 

CHRISTIAN LEVIN NOWYM PREZESEM I DYREKTOREM GENERALNYM SCANIA

Zarząd Scania powołał Christiana Levina na nowego dyrektora generalnego i prezesa Scania od 1 maja 2021 r. Christian Levin jest obecnie członkiem zarządu TRATON SE i dyrektorem operacyjnym TRATON GROUP i ma ponad 20-letnie doświadczenie w pracy w Scania. Oprócz nowej funkcji w Scania, Levin pozostanie członkiem zarządu TRATON SE. 

LUKASEN

Export trucks

SKUPIJEMY ZA GOTÓWKĘ

WYWROTKI 6x4, 6x6, 8x4, 8x6, 8x8

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

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


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

533 313 313

10 TYSIĘCY INTERNETOWYCH KLIENTÓW

W lutym br. liczba internetowych użytkowników sklepu z częściami zamiennymi Krone przekroczyła 10 tysięcy. Części zamienne zamawiane są drogą internetową, a wysyłane indywidualnie, w trybie nocnym lub w określonym przedziale czasowym. Całością zaopatrzenia w części zamienne zawiaduje centrum dystrybucyjne w Herzlake, które zostało otwarte dokładnie trzy lata temu, w lutym 2018 r. Obsługuje również ważne lokalizacje Krone w Budapeszcie, Lyonie, Skandynawii i krajach bałtyckich. W centrum magazynowym w Herzlake jest składowanych ok. 17,5 tys. europalet, a także 16 tys. małych pojemników. Każda z części do nacze Krone (od A dla czujnika ABS do Z dla profilu Z), które codziennie przemierzają drogi w całej Europie ma tu swoje miejsce. Całość centrum wysyłkowego w Herzlake obejmuje zadaszoną, wielopoziomową powierzchnię magazynową o powierzchni 8,4 tys. mkw. Łącznie na powierzchni 38 tys. mkw. składowanych jest ok. 70 tys. różnych części




zamiennych do przyczep, nadwozi, podwozi kontenerowych, nacze platformowych i skrzyniowych... Miesięcznie realizowana jest wysyłka ponad 23 tys. artykułów, w możliwie jak najkrótszym czasie. Całość obsługuje 40 pracowników serwisu, ściśle współpracując z wewnętrznym działem IT. Czas od złożenia zamówienia do jego realizacji jest bardzo krótki. To rezultat zastosowania nowoczesnych rozwiązań informatycznych. Wystarczy, że zarejestrowani użytkownicy zeskanują kod QR na tabliczce znamionowej pojazdu, by zostać automatycznie zalogowanym i natychmiastowo przeniesionym do katalogu pojazdów. Nowością jest wprowadzona w styczniu br. marka części zamiennych Krone Trusted. To oferta dla klientów eksploatujących pojazdy, w których – chociażby ze względu na wiek i stopień wysłużenia, wątpliwa jest opłacalność montowania relatywnie drogich, oryginalnych części zamiennych. Pod znakiem Krone Trusted, w całej Europie dostępne są sprawdzone części zamienne, które mogą być nawet 50 procent tańsze niż części oryginalne. – *Dzięki Krone Trusted jesteśmy teraz w stanie konsekwentnie rozszerzać naszą skuteczną strategię obsługi i części zamiennych, a tym samym być w stanie zaopatrywać naszych klientów jeszcze lepiej w trudnym codziennym transporcie* – tłumaczy Ralf Faust, dyrektor zarządzający Krone odpowiadający za obszar usług. 


KRONE MOBILITY ZA POŚREDNICTWEM EBTS



Chyba każdy przewoźnik przeżył już sytuację, gdy doszło do niespodziewanej usterki pojazdu w trasie. Kierowca zgłasza problem i czeka, a pojazd stoi. Szybka i kompetentna pomoc w miejscu awarii jest „na wagę złota”. Krone Mobility oferuje teraz tę usługę za pośrednictwem swojego nowego partnera premium EBTS Always in Motion. Założona w 1994 r. platforma EBTS to jednym z wiodących dostawców usług związanych z pomocą techniczną. Jest platformą wsparcia, której zadaniem jest zapewnienie pomocy kierowcy ciężarówki w przypadku gdy zdarzy się awaria, jak również przywrócenie pojazdu (ciągnik/naczepa) do ruchu tak szybko, jak tylko jest to możliwe. Dysponuje ośmioma międzynarodowymi jednostkami usługowymi, rozproszonymi po

Europie: w Belgii (siedziba główna), Francji, Hiszpanii, Macedonii, Mołdawii, Niemczech, Polsce i Rosji jak również licznymi partnerami sieciowymi w całej Europie. Wśród atutów jest własny system informatyczny, ściśle dostosowany do specyficznych usług. Pozwala to na ich ciągłą optymalizację i gwarantuje bezpieczeństwo pracy. Kolejnym walorem jest to, że usługi EBTS są dostępne w osiemnastu językach, dzięki temu kierowca może mieć pewność, że nie będzie problemów z komunikacją przy połączeniu alarmowym. Jak to działa? Otóż, w przypadku awarii kierowca kontaktuje się z centrum alarmowym EBTS, podaje swoje nazwisko, numer rejestracyjny pojazdu, numer podwozia, nazwę firmy właściciela pojazdu i lokalizację. Przyjęcie tych informacji powoduje uruchomienie zespołu diagnostyczno-serwisowego. EBTS jest dostępny bezpłatnie przez całą dobę, siedem dni w tygodniu. Nowe europejskie numery serwisowe Krone Mobility to: 00800 225 55 76 63 oraz +49 (0) 5951 209 902. 


EUROPART - WYRÓŻNIENIE TOP 100 ZA INNOWACYJNOŚĆ W HANDLU

Podczas tegorocznego konkursu innowacyjności TOP 100 firma EUROPART po raz pierwszy otrzymała wyróżnienie TOP 100. To wyróżnienie jury przyznaje szczególnie innowacyjnym przedsiębiorstwom. Dystrybutor części zamiennych do pojazdów użytkowych oraz wyposażenia warsztatowego, z siedzibą w Hagen oraz z siecią ponad 290 oddziałów sprzedażowych w 27 krajach Europy, należy do najbardziej innowacyjnych firm w Niemczech. Podczas konkursu firma EUROPART przeszła kompletny i szczegółowy proces wyboru. Na zlecenie compamedia, organizatora konkursu na innowacyjność TOP 100, badacze innowacyjności Dr Nikolaus Franke i jego zespół badali innowacyjność przedsiębiorstwa. Naukowcy określili dokładnie 120 kryteriów kontroli. 



URBINO 12 HYDROGEN: KONIN



Solaris Urbino 12 hydrogen to najbardziej zaawansowany technologicznie produkt Solarisa. Z oferty producenta skorzystali już klienci w Holandii, Niemczech, Szwecji oraz we Włoszech, zamawiając łącznie kilkadziesiąt Solarisów napędzanych energią elektryczną z wodoru. W ostatnim tygodniu stycznia o jego zaletach mogli przekonać się operatorzy transportu publicznego w Polsce. Pojazd został zaprezentowany w Koninie. Urbino 12 hydrogen do wytworzenia energii wykorzystuje zestaw ogniw paliwowych o mocy 70 kW. Wodór dostarczany do ogniw jest przetwarzany w energię elektryczną, ta z kolei zasila bezpośrednio jednostkę napędową autobusu – osz z elektrycznymi silnikami. Oprócz tego autobus wyposażony jest w baterię typu Solaris High Power, która stanowi dodatkowy magazyn energii elektrycznej. Wodór zgromadzony jest na dachu pojazdu w pięciu kompozytowych butlach najnowszej generacji. 

Aluminiowa
RATA od 349 eur*

SILA. JAKOŚĆ. REISCH

Nowy model alubox 

LEASING
103%!

NACZEPY:

- z ruchomą podtoga o kubaturze 64-97 m³
- z ruchomą podtoga z drzwiami bocznymi

NACZEPY WYWROTKI:

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



Reisch
YOUR CARGO. OUR CONCEPT.

GENERALNY DYSTRYBUTOR



WWW.CENTRUM-NACZEP.COM

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

+48 600 236 281
+48 600 236 820
+48 600 236 900

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



Halfpipe
RATA od 339 eur*




Ruchoma podtoga
RATA od 599 eur*

* szczegóły u dealera

KARIN RÅDSTRÖM OBEJMUJE SZEFOSTWO MERCEDES-BENZ TRUCKS




Karin Rådström objęła na początku lutego stanowisko członka zarządu Daimler Truck KAG, gdzie będzie odpowiedzialna za segment samochodów ciężarowych Mercedes-Benz. Urodzona w Szwecji Rådström, po uzyskaniu tytułu Master of Engineering in Industrial Management w Królewskiej Wyższej Szkole Technicznej w Sztokholmie, w roku 2004 rozpoczęła swoją karierę zawodową w Scanii, jako stażystka. Od roku 2007 zajmowała różne kierownicze stanowiska w sieci sprzedaży i serwisu marki Scania, m.in. zarządzała działem autobusowym firmy oraz kierowała rozwojem segmentu pojazdów skomunikowanych cyfrowo. Rådström zastąpi Stefana Buchnera, który w październiku 2020 r. przeszedł na emeryturę. 




PONAD 200 FUSO eCANTERÓW W CODZIENNEJ EKSPLOATACJI NA CAŁYM ŚWIECIE

Trzy lata po rozpoczęciu małoseryjnej produkcji FUSO eCantera, dostawy tego w pełni elektrycznego, lekkiego samochodu ciężarowego Daimler Trucks przekroczyły próg 200 pojazdów. Na tę niezawodną elektryczną ciężarówkę do miejskiego transportu dystrybucyjnego postawili już klienci z jedenastu krajów, z miast takich, jak Nowy Jork, Tokio, Berlin, Londyn, Amsterdam, Paryż, Dublin, Oslo, Kopenhaga, Helsinki czy Lizbona. Sukcesywnie realizowane są kolejne dostawy pojazdu.


Ten pojazd o masie 7,49 tony i zasięgu przekraczającym 100 kilometrów jest przeznaczony w szczególności do lokalnie bezemisyjnego i cichego miejskiego transportu dystrybucyjnego. Ponadto FUSO eCANTER wyróżnia się takimi cechami, jak doskonałe obciążenie użytkowe podwozia, wynoszące 4,15 tony, które jest aż nadto wystarczające w miejskim transporcie dystrybucyjnym. Typowe zastosowania eCantera to dostawy ładunków drobnicowych na krótkich trasach, zamówień e-commerce i poczty, a także transport napojów i gazów przemysłowych. Wśród klientów eksploatujących FUSO eCantera są m.in. znane firmy logistyczne PostNL, Dachser, Deutsche Post DHL, Grupa Rhenus i DB Schenker. 

GAMA MICHELIN CROSSGRIP Z NOWYMI ROZMIARAMI OPON ROLNICZYCH


Michelin wprowadza dwa nowe rozmiary (440/80 R 34 oraz 480/80 R 34) swoich całorocznych opon rolniczych MICHELIN CrossGrip o wielofunkcyjnym zastosowaniu. Gama przeznaczona jest do koparko-ładowarek, ładowarek burtowych, ładowarek teleskopowych i małych traktorów. Bez kierunkowy wzór bieżnika MICHELIN CrossGrip zapewnia kierowcy doskonałą precyzję podczas manewrowania, zarówno podczas poruszania się do przodu, jak i do tyłu, zaś rzeźba bieżnika z licznymi krawędziami zapewnia doskonałą przyczepność. Asymetryczne klocki boczne pomagają poprawić stabilność jazdy w warunkach zimowych, gdy utrzymanie dobrej trakcji jest niezbędne dla zachowania bezpieczeństwa. Dodatkowo dzięki 196 klockom bieżnika opony zwiększają komfort kierowcy poprzez redukcję wibracji. 



KÖGEL WZMACNIA OBECNOŚĆ WE FRANCJI

Francuskie stowarzyszenie transportowe Tred Union widzi w firmie Kögel silnego partnera. Współpraca przyniesie członkom Tred Union podwójne korzyści: z powodu ekonomiczności i trwałości produktów Kögel oraz z powodu silnej i dynamicznej sieci z usługami dostosowanymi do indywidualnych potrzeb. Wszyscy członkowie Tred Union otrzymają specjalny dostęp do różnorodnej gamy produktów firmy Kögel. Naczepy Kögel generacji NOVUM łączą w sobie najwyższą jakość, maksymalną ekonomiczność i świadomość zrównoważonych procesów logistycznych. Kögel Cargo NOVUM to niezawodny partner dla firm logistycznych, które cenią sobie stabilny, trwały pojazd, dostępny w różnych wariantach ramy i nadwozia. 


BEZPIECZEŃSTWO I KOMFORT W CENTRUM UWAGI – OSIEM AUTOKARÓW VOLVO DLA NIEMIECKIEJ POLICJI

Firma Volvo Buses dostarczyła Policji Federalnej Niemiec osiem nowych autokarów Volvo 9700. Dostawa ta stanowi realizację części umowy ramowej zawartej w 2018 roku, która obejmuje dostawę 27 pojazdów. Autokary Volvo 9700 są wykorzystywane przez Policję Federalną do przewozu personelu. Jednym z ich głównych zadań jest przewóz policjantów wraz z niezbędnym wyposażeniem na miejsca misji na terenie całego kraju takich, jak np. różne wydarzenia czy oficjalne wizyty państwowe, podczas których wymagana jest ochrona bezpieczeństwa wewnętrznego i zewnętrznego. 



HYBRYDOWE AUTOBUSY SCANIA NA O-BAHN W ADELAJDZIE



Autobusowa magistrala O-Bahn w Adelajdzie, będąca częścią miejskiego systemu szybkiej komunikacji autobusowej (Bus Rapid Transit, BRT), będzie bardziej przyjazna dla środowiska. Do Adelajdy zawitał pierwszy w Australii Południowej autobus Scania Hybrid. Hybrydowa Scania może poruszać się nie generując żadnej emisji spalin. Pojazd wyposażono dwudrzwiowe nadwozie Precision VST, zabudowane na podwoziu Scania przez miejscową firmę Precision Buses. Hybrydowa Scania przeznaczona jest do eksploatacji zarówno na trasie O-Bahn, jak i na ulicach miasta. 

PROGRAM „NA OSI” NA ANTENACH MOTOWIZJI I TELE5

Marec w programie „Na osi” upływać będzie pod znakiem bezpieczeństwa ruchu drogowego i wielu przydatnych porad ekspertów, wyjaśniających wątpliwości widzów. Nie zabraknie nowinek technicznych i bieżących zagadnień branżowych oraz kilku ciekawych życiorysów aut. Przypominamy, że program „Na osi” dostępny jest na platformach: Cyfrowy Polsat i NC+, oraz w wielu sieciach kablowych na kanałach: Motowizja i Tele5. Premiery w Motowizji w soboty o 16:00, a w Tele5 o tydzień później, ale też w soboty o 11:30. Wszystkie godziny emisji programu na obu antenach są dostępne na jego stronie internetowej www.naosi.pl

W najnowszych odcinkach „Na osi” zobaczyć będzie można między innymi:


Pierwszy odcinek marcowy: następny z pojedynków ciężarówek na ich zalety i wady, odpowiedzi ekspertów na pytania nadchodzące od widzów programu, przegląd wydarzeń, które w minionym roku nie poddały się pandemii, kolejną przestrożę prosto z drogi i analizę pewnego wypadku, w cyklu „Truck Story” gwiazdorskie role ciężarówek w teledyskach

Drugi odcinek marcowy: propozycję Mercedesa ujętą w ramy kampanii pod hasłem „Now & Next”, odpowiedzi ekspertów na pytania nadchodzące od widzów programu, interesującego kierowcę i jego równie ciekawy pojazd, jeszcze jedno ostrzeżenie przed nierozważnymi zachowaniami na drodze, opowieść branżowych

dziennikarzy o drodze rozwoju autobusów miejskich

Trzeci odcinek marcowy: jakich niespodzianek można się spodziewać po ciężarówce z drugiej ręki, odpowiedzi ekspertów na pytania nadchodzące od widzów programu, kartkę z historii polskiej motoryzacji, przedstawioną przez pasjonata, w cyklu „Nie zabijaj – nie daj się zabić” kolejne przestrogi i analiza wypadku, jeszcze jedną porcję muzyki w rytm której pisać będą ciężarówki.

Czwarty odcinek marcowy: kolejną odsłonę ciężarowych pojedynków na zalety i wady, odpowiedzi ekspertów na pytania nadchodzące od widzów programu, ciekawy pojazd, służący innym, kiedy znajdują się w tarapatkach i jego kierowcę, następne, budzące grozę, wydarzenia drogowe, pokazywane ku przestrodze, życiorys ciężarówki, którą od projektu przewidywano do najcięższych zadań.

Po wszystkich zakamarkach audycji oprowadza znany i lubiany aktor – Piotr Zelt. Godziny emisji powtórek znaleźć można na oficjalnej stronie programu www.naosi.pl oraz na profilu programu na Facebooku. Jeśli nie zdążycie na premierę któregośkolwiek z odcinków, to z pewnością znajdziecie dogodną porę z powtórką u jednego z nadawców. Zapraszamy do oglądania! 



96 NA DWÓCH

Mimo kryzysu w branży autokarowej, wywołanego przez pandemię, firma Volvo Buses pokazała na początku lutego nowy, dwupokładowy model 9700 DD, czyli Double Decker.

Trzyosiowy pojazd 6x2 klasy premium do przewozów liniowych, ekspresowych i turystycznych, o wysokości 4 m i maksymalnej długości 14,8 m pomieści na dwóch pokładach do 96 pasażerów. Może być dokładnie dopasowany do zróżnicowanych wymagań klienta i potrzeb operacyjnych, poprzez wybór długości, układu wnętrza, wyposażenia. 9700 DD dołącza do gamy autobusów turystycznych, 9700 i wielokrotnie nagradzanego 9900. Modele te, jak również 9700 DD o wysokości 4,25 m, powstały na tej samej platformie.

– Dwupokładowe autokary cieszą się coraz większą popularnością wśród przewoźników w Europie – mówi Ulf Magnusson, wiceprezes Volvo Buses. – Dlatego z wielką satysfakcją wprowadzamy tę wersję, aby spełnić wysokie wymagania naszych klientów w zakresie jakości, wydajności i produktywności. Otrzymaliśmy już kilka zamówień na autobusy dwupokładowe z rynku skandynawskiego i bardzo cieszy nas fakt, że teraz będziemy mogli zaoferować ten pojazd klasy premium także innym europejskim klientom.

Składniki komfortu

Nadwozie zapewnia fińska firma Carrus Delta Oy. Jak podkreślano w czwartek, 4 lutego, podczas wirtualnej prezentacji, pasażerowie będą podróżowali komfortowo i bezpiecznie. Komfort i przyjemną podróż, niezależnie od warunków panujących na zewnątrz, gwarantują takie cechy jak przestronność wnętrza, niski poziom hałasu, ergonomicznie zaprojektowane fotele, wydajna klimatyzacja z oddzielnymi strefami dla pasażerów i kierowcy. Systemy nagłośnienia, systemy multimedialne i informacji pasażerskiej są dostępne w różnych wersjach. Wymiary drzwi, środkowego korytarza, wewnętrznych schodów i wysokość dachu zostały tak pomyślane, aby ułatwić wchodzenie i wychodzenie



TEKST: Leon Bilski
ZDJĘCIE: T&M

z pojazdu. Na szeroko rozumiany komfort składa się również przestrzeń bagażowa o objętości do 8 m sześć. Toaleta i aneks kuchenny są oferowane opcjonalnie.

Oblicza bezpieczeństwo

Bezpieczeństwo to m.in. trzypunktowe pasy na wszystkich miejscach, a zwłaszcza wszystko co wiąże się z pracą kierowcy. Miejsce kierowcy jest przestronne i podwyższone, dla zwiększenia bezpieczeństwa i doskonałej widoczności na drogę. Autokar jest wyposażony w szereg „pomocników”, takich jak układ monitorowania reakcji kierowcy (Driver Alert Support), układ monitorowania pasa ruchu (Lane Keeping Support), układ ostrzegania o ryzyku kolizji z funkcją awaryjnego hamowania (Collision Warning with Emergency Braking), a także w elektronicznie sterowane hamulce i elektroniczny system stabilizacji i kontroli poślizgu. Dopracowane zawieszenie w połączeniu z niewielką masą karoserii skutkuje nisko położonym środkiem ciężkości i bardzo dobrą stabilnością podczas jazdy.

Zarządzanie strefą


Nowy model ma zaawansowane funkcje łączności, co pozwala przewoźnikom lepiej

monitorować w czasie rzeczywistym sposób, w jaki autobus jest prowadzony i umożliwia planowanie obsługi serwisowej w celu uzyskania optymalnej wydajności. Jak podkreśla wiceprezes Ulf Magnusson, dzięki funkcji zarządzania strefą (Zone Management) przewoźnik określa, z jaką prędkością autobus może poruszać się w poszczególnych, wcześniej zdefiniowanych strefach.

Wpływa to pozytywnie zarówno na bezpieczeństwo, jak i na spalanie.

Na różne paliwa

11-litrowa, rzędowa, sześciocylindrowa jednostka Volvo D11K, o mocy 460 koni może pracować nie tylko na zwykłym oleju napędowym, również na biodieslu B100, na HVO i RME.

Hydratyzowany olej roślinny HVO (Hydrogenated Vegetable Oil) jest uzyskiwany ze źródeł odnawialnych, przykładowo z odpadów pochodzenia roślinnego. Innego rodzaju biopaliwo stanowią RME (Rapeseed Methyl Esters), estry metylowe kwasów tłuszczowych oleju rzepakowego. Z silnikiem D11K współpracuje skrzynia biegów I-Shift. 



STRONG LIGHT

LEKKA NACZEPA WIELTON



EXPERT

ON THE ROAD



WIELTON



NAJLŹEJSZA DOSTĘPNA
NACZEPA KURTYNOWA
MARKI WIELTON



NIŻSZE ZUŻYCIE PALIWA
NIŻSZA EMISJA CO₂
NIŻSZE KOSZTY



UNIWERSALNE ZASTOSOWANIE
WIĘKSZA ŁADOWNOŚĆ DZIĘKI
MNIJSZEJ MASIE WŁASNEJ

PO PROSTU NAJLEPSZE

Oleje syntetyczne są najmniej popularne, ustępują pod tym względem półsyntetycznym, a zwłaszcza mineralnym. Tworzą w granicach jednej dziesiątej polskiego rynku.

Dane Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego (POPiHN) dotyczące roku 2019 wskazują, że syntetyki miały 11-procentowy udział. Dla porównania – półsyntetyki 39 proc., mineralne równo połowę. Jednak gdy zestawimy te 11 proc. z tym co działo się przed kilkunastoma laty, na przykład w 2007 r. (2 proc.), postęp wydaje się wyraźny. Gwoli ścisłości dodajmy, że POPiHN w najwyższej kategorii uwzględniła środki smarne o lepkościach 0W-X i 5W-X. Takie przede wszystkim oleje są marketingowo określane jako „syntetyczne”. Statystyki obejmują również oleje do maszyn roboczych, a nie mieszczą się w nich produkty monograde, czyli jednosezonowe.

Mimo pandemii

Przedstawiciele petrochemicznych koncernów zgodnie przyznają, że pandemia nie powinna negatywnie wpłynąć na rynkowy udział syntetyków. Może jedynie przyczynić się do nieco mniejszej sprzedaży. Jak było w zeszłym roku, przekonamy się za kilka tygodni, bo zazwyczaj na początku wiosny POPiHN publikuje swoje, roczne raporty. Piotr Niemiec, koordynator w biurze technologii Lotos Oil:

– W przeszłości znane były momenty towarzyszące kryzysom gospodarczym, w których z przyczyn ekonomicznych użytkownicy próbowali ograniczać koszty, stosując tańsze oleje mineralne w miejsce droższych syntetycznych. Obecnie nie jest to już możliwe, gdyż mineralne nie spełniają wymagań większości samochodów ciężarowych kompatybilnych z normami emisyj-



nymi Euro IV i nowszymi. Nie spodziewamy się zatem, aby udział rynkowy silnikowych olejów syntetycznych do samochodów ciężarowych w roku 2020 i w roku 2021 uległ obniżeniu.

Jak podkreślają eksperci Orlenu, odpowiednio dobrane oleje, a także ich eksploatacja zgodnie z zaleceniami gwarantują skuteczną ochronę poszczególnych elementów silnika i przekładni, zapewniając trwałe film smarowy w każdych warunkach eksploatacji. Jeśli do danego silnika zalecany jest olej syntetyczny o określonej klasie lepkościowej oraz jakościowej, to nie należy stosować tańszych, o innej jakości olejów mineralnych. Ponadto syntetyczne często gwarantują wydłużone okresy pomiędzy wymianami oraz korzystnie wpływają na oszczędność paliwa. Tak więc zakup droższego oleju syntetycznego w dłuższej perspektywie przynosi nie tylko korzyści w eksploatacji, a nawet oszczędności. Stosowanie tańszych, gorszej jakości olejów o nieodpowiedniej lepkości zalecanej do danego pojazdu, może przyczynić się do nieprawidłowej pracy silnika, trudności

w jego uruchomieniu w ujemnych temperaturach, zwiększonego spalania, a nawet do awarii samochodu.

Liczy się auto, nie trasy

Zapytaliśmy, jacy przewoźnicy w Polsce, jakie ich grupy stosują oleje syntetyczne. Robert Gałkowski, ekspert olejowy Shell Helix, zwraca uwagę, iż stosowanie olejów syntetycznych w transporcie to w dużej mierze efekt wymogów stawianych przez producentów silników. W Polsce jest dużo nowoczesnych pojazdów wykorzystywanych do transportu, które wymagają odpowiednio dobranych, posiadających aprobaty producentów, olejów syntetycznych. Nie ma znaczenia, czy nowoczesna ciężarówka porusza się po drogach krajowych, czy poza granicami Polski. Naszych przewoźników obowiązują normy europejskie, czego konsekwencją jest stosowanie najnowocześniejszych rozwiązań technicznych pomagających chronić środowisko i oszczędzać czas oraz pieniądze, w tym także nowoczesnych, syntetycznych olejów silnikowych.

– Oleje syntetyczne są stosowane przez wszystkie grupy przewoźników – takiego samego zdania jest Piotr Niemiec z Lotos Oil. – Stały się do tego stopnia popularne, że producenci samochodów uważają, że pewne ich rodzaje są już na tyle przestarzałe, że decydują się nie rekomendować ich dłużej do stosowania w silnikach swoich samochodów. W lipcu 2020 koncern MAN zdecydował o zaprzestaniu wydawania aprobat na oleje syntetyczne spełniające normę MAN 3477.

I jeszcze fragment maila z biura prasowego PKN Orlen. „Określenie profilu użytkowników olejów syntetycznych bazując jedynie na rodzaju transportu, nie jest w naszej ocenie do końca trafne. Liczy się przede wszystkim fakt, jaką flotę samochodów posiada właściciel czy firma. Jeśli są to samochody nowszej generacji, których silniki spełniają najnowsze normy emisji spalin, to z pewnością większe zastosowanie mają oleje syntetyczne. Jeśli jednak operator floty posiada „wysłużone” samochody z silnikami starszego typu, to oleje syntetyczne nie znajdą tutaj racji bytu. Warto zauważyć, że stosowanie systemu opłat od właścicieli pojazdów, które nie spełniają określonych norm emisji spalin spowodowało, iż nastąpiło odnowienie floty.”

Jednolity skład

Obecnie sprzedawane, syntetyczne produkty powstały w wyniku zaawansowanych

technologii, ale istnieją możliwości dalszego ich udoskonalania. Bez wątplenia ciecze, w których stosuje się bazy syntetyczne różnych rodzajów, będą unowocześniane, a ich formułacje dostosowywane do wymogów środowiskowych i technologicznych.

– Obecnie rozwój olejów syntetycznych PAO czy GTL (czyli na bazie parafinowej lub olefinowej) zmierza w stronę jak największego ujednoczenia składu, celem poprawienia właściwości użytkowych bez dodawania dodatków uszlachetniających – informuje Robert Gałkowski z Shella. – To trudny proces, ponieważ nie da się przygotować formułacji oleju bez chemikaliów. Aby osiągnąć jednolity skład, stosuje się coraz bardziej stabilne lepkościowo i termicznie bazy syntetyczne.

Eksperti Orlenu, jako przykład rozwoju, wskazują najnowsze specyfikacje. PC-11A (API CK-4) charakteryzuje oleje o zwiększonej odporności na utlenianie, obciążenia termiczno-mechaniczne, a także stosowanie paliw alternatywnych takich jak biodiesel. Norma jest w pełni kompatybilna z API CJ-4. Natomiast wymagania PC-11B (API FA-4) są bardziej rygorystyczne w porównaniu do API CJ-4. Już niebawem oferta Orlen Oil zostanie poszerzona o kolejny, wysoko jakościowy olej syntetyczny o poziomie jakości API FA-4.

– Rozwój olejów syntetycznych do samochodów ciężarowych zmierza w tym samym

kierunku, w którym dekadę temu zmierzał rozwój olejów do samochodów osobowych – uważa Piotr Niemiec z Lotos Oil. – W segmencie olejów do samochodów osobowych obserwowaliśmy niedawno przejście z klasy 5W-30 na oleje syntetyczne klasy 0W-20. Segment syntetycznych olejów do ciężarówek przechodzi teraz dopiero z klasy 10W-40 na 5W-30. Należy się spodziewać zatem rozwoju olejów do samochodów ciężarowych w kierunku ich ewolucji ku olejom energooszczędnym 0W-X.

Robert Gałkowski (Shell) dodaje, iż jednym z najważniejszych aktualnie trendów w rozwoju środków smarnych są oleje biodegradowalne i niskolepkościowe, a także oleje stosowane w silnikach elektrycznych. Nie można też zapominać o wykorzystywaniu ich jako chłodziwo w układach napędowych przyszłości.

– W najbliższej przyszłości spełnianie warunków zrównoważonego rozwoju będzie kluczowe w pracach badawczych dotyczących środków smarnych – podsumowuje Robert Gałkowski. – Produkt, ale też proces jego wytwarzania, pakowania, dostawy, eksploatacji i utylizacji będzie skonfigurowany tak, by minimalizować wpływ na środowisko naturalne i ograniczać emisję szkodliwego dla klimatu dwutlenku węgla. Już wkrótce w ofercie Shell pojawią się oleje będące odpowiedzią na dążenia i oczekiwania związane ze zrównoważonym rozwojem.

CHARAKTERYSTYKI POPULARNYCH OLEJÓW SYNTETYCZNYCH

GULF

Superfleet Synth ULE 5W-30, olej klasy low SAPS, o ponadprzeciętnej wydajności, do diesli pracujących pod skrajnie wysokimi obciążeniami. Stworzony w oparciu o technologię 100 proc. syntetyku, z myślą o silnikach Euro 5 oraz Euro 6 (i wcześniejszych) z filtrem cząstek stałych. Nadaje się również do aut z EGR i SCR. Olej do lekkich i ciężkich pojazdów użytkowych, realizujących swoje zadania w trudnych warunkach, przez cały rok. Aprobaty i normy: ACEA E9/E7/E6, API CJ-4, Cat ECF-3, Cummins CES 20081, DDC 93K218, Deutz DQC IV-10 LA, JASO DH-2, Mack EO-O Premium Plus, MAN M 3677, M 3477, M 3271-1, MB 228.51, 228.31, MTU 3.1, Renault RLD-3, Scania Low Ash, Volvo VDS-4.

Superfleet Universal 5W-30. Niskopopiołowy (low SAPS) syntetyczny olej dla wysokoobciążonych diesli spełniających normy emisji spalin Euro 6 i wyposażonych w układy oczyszczania, takie jak filtr cząstek stałych. Olej ten uzyskuje się przy użyciu najbardziej zaawansowanych technologicznie dodatków i syntetycznych baz. Dzięki temu zapewnia skuteczne utrzymanie lepkości w wysokiej temperaturze, płynność w niskich temperaturach, czystość silnika oraz kontrolę lotności paliwa. Posiada aprobaty i spełnia wymagania: ACEA E9/E7/E6/E4, API CJ-4, Cat ECF-3, Cummins CES 20081, Deutz DQC IV-10 LA, Mack EO-O Premium Plus, MAN M 3691, M 3677, M 3575, M 3477, M 3271-1, MB 228.51, Renault RLD-3, Volvo VDS-4.



LOTOS

Turdus Powertec 5100 FE SAE 5W-30 to najbardziej zaawansowany technologicznie, syntetyczny olej UHPDO o obniżonej zawartości SAPS. Przeznaczony do stosowania w najnowszej konstrukcji ciężarówek, autobusach, traktorach i pojazdach innego typu, głównie spełniających najbardziej aktualne europejskie i światowe normy emisyjne. Szczególnie polecany do samochodów MAN z normą Euro 6, w których są wymagane oleje o jakości MAN M 3677. Zapewnia bardzo dobrą czystość współpracujących elementów. Ma wysoką zdolność neutralizacji kwaśnych produktów spalania. ACEA E9/E7/E6/E4, API CJ-4, Mack EO-O Premium Plus, MAN M 3677, M 3575, M 3477, M 3271-1, MB 228.51, Renault RLD-3, Scania LDF-4, Volvo VDS-4.



Turdus Powertec 5100 SAE 10W-40 – zaawansowany technologicznie, syntetyczny olej przeznaczony przede wszystkim do smarowania wysokoobciążonych silników diesla. Zalecany do ciężarówek wyposażonych w układy oczyszczania spalin, przystosowanych głównie do spełniania norm Euro 4, Euro 5 oraz wybranych Euro 6, w których producent zaleca stosowanie oleju o jakości opartej na wymaganiach ACEA E6. Gwarantuje bardzo dobre smarowanie w każdych warunkach eksploatacyjnych oraz idealną czystość współpracujących elementów. Standardowe lub wydłużone interwały wymiany w zależności od zaleceń producenta samochodu. ACEA E7/E6, API CI-4, Deutz IV-10 LA, Mack EO-N, MB 228.51, Renault RLD-2, Volvo VDS-3.

MOBIL

Delvac XHP ESP FE 5W-30 to bardzo wysokiej jakości olej do diesli, zaprojektowany, aby zapewnić doskonałą ochronę i potencjalną oszczędność paliwa w nowoczesnych, wysokowydajnych, niskoemisyjnych silnikach do pracy w trudnych warunkach drogowych. Zaprojektowany, aby sprostać najnowszym wymaganiom (Volvo, Daimler, Detroit, Mack, Renault i Cummins). Wysokiej jakości oleje bazowe zapewniają bardzo dobrą płynność w niskich temperaturach, zachowanie lepkości w temperaturach wysokich i kontrolę lotności. Oleje bazowe, dodatki i obniżona lepkość filmu (HT/HS) przyczyniają się do potencjalnej oszczędności paliwa. Nowy, zaawansowany zestaw dodatków przedłuża trwałość silników i utrzymuje sprawność systemów redukcji emisji spalin, w tym filtra DPF. API FA-4, Detroit Fluids Specification 93K223, Mack EOS-5, MB 228.61, Renault RLD-5, Volvo VDS-5.



Delvac 1 LE 5W-30 – w pełni syntetyczny, wysokowydajny olej do mocno obciążonych diesli. Łączy zaawansowaną technologię ochrony silnika w nowoczesnych, niskoemisyjnych pojazdach z większymi możliwościami w zakresie oszczędności paliwa oraz innymi korzyściami związanymi ze stabilnym funkcjonowaniem silnika, takimi jak trwałość, ochrona systemu emisji, wydłużone okresy między wymianami. ACEA E9/E7/E6, API CJ-4, CI-4 Plus, CI-4, przykładowe aprobaty: MAN M 3677, M 3477, M 3271-1, MB 228.51, 228.31, Renault RLD-3, RLD-2, Scania Low Ash, Volvo VDS-4, VDS-3.

NESTE

Neste Turbo+ FA-4 5W-30 jest w pełni syntetycznym produktem posiadającym niższą lepkość w temperaturze 150 st. C niż typowy olej API CK-4. Został zaprojektowany w celu poprawy ekonomii paliwowej, zmniejszając w ten sposób redukcję gazów cieplarnianych. Odpowiedni do zaawansowanych silników ciężkiego sprzętu, zwłaszcza niskoemisyjnych silników diesla, wyposażonych w różnego rodzaju elementy oczyszczania spalin. Wyróżnia się właściwościami w niskim zakresie temperatur pracy. Zapewnia doskonałą czystość silnika. Spełnia klasyfikację API FA-4 oraz wymagania Cummins CES 20087, Detroit Diesel 93K223, JASO DH-2 F, DH-2, posiada również oficjalną aprobatę Mercedes-Benz MB 228.61.



Neste Turbo+ LSA 5W-30 – w pełni syntetyczny, wysokowydajny olej do mocno obciążonych silników dieslowskich Euro 5 lub 6, o przedłużonym okresie między wymianami. W tych jednostkach układy oczyszczania spalin (DPF, CRT, SCR) wymagają środka low SAPS, o niskiej zawartości popiołów siarczanowych, fosforu, siarki. Poza tym jest odpowiedni do szerokiej gamy silników pojazdów ciężarowych oraz maszyn przemysłowych. Ma doskonałe właściwości w niskim zakresie temperatur pracy, przyczynia się do zmniejszenia zużycia paliwa. ACEA E9/E7/E6, API CK-4, CJ-4, CI-4 Plus, CI-4, CH-4, CG-4, CF-4, Cat ECF-3, ECF-2, ECF-1a, Cummins CES 20086, 20081, Detroit Diesel 93K222, JASO DH-2, MAN M 3775, MTU 3.1, 2.1, Scania Low Ash.

ORLEN OIL

Platinum Ultor Perfect 5W-30 jest przeznaczony do nowoczesnych silników z zaawansowanymi układami obróbki spalin (EGR, DPF). Powstał z połączenia syntetycznego oleju bazowego oraz zaawansowanego technologicznie systemu dodatków uszlachetniających typu low SAPS. Zastosowanie komponentów obniżających tarcie pomiędzy współpracującymi elementami zapewnia spadek zużycia paliwa i zwiększenie mocy. Świetne właściwości niskotemperaturowe pozwalają na ochronę jednostki napędowej również podczas zimnego startu w warunkach zimowych. Odpowiedni do pojazdów na CNG i LNG. ACEA E9/E7/E6/E4, API CJ-4, Mack EO-O Premium Plus, MAN M 3677, M 3477, MB 228.51, Renault RLD-3, Volvo VDS-4.



Platinum Ultor Maximo 5W-30 – syntetyczny, najwyższej jakości olej do najbardziej obciążonych silników wysokoprężnych, szczególnie w dużych samochodach ciężarowych, sprzęcie budowlanym i autobusach. Dzięki świetnie dobranym syntetycznym olejom bazowym oraz dodatkom uszlachetniającym zapewnia bardzo dobre smarowanie silnika w najtrudniejszych warunkach eksploatacji pozwalając uzyskać pełną moc w każdych warunkach jazdy. Można stosować go także w samochodach wyposażonych w układ SCR, co do których producent deklaruje spełnienie wymagań Euro 5. Jest energooszczędny, gwarantuje zmniejszenie zużycia paliwa i oleju, długie przebiegi między wymianami. ACEA E7/E4, Mack EO-N, MB 228.5, Renault RLD-2, Volvo VDS-3.

PETRONAS

Urania 5000 ECO 5W-20 jest jednym z nielicznych, tak wysokiej klasy produktów na rynku o klasie lepkości SAE 5W-20 z dopuszczeniem MAN M 3977 dla nowoczesnych silników dostosowanych do normy Euro 6, wyposażonych w systemy oczyszczania spalin. Niskopopiołowa formuła doskonale chroni układy oczyszczania spalin, takie jak DPF i DOC oraz skutecznie neutralizuje kwaśne produkty spalania, zapobiegając także korozji silnika. Nowa gama olejów Urania jest odpowiedzią na rosnące wymagania otoczenia rynkowego – konieczność zmniejszania emisji, budowania przewagi konkurencyjnej przewoźników dzięki dłuższej i sprawniej funkcjonującej flocie oraz obniżania kosztów eksploatacji pojazdów.



Urania 5000 LSF to olej wielozadaniowy, pozwala utrzymać pojazdy w gotowości, jednocześnie znacznie obniżając koszty eksploatacji poprzez zapewnienie stabilnego poziomu lepkości i optymalnego smarowania, co zapobiega awariom. Zapewnia dłuższe przebiegi między wymianami i wydłużoną żywotność silnika, dzięki doskonałej ochronie układów oczyszczania spalin, takich jak DPF i DOC. Z powodu wyjątkowo silnych łańcuchów molekularnych oleje Urania nie ulegają utlenianiu, zapobiegają tworzeniu się sadzy, zapewniając tym samym optymalną lepkość w każdych warunkach podczas całej eksploatacji. 5000 LSF posiada dopuszczenie MB 228.61, spełnia wymagania Cummins CES 20087, Detroit Diesel DFS93K, JASO DH-2.

SHELL

Rimula R6 LME Plus 5W-30 może być stosowany w silnikach Euro 4, 5 i 6. Charakteryzuje się zwiększoną odpornością na utlenianie – w testach Volvo T-13 wykazał o 95 proc. lepszą stabilność lepkości niż limit wskazany w specyfikacji API CK-4. Podczas testów osiągnął maksymalny dystans między wymianami, wynoszący 150.000 km. Stwierdzono także, że poprawia oszczędność paliwa o 2,8 proc. w porównaniu ze standardowym olejem 15W-40. Właściwości te pozwalają obniżyć całkowity koszt użytkowania pojazdu. ACEA E9/E7/E6, API CK-4, CJ-4, CI-4 Plus, CI-4, CH-4, Cummins CES 20086, 20081, Deutz DQC IV-10 LA, MAN M 3677, M 3477, MB 228.51, Renault RLD-3, Scania LDF-4, Volvo VDS-4.5, VDS-4.

Rimula R6 LM 10W-40 zawiera pakiet dodatków niskopopiołowych low SAPS oraz unikalny pakiet dodatków przeciwzużyciowych. Można stosować go zarówno w silnikach wysokoprężnych, jak i napędzanych gazem CNG. Doskonale sprawdza się w intensywnie eksploatowanych samochodach ciężarowych i pojazdach transportu publicznego. Może być używany zarówno w najnowszych silnikach, spełniających wymagania normy Euro 6, jak i w modelach starszej generacji. ACEA E9/E6, API CJ-4, CI-4, CH-4, Cat ECF-3, Cummins CES 20081, DAF ACEA E6, Deutz DQC IV-10 LA, JASO DH-2, Mack EO-N Premium Plus, MAN M 3477, M 3271-1, MB 228.51, MTU 3.1, Renault RLD-3, Scania Low Ash, Volvo VDS-4.



TEDEX

Synthetic UHPD LSP Motor Oil SAE 5W-30 to najnowszej generacji wielosezonowy środek UHPD (Ultra High Performance Diesel), w technologii niskopopiołowej low SAPS, wytworzony z najwyższej jakości syntetycznych olejów bazowych. Przeznaczony do smarowania najbardziej obciążonych diesli o dużej mocy, doładowanych jak i wolnossących, pracujących w każdych warunkach eksploatacyjnych i klimatycznych. Zalecany do silników ciężarówek, autobusów w ruchu miejskim i międzymiastowym, maszyn drogowych i budowlanych, m.in. Euro 6, zaopatrzonych w systemy redukcji NOx (SCR) i filtry cząstek stałych. Klasy jakości API CJ-4, CI-4 Plus, CI-4, olej jest zgodny m.in. z normami: Cat, Deutz, MAN, MB, MTU, Scania, Volvo.



TEXACO

Delo 400 XSP-FA SAE 5W-30 to najwyższej jakości paliwooszczędny olej do mocno obciążonych silników wysokoprężnych, spełniający a nawet przewyższający jakościowe wymagania branżowe i producentów silników stosowanych w pojazdach drogowych. Nie jest kompatybilny ze starszymi klasami jakości API. Połączenie lepkości i kompozycji pakietów dodatków przyczynia się do obniżenia zużycia paliwa nawet o 1,3 proc. w stosunku do olejów klasy 15W-40. Odporność na utlenianie, stabilność termiczna, właściwości myjące zapewniają skuteczną ochronę tłoków przed osadami oraz ochronę turbosprężarki. API FA-4, Cummins CES 20087, Ford WSS-M2C214-B1, MB 228.61, Renault RLD-5, Volvo VDS-5.



Delo 400 XLE HD SAE 5W-30 jest najwyższej jakości olejem do mocno obciążonych silników. Spełnia wymagania szeregu niskoemisyjnych, wolnossących i turbodoładowanych diesli najnowszej generacji oraz starszych typów silników wysokoprężnych i silników napędzanych gazem, a także jednostek stosowanych w pojazdach budowlanych i terenowych. Zapewnia optymalne zużycie paliwa i ochronę silnika przed zużyciem. ACEA E9/E6/ E7/ E4, API CJ-4, posiada zatwierdzenia m.in. Cummins CES 20081, MAN M 3677, M 3271-1, MB 228.51, Renault RDL-3, Scania LDF-4, Volvo VDS-4 oraz spełnia wymagania Cat ECF-3, DAF Extended Drain (Euro 4 do 6), Fiat Powertrain (FPT) FPI_9.LUBR001-TLS E6, Iveco 18-1804 - TLS E6, Scania Low Ash.

VALVOLINE

Profleet LSA 5W-30 to syntetyczny, wysokiej klasy olej typu UHPD, przeznaczony do pracy w silnikach najnowszej generacji, spełniających normy Euro 6. Jego unikalna formuła, zawierająca zmniejszoną ilość popiołów siarczanowych, siarki i fosforu znakomicie sprawdza się w silnikach pojazdów wyposażonych w najnowsze rozwiązania poprawiające czystość spalin, takie jak filtry DPF, układy SCR i EGR. Niska lepkość, syntetyczne bazy olejowe najnowszej generacji i wysokiej jakości poprawiają osiągi pojazdów – zużycie paliwa, wydłużone okresy międzyobsługowe. ACEA E9/E7/E6, API CK-4, CJ-4, CI-4+, CI-4, CH-4, aprobaty: Mack EOS-4.5, MAN M 3677, MB 228.51, Renault RLD-3, Volvo VDS-4.5.



Profleet LS-X 10W-40 to olej typu UHPD, przygotowany przy użyciu syntetycznych baz najwyższej jakości. Produkt typu low SAPS, dzięki czemu bardzo dobrze nadaje się do silników o obniżonej emisji szkodliwych substancji, zgodnie z normami Euro 5 i 6, w pojazdach ciężarowych i autobusach najnowszej generacji. Może być stosowany w silnikach z filtrami cząstek stałych DPF, jak i SCR. Zawiera wysokiej jakości dodatki uszlachetniające, dzięki czemu doskonale chroni silnik i jego komponenty przed zużyciem i zachowuje je w czystości. Może być stosowany jako olej do wydłużonych okresów międzyobsługowych. ACEA E9/E7/E6, API CJ-4, CI-4, aprobaty: Mack EO-O Premium Plus, MAN M 3477, MB 228.51, Renault RLD-3, RLD-2, Volvo VDS-4.

HARDOX®
WEAR PLATE

CZAS NA MOCNIEJSZĄ ZABUDOWĘ

Hardox® 500 Tuf to nowa trudnościeralna stal z SSAB, która łączy w sobie twardość Hardox® 500 z wytrzymałością Hardox® 450. Wysoka wytrzymałość Hardox® 500 Tuf umożliwi wzrost ładowności dzięki zastosowaniu cieńszej blachy, a jednocześnie gwarantuje taką samą znakomitą trwałość użytkową. Można też pozostać przy tej samej grubości blachy i zwiększyć trwałość użytkową o 30% lub więcej, w zależności od materiału ściernego.

Hardox® 500 Tuf jest wystarczająco wytrzymały, by pełnić rolę stali konstrukcyjnej, dzięki której zabudowa pojazdów górniczych staje się mocniejsza i lżejsza przy mniejszej liczbie konstrukcji wsporczych. Hardox® 500 Tuf zapewnia po prostu więcej miejsca na ładunek.

Dowiedz się więcej o Hardox® 500 Tuf na www.hardox.com

Poznaj trudnościeralną blachę Hardox®
na MINExpo, stoisko #3003,
28-30 września, Las Vegas



Poznaj lepiej świat
trudnościeralnej blachy
Hardox



SSAB

POWRÓT NA ŚCIEŻKĘ WZROSTU

Planowany, tegoroczny poziom sprzedaży Grupy Wielton, ponad 20 tys. sztuk, będzie porównywalny z rokiem 2019. Poza tym główne cele to zwiększenie efektywności i marżowości, zysk operacyjny EBITDA ma wynieść 7 proc.

Czasy mamy covidowe, więc konferencja dla inwestorów i dziennikarzy została przeprowadzona on-line, w czwartek, 11 lutego. Na scenie występowały cztery bardzo ważne postacie: Paweł Szataniak, prezes Grupy Wielton; Mariusz Golec, pierwszy wiceprezes; Piotr Kamiński, wiceprezes odpowiedzialny za finanse oraz Waldemar Frąckowiak, przewodniczący Rady Nadzorczej Wielton SA. Najpierw wysłuchaliśmy, co działo się w 2020, roku niezwykłym, roku pandemii.

Remont w czasach zarazy

Jak słusznie skonstatował Paweł Szataniak, COVID okazał się czarnym łabędziem, czyli przyniósł wydarzenia, które wcześniej uznawano za niemożliwe. Stały na pewien czas wszystkie zakłady Grupy, a wskaźnik zadłużenia netto do zysku operacyjnego EBITDA osiągnął 10,1, podczas gdy granica bezpieczeństwa dla Grupy Wielton wynosi 4,5. Niezadowolająca rentowność, bolączka Grupy od dłuższego czasu, miała główną przyczynę w zakładzie w Wieluniu. Przypomnijmy, 23 listopada 2018 wybuchł pożar lakierni. Koszty powrotu do normalnego funkcjonowania okazały się duże, wytwarzano naczepy mniej efektywnie i drożej, rosły zapasy magazynowe na wszystkich etapach produkcji. Inwestycje w Wieluniu nie wszędzie były przeprowadzone logicznie, więc linie produkcyjne wymagały korekt. Takie poprawki są zresztą standardową procedurą w przemyśle, żadna sensacja.

Paweł Szataniak doszedł wówczas do wniosku, że drugi raz może nie zdarzyć się sytuacja, że cały zakład stoi. Nie można takiej okazji przegapić! Przystąpiono więc do



modernizacji fabryki, która pochłonęła 10 mln zł z 62 mln zł przeznaczonych w ub.r. na inwestycje. W efekcie odzyskano 30 proc. powierzchni produkcyjnej i poprawiono wydajność aż o 30 proc. Powstała nowa stacja diagnostyczna używana do kontroli jakości gotowych wyrobów.

Drugą sferę intensywnych działań stanowiły finanse. Konsorcjum bankowe złożone z PKO BP, BNP Paribas i BGK wsparło Wielton kwotą 50 mln zł. Z tarcz antykryzysowych Grupa uzyskała 18 mln zł. Dzięki życzliwemu podejściu urzędu skarbowego został przyśpieszony zwrot 24 mln zł z tytułu VAT-u. Z kolei ZUS odroczył na pół roku

7 mln zł składek. Miasto Wieluń zrezygnowało z podatków lokalnych, a łódzka strefa ekonomiczna obniżyła opłaty. Zarząd cały czas starał się skutecznie zarządzać kapitałem pracującym. Efekt na koniec zeszłego roku był taki, że wspomniany wskaźnik zadłużenia netto do EBITDA zjechał do 3,94. Sprzedaż wolumenowa osiągnęła 15.420, przychody przekroczyły 1,8 mld zł.

Nastąpiły również poważne zmiany w kierowaniu firmą. Od 1 lipca 2020 rządzi prezes Paweł Szataniak, wcześniej przewodniczący rady nadzorczej, razem z bratem Mariuszem większością udziałów. Na konferencji Paweł Szataniak określił

siebie jako kreatora wizji wyznaczającego strategiczne kierunki rozwoju, a nie specjalistę od zarządzania operacyjnego.

W czerwcu została wydzielona nowa jednostka organizacyjna, Wielton Polska. Powstała też rada dyrektorów, ciało konsultacyjne, złożone przede wszystkim z szefów poszczególnych spółek. Generalnie chodzi o to, żeby mieć lekką strukturę holdingową i silne, lokalne zarządy.

Koncentracja w Wieluniu

Tak dzieje się w rozwiniętym kapitalizmie, że następuje wewnętrzna koncentracja, w tym przypadku w centrali w Wieluniu. Zagraniczne koncerny czynią tak od dawna, w różnych branżach. Powstała więc spółka Langendorf Polska, która będzie działała na terenie łódzkiej strefy ekonomicznej. Nowy zakład dla Langendorf Polska uzyska zdolność produkcyjną do 1.500 sztuk rocznie. W Niemczech pozostanie częściowy montaż, sprzedaż i zaplecze inżynierskie, konstrukcyjne. Z Wielkiej Brytanii do Polski została przeniesiona produkcja podwozi dla firmy

Lawrence David. We Włoszech zdemontowano ponad 3 hektary hal.

W Wieluniu powstanie nowoczesne centrum obsługi klienta. Inwestycja w wytwarzanie naczepek chłodni została przesunięta, seryjne pojazdy są planowane na rok 2024. Poślizg dotyczy również obecnej strategii, będzie realizowana do końca 2021, a więc rok dłużej. Nowa strategia 2022-26, do której przymiarki już trwają będzie ambitna.


Najciekawsze nowości

Istotny projekt stanowi Aberg, nowe podejście do obsługi posprzedażnej. Piszemy o tym szczegółowo w innym miejscu, w rozmowie z Sergiuszem Mitkiem, dyrektorem ds. rozwoju biznesu Grupy Wielton. Natomiast Aberg Connect to nowe narzędzie do zarządzania biznesem transportowym, dalece wykraczające poza „prostą” telematykę.

Dla polskiego klienta wydarzeniem powinna być nowa wywrotka. Obecna konstrukcja nieuchronnie się starzeje, liczy sobie już siedem lat. Wywrotki stanowią 23 proc. sprzedaży Grupy, w tym roku powinny

osiągnąć 25 proc. Więcej sprzedaje się tylko naczepek uniwersalnych (34 proc., także w br.).

W czasach rozkwitu handlu internetowego wręcz muszą pojawić się naczepek dla e-commerce. Wielton zapowiada także naczepek niskopodłogowe z pięcioma-sześcioma osiami. Poza tym działań i rozwoju nieustannie zajmuje się optymalizacją konstrukcji i technologii, dopasowaniem produktów do potrzeb klientów, dbaniem o komfort pracy kierowcy.

Wielton jest na tyle poważną i dużą korporacją w branży – trzecią w Europie i ósmą na świecie – że nie może skupiać się tylko na tym co tu i teraz. Dlatego pracuje nad fotowoltaiką, nad produkcją energii na własne potrzeby. Panele na dachach wielunskich hal mają dać 3 MW. W dalszej przyszłości podobne inwestycje będą dotyczyły zagranicznych spółek Wieltonu. Międzynarodowa współpraca z różnymi instytucjami i producentami ciężarówek dotyczy pojazdów autonomicznych, naczepek wykorzystujących panele fotowoltaiczne czy wodór. 

KOTPOL

ROK ZAŁOŻENIA 1985

tel. 83 371 54 65
serwis@kotpol.pl

www.kotpol.pl

KOTPOL Tadeusz Kot
ul. Kościuszki 80, 21-560 Międzyrzec Podlaski

Regeneracją zajmujemy się od 20 lat. Dzięki naszemu doświadczeniu możemy zaoferować wysoką niezawodność części regenerowanych, 12 miesięcy gwarancji i części tańsze nawet o 50%.

Regeneracja części do ogrzewań postojowych WEBASTO EBERSPÄCHER

Zainteresowanym firmom:

- zregenerujemy uszkodzone części,
- wykonamy naprawę całego urządzenia,
- dostarczymy nowe części



Regenerowane przez nas części objęte są **roczną gwarancją**

Regenerując oszczędzasz pieniądze i dbasz o środowisko

NIE TYLKO DO DREWNA

Transport drewna uchodzi za trudny, a problemem bywa głównie odpowiednie mocowanie ładunku. Pomocne okazują się być popularne „kłonicówki”. W sumie, w Polsce jeździ 1,5-1,8 tys. tego rodzaju pojazdów. Wożą drewno, ale też inne długie ładunki. Większość takich naczep jest w posiadaniu wyspecjalizowanych przewoźników.

Kwestie związane z transportem drewna i innych towarów dłużycowych objęte są precyzyjnymi regulacjami prawnymi, a naczepy kłonicowe ma w ofercie wielu renomowanych dostawców. W ofercie są pojazdy w wersji z podłogą lub z systemem kłonic przesuwanych. Wybór, począwszy od typu pojazdu, zawieszenia, przez producenta kłonic, osie, oświetlenie, a skończywszy na wymiarach dyszla pozwala optymalnie dopasować poszczególne elementy pojazdu do specyficznych wymagań konkretnego użytkownika. – Kłonicy mogą mieć regulowaną wysokość, istnieje także możliwość demontażu – podkreślają w KMG Truck.

Ze stalowymi lub aluminiowymi...

Coraz większą popularnością cieszą się pojazdy kłonicowe marki Schwarzmüller. Charakteryzuje je duża ładowność wynikająca z typowej dla tej marki, lekkiej konstrukcji i niskiej masy własnej pojazdów, zaczynającej się już od nieco ponad 3 t. W ofercie występują dwu- oraz trzyosiowe naczepy i przyczepy, których konstrukcja zawiera łąwy współpracujące lub przesuwne z mocowaniem śrubowym. Masa własna naczep z dziesięcioma aluminiowymi kłonicami rozpoczyna się od ok. 5,4 t. W zależności od wersji wyróżnia się kłonicy aluminiowe lub stalowe. Zaletą obu wersji jest to, że pochodzą tylko od sprawdzonych dostawców. Całość oparto na prostej, stalowej konstrukcji NAXTRA, o dużej sztywności i stabilności oraz odporności na skręcanie, która nie zawiera poprzeczek i profili zewnętrznych. Konstrukcja jest ocynkowana i lakiero-



wana na dowolny kolor (według wskazówek użytkownika). Układ jezdnny pojazdów bazuje na zawieszeniu powietrznym. Przechylność użytkowników zdobywają „dwuosiówki” z czterema kłonicami, na pojedynczym ogumieniu. Producent w swojej ofercie posiada również naczepy ze skrotnymi osiami, którymi łatwiej jest manewrować w terenach leśnych. Schwarzmüller ma w swojej ofercie naczepę kłonicową bazującą na 13-metrowej ramie (bez poprzeczek, profili zewnętrznych oraz bez pasa przedniego i tylnego). Zastosowano wymienny czop królewski (2"), a układ jezdnny opiera się na zawieszeniu powietrznym z zaworem podnoszenia oraz opuszczania ze średnicą poduszki 360 mm. Zabudowę stanowi opcjonalnie 6/8 lub 10 kłonic aluminiowych lub stalowych wraz z jednoczęściowymi lub dwuczęściowymi kłonicami z mocowaniem

śrubowym. Wysokość załadunkowa wynosi ok. 2,3/2,8 lub 3 m, maksymalne obciążenie na parę kłonic do 5/7/8/9/10 lub 12 t (minimalny skos kłonic do środka, a zatem możliwość transportu tarcicy). Po obu stronach, w każdej ławie kłonic znajduje się uchwyt dla haka pasa mocującego. Wysokość załadunkowa do górnej krawędzi łąwy kłonic, ok. 360 mm nad wysokością płyty siedła ciągnika siodłowego. W konstrukcji podłogi, pomiędzy podłużnicami nad zawieszeniem osi oraz z przodu ok. 3 m od przedniej ściany, nad czopem królewskim zastosowano 12-milimetrową płytę wielowarstwową (opcjonalnie dostępna jest osłona z aluminiowej lub stalowej blachy ryflowanej).

A może SHF?

Timex, importer naczep marki Kässbohrer oferuje m.in. „kłonicówkę” K.SHF.H.

To trzyosiowa naczepa nierozsuwana. W zależności od potrzeb konkretnego użytkownika oferowana jest w wersji standardowej (długość 13,65 m) oraz tzw. wersji krótkiej (10,4 m). Naczepa K.SHF.H zwiększa swą elastyczność dzięki zastosowaniu ruchomej ściany przedniej. Do produkcji podwozia zastosowano stal o wysokiej wytrzymałości (S700MC). Ramę zabezpieczono powłoką kataforetyczną (KTL). Wytrzymuje niekorzystne warunki pogodowe i trudne warunki drogowe, stanowiąc odpowiednią ochronę antykorozyjną. Istnieje możliwość doposażenia naczepy w kłonicie różnych producentów, w ilości i wysokości dostosowanej do potrzeb danego użytkownika naczepy.

Feber z Sieradza

Produkowane w zakładzie Feber w Sieradzu naczepy do transportu drewna marki Inter Cars osadzone są na ramie ze stali wysokogatunkowej. Długość skrzyni ładunkowej wewnątrz wynosi ok. 13,6 m, wysokość przedniej ściany ok. 2,1 m, wysokość siodła ciągnika 1,2 m. Zastosowano płytę sprzęgu z 2-calowym sworzniem królewskim JOST, nogi podporowe mechaniczne JOST, 3-osie JOST/DC z hamulcem tarczowym 430 mm, o dopuszczalnym obciążeniu konstrukcyjnym do 9 t na oś (adm. do 8 t). Zawieszenie jest pneumatyczne, pierwsza oś podnoszona automatycznie, układ hamulcowy z systemem antyblokującym EBS 2S/2M oraz RSS zgodny z ECE. Wyposażenie przewiduje m.in. manometr do pomiaru ciśnienia w poduszkach, felgi 10-otworowe stalowe (ET 120), ogumienie Continental (385/65 R 22,5), kłonicie stalowe marki Feber (10 szt.) oraz ramę zaślepioną blachą ryflowaną stalową pomiędzy podłużnicami nad wózkiem (zabezpiecza m.in. instalacje



elektryczną i pneumatyczną przed uszkodzeniem). Wszystkie elementy stalowe przed lakierowaniem są śrutowane.

Stawiają na... lekkość

Fliegl od lat przekonuje, że stalowe naczepy też mogą być stosunkowo lekkie. Skrzynia ładunkowa ma ażurową, stalową ścianę przednią o wysokości 2,5 m. W ofercie jest system kłonic przesuwanych i zaczepy do pasów spinających ładunek. Dobrą opinią cieszą się systemy EXTE, w których ławy są stalowe, a kłonicie aluminiowe. Sporo nabywców montuje też systemy polskie, np. MHS, ze stalowymi ławami i kłonicami. Są nieco cięższe, ale tańsze. W odpowiednich miejscach pomiędzy podłużnicami stosuje się blachę ryflowaną. Fliegl oferuje naczepy do przewozu drewna (typ SDS 380) o długościach: 12,5 m i 13,5 m, w obu wersjach na ramie stalowej. Według przedstawicieli firmy Lux-Truck, która jest autoryzowanym dealerem marki Fliegl w Polsce, na naszym rynku bardziej popularne są te dłuższe, lepsze do przewozu drewna stosowego. Relatywnie

niewielka masa własna naczep (4,7-4,8 t, bez kłonic) przekłada się na ich dużą ładowność. Pojazdy dostarczane są na osiach BPW lub SAF, z hamulcami: bębnowymi lub tarczowymi, z osią podnoszoną. Skrzynia ładunkowa ma ścianę przednią stalową, ażurową, o wysokości 2,5 m. W ofercie jest system kłonic przesuwanych (6-12 sztuk) i zaczepy do pasów spinających ładunek (10 par).


Dwanaście metrów i więcej

Agnieszka Drobisz, Marketing Project Manager marki Zasław podkreśla, że gama pojazdów tej marki do przewozu drewna cieszy się uznaniem zarówno wśród klientów krajowych, jak i zagranicznych. – *Wysoka jakość produktu, niezawodność oraz wytrzymałość, przy zachowaniu odpowiednio niskiej masy własnej, spotkały się z uznaniem wśród polskich klientów, co pozwoliło nam osiągnąć pozycję lidera w segmencie naczep kłonicowych w Polsce. Posiadamy w ofercie zarówno naczepy z kłonicami przesuwanymi, jak platformy z pełną podłogą, dla których w ostatnim czasie wprowadziliśmy nowość w postaci kłonic z opcją Quick Lock, co pozwala na jeszcze szybszy montaż i demontaż kłonic, gdy tylko zajdzie taka potrzeba* – informuje A. Drobisz. Naczepy z kłonicami przesuwanymi mogą mieć 12 m, 13 m i 13,6 m długości. Powodzeniem cieszą się modele: 651.NL.12.KP (długość 12,39 m, kłonicie przesuwne); 651.NL.13.KP (długość 13,24 m, kłonicie przesuwne) oraz kłonicie Trailis Steel (przesuwne, stalowe, 1 komplet: ława + 2 kłonicie). Nadwozia wyposażane są w kłonicie, które także klient konfiguruje według swoich potrzeb, w zależności od wymaganej przez niego wysokości





firma znana głównie z rynku pojazdów i maszyn rolniczych. Podwozie jest stalowe, spawane ze stali o podwyższonej wytrzymałości 18G2A. Wszystkie elementy stalowe przed lakierowaniem podlegają dwukrotnemu śrutowaniu. Stosowany jest trzyosiowy agregat jezdny (BPW, SAF lub Mercedes). Zawieszenie jest pneumatyczne, techniczne obciążenie osi to 3 x 9 t (użytkowe 3 x 8 t). Pierwsza oś jest podnoszona. Elementem wyposażenia są dwuzakresowe nogi podporowe. Zastosowano płytę sprzęgu z 2-calowym sworzniem królewskim JOST. Naczepa ma 13,77 m długości zewnętrznej i 13,53 mm wewnętrznej.

Wysokość platformy ładunkowej to 1,34 m. Kłonicie mierzą 2,2 m. Podwozie waży 4,8 t, ładowność naczepy to niemal 28 t. Wyposażenie opcjonalne stanowi system kłonic stalowych (tawa + 2 szt. kłonic z klemowaniem), ślizgi, osie tarczowe, aluminiowe felgi, a także aluminiowe nogi podporowe. 

oraz ładowności. Zastaw posiada w ofercie duży wybór kłonic stalowych, a obecnie wprowadza na rynek, odpowiadając na potrzeby naszych klientów, kłonicie aluminiowe. Jakość oraz wytrzymałość produktów

potwierdzają uzyskane certyfikaty VDI 2700 oraz EUMOS 40511.

Metal-Fach też potrafi

Naczepę leśną kłonicową ma również w ofercie Metal-Fach (Nova Metal-Fach),

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.truckekspert.eu

ISUZU THE PICK-UP SPECIALIST

MIEJSKIE • ROLNICZE • KOMUNALNE • LEŚNE • RATOWNICZE • BUDOWLANE



STRENX® - SIŁA DETALI

TEKST: Michał Jurczak
ZDJĘCIE: T&M

Konstrukcja naczep i przyczep kłonicowych powinna umożliwiać im poruszanie się po różnych, nierzadko bardzo „trudnych” nawierzchniach. By podolać temu wyzwaniu ważna jest odpowiednia jakość materiałów użytych do produkcji. Coraz więcej producentów stawia na stal Strenx®, znaną z trwałości i wytrzymałości, ale też pozwalającą obniżyć masę własną, a tym samym zwiększenie ładowności naczepy czy przyczepy. Stal wykorzystywana jest w pojazdach kłonicowych.

Stal Strenx® produkowana jest w SSAB i pomaga w wytwarzaniu mocniejszych, bezpieczniejszych i lżejszych pojazdów. Redukcja masy ma kluczowe znaczenie, gdyż każdy kilogram mniej można zamienić w większą ładowność, mniejsze zużycie paliwa i mniejsze obciążenie dla środowiska. Stal ma równomierne własności, granicę plastyczności, wytrzymałość na rozciąganie, podatność na gięcie, udarność. Te cechy zapewniają precyzję i wydajność w obróbce warsztatowej.

Ze stali Strenx® produkowane są m.in. tak kluczowe dla funkcjonowania naczep i przyczep kłonicowych komponenty jak: belka wzdłużna (środek i pas), belka poprzeczna podwozia, zespół sworzni królewskiego, tylne zabezpieczenie przeciwnajazdowe, paliki i łoża. W zależności od elementu, stosowana w budowie pojazdów kłonicowych stal ma różną grubość, zazwyczaj od 3 do 12 mm.

Do elementów „kłonicówek” stosuje się głównie stal Strenx® 700 oraz Strenx® 960. Pierwszą charakteryzuje minimalna granica plastyczności 650-700 MPa (w zależności od grubości), Strenx® 960 gwarantuje minimalną granicę plastyczności do 960 MPa. W obu przypadkach, do typowych zastosowań należą skomplikowane konstrukcje nośne, a wśród walorów są: podatność na gięcie oraz jakość



powierzchni, spawalność z wytrzymałością i udarnością w strefie wpływu ciepła, powtarzalność własności w obrębie blachy gwarantowana zawężonymi tolerancjami, wysoka udarność zapewniająca dobrą odporność na kruche pękanie.

Stal Strenx® wykorzystują znani producenci pojazdów kłonicowych, w tym ci którzy adresują swą ofertę do firm funkcjonujących w najtrudniejszych warunkach środowiskowych. Buduje z nich np. NovosibARZ, wiodący producent naczep do drewna na Syberii (certyfikowany partner czołowych marek takich jak MAN, Scania i Volvo). Trzy lata temu zastąpiono tam gatunek stali 10HSND, wcześniej używany do kłonic, ram i podłogi, stalą Strenx® 700.

– *Dzisiaj stosujemy wysokowytrzymałą stal Strenx w ramach i kłonicach oraz w*

konstrukcji podwozi dla pojazdów MAN, Volvo i Scania. Głównym powodem zmiany była znaczna poprawa wytrzymałości i trwałości w porównaniu z poprzednio stosowaną stalą. Efektem jest wydłużenie czasu eksploatacji naczepy o 25 proc. Co więcej, Strenx® 700 można używać w cieńszych wymiarach w porównaniu ze stalą standardową, dzięki czemu NovosibARZ produkuje ekstra cienkie i lekkie kłonicy – tłumaczy Vadim Ananchenko, prezes NovosibARZ dodając, że naczepy tej firmy pracują nierzadko w ekstremalnych warunkach, także w miejscach w których w ogóle nie ma dróg, gdzie temperatury zimą spadają do -50 st. C i gdzie konieczne jest transportowanie drewna na odległość ponad 300 km w jedną stronę.

<https://www.ssab.pl/produkty/marki/strenx/strenx-for-trailers/timber-trailer>

MANDAT ZA NIEODNOWIONE PRAWO JAZDY W CZASIE PANDEMII?



Kancelaria prawna Viggen podpowiada jak go uchylić.

Czas pandemii wymusił na ustawodawcy wdrożenie szczególnych rozwiązań w zakresie odnawiania uprawnień, oraz aktualizacji pozostałych dokumentów obligatoryjnych dla transportu.

Kancelaria Prawna Viggen przypomina, że ustawa z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych wprowadziła regulacje, które umożliwiają przedłużenie ważności niektórych dokumentów w związku z epidemią koronawirusa. Do takich dokumentów należą przede wszystkim prawa jazdy, świadectwa kierowcy oraz uprawnienia do kierowania pojazdami.

Zgodnie z art. 15zzzw. [Przedłużenie ważności dokumentów, uprawnień i wpisów związanych z kierowaniem pojazdami]

W przypadku gdy ważność:

- 1) prawa jazdy,
(...)
- 4) świadectwa kierowcy,
(...)
- (...)
- 8) uprawnień do kierowania pojazdami,
- 9) wpisu w prawie jazdy kodu 95 potwierdzającego uzyskanie kwalifikacji

wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej albo ukończenie szkolenia okresowego

- upływa w okresie obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, ważność tych dokumentów, uprawnień i wpisu ulega przedłużeniu do dnia upływu 60 dni od dnia odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, w zależności od tego, który z nich zostanie odwołany później.

W związku z powyższym, ukaranie mandatem za nieodnowienie dokumentów w czasie pandemii teoretycznie nie powinno mieć miejsca. Specustawa zakłada przedłużenie terminów, jednak w praktyce takie mandaty nadal się pojawiają.

Jak się bronić?

Jeśli mandat został przyjęty i stał się prawomocny, ukarana osoba może złożyć wniosek do sądu o jego uchylenie.

Zgodnie z art. 101 Ustawy Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia z dnia 24 sierpnia 2001 r., mandat karny podlega uchyleniu niezwłocznie jeśli:

- grzywnę nałożono za czyn niebędący czynem zabronionym jako wykroczenie albo

- grzywnę nałożono na osobę, która popełniła czyn zabroniony przed ukończeniem 17 lat, albo

- gdy ustawa stanowi, że sprawca nie popełnia wykroczenia z przyczyn, o których mowa w art. 15-17 Kodeksu wykroczeń (np. ochrona konieczna, stan wyższej konieczności lub niepoczytalność).

Uchylenie mandatu następuje:

- na wniosek ukaranego (należy złożyć nie później niż w terminie 7 dni od uprawomocnienia się mandatu;
- na wniosek organu, którego funkcjonariusz nałożył grzywnę;
- z urzędu.

Prawomocny mandat karny uchyla właściwy do rozpoznania sprawy sąd, który przed wydaniem postanowienia może zarządzić stosowne czynności w celu zweryfikowania podstaw do uchylenia mandatu.

Jednocześnie ITD poleca odnawiać dokumenty w miarę możliwości na bieżąco. Po zakończeniu epidemii oraz 60-dniowego okresu przejściowego mogą pojawić się opóźnienia, gdyż wniosków zapewne przybędzie. Na pewno nie należy składać dokumentów na ostatnią chwilę.

Na chwilę obecną nie ma problemów z wydawaniem dokumentacji, choć w większości przypadków odbioru dokonać można tylko po wcześniejszej rezerwacji wizyty.

Adriana Kominowska,
Ekspert działu Silnik Prawny
Kancelarii Prawnej Viggen

FOCUS TRUCK

TRANSPORT ŁADUNKÓW PONADNORMATYWNYCH
KRAJOWY I MIĘDZYNARODOWY

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



mavet • Kosze paletowe •
• Skrzynie narzędziowe •

www.mavet.pl

+48 669 983 460

WSPINACZKA NA SZCZYT

Z Sergiuszem Mitkiem, dyrektorem ds. rozwoju biznesu Grupy Wielton rozmawia Jacek Dobkowski.

Jacek Dobkowski: – Aberg, nowa marka w Grupie Wielton, dotycząca obsługi posprzedażowej. Po co powstała? Obsługa posprzedażowa kulą?

Sergiusz Mitek: – Zgodnie z naszą misją koncentrujemy się na tworzeniu najlepszych rozwiązań transportowych dla biznesu i to zobowiązuje nas do zapewnienia najwyższej jakości na każdym etapie obsługi klienta oraz jego kontaktu z marką. Siłą Grupy Wielton jest satysfakcja klientów zbudowana na personalizacji i kompleksowej obsłudze w całym cyklu życia naszych produktów. W tych kategoriach rozpatrujemy także obsługę posprzedażową. Jest to obszar, w którym wciąż chcemy się rozwijać i doskonalić nasze usługi. W związku z tym, we wrześniu 2020 roku zakomunikowaliśmy nową strategię w zakresie obsługi posprzedażowej, by zwiększyć satysfakcję naszych klientów i jednocześnie czerpać biznesowe korzyści ze skali naszej działalności. Realizacja tych ambitnych planów jest konsekwencją naszych sukcesów, którymi były przejęcia spółek na rynkach zagranicznych połączone ze stałym rozwojem organicznym. Celem wprowadzenia nowej strategii obsługi posprzedażowej jest zapewnienie wysokiego poziomu, spójnego standardu oraz doskonałej jakości dla każdej marki i wszystkich rynków Grupy w tym obszarze. Wprowadzenie marki Aberg zapewnia ujednoczenie poziomu wszystkich punktów obsługi serwisowej Grupy Wielton. Aberg stanowi odpowiedź na obserwowane trendy rynkowe i potrzeby klientów w obszarze szeroko rozumianego serwisu. Powołanie tej marki zapewni klientom dostępną, konkurencyjną cenowo i profesjonalną obsługę posprzedażową w całej Grupie Wielton, opartą o lokalną działalność i globalną platformę internetową. Strategia obsługi posprzedażowej Grupy Wiel-



Sergiusz Mitek:
– Realizacja
wspólnej strategii
posprzedażowej
to istotny kierunek
rozwoju Grupy

ton 2020–2025 oparta jest na trzech filarach: powołaniu marki Aberg, która odpowiada za obsługę serwisową oraz sprzedaż części zamiennych w całej Grupie; lokalnym wsparciu klientów poprzez uruchomienie siedmiu, międzynarodowych centrów serwisowych oraz wdrożeniu niezbędnych narzędzi informatycznych i utworzeniu globalnej platformy internetowej do zarządzania grupowym procesem, zaopatrzeniem w części zamienne, naprawami gwarancyjnymi oraz do utrzymania ciągłej komunikacji. Wspólna, globalna platforma IT dostępna będzie dla producentów, partnerów i klientów.

JD: – Postawię się przez chwilę w miejscu naszego czytelnika użytkującego naczepę z Grupy Wielton. Co ja z tego Abergą będę miał?

SM: – Bez względu na to, gdzie będzie się Pan znajdował oraz jakiej marki Grupy Wielton pojazd Pan użytkuje, otrzyma Pan pełnowartościowe, lokalne wsparcie serwisowe. Może to być naprawa gwarancyjna pojazdu, może to być zakup potrzebnych części zamiennych lub po prostu informacja techniczna. Planujemy również wprowadzenie europejskiej usługi assistance dla wszystkich marek Grupy Wielton. Rola obsługi posprzedażowej jest kluczowa z perspektywy klientów, czyli firm transportowych i użytkowników naszych produktów. Profesjonalne wsparcie w tym zakresie umożliwi im sprawne przeprowadzanie napraw i redukcję do minimum czasu przestoju. Stały kontakt z zespołem odpowiedzialnym za serwis daje dodatkowo poczucie komfortu i przekłada się realnie na pewność prowadzenia biznesu.

Aberg zapewni nowoczesne i globalne podejście do obsługi posprzedażowej, które w konkurencyjnej cenie gwarantuje najwyższą jakość serwisu dla użytkowników pojazdów wszystkich produktów Grupy Wielton. Naszym celem jest zapewnienie jednolitego poziomu obsługi serwisowej, a w niedalekiej przyszłości pod nową marką dostępne będą także części zamienne i komponenty do produktów Grupy.

JD: – Jest i będzie to tylko tak zwana marka parasolowa, czy powstanie osobna struktura Aberg? I co znaczy nazwa kojarząca się z górami?

SM: – Aberg to marka parasolowa dla wszystkich obszarów serwisowych Grupy, która łączy je i unifikuje. Pod tym szyldem, równocześnie z lokalnymi markami Grupy, będzie funkcjonowała sieć partnerska, zapewniając wsparcie w zakresie serwisu oraz sprzedaży komponentów. Nazwa marki nawiązuje do słowa „Berg”, które w języku niemieckim oznacza „góra”, a w naszym rozumieniu – solidność, proces dążenia do celu oraz wspinanie się, by być na szczycie. Nieustannie się rozwijamy i doskonalimy na każdym polu naszej działalności. Naszym celem w przypadku Aberg jest zapewnienie najwyższych standardów obsługi posprzedażowej oraz doskonałej jakości komponentów i części zamiennych dla klientów wszystkich marek Grupy Wielton.

JD: – Wasze plany zakładają utworzenie siedmiu centrów serwisowych, czy już wiadomo gdzie i kiedy? Centra nie będą zajmowały się wprost serwisowaniem pojazdów?

SM: – Każde z profesjonalnych centrów serwisowych, dysponujących niezbędną wiedzą, doświadczeniem i zapleczem technicznym, będzie odpowiedzialne za pomoc serwisową, dostarczenie części zamiennych i doradztwo klientom posiadającym pojazd dowolnej marki Grupy Wielton. W bieżącym roku powstaną już trzy z nich – w Walthrop w Niemczech, Wieluniu i Moskwie. Kolejne centra ruszą na przestrzeni dwóch lat. Nie później niż w 2024 roku zostaną także wdrożone niezbędne narzędzia informatyczne i utworzona wspomniana wcześniej platforma internetowa.

JD: – Czy Aberg będzie korzystał przede wszystkim z doświadczeń marki Wielton, czy innych marek? Czyje know how jest najlepsze i warte wprowadzenia w całej Grupie?

SM: – Wprowadzenie obsługi posprzedażowej jest kolejnym przykładem synergii w Grupie Wielton, która oferując w poszczególnych krajach produkty znanych, lokalnych marek, jest jednocześnie nastawiona na międzynarodowy rozwój. W ramach realizacji strategii rozwoju obsługi posprzedażowej czerpiemy z doświadczeń wszystkich spółek należących do Grupy. Każda z nich posiada bogaty know-how na temat oferowanych produktów, ale także indywidualnych potrzeb i oczekiwań klientów z danego rynku. Korzystamy z tych wspólnych doświadczeń, by móc dynamicznie się rozwijać i wychodzić naprzeciw oczekiwaniom coraz bardziej wymagających klientów całej Grupy Wielton.

JD: – Jakich efektów oczekuje Wielton za cztery lata, gdy ma zakończyć się wdrożenie nowej strategii posprzedażowej?

SM: – W 2025 roku planujemy osiągnąć optymalne, spójne i zgodne z naszymi ambitnymi planami funkcjonowanie procesu obsługi posprzedażowej w całej Grupie. Jesteśmy pewni, że przyniesie on szereg korzyści naszym klientom, jak i Grupie. Użytkownikom naszych produktów, niezależnie od marki, zapewnimy kompleksową usługę na najwyższym poziomie, zwiększając poziom ich satysfakcji i zaspokojenia w obszarze szeroko rozumianego serwisu. Z kolei Grupa Wielton zyska przewagę rynkową i korzyści biznesowe na przykład w postaci dodatkowego źródła dochodu chociażby ze sprzedaży części zamiennych. Działania skoncentrowane na realizacji wspólnej strategii posprzedażowej w Grupie będą w najbliższych latach zdecydowanie istotnym kierunkiem naszego rozwoju.


JD: – I jeszcze pytanie o rynek w Polsce i w Europie, będzie odbicie w tym roku?

Jakie rodzaje naczepek i które marki Grupy powinny odnotować największy, procentowy wzrost sprzedaży?

SM: – Chociaż branża transportowa mocno ucierpiała z powodu pandemii, w szczególności w jej pierwszej fazie, to patrzymy w przyszłość z optymizmem. Już w drugiej połowie 2020 roku widoczne było odbicie na większości rynków europejskich, w tym na polskim. Transport odgrywa ogromną rolę w dobie pandemii i pomimo niepewności związanej z koronawirusem ponownie widoczne jest większe zapotrzebowanie na nowe pojazdy. To dobry prognostyk na 2021 rok. W tym wymagającym okresie naszą

rolą jest wsparcie klientów poprzez dostarczanie produktów, które są jak najlepiej dopasowane do ich potrzeb. Dlatego w tym roku nadal będziemy wdrażali kolejne innowacje oraz rozwijali ofertę, która pozwoli naszym partnerom sprawnie działać na dynamicznie zmieniającym się rynku. W 2021 roku przewidujemy zwiększone zainteresowanie naczepekami uniwersalnymi, które realizują najwięcej przewozów w Europie. Od kilku lat obserwujemy wzmożone zapotrzebowanie na produkty z tego segmentu, o obniżonej masie własnej, pozwalającej ograniczyć spalanie paliwa, a dzięki temu zredukować ślad węglowy. Stanowi to efekt silnej presji, jakiej poddawany jest transport, związanej ze zmniejszeniem negatywnego oddziaływania na środowisko naturalne. Z tego powodu zauważalne jest też rosnące zainteresowanie zestawami przestrzennymi, które pozwalają ograniczyć liczbę przejazdów, dzięki zwiększonej przestrzeni ładunkowej. W segmencie naczepek kurtynowych i furgonowych pogłębia się także trend personalizacji produktów, na który reagujemy, wprowadzając innowacyjne rozwiązania dostosowane do potrzeb klientów z poszczególnych rynków Grupy Wielton.

Nieustanną popularnością wśród klientów cieszą się również naczepek i zabudowy wywrotki. Sądzę, że ten trend utrzyma się w bieżącym roku. Odpowiadając na popyt na ten typ naczepek, sukcesywnie opracowujemy i wdrażamy nowe modele dostosowane do wymagań konkretnych rynków, na przykład rosyjskiego, włoskiego i afrykańskiego. Wprowadzamy także kolejne nowoczesne rozwiązania, które pozytywnie wpływają na codzienną pracę firm transportowych, ułatwiając załadunek, zwiększając bezpieczeństwo i pozwalając na oszczędność czasu. Niska masa własna połączona z solidną konstrukcją i wysoką jakością wykonania są w centrum zainteresowania klientów, szczególnie z sektora budowlanego, komunalnego i rolniczego. W ostatnich latach można dostrzec także intensywny rozwój transportu intermodalnego. To typ transportu, który z roku na rok zyskuje na skali. W związku z tym rośnie także zainteresowanie naczepekami podkontenerowymi. Niewątpliwymi zaletami transportu intermodalnego są przede wszystkim redukcja kosztów przewozów oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń do środowiska naturalnego.

JD: – Dziękuję za rozmowę. 

MŁODZI TEGO NIE WIEDZĄ

Z Kazimierzem Duckim, właścicielem firmy Międzynarodowy Transport Drogowy Kazimierz Ducki w Ostrowi Mazowieckiej rozmawia Jacek Dobkowski.

Jacek Dobkowski: – Dochodził pan do transportu długą drogą, nie został pan od razu przewoźnikiem.

Kazimierz Ducki: – *Skończyłem szkołę zawodową jako spawacz, a później technikum samochodowe. Zrobiłem uprawnienia na dźwigi, na koparki, na ładowarki. Za młodych lat pracowałem na koparce przy budowie Trasy Łazienkowskiej w Warszawie, Huty Katowice, rafinerii w Gdańsku, Portu Północnego w Gdańsku. Pamiętam na przykład opuszczanie zbiorników, pracę której nie można było przerwać, więc trwała dzień i noc. To były ciągłe delegacje, w międzyczasie ożeniłem się, założyłem rodzinę i żona chciała, żebym pracował gdzieś bliżej domu.*

JD: – Wrócił pan do Ostrowi?

KD: – *Tak, dojeżdżałem do Wyszkowa, pracowałem w przedsiębiorstwie Hydrobudowa 6. No i w pewnym momencie moja żona, która pracowała w rejonie dróg publicznych powieździła, że przychodzi do nich nowa koparka. Oczywiście skorzystałem z tej propozycji, była to koparka KM-601 na Starze 6x6. Po stanie wojennym żona zaczęła tak przebąkiwać „może byśmy coś swojego zaczęli?”. Mój prywatny biznes rozpoczął się od maszynki do waty cukrowej. Pracując cały czas na koparce, jeździłem w soboty, w niedziele po osiedlach, pod kościoły z tą wata. To był najlepszy biznes, jaki w życiu miałem, po przerobieniu pięciu kilo cukru, zarabiałem na wacie pensję dyrektorską! Wtedy słodczy brakowało, były w sklepach na kartki. Potem prowadziłem bar jako agent pod PSS Spółem, kanapki, karwa, herbata, bigos, pączki. Zająłem się gotowaniem, zresztą uwielbiam to zajęcie. Następnie był drugi bar.*

JD: – *Wiem, że wyjechał pan do Niemiec zachodnich, ale tylko na pół roku.*



Kazimierz Ducki: – Jan Buczek, szef ZMPD, to odpowiedni człowiek na odpowiednim stanowisku

KD: – *Robiłem w zasadzie to co w Polsce, ciężarówka i koparka. Zarobiłem prawie 12 tysięcy marek, to duże pieniądze na tamte czasy. Zainwestowałem je w bary – jeździłem po zaopatrzenie do Białegostoku, Warszawy, Łodzi – następnie w stolarnię w Legionowie, którą po pewnym czasie przenieśliśmy do Ostrowi. W barach zaczęły obroty spadać, w sklepach już było więcej żywności, więc je sprzedaliśmy. Jednak zacząłem mieć problemy z nosem, pył, drewno, lakiery, to mnie dusiło. Najgorsze było lakierowanie, do dzisiaj nie mogę znieść tego zapachu. Musiałem poszukać czegoś innego, patrzę, jeden kolega kupił Liaza norwego, drugi kupił.*

JD: – Postanowił pan pójść w ich ślady?

KD: – *Jest rok 1989, znajomy z Warszawy, który pracował w biurowcu Intraco, załatwił kupno takiej ciężarówki. Podałem mu wszystkie dane i nie upłynął miesiąc, jak przyszła faktura na 25 milionów, za nowego Liaza. Gotówkę mieliśmy w domu. Jak żeśmy zaszli z rekla-*

mówką pieniędzy, to pocztę zamknęli, żeby spokojnie przeliczyć. Pojechałem odebrać tego skrzyniowego Liaza w Tychach. Zajeżdżam, pokazuję, faktura opłacona, przelew, wszystko, a kobieta mi mówi, że Liaz podróżował do 50 milionów! Mogłem zapłacić w ciągu miesiąca, albo oddawali te 25 milionów. Usiadłem z wrażenia. Dzwonię do żony, ona mówi „zabieraj pieniądze i wracaj do domu”. Wyszedłem z biurowca i wtedy ktoś poradził, że skoro dają na termin, to mam brać auto, bo niedługo może kosztować 100 milionów. Jak to usłyszałem, to biegnę co drugi schodek, „biorę”. A z resztą zapłaty nie było problemu. Zrobiłem schody, zrobiłem boazerię, meble kuchenne i wziąłem 25 milionów. Ceny i w stolarce szły do góry, zwarowane czasy.

JD: – Co pan tym Liazem woził?

KD: – *Jeździłem do Rucianego-Nidy po drewno, mogłem wziąć więcej towaru do stolarni. W lutym 90 roku, w Warszawie spotkałem*

znajomego, byłego kierownika budowy. Akurat był kierownikiem spedycji w Wołominie, brakowało im ciężarówek. Zgadaliśmy się, że mam skrzyniowego Liaza, ale oni potrzebowali zestawu z przyczepą. Więc zaraz w niedzielę, na giełdzie, na Bemowie kupiłem nową przyczepę Sanok za 50 milionów. Kilka miesięcy wcześniej tyle kosztował Liaz i to po podwyżce. Powiem jeszcze panu ciekawostkę, że mój sąsiad płacił dwa miesiące wcześniej za Liaza już 215 milionów. Gdybym zrezygnował z Liaza za 50 milionów, nigdy bym w transporcie nie był. Wtedy właśnie uruchomiłem firmę transportową.

JD: – Transport międzynarodowy?

KD: – Oczywiście. Zatrudniłem kierowcę, woziliśmy elektronikę z Austrii, z Niemiec do Polski. Tak, pod tymi plandekami, ryzyko było straszne. Z Polski wywoziliśmy meble. Następnie wydzierżawiłem kolejne auta, z Waryńskiego w Ostrowi. Były to nowe Jelcze, dwa z naczepami, jeden z przyczepą. Ponieważ pojawiały się kłopoty z przedłużeniem wypożycze-



O przeszłości nie wolno zapomnieć, pamiątkowa kamizelka z rajdów katyńskich

nia, pojechałem z kolegą do Belgii, kupiłem nowe Volvo z naczepą. I tak się to zaczęło rozkręcać.

JD: – Młodzi wiekiem przewoźnicy zaczęli działalność w zupełnie innych realiach, takich wspomnień nie mają. Działa pan od lat między innymi w Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

Jaka może być rola zrzeszenia w obecnych czasach?


KD: – Można długo mówić, podam może jeden, namacalny przykład, Brexit. ZMPD wyszło

przewoźnikom naprzeciw, udziela zabezpieczeń celnych na przewóz towarów na kierunku brytyjskim. Mało tego, kierowca po załadunku przesyła mailem dokumenty celne i CMR do ZMPD, jak zajeżdża na przykład do Dover, dostaje już wcześniej na telefon numer odprawy celnej.

JD: – W środowisku przewoźników jest pan znany również ze swojej myśliwskiej pasji.

W pańskim domu, gdzie rozmawiamy, wisi mnóstwo trofeów.

KD: – Poluję od 2000 roku, tak jak inni myśliwi staram się selekcyjonować zwierzynę, to co jest słabe i nie rokujące rozwoju. Mamy plany łowieckie i musimy je wykonać. W myślistwie ważne są trzy rzeczy: koleżeństwo, pasja i odpowiedzialność. Ale mam jeszcze inne hobby, należę do Bractwa Kurkowego Łomżyńsko-Brokowski-Ostrowskiego, herb Jasińczyk mam po kądzieli. Staram się także, w miarę możliwości, wspomagać różne organizacje. Uważam, że człowiek jest tyle wart, ile może pomóc drugiemu.

JD: – Dziękuję za rozmowę. 

 **Targi Kielce**
exhibition & congress centre



15
EDYCJA

TRANSEXPO

XV MIĘDZYNARODOWE TARGI TRANSPORTU ZBIOROWEGO

8-10.06.2021

KIELCE

INSPIRACJE • KONTAKTY • BIZNES

WARTO SIĘ SPOTKAĆ

WWW.TRANSEXPO.PL



TRZECIA NOGA STARACHOWIC

Światowy kryzys i brak funduszy na wdrożenie w Starachowicach produkcji ładowarek na licencji International Harvester położyły kres ambitnym planom.

Na pierwszymajowym pochodzie w Starachowicach w 1980 roku dwie żółte ładowarki oznaczone jako Star 15 zaskoczyły wielu widzów, którzy nie spodziewali się, że fabryka samochodów ciężarowych podejmie się wytwarzania maszyn roboczych. Dzień wcześniej prace nad nimi zakończyła starachowicka prototypownia Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Fabryki Samochodów Ciężarowych.

Dziewięcotonowe maszyny oznaczone Star 15 różniły się kabinami: jadąca na przód miała pełną kabinę z oszkleniem, zaś podążająca za nią otrzymała jedynie górną osłonę. Obie maszyny były licencyjną konstrukcją amerykańskiej firmy International Harvester Company.

Ze Stalowej Woli do Starachowic

Władze PRL już w drugiej połowie lat 60. planowały poważną modernizację sektora produkcji maszyn budowlanych przy pomocy licencji zakupionych w zachodnich firmach. Proces przyspieszył w latach 70. i najpoważniejszą umową okazała się zawarta 6 lipca 1972 roku przez Ministerstwo Przemysłu Maszynowego i Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego Bumar z International Harvester Company na produkcję gąsienicowych maszyn budowlanych. Ministerstwo zleciło ją Hucie Stalowa Wola.

Strony 5 września 1975 roku rozszerzyły porozumienie o ładowarkę kołową. Ratyfikowały tę umowę dwa miesiące później. Przewidywała ona produkcję 9 modeli ładowarek kołowych o mocach od 75 do 1.100 KM.

HSW przygotowała metryczną dokumentację konstrukcyjną i technologiczną



ZDJĘCIE: Muzeum Przyrody i Techniki Ekomuzeum im. Jana Pazdura w Starachowicach, arch. Władysława Miernika

dla maszyn 510, 515 i 520 oraz zaczęła wykonywać oprzyrządowanie. Jednak MPM zdecydowało, że Huta skoncentruje się na cięższych modelach serii 500, a lekkie ładowarki będą produkowane w Starachowicach.

Dyrektor ds. technicznych FSC Jerzy Jaworski wspominał, że starachowicki zakład otrzymał polecenie MPM nr 11 z 1978 roku nakazujące podjęcie produkcji ładowarki International Harvester Payloader 515.

Resort przewidywał likwidację produkcji żeliwa w Zakładach Dolnych FSC i na tak wygospodarowanych przestrzeniach rozwinięcie produkcji ładowarek. – *Myszę, że to wiceminister przemysłu maszynowego Janusz Szotek chciał fabryce zapewnić drugą, albo nawet trzecią nogę, bo pierwsza to samochody, a druga to części do nich* – wyliczał dyrektor OBR Antoni Chmielnicki. – *Dostałem polecenie stworzenia biura konstrukcyjnego, które*

przejęłoby dokumentację. Zorganizowałem je, zatrudniłem kilkunastu inżynierów. Szeffem został inż. Władysław Miernik – dodał Chmielnicki.

Zespół do wdrożenia produkcji ładowarki wytypowany przez Chmielnickiego i jego zastępcę, Waldemara Grzyba, składał się z konstruktorów, specjalistów od zabudowy silnika, kabin, hydrauliki, hamulców, elektryki, automatyki.

Był to „zespół interdyscyplinarny”, podobny w fachowym składzie do grupy konstruktorów tworzących Stara 244R „rolnik” i Stara 12,5 tony. – *Miałem 14 konstruktorów i do tego biuro technologiczne składające się z 8 osób* – wyliczał Władysław Miernik. – *Byliśmy samowystarczalną grupą, mieliśmy speców od ram, hydrauliki, hamulców, łącznie z kreslarzami. Dysponowaliśmy nawet kopiarnią, która przerysowywała z mikrofisz na kalkę rysunki,*

aby można było je dać na produkcję – tłumaczył Miernik.

Wspominał, że HSW miała tyle roboty z ładowarką 560, że chętnie pozbyła się mniejszego modelu. Dokumentację odebrali ze Stalowej Woli pracownicy działu. – *Pojechałem w maju na miesiąc do wojska. Wróciłem 1 czerwca jako przekwalifikowany oficer i do listopada trwała weryfikacja całości. Były to dwie szafy dokumentów i spisywaliśmy czego brakuje. To była prosta robota, każdy zespół miał wykaz rysunków i obok braku zapisywał „missing” – wspominał Miernik.*

Ze Starachowic do Chicago

Z Biura Konstrukcyjnego Maszyn Budowlanych FSC wyjechało na szkolenia do Anglii, Japonii, RFN i USA ok. 20 osób. – *W lutym 1979 roku pojechałem do Heidelbergu, gdzie Harvester produkował ładowarki. Po dotarciu na miejsce, wieczorem w niemieckiej telewizji oglądałem wiadomości z Polski, gdzie pokazywali ewakuację pasażerów z pociągu zasypanego pod Kutnem – wspominał Miernik. Zamówił tam części do pierwszych prototypów.*

Gdy zelżała „zima stulecia”, w marcu zespół konstruktorów ze Starachowic udał się do USA.

W skład delegacji, której przewodniczył dyr. Grzyb, wchodził technolog, konstruktor i kierownik biura. Tłumaczem był Andrzej Brusikiewicz, syn znanego aktora. – *Uzgodnialiśmy z konstruktorami Internationala czego brak i czasem zgadzali się z nami, a czasem nie. Mówili wtedy, że jest to dokumentacja wojskowa i nie dostaniemy jej. Takie części musieliśmy wpisać na listę stałego importu – wyjaśniał Miernik. Jako przykład zastrzeżenia wskazał zbiornik paliwa. – Nie wolno było nam uruchomić produkcji elementów oznaczonych w dokumentacji kodem C, sygnalizującym że chodzi o element ogólnowojskowy. Nie było ich za dużo i czasem dziwiliśmy się dlaczego zastrzeżona część jest tak droga, a wygląda jak zwykły kawał żelastwa – przyznawał Miernik.*

Delegacja zwiedziła także fabrykę ładowarek w Libertyville. – *Poznaliśmy tam konstruktorów tych maszyn. Wśród nich było wielu Polaków. Mosty ładowarek, które*

mieliśmy produkować doprowadził do doskonałości absolwent Politechniki Warszawskiej Mańkowski, którego IHC podkupił u Caterpillara. Jego 20-osobowy zespół doprowadził do tego, że wszystkie podzespoły mostu miały taką samą trwałość 10 tys. godzin pracy. Od zespołu Mańkowskiego otrzymałem pamiątkowe zdjęcie – dodaje Miernik.

Starachowiczanie jeszcze dwukrotnie odwiedzili biura Internationala: w listopadzie 1979 roku i w kwietniu 1980 roku, miesiąc po katastrofie II-62. – *Pojechałem w ramach uzupełnienia dokumentacji tylko z konstruktorem. W pozostałych przypadkach załatwialiśmy sprawę korespondencyjnie. W miarę wylapywania braków pisaliśmy do biura konstrukcyjnego, które przysyłało na Okęcie potrzebną dokumentację. Stamtąd z upoważnieniem odbierałem ją i występowałem przed służbami celnymi. Za każdym razem było to pudełko dokumentacji – opisywał Miernik.*

Także Amerykanie przyjeżdżali do Polski. – *Do Stalowej Woli i do nas zajeżdżały całe grupy: technolodzy, konstruktorzy, chemicy.*



Land und See Speditionsgesellschaft mbH

UWAGA

dls proponuje:

Spedycja dls Land und See proponuje rzetelnym przewoźnikom posiadającym pojazdy z naczepami oplandekowanymi oraz naczep izoterm (98-120m³) zatrudnienie w **lukratywnych transportach**

z Białorusi

Brześć 224024, Bjarosa 225210
(odprawa na załadunku, wszystko w ciągu 6 godzin)
do Niemiec

dls zapewnia:

- całoroczne zatrudnienie, zawarcie umowy na rok/dwa lata współpracy
- punktualna i szybka płatność
- jest możliwość dysponowania pojazdami także na powrotach do Polski
- komunikacja w języku polskim, niemieckim

Wymagana jest dwuosobowa obsada (kierowca + pomocnik)
Tylko na rozładunku, na załadunku wystarczy jeden kierowca



Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:

dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH
Jacobsrade 1, D-22962 SIEK (koło Hamburga)
<http://www.dls-logistics.de>

Andrzej Hische Tel: +49 4107 8770 2140
a.hische@dls-logistics.de
Tel. kom.: 0049 172 4055555

Tłumaczyli nam różne rzeczy. Czuć było, że niektórzy to pracownicy służb specjalnych: nie zabierali głosu w sprawach merytorycznych, a przy picciu na kolacji udawali, że śpią. Jeden z nich 5 lat spędził w Niemczech w US Army. Ostro wypytywali o naszych szefów: czy mają dzieci, czy łowią ryby, czym jeżdżą, jak mieszkają. Nasi szkolili nas z czym możemy się zetknąć – podkreślał Miernik.

FSC archiwizowała pozyskaną do Amerykanów dokumentację według własnych standardów. – *International przysłał dwie panie, które skontrolowały, czy prawidłowo prowadzimy archiwum. Kontrola wypadła pozytywnie – zapewniał Chmielnicki.*

Decyzją MPM z 1979 roku oraz zgodnie z ustaleniami z lutego 1980 roku program produkcji FSC został poszerzony o typ 510 oraz 520 B. Prace biura konstrukcyjnego nad kompletowaniem i porządkowaniem dokumentacji były najbardziej zaawansowane przy modelu Payloader 515.

Przegubowa ładowarka Harvester Payloader 515 trafiła do produkcji w USA w 1978 roku. Napędzał ją 6-cylindrowy silnik, wystarczający do rozpędzenia maszyny do 38 km/h. Moment obrotowy trafiał poprzez hydrauliczny przetwornik momentu i 3-stopniową, planetarną skrzynię biegów na obie osie. Każda wyposażona była w zwolnice planetarne w piastach.

Przegubowa rama pozwalała na 40-stopniowy kąt skrętu. Wielotarczowe, hydrauliczne hamulce znajdowały się przy każdym kole. – *To są specjalne mosty, z olejem do smarowania i chłodzenia hamulców w jednym obiegu. Olej importowaliśmy, ponieważ nie było u nas takiego – podkreślał Miernik.*

Maszyny były przeznaczone na eksport i producent przewidywał wyposażenie ich w system zapewniający kierowalność w przypadku zgaśnięcia silnika. Wówczas automatycznie włączała się pompa napędzana przez koła jezdne i dawała ciśnienie oleju wystarczające do kierowania maszyną.

Starachowickie prototypy

Miernik zapewnia, że fabryka była dobrze przygotowana do zadania, miała nawet całowalce narzędzia pomiarowe. – *Śruby i inne elementy złączne kupowaliśmy w fabryce Internationala w Heidelbergu. Z całowymi śrubami nigdy nie mieliśmy problemu, bo łańcucha*



Zespół konstruktorów mostów napędowych Payloadera 515. Od lewej: R.K. Shabani, H.J. Chang, R.J. Bushmole, L.S. Killian, E.A. Bott, E.S. Waboski, N.J. Feigel, J.T. Kowalski, D.S. Preston, R.A. Dewey i R.A. Smietanski.

fabryka śrub robiła na eksport szeroki asortyment w calach – podkreślał Miernik.

Miernik dodawał, że silnik, skrzynię biegów wraz z przetwornikiem momentu i mosty napędowe pochodziły z importu. – *Hydrauliczkę kupiliśmy w całości w USA, a w część wyposażenia (np. zbiornik paliwa) w Neuss k. Dusseldorfu i w Heidelbergu, gdzie znajdowały się fabryki IHC.*

Kierownik montażu i obróbki ręcznej OBR Kazimierz Więcek zapoznał się z budową ładowarki właśnie w Heidelbergu. Wykonanie prototypów było zadaniem o wysokim stopniu trudności. – *Licencjodawca żąda całkowitego przestrzegania reżimów technologicznych, nie można sobie pozwolić na najmniejsze odstępstwa od przewidzianych parametrów. Nawet śruby skręcane są według ściśle określonych momentów i tak np. śruby 1-calowe, mocujące koła jezdne, skręca się momentem 94 kgm. Wymagana jest absolutna czystość i szczelność układów. Nie może wyciekać ani kropla oleju, choć ciśnienie robocze dochodzi do 215 atm.*

– *Nie dysponowaliśmy oryginałem ładowarki i wszystkie elementy wykonaliśmy na podstawie dokumentacji konstrukcyjnej. Stwarzało to wiele trudności, gdyż rzutowanie amerykańskie jest odwrotne niż nasze. Wiele rysunków trzeba było „tłumaczyć” na język naszej technologii – opisywał w zakładowej gazecie „Budujemy samochody” w 1980 roku Więcek.*

24-calowe obręcze dla bezdętkowych opon robiła huta w Hiszpanii. – *Problemem było napompować takie koło. Nie mieliśmy przyrządu do zabezpieczenia przed wypadkiem*

przy pompowaniu, a chodziło o pierścień, aby nie wystrzelił – tłumaczył Miernik.

Prototypownia OBR (konkretnie TU) wykonała ramę przednią oraz tylną, TEM zbiornik oleju do układu roboczego, OBR układ roboczy, to jest łyżki o pojemności 1,5 m³ oraz 1 m³ i poruszające je dźwignie. – *W prototypowni wytworzyliśmy ogółem 448 pozycji części, co wiązało się z wykonaniem 164 przyrządów i form oraz kilkudziesięciu narzędzi, m.in. do gwintów o wymiarach calowych. OBR wykonał też część obłacowania, część instalacji elektrycznej, podłogi oraz wszystkie element złączne (śruby, sworznie) – wymieniał Więcek w artykule opublikowanym z zakładowym periodyku.*

Waldemar Grzyb zameldował 30 kwietnia 1980 roku MPM o zbudowaniu dwóch prototypów ładowarek 515. Jeden z kabiną i drugi z osłoną operatora. Powstały także dwie wersje łyżek: o pojemności 1,5 oraz 1 m³. Maszyny otrzymały oznaczenie Star 15. FSC szacowało, że udział starachowickich podzespołów sięgał 40 proc. wartości ładowarki.

Więcek podkreślał, że choć fabryka nie była przygotowana do podjęcia tak trudnego zadania, modele zbudowała zgodnie z ostrymi wymogami licencji. – *Zmieściliśmy się również w wyznaczonym terminie. Próby działania wypadły pomyślnie – dodał Więcek.*

Kierownictwo pochwaliło za wkład pracy nad prototypami dyrektora Zakładu Remontowo-Budowlanego Tomasza Gajewskiego, kierownika Zespołu Budowy Maszyn i Urządzeń Specjalnych Henryka Deronia, kierownika Zakładu Energomechanicznego Witolda Ziębę, głównego specjalistę ds. budowy prototypów Bogusława Mączkę.

Po zbudowaniu dwóch ładowarek Star 15 prototypownia OBR przygotowała się do budowy prototypów ładowarek 510 i 520B.

Eksportowe zamierzenia

Starachowicka fabryka zaoferowała na 1981 rok eksport pierwszych dziesięciu sztuk ładowarek 515. Bumar zagwarantował ich sprzedaż do Tajlandii. W przygotowaniu było studium określające zakres prac przygotowawczych oraz inwestycyjnych w fabryce niezbędnych do rozpoczęcia produkcji. – *Były prowadzone analizy technologiczne. Przygotowaniem produkcji ramy, czerpaka i innych*

zespołów spawanych zajmował się mój kolega Zdzisław Błędziński. Jako miejsce zespołów brano pod uwagę obecną halę 5a. Rozważano również halę D4 na zakładzie dolnym. Nie pamiętam jednak by z tych rozważań zrodziło się jakieś formalne opracowanie studialne – zaznacza Kazimierz Wysocki, który w FSC był głównym projektantem.

Tymczasem aby produkt mógł nosić oznaczenie licencjodawcy, konieczne było unowocześnienie bazy wykonawczej, zdolnej produkować 2-3 tys. ładowarek rocznie. Do uruchomienia zadania potrzeba było 3,6 mld zł, co wynikało z dużego importu komponentów, których w kraju nikt nie produkował. Pod ładowarkę Harvester i ciężarówkę Steyr FSC zamówiła materiały i urządzenia wartości 3 mld zł.

Latem 1980 roku nowy wiceprezes Internationala Donald Lennox przyjechał do Polski i odwiedził Starachowice. – Byłem przy jego rozmowie z dyrektorem naczelnym FSC Tadeuszem Banachem, jego żoną, dyrektorką eksportu oraz dyrektorem technicznym Jawor-

skim. Lennox dużo mówił o Iraku, o wejściu Rosjan do Afganistanu, że to bardzo popsulo nasze stosunki i nie jest pewne, czy współpraca się rozwinie. Obawiał się, że te zdarzenia zwiastują początek ogólnoświatowego kryzysu – wspominał Miernik. – Wtedy naszyły mnie wątpliwości, czy ten cały program dowieziemy do końca, bo straciliśmy największy rynek zbytu, Iran – dodawał Miernik.

Pogłębiający się kryzys gospodarczy sprawił, że zamierzenia okazały się nierealne i latem 1981 roku fabryka wystąpiła do MPM o zwolnienie z produkcji ładowarek.

Chmielnicki wspominał, że pojawił się problem co zrobić z prototypami. – Nikt się do nich nie przyznawał. W końcu zaproponowałem je kierownikowi kotłowni, który robił zapasy węgla na zimę i tam pracowały długie lata – opisywał Chmielnicki.


Uważał, że licencja IHC na ładowarki produkowane w FSC była zupełnie nie trafiona. – W zakładzie nie mieliśmy ani jednej obrabiarki, która mogłaby przydać się do pracy przy częściach do ładowarki. Nie mieliśmy

w tej produkcji żadnego doświadczenia, a po zapoznaniu się z dokumentacją okazało się, że wiedza jest nikomu nie potrzebna.

To już był okres rozpaczliwych działań MPM i Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego, aby cokolwiek robić i uniknąć monokultury Starachowic – uważał Chmielnicki.

Koniec projektu nastąpił po stanie wojennym. – Nie było wielkich uroczystości, konstruktorzy rozeszli się do biur w których wyszli. Zostałem szefem nowego biura marketingu technicznego – opisywał Miernik.

HSW odzyskała dokumentację i te małe ładowarki produkowała od 1992-1993 roku. Otrzymały wówczas silniki Cummins a i literę C w oznaczeniu. Od 1994 roku HSW stosowała w małych ładowarkach mosty napędowe własnego wyrobu.

Podziękowania dla: Antoniego Chmielnickiego, Władysława Miernika, Kazimierza Więcka, Kazimierza Wysocznego oraz Muzeum Przyrody i Techniki Ekomuzeum im. Jana Pazdura w Starachowicach. 

moya
sieć stacji paliw

Karta paliwowa MOYA Firma TO SIĘ OPŁACA!



OSZCZĘDNOŚĆ

Atrakcyjne rabaty na paliwo, brak ukrytych opłat i prowizji



PŁATNOŚCI

Szybka aktualizacja limitu płatności



ZASIĘG

Ponad 300 stacji paliw MOYA w całej Polsce



KOMFORT I BEZPIECZENSTWO

Pomoc techniczna 24/7, przeszkolona obsługa stacji



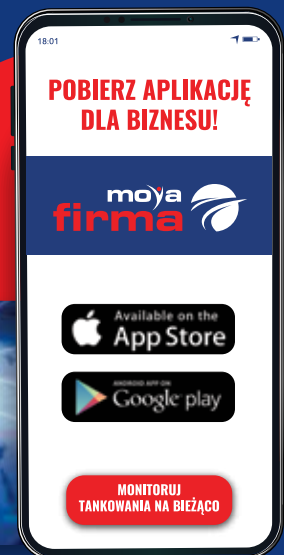
APLIKACJA MOBILNA

Dostęp do raportów transakcji poprzez serwis oraz aplikację mobilną



KONTROLA I WYGODA

Spersonalizowane karty oraz limity zakupowe, faktury zbiorcze



Skontaktuj się z nami!

 22 496 00 73

 BOK@MOYASTACJA.PL

TRUCKS & MACHINES
WIEŚCIOWYMI SPECJALISTAMI

MASZYNY BUDOWLANE



**„PRZEGUBOWCE”
NA BUDOWIE**

TEKST: Michał Jurczak ZDJĘCIA: T&M

Bezpieczeństwo i wydajność to kluczowe czynniki przemawiające za stosowaniem wozideł przegubowych. Te maszyny mają wiele zalet. Sprawdzają się w pracy w najtrudniejszych warunkach, a operator ma bardzo dobrą widoczność z kabiny ze względu na jej centralne umieszczenie. Dochodzą do tego relatywnie niewielkie naciski na grunt.

Są zalety, są i wady. Niektórzy wymieniają wśród nich dość niewielką ładowność maszyn, inni zwracają uwagę na duże koszty inwestycyjne i eksploatacyjne, a także na to, iż przegubowa konstrukcja nie jest przystosowana do pracy na drogach utwardzonych, a przy manewrowaniu pojazdem może dochodzić do dość dużej degradacji nawierzchni, po której porusza się pojazd.

Wydajność konkretnej maszyny zależy od jej parametrów, ważny jest także dobór sprzętu, który współpracuje z wozidłami.

– Najlepsze rezultaty osiągnąć można przy założeniu, że optymalny czas dla załadunku jednego wozidła wynosi 5–6 cykli pracy koparki.

Kolejnym czynnikiem, który należy przeanalizować jest odległość oraz konfiguracja drogi, jaka pokonywana jest przez wozidła. Przy analizie trzeba wziąć pod uwagę wozidła z obciążeniem i bez obciążenia, oraz uwzględnić wszystkie przeszkody na drodze takie jak zakręty, nierówności czy pochyłości – mówią specjaliści z Atlas Poland.

Moc jest z nimi

Wytrzymałość i wydajność to walory, które akcentuje dostawca maszyn CAT 730. Do napędu służy 375-konny, fabryczny Diesel. Przednia rama charakteryzuje się dużym przekrojem konstrukcji komorowej i szerokimi, sztywnymi podłużnicami odpornymi na działanie dużych momentów skręcających. Kształt ramy ma redukować naprężenia w strefie przegubu i optymalizować geometrię zawieszenia. Tylna rama ma konstrukcję skrzynkową, składa się z czterech płyt (zmniejsza koncentrację naprężeń). W nadwoziu zastosowano hartowaną stal o twardości 450 w skali Brinella. Górna bariera skrzyni ogranicza rozsypywanie materiału w strefie załadunku. Zwężenie skrzyni eliminuje odkładanie się materiału. Trzypunktowe zawieszenie przedniej osi wahliwej ma chronić elementy wozidła w trudnych warunkach drogowych, pochłaniając wstrząsy przenoszone od podłoża na ramę maszyny. Czas podnoszenia skrzyni to 12 sek. a opuszczania 8 sek. Wewnętrzny promień



skrętu pojazdu nie przekracza 4 m. W układzie napędowym zastosowano mechanizmy różnicowe, wyposażone w automatyczne sprzęgła międzykołowych i międzyosiowych blokad mechanizmów różnicowych. Napęd przenoszony jest na trzy osie (sześć kół). CAT 730 dysponuje skrzynią o poj. 17,5 m sześć. i ładownością 28 t. Za przeniesienie napędu odpowiada automatyczna przekładnia (sześć biegów do jazdy w przód i jeden wsteczny). Na wszystkich kołach zastosowano dwuobwodowe, zabudowane hamulce w kąpiel olejowej. Elementem wyposażenia jest fabryczny moduł oczyszczania gazów spalinowych (CEM) i pakiet do oczyszczania spalin montowany w układzie wydechowym.

Liebherr TA230 Litronic to z kolei 24,4-tonowa maszyna, ze skrzynią o obj. 19 m sześć. – *Silnik Liebherr D 936 został opracowany specjalnie dla TA 230 Litronic i charakteryzuje się niskim zużyciem paliwa. Całkowita szerokość wszystkich wersji jest mniejsza niż 3 m, dzięki czemu wywrotkę można szybko przetransportować – podkreślają dostawcy maszyn.* Producent zwraca uwagę na duży korpus wywrotki i mocny układ napędowy (silnik Liebherr i 8-biegowa skrzynia biegów ZF), jak również wysoką wydajność zwalnicza 300 kW, w połączeniu z mokrymi hamulcami wielotarczowymi i układem napędowym Powershift 6x6. Układ hydrauliczny wykrywa

ładunek, przechyla całkowicie załadowany korpus wywrotki w 12 sek. i obniża go ponownie w 8 sek. Innowacyjny jest system ogrzewania skrzyni ładunkowej (nie jest napędzany przez emisję spalin z silnika, ale przez oddzielny system podgrzewania wody). Silnik dysponuje 360-konną mocą, prędkość pojazdu sięga 57 km/h.

Doosan Construction Equipment ma od niedawna wozidła przegubowe DA30-7 i DA45-7 (zastąpiły dotychczasowe modele DA30-5 i DA40-5). Ładowność DA30-7 to 28 t, a DA45-7 to 41 t. DA30-7 jest napędzany 9-litrowym silnikiem wysokoprężnym Scania DC09, zapewniającym moc 375 KM. DA45-7 napędzany jest 13-litrowym dieslem (Scania DC13) o mocy 500 KM. Oba silniki są zgodne z normą emisji Stage V. Zmiany skoncentrowano głównie na udoskonaleniach w układzie oczyszczania spalin.

Nowa gama JCB Site Dumper składa się natomiast z niewielkich wozideł o masie od 1 do 9 t (modele: 1T-2, 3T-2, 6T-2 i 9T-2). Istnieje możliwość wyposażenia w kabinę SiTESAFE, która została przetestowana pod kątem wytrzymałości na uderzenia 20-tonowej koparki. Najmniejsza z maszyn, dzięki nowemu silnikowi Perkins Stage V, posiada teraz o ok. jedną piątą większy moment obrotowy w porównaniu do poprzedniego modelu. Za uniwersalność i niezawodność



pracy na miękkich podłożach. W momencie, gdy ujawni poślizg kół, następuje załączenie blokady między mostami. Jeśli to nie pomaga, aktywowany jest system niezależnego dohamowywania kół, po to aby przywrócić odpowiednią przyczepność. K-ATOMiCS oferuje sześciobiegową, w pełni automatyczną skrzynię biegów, wykorzystującą zaawansowany układ elektroniczny, aby wyeliminować szarpanie przy zmianie biegów i odciąć momentu obrotowego co zwiększa wydajność silnika.

CAT 730 ma m.in. zaawansowaną automatyczną kontrolę trakcji (AATC) i wspomagane sterowanie podnoszeniem (zwiększając komfort operatora).

Wozidło przegubowe DA30 wzbogacono m.in. o nowe, samopoziomujące zawieszenie przednie oraz nowy system tylnej osi typu tandem. System pomiaru ładowności w czasie rzeczywistym jest standardowym wyposażeniem wozideł. Został sprzężony z sygnalizatorem świetlnym dla operatorów koparek, który pomaga im w utrzymaniu optymalnych ładunków wozideł co umożliwia uzyskanie maksymalnej wydajności i niskiego zużycia paliwa.

Odrobina komfortu

Wraz z postępem technologicznym, wozidła są też bardziej komfortowe i prostsze w obsłudze niż kiedyś. W Terex Trucks TA300 i TA400 punkty konserwacji umieszczono w łatwo dostępnych miejscach, dzięki czemu w przystępny sposób dostaniemy się do nich z ziemi. Dodatkowo, aby zapewnić szybki i bezpieczny dostęp do tych punktów, pokrywa silnika podnoszona jest elektrycznie, a kabinę można w pełni przechylić. Również kabiny są unowocześniane na bieżąco, tak aby zapewnić maksymalne poczucie komfortu oraz pełnej kontroli nad maszyną. Intuicyjne i proste jest też sterowanie (w pełni automatyczna lub ręczna skrzynia biegów). Komfortowi operatora sprzyja lepszy system nagłośnienia, klimatyzacja czy obniżony poziom hałasu we wnętrzu kabiny.

Sterowanie pedałem „stop ang go” w JCB Site Dumper 1T-2 sprawia, że maszyna jest łatwa w obsłudze zarówno dla nowicjuszy jak i doświadczonych operatorów. Dzięki kompaktowej konstrukcji, 1T-2 może bezpiecznie pracować w ograniczo-

chwalony jest też model 3T-2 (nowy silnik o mocy ok. 26 KM, zgodny z normą Stage V, bez filtra DPF).

Muszą sporo wytrzymać

Wozidła przeznaczone są do pracy w trudnych warunkach. Nowe „przegubowce” Doosana mają przegub znajdujący się za pierścieniem obrotowym (równe rozłożenie obciążenia na osi przedniej nawet w przypadku skręcania w maksymalnym zakresie). Konstrukcja przegubu umożliwia równomierne rozłożenie obciążenia na koła po lewej i prawej stronie podczas skręcania, co odgrywa ważną rolę dla prowadzenia i stabilności maszyn. W połączeniu ze swobodną tylną osią typu tandem, ma to gwarantować stały kontakt sześciu kół z podłożem oraz napęd pozwalający na równe rozłożenie mocy i uzyskanie odpowiedniej wydajności na trudnych terenach (miękkie podłoże, nierówna powierzchnia, strome zbocza, ciasne zakręty).

Nową gamę wozideł JCB poddano rygorystycznemu programowi testowemu, w tym długotrwałym obciążeniom podwozia, nadwozia i innych kluczowych komponentów. Przeprowadzono testy w zimnym klimacie i trudnych warunkach pogodowych. Wszystkie wozidła JCB zaprojektowano w taki sposób, aby można je było szybko umyć, nawet w najcięższych warunkach. Dzięki nowo wprowadzonym zabezpieczeniom w maszynach 6T i 9T woda nie przedostaje się do kluczowych podzespołów elektrycznych podczas mycia i użytkowania maszyny w trudnych warunkach pogodowych.

Wozidło Komatsu HM300-5 dysponuje ładownością 28 t i poj. nasypową wynoszącą 17,1 m sześć. Wysokość ładowania to 2,83 m, co ułatwia i przyspiesza załadunek. Dwa jednostopniowe siłowniki podnoszenia nadwozia zapewniają kąt zrzutu 70 st. Dostępne tryby pracy umożliwiają operatorowi wybór pomiędzy trybami ekonomicznym i mocy w celu dostosowania wydajności maszyny do aplikacji lub warunków pracy.

Przydatne nowinki

Zewnętrznie współczesne wozidła niewiele różnią się od swych poprzedników, ale konstrukcyjnych nowinek jest mnóstwo. W odnowionych maszynach Volvo Construction Equipment (seria G), wśród nowych funkcji są system Cruise Control (aby zachowywać stałą prędkość jazdy w celu zwiększenia wydajności i płynności transportu), regulacja prędkości podczas zjazdów z wzniesień (pozwala operatorom utrzymywać pełną kontrolę nad zachowaniem i prędkością maszyny podczas pracy na zboczu) i przekładnia OptiShift. Wiele funkcji ułatwia operatorom wykorzystanie jej potencjału m.in. wspomaganie podjazdu pod wzniesienia, hamulec załadunku i zrzutu oraz dynamiczny hamulec silnikowy Volvo Engine Brake. Takie funkcje jak wspomaganie zrzutu (Dump Support) dbają o bezpieczeństwo operatora i przebywających w pobliżu maszyny osób nawet w najtrudniejszych warunkach.

Komatsu HM300-5 ma m.in. układ kontroli trakcji KTCS odpowiadający za zachowanie optymalnej przyczepności podczas

nych przestrzeniach (jeśli dołożymy do tego wąskie ogumienie to całkowita szerokość maszyny nie przekracza 1 m). Wozidła 1T-2 i 3T-2 nie wymagają dodatkowych zabiegów po zakończeniu pracy, co maksymalizuje czas użytkowania maszyn. Modele 6T-2 i 9T-2 są standardowo wyposażone w technologię automatycznej regeneracji DPF, która nie wymaga ingerencji operatora (brak przestojów i ciągłość pracy). Istnieje możliwość wyboru wysokiego, bocznego lub przedniego wysypu. Dodatkowo, zgodnie z sugestiami branży, obniżono wysokość całkowitą, co ułatwia dostęp do kabiny i poprawia stabilność, dzięki niżej położonemu środkowi ciężkości modelu 9T-2. Maszyny dostępne są z oświetleniem drogowym.

Również producent maszyn Volvo serii G zwraca uwagę m.in. na komfort eksploatacji (to coraz istotniejsze kryterium decydujące o wyborze tego, a nie innego pojazdu). – *Wozidło serii G zaprojektowano tak, aby operatorom pracowało się wygodniej podczas długich zmian. Bezkonkurencyjny układ kierowniczy Volvo, znakomita amortyzacja, niski poziom hałasu, przestronność i świetna widoczność – wszystko to zmniejsza zmęczenie operatora i zwiększa jego produktywność* – podkreślają dostawcy, zwracając uwagę też na szerokie pole obserwacji z kabiny i efektywne oświetlenie maszyny. Wspomaganie zrzutu (Dump Support) dba o bezpieczeństwo operatora i przebywających w pobliżu maszyny osób nawet w najtrudniejszych warunkach.


W Doosan DA30-7 i DA45-7 zmieniono położenie układu smarowania, który jest łatwo dostępny z poziomu podłoża.



Miejsce nad automatycznym układem smarowania pozwoliło na umieszczenie dodatkowych wkładów ze smarem i pompy napełniania. Dla ułatwienia dostępu filtry skrzyni biegów umieszczono w pobliżu układu smarowania. Wszystkie te układy posiadają zabezpieczenia gwarantujące zbieranie nadmiarowego oleju/smaru, który można usunąć podczas serwisowania i konserwacji. Obydwa modele posiadają zewnętrzne poręcze pomocne w zapobieganiu wypadkom i niebezpiecznym sytuacjom. Wewnątrz kabiny znajduje się dodatkowy uchwyt zwiększający bezpieczeństwo operatora.

Nową kabinę maszyn CAT 730 wyposażono m.in. w elementy sterujące, funkcje ochrony przekładni, system wspomagania podnoszenia, zaawansowany automatyczny układ przeciwoślizgowy, system ostrzeżania

o przewróceniu maszyny wspomagający stabilizację oraz tryb oszczędzania paliwa. Operator ma do dyspozycji kierownicę z regulacją pochylenia i wysunięcia, układ monitorujący obejmujący: kontrolkę działania, ciśnienie oleju silnikowego, główny układ kierowniczy, kierunkowskazy, światła drogowe, temperaturę cieczy chłodzącej, hamulec postojowy, wskaźnik poziomu paliwa, ograniczenie najwyższego biegu, sterowanie podnośnikiem, układ ładowania, zwalniacz, awaria przekładni. Zastosowano nagrzewnicę i układ odszraniania z wentylatorem o czterech prędkościach roboczych, wyświetlacz ciekłokrystaliczny (wskaźnik alertów, włączony bieg i kierunek jazdy, prędkość lub automatyczna zmiana biegów, przeglądanie instrukcji obsługi i konserwacji, ostrzeżenie o awarii głównego układu kierowniczego).

W kabinie operatora wywrotki Liebherr TA 230 Litronic zwracają uwagę m.in. duże okna zapewniające odpowiednią widoczność całego obszaru roboczego. Przejrzyste informacje są wyświetlane na dużym ekranie dotykowym, znajdującym się przed operatorem. Elektrycznie odchylana kabina operatora i maska odpowiadają za łatwy i bezpieczny dostęp do punktów obsługowych. Prace serwisowe można wykonać szybko m.in. dzięki łatwemu dostępowi do łożysk. Standardem są: zawór odcinający dla układu hydraulicznego, solidna ochrona cylindrów kierujących, jak również monitorowanie z tyłu za pomocą kamery. 



DEBIUT KOPARKI Z NOWYM SYSTEMEM STEROWANIA

Pierwsza hydrauliczna koparka Liebherr z fabrycznie zamontowanym systemem sterowania maszyną Leica Geosystems trafiła do klienta w Wielkiej Brytanii.




Leica Geosystems ma za sobą lata wdrażania innowacyjnych rozwiązań. Od marca 2020 r. Liebherr i Leica Geosystems, część firmy Hexagon, są partnerami w dziedzinie systemów sterowania maszynami. Liebherr R 934 G8, to pierwsza gąsienicowa koparka hydrauliczna z fabrycznie zamontowanym systemem tego rodzaju. Została niedawno dostarczona do brytyjskiego odbiorcy, Brad-Pave. Partnerstwo między Liebherr i Leica Geosystems pozwala klientom na zakup koparek gąsienicowych i kołowych z opcjonalnym fabrycznym systemem sterowania 2D i 3D. Według dyrektora firmy, Paula Bradshawa, taki system ma kluczowe znaczenie dla dokładnej i efektywnej pracy. Efektem ma być zwiększenie produktywności. Leica Geosystems oferuje kilka narzędzi, które zwiększają produktywność koparek. Funkcjonalność obejmującą częściową lub pełną automatyzację wysięgnika, łyżki, łyżki hydraulicznej lub głowicy

wychylno-obrotowej. Największe wyzwanie, z jakim mamy do czynienia w przypadku tradycyjnego sterowania maszyną 3D można rozwiązać poprzez dodanie funkcji półautomatycznej. Korzystając z niej można szybciej i z większą dokładnością wykonywać roboty ziemne, np. tworzenie skarp i wykopów. Inne funkcje, jak np. iXE CoPilot i automatyczne rozpoznawanie narzędzi odciążają operatora i zapewniają mu lepszy komfort pracy, co zwiększa dokładność robót ziemnych, ograniczając przy tym koszty operacyjne. Dostawca rozwiązań wśród zalet wymienia też to, iż z funkcji półautomatycznej do wykonywania skarpowania może korzystać nawet początkujący operator. Zazwyczaj operator musi skupić się na dwóch narożnikach łyżki i dwóch wskaźnikach wysokości na panelu sterowania maszyny. Dlatego trudno jest zachować koncentrację. W przypadku koparki półautomatycznej łyżka podąża cały czas za wysokością. Wszystko odbywa się poprzez

naciśnięcie przycisku na dźwojstiku i delikatne pociągnięcie dźwojstika do tyłu. Maszyna automatycznie znajdzie właściwy punkt, a skarpowanie zostanie wykonane zgodnie z projektem.

Koparka gąsienicowa R 934 generacji 8 jest wyposażona w pasywny system Leica 3D. Ma funkcję nachylenia/obrotu. Wyboru maszyny tej marki dokonano m.in. ze względu na jakość. Wśród innych czynników, które przechyliły szalę na korzyść Liebherra jest odpowiednia obsługa i możliwości adaptacji maszyny.

Podczas pierwszej pracy na placu budowy R 934 był używany głównie do wykopania dużego rowu melioracyjnego w poprzek pola. Maszyna przepracowała 350 godzin. Moc i szybkość reakcji w pełni usatysfakcjonowały operatora. Ponad 7-tonowa przeciwwaga i gąsienice 800 mm zapewniały odpowiednią stabilność w każdych warunkach. 

REKORDZISTA DOOSAN

Firma Doosan Infracore przekroczyła próg 200.000 sztuk w łącznej produkcji koparek w Chinach jako pierwsza spośród wszystkich zagranicznych firm działających w tym kraju. Firma Doosan Infracore ogłosiła, że jej chińska spółka zależna DICC (Doosan Infracore China Corporation Co., Ltd.) z siedzibą w Yantai w Chinach wyprodukowała swoją 200-tysięczną koparkę w tym kraju. Firma ustanowiła ten rekord około 26 lat po rozpoczęciu działalności w Chinach, które miało miejsce w październiku 1994 roku. Aby zaznaczyć swoje wielkie osiągnięcie, firma Doosan Infracore China zaprosiła pracowników, dealerów i klientów do swojego zakładu w Yantai i zorganizowała ceremonię z okazji wyprodukowania 200-tysięcznej koparki w Chinach. Na wydarzeniu,



które było transmitowane na żywo w Internecie, odbyła się ceremonia przekazania 200-tysięcznej koparki klientowi. Chiński rynek koparek odnotował największą w historii roczną liczbę 200.000 sprzedanych sztuk w 2019 roku. Na początku 2020 roku przyszło osłabienie trwające około dwa miesiące w następstwie kryzysu COVID-19, ale od marca odnotowuje się znaczne ożywienie na tym rynku. Szacuje się, że rynek osiągnie kolejny rekord w 2020 roku z roczną produkcją zwiększoną do 275.000 sztuk. W 2019 roku firma Doosan Infracore sprzedawała na chińskim rynku koparek ponad 15.000 sztuk, a łączna sprzedaż do końca trzeciego kwartału ubiegłego roku wyniosła 14.348 sztuk, co oznacza wzrost o 21 proc. w porównaniu z tym samym okresem w 2019 roku. Ponadto firma odnotowała przychody ze sprzedaży w wysokości 308,9 mld KRW w trzecim kwartale 2020 roku, co stanowi wzrost o 55 proc. w porównaniu z tym samym okresem w roku poprzednim. 📈

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

Doświadczyc postępu.



Żurawie samojezdne firmy Liebherr

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

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

LIEBHERR