





TRANSPORT: NEXT LEVEL, CZYLI MAN TGE PO GRUNTOWNEJ MODERNIZACJI

TRUCKS & MACHINES

MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY



NOWY FORD F-LINE

-  RAPORT T&M: RYNEK MINERALNYCH OLEJÓW SILNIKOWYCH DO CIĘŻARÓWEK A.D. 2024
-  KRZYSZTOF MARZEC Z LUX TRUCK NA CIĘŻKIE CZASY POLECA LEKKIE WYWROTKI
-  ARTUR CZAPIEWSKI, NOWY SZEFEK ITD, CHCE SKONSOLIDOWAĆ I USPRAWNIAĆ INSPEKCJĘ
-  MASZYNY BUDOWLANE: MINIŁADOWARKI CORAZ BARDZIEJ POPULARNE I INNOWACYJNE

POJAZDY HUMBAUR W LEASINGU **102%**



W OFERCIE:



PRZYCZEPY



PRZYCZEPY WYWROTKI TRÓJSTRONNE



PRZYCZEPY NISKOPODWOZIOWE

HUMBAUR

CN
POLTRAILERS

WWW.CENTRUM-NACZEP.COM

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

+ 48 604 274 974
+ 48 600 236 900
+ 48 600 236 789
+ 48 600 236 796

www.centrum-naczep.com

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

Redaktor naczelny
Dominik Woch
redakcja@trucks-machines.pl

Zespół
Leon Bilski
Jacek Dobkowski
Michał Jurczak
Robert Przybylski
Michał Woch

Współpraca
Marek Różycki
Mariusz Miąsko

Korekta
Danuta Szperling

Wydawnictwo
FOCUS TRUCK LOGISTIC

Redaktor graficzny
Krzysztof Krusiński
kkrus@o2.pl

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

NEWS


DAIMLER TRUCK / FORD TRUCKS / GOLDHOFER / GOODYEAR	4
IVECO I FOTON / CO ₂	5
MOYA / EECONIC 300 L / OPŁATY	6
SOLARIS / VOLVO / KÄSSBOHRER	7
BOBCAT / LIEBHERR / MECALAC	54
GALAXY / VOLVO	55

RYNEK

FORD TRUCKS F-LINE	8
DĘBICA MA 85 LAT	9
MAN TGE NEXT LEVEL	10
MAXUS-Y Z DIESLAMI	12
E100	14
ORLEN OIL	18
JENOX	20
ZMIANY W MAN FINANCIAL	22
OLEJE MINERALNE DO CIĘŻARÓWEK	24
SCANIA NA PRĄD	32
TACHO NOWEJ GENERACJI	34
ROZMOWA T&M	36
CENY ON	38
ROZMOWA T&M	40
HISTORIA SKRZYŃ DO STARA	42
MINIŁADOWARKI	46
TARGI	52

NOWA MARKA TRUCKCHARGE


Daimler Truck wprowadza na rynku europejskim nową markę TruckCharge.

Pod tą nazwą firma integruje wszystkie swoje obecne i przyszłe oferty związane z infrastrukturą elektryczną i ładowaniem samochodów ciężarowych, tzn. usługi doradcze, ofertę w zakresie urządzeń, jak i usługi cyfrowe. W ten sposób Daimler Truck chce zaproponować klientom kompleksowy, ekonomiczny pakiet – od pozyskiwania energii po eksploatację pojazdów, aby mogli oni w pełni wykorzystać potencjał wynikający z elektryfikacji transportu. Oferta TruckCharge skierowana jest zarówno do operatorów flot samochodów ciężarowych, jak i firm z sektora przemysłowego, korzystających z własnych lub zewnętrznych flot samochodów ciężarowych. Ponieważ zazwyczaj floty wykorzystują pojazdy różnych producentów, oferta TruckCharge jest dostępna niezależnie od marki ciężarówek. Daimler Truck dokona oficjalnej prezentacji TruckCharge podczas wrześniowych targów IAA Transportation w Hanowerze. 




NOWY AUTORYZOWANY SERWIS FORD TRUCKS




Ford Trucks Polska otworzył kolejny autoryzowany punkt serwisowy, a także oddział handlowy w aglomeracji poznańskiej. Partnerem dealera została doświadczona firma Gibas Service Center, która swoją działalność prowadzi od 25 lat i cieszy się świetną opinią w branży. Obecnie posiada autoryzacje serwisowe dla takich marek, jak: Iveco, MAN, MB Truck + Van, Fiat Professional oraz Ford Trucks. Główną działalnością Gibas Service Center jest serwis pojazdów ciężarowych i dostawczych różnych marek. Firma zajmuje się również produkcją własnych zabudów do pojazdów dostawczych i średnich, między innymi produkcją lawet, skrzyń otwartych, plandek, wywrotek i kontenerów, co wyróżnia ją na tle konkurencji. Rozmowy dotyczące rozpoczęcia współpracy od początku były prowadzone z Krzysztofem Gibasem, wiceprezesem Grupy Gibas, z którym skrupulatnie zaplanowano proces wdrożenia firmy w standardy usług serwisowych marki Ford Trucks. Serwisy zostały wyposażone w diagnostykę Ford Trucks i specjalistyczne narzędzia, a ich załogi – kierowników serwisu, mechaników, doradców serwisowych, pracowników działu gwarancji oraz działu części zamiennych – kompleksowo przeszkolono. 

PIERWSZY STEPSTAR Z WIELKIEJ BRYTANII


Firma Goldhofer dostarczyła niedawno pierwszą naczepę Stepstar Z firmie SECH Crane Hire w Wielkiej Brytanii za pośrednictwem swojego brytyjskiego przedstawiciela handlowego STH (Specialist Trailer Hire Ltd). Seria Starline firmy Goldhofer, w skład której wchodzi Stepstar, oferuje kilka zalet. Oznacza najwyższą jakość, długą żywotność i ekonomiczną pracę, dlatego jest idealnym rozwiązaniem dla potrzeb dzisiejszego przemysłu transportu ciężkiego. Naczepy semi-niskopodwoziowe w gamie Stepstar charakteryzują się najwyższej jakości inżynierią, dużą ładownością przy niskiej masie własnej oraz inteligentnym systemem zabezpieczenia ładunku. Obejmują zatem pełny zakres operacji transportowych obejmujących ładunki ciężkie i wielkogabarytowe oraz umożliwiają firmom transportowym pozyskiwanie szerokiej gamy kontraktów na terenie całej Europy. 




GOODYEAR Z NOWĄ OFERTĄ DLA FLOT

Firma Goodyear Tire & Rubber Company ogłosiła w połowie czerwca wprowadzenie wygodnej oferty „opony jako usługa”, która łączy w sobie najwyższej jakości opony, sprawdzone analizy predykcyjne i wiodącą w branży obsługę serwisową w jednym rozwiązaniu opartym na subskrypcji. Bazując na firmowym programie Total Mobility, Goodyear będzie zarządzał kompleksową obsługą opon w imieniu klientów. Oferta Goodyeara w zakresie opon jako usługi, dostępna dla flot transportowych i dostawczych tzw. „ostatniej mili” w Stanach Zjednoczonych i Europie, może pomóc zaoszczędzić czas i zmniejszyć całkowity koszt posiadania dzięki zewnętrznemu zarządzaniu oponami za pomocą rozwiązania opartego na subskrypcji. Ma to na celu wydłużenie czasu sprawności, ograniczenie liczby awarii pojazdów, zmniejszenie zużycia paliwa, ale nie tylko. 

IVECO I FOTON OGŁASZAJĄ WSPÓLNE BADANIE PRZYSZŁYCH SYNERGII

Iveco, marka należąca do Iveco Group N.V., produkująca i sprzedająca pojazdy użytkowe, oraz Foton, wiodący chiński producent pojazdów użytkowych, podpisały niewiążący protokół uzgodnień (MoU) dotyczący zbadania możliwej współpracy nad pojazdami elektrycznymi i komponentami oraz wspólnymi przedsięwzięciami biznesowymi w Europie i Ameryce Południowej. Dzięki współpracy Foton liczy na osiągnięcie dalszych postępów w realizacji strategii międzynarodowego rozwoju. Iveco Group dąży do rozszerzenia oferty lekkich pojazdów użytkowych, uzupełniając ją, obok kultowego segmentu Daily (DMC od 3,5 do 7,2 tony), o mniejsze pojazdy o DMC poniżej 3,5 tony, w tym także należące do tego przedziału wagowego podwozia do zabudowy oraz furgonu z napędem całkowicie elektrycznym. Wraz z Foton, Iveco Group planuje zbadać możliwości wykorzystania obecnych kanałów dystrybucji Iveco do sprzedaży małych pojazdów elektrycznych w Europie i Ameryce Południowej w kategorii do 3,5 tony DMC. Nowe pojazdy mogą korzystnie wpłynąć na lokalne łańcuchy dostaw oraz rozwój sieci sprzedaży i serwisów Iveco. Podpisanie protokołu uzgodnień otwiera nowe obszary możliwości współpracy obu firm i wykorzystania synergii, w tym potencjalną lokalizację działalności w Europie i Ameryce Południowej, co będzie walidowane na późniejszym etapie. Omówione zostaną również możliwości dostaw komponentów m.in. produkowanych przez markę FPT Industrial układów napędowych. 

DO WIĘZIENIA ZA CO₂

Tak, to nie są żarty. Kary pozbawienia wolności będą groziły członkom zarządów firm, które nie wywiążą się z obowiązku raportowania m.in. emisji dwutlenku węgla we flotach wg dyrektywy CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive). Do tego dojdzie odpowiedzialność finansowa spółki. Unia stosuje metodę kija, marchewek nie ma. Podczas poświęconego tym zagadnieniom webinaru Webfleetu usłyszeliśmy, że szczegóły dotyczące kar poznamy za pewien czas, w najbliższych 18 miesiącach zostanie wprowadzonych 50 nowych, „zielonych” regulacji. A jako swego rodzaju korzyść trzeba będzie potraktować uniknięcie kar. Weronika Czaplewska, ekspertka ds. ESG, potwierdziła brak bezpośrednich bonusów, ale partnerzy biznesowi, również ci przydzielający granty, będą zwracali coraz większą uwagę na zrównoważony rozwój. Najłatwiej pobrać najważniejsze dane o CO₂ z telematyki, na podstawie zużycia paliwa. Na razie, czyli za 2024 r., obowiązek dotyczy dużych spółek „interesu publicznego”, za przyszły rok dużych przedsiębiorstw. Na MSP przyjdzie czas w 2026. 



MULTIMEDALISTA

2x  1x  2x 

Metoda regeneracji katalizatorów SCR za pomocą wymiany wkładów zdobyła 2 Złote Medale Grupy MTP, 2 Złote Medale Targów Kielce oraz została Produktem Roku według magazynu autoEXPERT.

KLIMATYZACJA POSTOJOWA STRATOS I750W

NAJWYŻSZA WYDAJNOŚĆ URZĄDZENIA PRZY MAX. POBORZE 30A - OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA

LODÓWKA KOMPRESOROWA 12V / 24V / 230V

za 1 zł

PRZY ZAKUPIE DWÓCH KLIMATYZACJI POSTOJOWYCH STRATOS

1750 W - TYLKO 13,5 CM WYSOKOŚCI!!!

ena truck
enatruck.pl

ENA LTD Sp. z o.o.
ul. Batalionów Chłopskich 1D
83-000 Pruszcz Gdański
Tel: 58 300 96 00
info@enatruck.pl


 691 970 900
508 850 805
603 408 095
517 365 397

MOYA – 4 NOWE STACJE PALIW W CIĄGU TYGODNIA!

W ciągu jednego tygodnia polska sieć stacji paliw Moya powiększyła się o cztery obiekty. Nowe punkty zostały uruchomione w województwach małopolskim (Radgoszcz, Marcinkowice, Podegrodzie) oraz łódzkim (Węzeł Kutno). Moya liczy już 476 punktów. Wszystkie nowo otwarte punkty są obiektami obsługowymi. Trzy nowe stacje Moya znajdują w województwie małopolskim w miejscowościach Radgoszcz, Marcinkowice oraz Podegrodzie. Są to punkty franczyzowe z dobrze wyposażonym sklepem typu convenience oraz klimatyczną Caffè Moya oferującą szeroki wybór ciepłych i zimnych napojów oraz przekąsek. Czwarty punkt to stacja własna, położona w strategicznej lokalizacji przy węźle Kutno Wschód (skrzyżowanie autostrady A1 z DK 92). Dzięki niezależności oraz zaangażowaniu w innowacje, Moya stale podnosi jakość świadczonych usług. Sieć nieustannie monitoruje trendy rynkowe i potrzeby swoich klientów, aby zawsze odpowiadać na ich oczekiwania. Wszystkie stacje paliw Moya spełniają najwyższe standardy obsługi, a monitorowana przez niezależne laboratorium J.S. Hamilton Poland jakość paliwa potwierdzona jest certyfikatem TankQ. 




eECONIC 300 L W MPO

W kwietniu warszawskie MPO rozpoczęło trwający ponad miesiąc pierwszy w Polsce test pojazdu eEconic L z zabudową śmieciarki EKOCEL model Medium X4 z wrzutnikiem Delta 2322. Firma, po doświadczeniach testów innych pojazdów, wiązała z nim konkretne oczekiwania. – *Test powinien dostarczyć nam odpowiedniej ilości danych do analizy porównawczej z innymi tego typu pojazdami. Chcielibyśmy, żeby eEconic wyposażony m.in. w system ważenia dynamicznego, zgodnie z wymogami m.st. Warszawy, obsłużył dwie pełne zmiany na standardowej trasie normalnego odbioru odpadów zmieszanych* – mówił podczas uroczystego przekazania pojazdu Jacek Goszczyński, dyrektor Działu Technicznego MPO Warszawa. Ten cel został przez firmę w pełni osiągnięty. eEconic, który odbierał odpady w ścisłym centrum stolicy, pokonał podczas testu łącznie 2.825 km ze średnim zużyciem energii na poziomie 157,65 kWh/100 km. Pozwoliło to na obsłużenie każdego dnia dwóch pełnych zmian. Przeciętny poziom naładowania baterii po zakończeniu pracy wyniósł 50 proc., co zapewniało średni pozostały zasięg na poziomie 99 km. MPO podczas testu korzystało z dwóch ładowarek: nocą z mobilnej o mocy 35 kWh, a w ciągu dnia z szybkiej o mocy 160 kWh podczas rozładunku w miejscu zrzutu odpadów. W zarządzaniu tymi procesami podczas testu firmę wspierał eConsultant Daimler Truck Polska, Damian Rendzikowski: – *Dzienna trasa pojazdu wynosiła przeciętnie ok. 80 km, co jest dystansem znacznie poniżej zasięgu eEconica 300, ponieważ jednak jest to samochód komunalny, na zużycie energii wpływ ma także praca zabudowy. Test wykazał, że mimo to pojazd doskonale sprawdza się w użytkowaniu, a zasięg pozwala na normalną realizację codziennych zadań.* 



ZMIANY W MYCIE W DE

Od 1 lipca jadące przez Niemcy pojazdy o DMC powyżej 3,5 t zostaną objęte opłatami drogowymi. Dotychczas myto obowiązywało pojazdy o masie powyżej 7,5 t. Teraz zaś stawka za kilometr wyniesie około 25 eurocentów i będzie zależeć od klasy emisji CO2 i klasyfikacji Euro. Opłaty będą pobierane na wszystkich drogach federalnych i autostradach. Do 31 grudnia 2025 r. z opłat pozostają zwolnione pojazdy elektryczne i wodorowe. Od 1 stycznia 2026 r. – 25 proc. stawki opłaty drogowej za koszty infrastruktury oraz częściowe stawki opłaty drogowej za hałas i zanieczyszczenie powietrza będą płatne za pojazdy bezemisyjne powyżej 4,25 tony masy całkowitej. 



mavet • Kosze paletowe •
• Skrzynie narzędziowe •


www.mavet.pl ☎ +48 669 983 460

25.000 AUTOBUS SOLARISA

Firma Solaris wyprodukowała już 25.000 pojazdów. Autobusy z napędem wodorowym, elektrycznym, hybrydowym, CNG i spalinowym oraz trolejbusy jeżdżą w taborach przewoźników z ponad 850 miast w 32 krajach. Jubileuszowy Solaris to 12-metrowy Urbino electric w barwach przewoźnika z Mediolanu ATM. Współpraca z włoskim operatorem trwa już 10 lat, podczas których producent dostarczył do Mediolanu 450 autobusów i trolejbusów. Z każdym rokiem wyraźnie zmienia się miks produkcyjny w fabryce w Bolechowie. W ubiegłym roku udział w sprzedaży i produkcji pojazdów nisko- i zeroemisyjnych przekroczył 80 proc. Dane te stanowią doskonale odzwierciedlenie tempa zmian w transporcie publicznym w całej Europie. Pod koniec maja wypadała również inna, szczególna okazja: 25. rocznica premiery marki Urbino. Pierwszy niskopodłogowy autobus miejski Solaris Urbino został zaprezentowany przed publicznością 26 maja 1999 roku, na targach motoryzacyjnych w Poznaniu. Dziś Solaris Urbino to doskonale rozpoznawana wśród kierowców i pasażerów marka w całej Europie. 



WIĘCEJ MOCY – MNIEJ PALIWA


Nowe Volvo FH16 to najmocniejszy samochód ciężarowy w Europie (w topowym wariantcie mocy – 780 KM zamiast dotychczasowych 750 KM), ale również bardzo ekonomiczny pod względem zużycia paliwa – i może być napędzany w 100 proc. paliwami odnawialnymi. Testy drogowe potwierdzają, że nowy silnik w FH16 osiąga o 5 proc. lepszą ekonomię paliwową i niższą emisję dwutlenku węgla, jednocześnie dodając 7 proc. więcej momentu obrotowego – to kombinacja, która zwiększa efektywność i produktywność w najbardziej wymagających zadaniach transportowych. Nowy silnik D17 w kultowym Volvo FH16 został zaprojektowany do najtrudniejszych zadań transportowych, aby zapewnić wyjątkową wydajność i trwałość. Nowy silnik jest również dostępny w Volvo FH16 Aero, które w połączeniu z aerodynamiczną kabiną oferuje jeszcze lepszą ekonomię paliwową. Ten całkowicie nowy, oszczędny silnik jest jednym z przykładów ciągłego dążenia Volvo Trucks do zmniejszenia zużycia paliwa i emisji dwutlenku węgla z istniejących technologii napędu, równoległe z wprowadzaniem nowych rozwiązań. 



KÄSSBOHRER NA TARGACH IAA TRANSPORTATION



Kässbohrer będzie jednym z wystawców na targach IAA Transportation 2024, które odbędą się w dniach 17-22 września 2024 r. w Hanowerze w Niemczech. Na IAA Transportation 2024 Kässbohrer po raz kolejny zademonstruje idealną równowagę między doskonałością inżynierską a pomysłowością, dostosowaną do celów klimatycznych branży. Wizja Kässbohrer to być najbardziej preferowanym producentem nacze w Europie przez następne 125 lat. Portfolio Kässbohrer w zakresie zrównoważonego rozwoju obejmuje wielokrotnie nagradzaną, bezkonkurencyjną gamę produktów intermodalnych, dłuższe

i pojemniejsze pojazdy od 14.98 do 32 m, naczepy kurtynowe, skrzyniowe i podkontenerowe, a także pojazdy zelektryfikowane. Kässbohrer rozwija elektryfikację dzięki swoim już zelektryfikowanym chłodniom i rygorystycznemu, wielostronnemu rozwojowi elektryfikacji dla wsparcia trakcji. Na tradycyjnym stoisku Kässbohrer w hali 27 E11 odwiedzający będą mieli okazję obejrzeć pojazdy i wziąć udział w najnowszych panelach dyskusyjnych na temat nowinek z branży. Na targach IAA Transportation 2024 Kässbohrer ogłosi nowości do swojej serii wprowadzonej na rynek w 2024 roku: wielokrotnie nagradzaną serię podwozi podkontenerowych Octagon-On oraz najwyższej klasy izolowaną i najbardziej wytrzymałą serię nacze chłodni. Tradycyjna konferencja prasowa odbędzie się 17 września rano i przyjęcie koktajlowe tego samego dnia po południu w hali 27, E11. 

Nowość F-LINE

Ford Trucks oficjalnie pokazał w Polsce najnowszą serię F-Line, w Łodzi, w obiekcie EC1. Są to podwozia drogowe, podwozia budowlane i ciągniki siodłowe, już w sprzedaży w naszym kraju.

Orandze polskiej premiery świadczy lista uczestników reprezentujących markę: Sławomir Rybarczyk (prezes Q-Service Truck, importera Forda), Wojciech Kopiel (dyrektor zarządzający), Tomasz Bultrowicz (dyrektor sprzedaży) oraz Armagan Hazar (dyrektor Ford Trucks CEE & MEA), Jarosław Abramczyk (country manager Poland & Baltics) i Yasin Toka (sales regional manager – Poland & Baltics)

Seria F-Line została zainspirowana flagowym modelem F-Max. Łączy wytrzymałość budowlanych Fordów z wygodną kabiną. Jest przeznaczona do dystrybucji i transportu krajowego, także na budowy. Jak przedstawiono na slajdach podczas premiery, F-Line jako ciągnik może mieć układ 4x2 albo 6x2, z silnikiem Ecotorq 13 l (dokładnie 12,7 l) o mocy 450 KM albo 480 KM. Regulowana wysokość siodła wynosi 980-1.450 mm. Zwraca uwagę szeroka gama dostępnych układów czyniących jazdę bardziej bezpieczną, takich jak tempomat adaptacyjny z funkcją stop & go (opcja), system informacji o przeszkodzie w ruchu, monitorowanie martwego pola zewnętrznych lusterek, asystent zapobiegania kolizjom z funkcją wykrywania pieszych (opcja). Ograniczeniu najbardziej kłopotliwych momentów podczas eksploatacji służy Uptime. To oprogramowanie sprawdzające w czasie rzeczywistym, co dzieje się z pojazdem, w razie spodziewanych problemów sugeruje np. zjechanie do serwisu. Taka wyprzedzająca diagnostyka.

Podwozia drogowe

Podwozia, zwłaszcza 6x2, znajdują zastosowanie w branży dystrybucyjnej, komunalnej, pożarniczej, kontenerowej, chłodniczej, paliwowej. Silnik 9-litrowy oddaje 330 KM, 13-litrowy 420 KM. Skrętna tylna oś poprawia wrażenia z jazdy, zapewnia optymalną zwrotność nawet na najwęższych ulicach. Pneumatyczne tylne



zawieszenie pozytywnie wpływa na komfort i umożliwia bezpieczniejszy transport delikatnych ładunków. Gama składa się z ośmiu wariantów: 4x2 (1833, 1842), 6x2 (2533, 2633, 2642FT), 8x2 (3233S, 3242S) i 6x4 (3542).

Podwozia budowlane

Fordy F-Line nadają się doskonale pod takie zabudowy jak wywrotka, betonomieszarka, pompa do betonu. Rozstaw osi wynosi od 3.300 mm do 5.100 mm, natomiast oferta silników obejmuje trzy turbodiesle: 9 l 330 KM, 13 l 420 KM, 13 l 450 KM. Elektrohydrauliczne wspomaganie kierownicy EHPAS (Electro Hydraulic Power Assist Steering) zapewnia wygodniejsze kierowanie przy mniejszym wysiłku. Gama tych podwozi jest najszerza, tuzin: 4x2 (1833D), 6x2 (2533D), 6x4 (3542D, 3542M, 3542P), 8x4 (4142M, 4142D, 4442D, 4142XD, 4445XD, 4142P, 4442P). Tak więc większość, siedem pozycji, stanowią konstrukcje 8x4.


Jest jeszcze linia Light, o mniejszej masie własnej, zaprojektowana specjalnie na rynek europejski i tylko tutaj sprzedawana. W wyniku walki z kilogramami pojawiły się m.in. alufelgi i aluminiowe zbiorniki paliwa. W grę wchodzi cztery auta, mianowicie 6x4 (3542D L, 3542M L) oraz 8x4 (4145D L, 4142M L). Podwozia z literą D przeznaczone pod lekką wywrotkę, z literą M pod lekką betonmieszarkę.



Tylko 400

Do 400 sztuk została ograniczona limitowana seria F-Max Select. Symboliczne kluczyki do pierwszego egzemplarza w naszym kraju odebrał Mateusz Turbański z firmy Turbańscy z Głuchowa w woj. wielkopolskim, która użytkuje ponad 60 Fordów. Select prezentuje się ładnie, dzięki kombinacji koloru czarnego i jasnobrązowego. Stylowy brąz znajduje się także na obudowach zewnętrznych lusterek, na grafikach z boku pojazdu, na detalach w kabinie.

Z elektrykami spokojnie

EC1 to obiekt znany fanom elektrycznych napędów z kongresów nowej mobilności. Jeden z dziennikarzy spytał o elektryki, bo Ford nie ma ich jeszcze w ofercie. Armagan Hazar odpowiedział bardzo trafnie, że popyt na BEV (Battery Electric Vehicles) jest mały. Takie samochody znajdują się w początkowym stadium produktu, nie spełniają wymagań dotyczących np. zasięgu. Tym niemniej Ford pracuje nad alternatywnymi paliwami. Elektryk przechodzi testy i prawdopodobnie wersja produkcyjna pojawi się w przyszłym roku. Zostanie pokazany na wrześniowych targach IAA Transportation w Hanowerze, tam gdzie pierwszy fordowski BEV przed dwoma laty. Ford rozwija również technikę spalania wodoru w silnikach, a z partnerami pracuje nad ogniwami wodorowymi, czyli produkcją energii elektrycznej na pokładzie samochodu. 

Po PIERWSZYCH 85 LATACH

Byliśmy w największej fabryce Goodyeara w Europie, czyli w Firmie Oponiarskiej Dębica w województwie podkarpackim. Spotkanie z dziennikarzami nawiązywało do 85-lecia przedsiębiorstwa, ale było poświęcone przede wszystkim bieżącemu sprawom.

Dokładnie 85 lat, od uroczystego otwarcia Fabryki Gum Jezdnych Stomil, wybiło 4 kwietnia. Jednak tego dnia w Poznaniu zaczynały się duże targi motoryzacyjne, nierozsądna byłaby organizacja konferencji prasowej w Dębicy właśnie wtedy. Co się odwlecze, to nie uciecze, więc spotkanie z prasą zostało zorganizowane we wtorek, 28 maja. Tradycje fabryki sięgają roku 1939, sprzed wybuchu II wojny światowej, ale warto zauważyć, że produkcja opon ciężarowych – najbardziej nas interesujących – rozpoczęła się dopiero po przejęciu dębickiej fabryki przez amerykańskiego giganta. Koncern The Goodyear Tire & Rubber Company stał się strategicznym inwestorem w grudniu 1995, przed prawie 30 laty. Obecnie w Dębicy powstają ciężarowe gumy różnych marek: Goodyear, Dunlop, Dębica oraz Sava, Fulda, Kelly Tires. Ta ostatnia, najmniej znana pochodzi ze Stanów Zjednoczonych. Dodajmy, iż wyroby z Dębicy trafiają na ok. 60 rynków. Dębica zapisała się w historii z pierwszych polskich opon radialnych, D-90, sierpień 1972. Ba, już w tamtej dekadzie lat 70. zaczęła wytwarzanie zimówek, ale popularność takiego ogumienia przypadła dopiero na koniec XX w.

Konferencja połączona ze zwiedzaniem fabryki została przeprowadzona sprawnie. Tym bardziej warto wymienić najważniejsze osoby, które spotkały się z przedstawicielami mediów. Iwona Bizoń, menadżerka ds. optymalizacji produkcji w dębickiej fabryce; Marko Nahtigal, dyrektor fabryki i członek zarządu Firmy Oponiarskiej Dębica; Ireneusz Maksymiuk, prezes Firmy Oponiarskiej Dębica; Jacek Pryczek, przewodniczący Rady Nadzorczej Firmy Oponiarskiej Dębica, prezes Goodyear Polska i szef sprzedaży opon na rynek wymiany w Goodyear Europe East North (EEN).

Procedury, procedury

Motywy przewijającym się podczas wizyty była optymalizacja produkcji.



Dębica to jedna z trzech największych fabryk Goodyeara na świecie

Program optymalizacji jest realizowany w fabryce od 10 lat. Początki są wspomniane jako skromne, jedna maszyna, obecnie objętych optymalizacją jest ponad 400. Analiza, planowanie i usprawnianie każdego etapu produkcji ma na celu zwiększenie wydajności, poprawę jakości i bezpieczeństwa pracy. Optymalizacja minimalizuje ryzyko błędów, przyczyniając się jednocześnie do lepszego zarządzania zasobami. Chodzi m.in. o to, żeby pracownik doskonale wiedział, co ma robić, również w sytuacjach niestandardowych. Dzięki przemyślanym rozwiązaniom uproszczono i skrócono wiele czynności, np. zmianę form wulkanizacyjnych. Widocznym od razu objawem optymalizacji jest jednokolorowa szata graficzna tablic z informacjami dla pracowników, w różnych częściach przedsiębiorstwa. A pomieszczenie przeznaczone przede wszystkim do wstępnego szkolenia nowych pracowników, m.in. z BHP zwie się Dojo, z języka japońskiego. To nawiązanie do miejsca treningów sportów walki, względnie do sali medytacji buddyjskich mnichów.


Zdecydowane przywiązanie do procedur jest typowe dla Amerykanów. Pamiętam ze studiów, z pedagogiki, że zdaniem Amerykanów można każdego np. nauczyć pływać, przy wykorzystaniu np. zapisów wideo z basenu. Dębica zatrudnia ponad 3.000 ludzi i – co warto podkreślić – wciąż

poszukuje nowych. Niedawno rozpoczęła rekrutację na ok. 200 stanowisk operatorów produkcji i elektromechaników.

Czas na ESG

Czasy przyszły takie, że nie mogło zabraknąć zrównoważonego rozwoju. Firma Oponiarska Dębica przygotowuje właśnie raport ESG (Environmental, Social Responsibility and Corporate Governance) w oparciu o unijną dyrektywę o sprawozdawczości przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju (CSRD). Notowana na warszawskiej giełdzie Dębica znalazła się w gronie pierwszych polskich firm, które tworzą taki raport standaryzujący działania na rzecz środowiska, społeczności i ładu korporacyjnego. Celem jest zwiększenie przejrzystości i porównywalności działań spółek w tych obszarach.

I po pożarze

Nasi gospodarze nie unikali tematu zeszłorocznego pożaru, wręcz przeciwnie. 20 sierpnia, wieczorem paliła się część zakładu opon osobowych, tam gdzie stoją prasy wulkanizacyjne. Wszystkie skutki mają zostać zlikwidowane do początku jesieni br. Remont hali został wykorzystany również do jej modernizacji. Nowe maszyny wulkanizacyjne pozwalają na produkowanie osobowych opon o rozmiarze do 24 cali. Tak, o większych średnicach niż popularne, ciężarowe ogumienie 22,5. 

TGE NEXT LEVEL

TEKST: Jacek Dobkowski
ZDJĘCIA: T&M

Najnowszym MAN-em jest dostawczy TGE Next Level. Oficjalna prezentacja dla prasy miała miejsce w Wolicy pod Warszawą, w siedzibie importera, w środę, 19 czerwca.

Można spierać się długo, czy to druga generacja czy głęboki lifting, tym niemniej nowinek w TGE wprowadzono sporo. Grzegorz Rogalewicz, odpowiadającym w MAN Truck & Bus Polska za dostawczaki oraz Tomasz Żyśko, product manager działu van podkreślali, że w nowym roku modelowym zmiany dotknęły szereg podzespołów. Skupmy się na najważniejszych kwestiach. Całkowicie została zmieniona deska rozdzielcza, w celu poprawienia ergonomii miejsca pracy kierowcy, cyfrowy zestaw wskaźników ma średnicę 10,25 cala. Nowy jest system multimedialny MAN Media Van. Hamulec ręczny jest elektryczny, z funkcją auto hold, czyli utrzymywania pojazdu w bezruchu po mocniejszym wciśnięciu pedału hamulca.

Dźwignia opcjonalnego, 8-biegowego automatu powędrowała za kierownicę. Takie przekładnie dostarcza teraz tylko Aisin, ZF znika z oferty. W ogóle popularność automatycznych przekładni w TGE rośnie, Grzegorz Rogalewicz szacuje ich udział na 40 proc. Co ciekawe, zachodzą istotne różnice między branżami. Przykładowo, minibusy to praktycznie same automaty, natomiast firmy kurierskie zamawiają prawie wyłącznie manualne skrzynie.

Ponad 200 rumaków

Wiadomo, że MAN TGE powstał na bazie Volkswagena Craftera, więc przedstawiciele MAN-a podkreślali różnice względem VW. I tak najmocniejsza jednostka napędowa 2.0 TDI rozwija obecnie 202



Next Level z pakietem Next Level, m.in. srebrne wstawki w zderzaku

konie, będzie dostępna tylko w MAN-ie, konkretnie w autach przednionapędowych i 4x4. Spełnia normę Euro 6. Zwiększenie mocy ze 177 do 202 KM stało się możliwe dzięki modyfikacjom mechanicznym jak i oprogramowaniu. MAN solidnie podszedł do sprawy, pracował nad 202-konnym motorem przez półtora roku. Wcześniej testował wariant 190 KM, który nie wszedł do seryjnej produkcji.

Oprócz topowego ropniaka tylko w MAN-ie można będzie dostać napęd 4x4 opracowany przez Oberaignera, w egzemplarzach z silnikiem osadzonym wzdłużnie. Auta z silnikiem umieszczonym poprzecznie będą korzystały z 4x4 opartego na sprzęgle Haldex. Jak wiadomo, Oberaigner specjalizuje

się w rozwiązaniach typowo terenowych, ze sztywnym dołączaniem przedniej osi. Z kolei pneumatyczne zawieszenie, czyli z powietrznymi sprężynami może szczególnie zainteresować firmy jeżdżące mikrobusami czy ambulansami.

TGE oferuje wyższy od Craftera standard wyposażenia. Nie trzeba dopłacać np. za keyless go, bezkluczykowe uruchamianie silnika. Najważniejsze układy wsparcia kierowcy to monitorowanie martwego pola i ostrzeżenie przy ruszaniu, asystent skrzętu, aktywny tempomat z elementami jazdy ekonomicznej. Informacje przekazywane od tych układów pochodzą z czołowej kamery multifunkcyjnej, czołowego radaru średniego zasięgu, z sześciu nanoradarów: dwóch

z przodu, dwóch pod listwą przednich drzwi, dwóch z tyłu, z czujników parkowania.

Ciężarowe klimaty

To się nie zmieniło i nie mogło się zmienić – TGE jest najmniejszym MAN-em, podczas gdy w innych markach taki dostawczak stanowi największą propozycję. Trafnie ujął Claus Wallenstein, dyrektor zarządzający MAN Truck & Bus Polska, że TGE to ciężarówka pośród vanów. Wiąże się z tym sporo udogodnień dla użytkowników, jak godziny otwarcia i przygotowanie personelu autoryzowanych serwisów, dedykowani sprzedawcy rozumiejący potrzeby klientów, szeroka oferta zabudów. Fabryczna gwarancja – prawdziwa, nie ubezpieczenie kosztów naprawy – może zostać przedłużona nawet do 10 lat czy 1 mln km. Gwarancja mobilności MAN Mobile 24/7 to prawdziwa pomoc drogowa, polegająca na naprawie.

MAN jak każda marka ciężarowa utajnia cennik. Jak udało się nam ustalić podczas prezentacji, na początku sprzedaży pakiet Next Level nic nie kosztuje. W skład pakietu wchodzi miedziany lakier pale copper metal-



Furgon w lakierze miedzianym metallic


lic (niedostępny w Crafterze), srebrne alufelgi 17 cali, nakładki na lusterka w kolorze piano black, srebrne wstawki w przednim zderzaku i oczywiście znaczek „Next” na grillu.

Ambitnie!

Zmodernizowane egzemplarze trafiają do polskich klientów już w lipcu. Fabryka znajduje się blisko, wszak TGE powstaje w wielkopolskiej Wrześni, dokładnie we wsi Białężyce koło tego miasta. Do tej pory,

przez siedem lat wyjechało ponad 100 tys. aut, rekordowy okazał się ub.r. z 26.600.

W roku 2027 – takie są zamierzenia – powinien zostać przekroczony próg 200 tys., po następnych trzech latach 300 tys.

Ach, byłym zapomniał, będzie też, zapowiadana od jakiegoś czasu, nowa wersja elektryczna. Naprawdę nowa, no bo ile można korzystać z układu napędowego Volkswagena e-Golfa VII generacji. 



FOCUS TRUCK
SPECIAL TRANSPORT

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

TRANSPORT ŁADUNKÓW PONADNORMATYWNYCH
KRAJOWY I MIĘDZYNARODOWY

E-DELIVER 7 I ROPNIAKI

Wprawdzie e-Deliver 7, nowy dostawczak pokazany w Warszawie, na konferencji prasowej 11 czerwca, ma napęd elektryczny, ale Maxus będzie oferował w Polsce coraz więcej diesli. Powód prosty – taki mamy rynek.

Importers Maxusa, RSA Polska, jest spółką-córką norweskiej firmy, a jak wiadomo w Norwegii prąd dominuje jako „paliwo” fabrycznie nowych samochodów. Podbój polskiego rynku elektrycznymi dostawczymi – bo one stanowią trzon oferty Maxusa – nie udało się, bo i po prawdzie nie mógł się udać. Elektryczne dostawczaki najnormalniej w świecie nie sprzedają się. Jak podał na konferencji prasowej Grzegorz Chlebuś, sales manager RSA Polska, w zeszłym roku, od stycznia do maja, rynek lekkich samochodów dostawczych wyniósł 25.511 egzemplarzy, z czego elektryki stanowiły 954 sztuki, 3,7 proc. Mało? To w br. jest jeszcze gorzej, w okresie styczeń-maj tylko 704 na 26.149 ogółem. Sprzedaż więc wzrosła, ale elektryków akurat spadła, do poziomu 2,7 proc. Poza tym konkurencja wśród elektryków zwiększa się, również ze strony tradycyjnych, doskonale znanych marek. Wyjaśnienie Yaroslava Gurala, country managera, było szczerze i celne – chcemy konkurować ze 100 proc. rynku, a nie z 3 proc. Idziemy po więcej, jakby nie liczył, ropniaki oznaczają dodatkowy potencjał 97 proc.!

Więcej aut, tudzież diesli

Już od pewnego czasu w cenniku można było odnaleźć Delivera 9, bez literki „e”, czyli na olej napędowy. Teraz turbodiesli będzie zdecydowanie więcej. Podobnie jak w przypadku „9”, nowa „7” pojawi się w wersji wysokoprężnej i to już w trzecim kwartale. W ogóle Maxus planuje niesamowitą wręcz inwazję na nasz rynek. Pod koniec roku powinien zadebiutować pikap T90, czyli trzeci



e-Deliver 7, ładny, prawda?

już model Maxusa napędzany „ropą” a nie elektronami. Oprócz innego paliwa w pikapie nareszcie pojawi się napęd na cztery koła, właśnie z dieslem. Przypomnijmy, T90 EV ma wyłącznie napęd na tył. A jeszcze bardziej odłotowym pikapem będzie GST, z silnikiem elektrycznym bądź wysokoprężnym, który wjedzie do salonów na początku 2025. Jego stylizacja, również w kabinie, czyni go konkurentem amerykańskich wozów Tesla Cybertruck, Rivian R1T, GMC Hummer EV.

Na trzeci bądź czwarty kwartał został zaplanowany e-Deliver 5, dostawcze auto mniejsze od e-Delivera 7 a większe niż e-Deliver 3. Maxus jest konsekwentny w nazewnictwie. Osobowymi z zasady nie zajmujemy się, ale tutaj musimy odnotować minvana MIFA 7, mniejszego od obecnego już w Polsce modelu MIFA 9. Siedmiomiejscowa MIFA 7, o układzie siedzeń typowym dla Azji 2 + 2 + 3, zadebiutuje w czwartym kwartale br. Podsumowując, cztery nowe oraz dieslowskie warianty trzech modeli.

W dobrej cenie

Na razie najnowszy model nosi literkę „e”, to e-Deliver 7. Yaroslav Gural scharakteryzował go jako samochód stworzony z myślą o handlowcach, firmach przeprowadzkowych, transportowych czy ogrodnikach. Cennik podaje 209.990 zł netto, ale promocyjnie, do końca sierpnia obowiązuje 194.990 zł netto, czyli poniżej 200 tysięcy. Początkowo oferta obejmuje jedną karoserię L2H1 i jedną pojemność akumulatora trakcyjnego, 88 kWh, litowo-żelazowo-fosforanowego (LFP). Przy długości 5.364 mm ładownia liczy sobie 6,7 m sześć., zaś ładowność wynosi 1.055 kg. Silnik jest jeden, 204 KM i 330 Nm, ale w przypadku elektryków brak wyboru nie powinien dziwić, tak jest nawet w osobowych BEV. Napęd trafia na przednią oś, w drugiej połowie roku do sprzedaży trafi również odmiana 4x4. Moc ładowania prądem przemiennym AC równa się 11 kW, prądem stałym DC 90 kW.

Standardem są trzy miejsca w kabinie, ale można zamówić wersję dwumiejscową,

z pojedynczym fotelem pasażera. Wyposażenie to m.in. przednie światła LED, bezkluczykowy układ dostępu i uruchamiania pojazdu, tempomat adaptacyjny, ostrzeżenie o pojazdach w martwym polu zewnętrznych lusterek, przednie i tylne czujniki parkowania.

Na zachętę bezpłatny jest pakiet Tech+ obejmujący kamery 360 stopni, elektrycznie wysuwany próg z prawej strony ładowni, alufelgi i automatyczną klimatyzację (manualna seryjna).

Istotne zalety

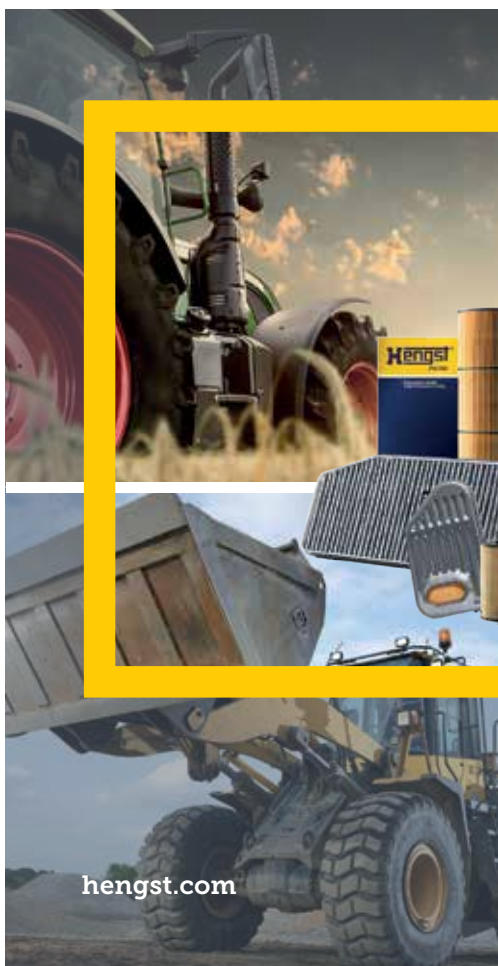
Organizatorzy wykonali sporo porównawczej pracy (dane na 11 czerwca), które wyniki dowodziły przewagi e-Delivera 7 nad konkurentami. I tak pod względem ładowni 6,7 kubika Maxusowi dorównuje tylko Mercedes eVito długi i Renault Trafic L2H1 52 kWh. Możliwość ciągnięcia przyczepy 1.500 kg jest w ogóle bezkonkurencyjna. No i nie trzeba właściwie dodawać, że cenowo Maxus wypada lepiej, propozycje innych marek mają „2” z przodu.

Prelekcję sprawnie prowadził Michał Maske, marketing manager RSA Polska



A propos cen. Dealerzy posiadają jeszcze egzemplarze modeli e-Deliver 3 i T90 EV z lat produkcji 2022 i 2023. Przykładowo

roczny, ale fabrycznie nowy, elektryczny pikap, w wynajmie długoterminowym jest do wzięcia z ratą od 555 zł netto miesięcznie. 🚚



purifying our planet



The SMART Alternative.

Filtry Hengst produkowane są zgodnie ze specyfikacją **OE&OES**, co zapewnia szybką wymianę, idealne parametry pracy oraz perfekcyjne dopasowanie. Asortyment produktów obejmuje filtry: **oleju, paliwa, powietrza, kabinowe, płynów przekładniowych oraz filtry wykonane na zamówienie**. Szeroka dostępność oraz jakość premium czynią z filtrów Hengst doskonałą alternatywę (**The SMART Alternative.**) dla oryginalnych części zamiennych.

Hengst
FILTRATION

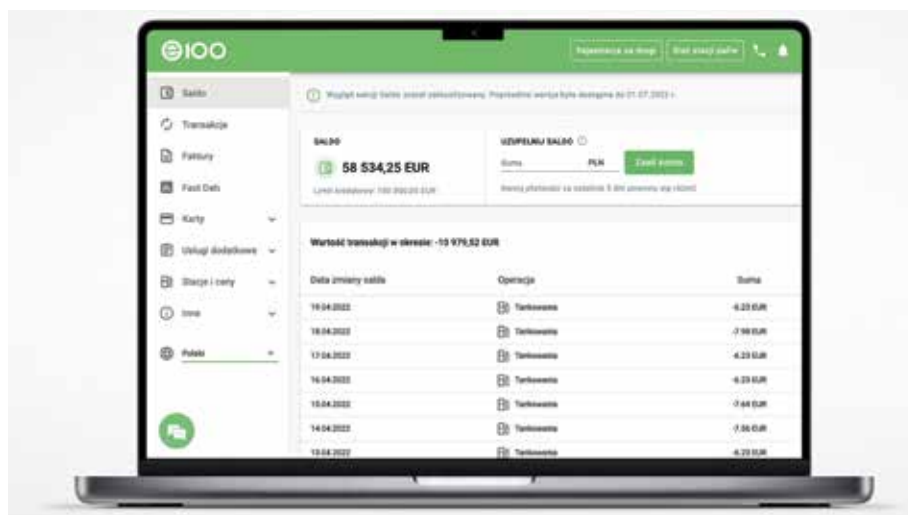
BEZPIECZNIEJ, SZYBCIEJ, WYGODNIEJ: INNOWACJE W TRANSPORCIE DROGOWYM

Innowacyjność w transporcie drogowym oznacza zmiany w procesach, produkcie lub samej usłudze. Część tych zmian wymusza rynek (wyścig firm konkurujących ze sobą), a część spowodowana jest zmianą zachowań klientów i konsumentów.

Ważną kwestią jest czy uczestnicy rynku transportowego, czyli po prostu przewoźnicy są otwarci na innowacyjne rozwiązania: jakie są zdolności współczesnych polskich firm transportowych i motywacje w poszukiwaniu zastosowań nowych koncepcji, pomysłów i wynalazków. W wyścigu innowacyjnych zbrojeń biorą udział: dostawcy dedykowanego transportowi oprogramowania (również w oparciu o technologie AI), emitenci kart paliwowych, firmy z sektora finansowego czy w końcu producenci z branży automotive. Wektorami innowacyjnych zmian są: bezpieczeństwo, kontrola procesów wewnątrz firmy, szybkość, wygoda.

Innowacyjne zarządzanie firmą transportową

Większość firm transportowych w Polsce korzysta z oprogramowania, które pozwala optymalizować procesy zarządzania firmą transportową wspomagając fleet managera lub właściciela firmy. W przypadku emitentów kart paliwowych warto przyrzeć się panelowi klienta, do którego dostęp otrzymują zarządzający flotą i posiadający karty paliwowe. W panelu klienta można zobaczyć szczegółowe informacje o każdej transakcji w czasie rzeczywistym, stan konta, archiwum faktur i wiele innych. Z reguły (tak jest np. w przypadku firmy E100, emitenta kart paliwowych) klient otrzymuje osobistego opiekuna, a kierowcy mogą skorzystać w trasie z całodobowej i działającej 7 dni w tygodniu infolinii. Jeśli coś wydarzy się



w trasie, daleko od bazy, pracownicy Infolinii są w stanie rozwiązać problem, udzielić informacji, doradzić.

– Nasz panel klienta to po prostu centrum dowodzenia firmą transportową. Jest intuicyjny, przejrzysty i funkcjonalny. W jednym miejscu nasz klient może zobaczyć wszystkie kluczowe elementy związane z funkcjonowaniem firmy i zarządzać wieloma parametrami za pomocą kilku kliknięć – mówi Marcin Krysiak, Kierownik Regionalny w E100.

– Bardziej zaawansowanym narzędziem umożliwiającym zarządzanie nowoczesną firmą transportową jest FastData. To wysoko wyspecjalizowane narzędzie analityczne, dzięki któremu właściciel firmy może monitorować kluczowe wskaźniki i dane z kart paliwowych, znajdować elementy do poprawy, optymalizować je, tworzyć realistyczne prognozy czy wizualizować dane.

FastData zajmuje się łączeniem strumieni danych biznesowych, analizuje zebrane informacje i prezentuje je w postaci gotowych raportów. Raporty, które klient może wygenerować w FastData składają się z kilku sekcji i bazują na danych operacyjnych z faktur. Umożliwiają np.: analizę cen (ocenę dynamiki zmian cen wg. stacji i kart) i lokalizację tankowań czy zaplanować budżet obejmujący wszystkie wydatki. Klienci E100 mają dostęp do FastData z poziomu swojego konta w Panelu Klienta. Mogą testować FastData bezpłatnie, aby w pełni doświadczyć możliwości narzędzia i poznać jego wszystkie funkcjonalności. To tak naprawdę analityk biznesowy na etacie w firmie transportowej. I to niezależnie od jej wielkości czy etapu rozwoju – dodaje Marcin Krysiak.



Marcin Krysiak,
Kierownik Regionalny w E100

• W konkursie Turbiny Polskiej Gospodarki 2024 – najlepsze produkty dla MŚP jury doceniło funkcjonalność oraz

intuicyjność Panelu Klienta E100 przyznając wyróżnienie w kategorii Transport.

Innowacje zwiększające bezpieczeństwo w transporcie

Generalnie możemy mówić o 2 obszarach bezpieczeństwa, które związane są z transportem drogowym: bezpieczeństwo kierowcy oraz bezpieczeństwo przewożonego ładunku. Trzeba oczywiście pamiętać o paliwie, którego koszty stanowią między 30% a 50% kosztów funkcjonowania firmy transportowej i jeśli dochodzi do kradzieży paliwa (czy poprzez fizyczne „spuszczanie” paliwa z baku ciężarówki do kanistrów/ pojazdów prywatnych, czy poprzez nadużycie karty paliwowej – kradzież karty lub jej zduplikowanie/skimming karty) to straty firmy transportowej są znaczne. Kierowcy ciężarówek najczęściej posługują się kartą paliwową, która stała się wygodnym i powszechnym sposobem rozliczenia tankowań w całej Europie. Karty stały się zatem naturalnym celem dla zorganizowanych grup



E100 secure ebox

- Zabezpieczenie przed kradzieżą paliwa przy użyciu karty paliwowej
- Monitoring pojazdów w czasie rzeczywistym
- Kontrola kierowców i floty online

przestępczych. Na szczęście są sposoby, aby przeciwdziałać kradzieży paliwa za pomocą karty paliwowej. Systemy blokują próbę nieautoryzowanego użycia karty, skradzionej czy skopiowanej uniemożliwiając rozliczanie tankowania.

– Secure E-BOX to antyfraudowy system, który pomaga przewoźnikom zabezpieczyć się przed kradzieżą paliwa z wykorzystaniem kart paliwowych. Działa w oparciu o urządzenie pokładowe (OBU) oraz współrzędne GPS stacji, w której kierowca zamierza tankować i rozliczać się za pomocą karty. System przetwarza

dane geolokalizacyjne OBU i stacji paliw. Jeśli w momencie żądania autoryzacji, lokalizacja stacji i urządzenia OBU nie pokrywają się, transakcja automatycznie jest blokowana.

Secure E-BOX jest niewidzialną tarczą firmy transportowej, która chroni przed nieautoryzowanym użyciem karty paliwowej 24 godziny na dobę całkowicie bezobsługowo – opisuje system Marcin Krysiak.

Secure E-BOX działa w czasie rzeczywistym, w 36 krajach Europy 24h/dobę. Jest tak skuteczny, że dostawca systemu daje gwarancję zwrotu kosztów skradzionego paliwa. E100 udostępnia Secure E-BOX do bezpłatnego testowania przez okres 30 dni i podkreśla jednocześnie, że od momentu uruchomienia systemu u klientów, którzy zdecydowali się go używać, nie zdarzyła się kradzież paliwa przy użyciu karty paliwowej – system zablokował wszystkie próby wyłudzeń paliwa.

– Miesięcznie używanie systemu kosztuje tyle co... kubek karwy na stacji paliw. Istotną nowością w Secure E-BOX jest możliwość monitorowania floty w czasie rzeczywistym, co zwiększa zasadniczo bezpieczeństwo kierowcy oraz przewożonego ładunku. Klienci korzystający z Secure E-BOX jednym kliknięciem myszki mogą włączyć monitorowanie swoich pojazdów z poziomu Panelu Klienta. Rozwiązanie, które do tej pory zarezerwowane było dla zaawansowanych i dość drogie rozwiązań telematycznych teraz uruchomiliśmy w systemie antyfraudowym – dodaje Marcin Krysiak.

Wygodnie, szybko, innowacyjnie

Aplikacje śmiało wkroczyły w sektor transportu drogowego przyspieszając procesy i czyniąc je bardziej wygodnymi. Ułatwiają kierowcom ich pracę: wyznaczają optymalne trasy/nawigują, pokazują ograniczenia na drogach czy dostępność paliw lub parkingów w całej niemal Europie, wspierają systemy tzw. eco-drivingu. Właścicielom i firmom transportowym pozwalają zwiększyć kontrolę nad prowadzonym biznesem i ograniczyć zaangażowanie zasobów ludzkich. Z raportu Polskiego Instytutu Transportu drogowego (2021) wynika, że aż 70% badanych korzysta z aplikacji w swojej codziennej pracy. Najczęściej, bo 25,3% badanych korzystało z profesjonalnej nawigacji dla pojazdów ciężarowych.

Swoje aplikacje mają np. emitenci kart paliwowych.

– Aplikacja E100 Mobile to partner kierowcy w trasie. Pozwala zarządzać wydatkami i oszczędzać – w każdym miejscu na świecie można sprawdzić limit na karcie czy aktualną cenę na danej stacji. Kierowcy mogą wyznaczyć trasę uwzględniając najlepsze ceny paliw i wyeksportować trasę do aplikacji nawigacyjnych. 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu, w kilku językach działa hotline E100, który wspiera kierowców w trasie – opisuje zalety aplikacji Marcin Krysiak.

Coraz śmieiej pojawiają się rozwiązania, które umożliwiają rozliczanie tankowania bezpośrednio przy dystrybutorze, ale... bez konieczności korzystania z systemów kasowych i terminali stacji paliw. To rozwiązanie jest na razie bardziej popularne na zachodzie Europy, ale i u nas coraz częściej można skorzystać z tego typu rozliczania transakcji tankowania.

– W aplikacji E100 Mobile wystarczy aktywować funkcjonalność E100 Mobility, która służy właśnie do takiego mobilnego sposobu rozliczania tankowania. Sam proces tankowania przebiega błyskawicznie i wymaga tylko kilku kliknięć w telefonie z włączoną aplikacją. Aktywacja i korzystanie z funkcji E100 Mobility jest darmowe. Wszystko dzieje się w telefonie kierowcy, który najpierw wybiera stację paliw, na której chciałby zatankować a potem postępuje zgodnie ze wskazówkami aplikacji. Po fizycznym zatankowaniu i rozliczeniu transakcji kierowca może ruszać dalej w trasę lub wykorzystać zaoszczędzony czas na większe zakupy w sklepie stacji. Proces tankowania wspiera całodobowa infolinia E100. Tankowanie za po-


średnictwem E100 Mobility jest bezpieczniejsze niż przy użyciu zwykłej karty plastikowej – sam pojazd jak i ładunek są cały czas pod kontrolą kierowcy. W maju 2024 w sieci akceptującej rozliczanie transakcji za tankowanie paliwa za pomocą E100 Mobility jest ponad 2.000 stacji w Polsce i Europie i sieć systematycznie rośnie – dodaje Marcin Krysiak.

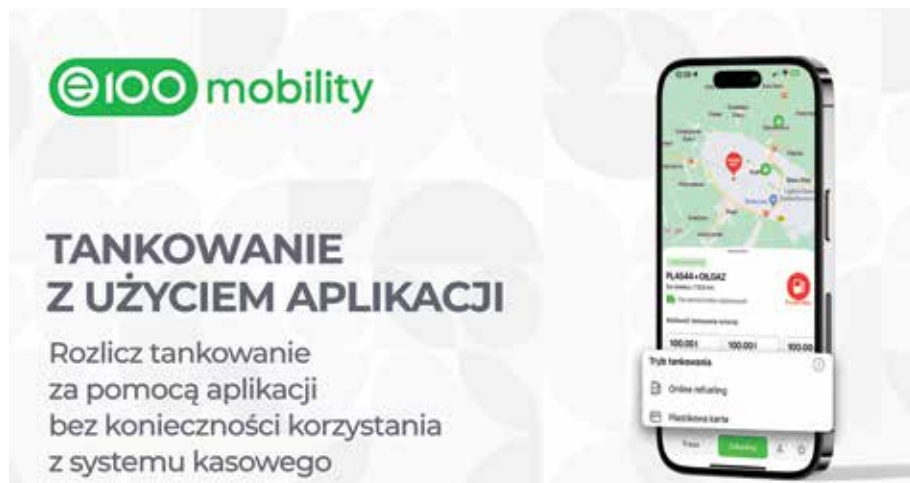
• W kwietniu 2024 podczas XXIII Forum Rynku Stacji Paliw PETROTREND® odbyła się już dwunasta edycja prestiżowego konkursu Stacja Benzynowa Roku 2024 dla najlepszych stacji paliw w Polsce. W kategorii Innowacja na stacji paliw zwyciężcą okazała się E100 Mobility.

• E100 Mobility otrzymało również w kategorii Innowacje wyróżnienie redakcji Gazety Finansowej w konkursie Turbiny Polskiej Gospodarki 2024 – najlepsze produkty dla MŚP.

• E100 Mobility wygrało w czerwcu 2024 plebiscyt Fleet Derby 2024 w kategorii Technologie Cyfrowe/Aplikacja Mobilna.

Podsumowanie

Innowacja sama w sobie nie jest celem. Musi służyć ludziom: musi usprawniać procesy, oszczędzać czas i zasoby ludzkie. Ważne, aby polskie firmy transportowe mogły z innowacyjnych rozwiązań korzystać na każdym etapie swojego rozwoju, niezależnie od wielkości. Często bowiem jest tak, że barierą w dostępie do innowacji jest potencjał finansowy przedsiębiorstwa transportowego. Celem innowatorów dostarczających innowacyjne rozwiązania w sektorze transportowym powinno być zatem oferowanie innowacyjnych produktów, usług czy narzędzi w jak najlepszej cenie. 



e100 mobility

TANKOWANIE Z UŻYCIEM APLIKACJI

Rozlicz tankowanie za pomocą aplikacji bez konieczności korzystania z systemu kasowego



**NOWOŚĆ ROKU
2024**

DLA WŁADCÓW SZOS

HELLA VALUEFIT BLADE. NOWE REFLEKTORY DODATKOWE



HELLA VALUEFIT
Chrome Blade
9 cali okrągły

1FJ 357 199-031



HELLA VALUEFIT
Black Blade
7 cali okrągły

1FJ 357 198-071



HELLA VALUEFIT
Chrome Blade
RE 9 cali prostokątny

1FJ 357 199-081



NOWE STANDARDY W SEKTORZE SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

Oleje silnikowe odgrywają znaczącą rolę w kwestii efektywności paliwowej pojazdów, chroniąc kluczowy osprzęt, poprawiając osiągi oraz zmniejszając zużycie paliwa. Biorąc pod uwagę ogólną oszczędność paliwa, oleje silnikowe i inne środki smarowe są często pomijane, ale mogą odgrywać ważną rolę w przyczynianiu się do efektywności paliwowej pojazdów.

W ostatnich latach, obserwujemy rozwój w kierunku nowych technologii układów napędowych m.in.: akumulatory elektryczne, wodorowe ogniwa paliwowe, a nawet wodorowe silniki spalinowe, które w przyszłości mogą zajmować coraz większy udział w rynku. Jednak nie zmienia to faktu, że silniki wysokoprężne nadal będą odgrywać kluczową rolę, dlatego należy ciągle poprawiać ich wydajność. Zwiększoną efektywność silnika można osiągnąć poprzez zmniejszenie lepkości środka smarowego w wysokich temperaturach. Związane jest to z wartością lepkości dynamicznej HTHS, która odpowiada lepkości oleju przy skrajnie wysokim obciążeniu podczas pracy silnika. Zazwyczaj minimalna lepkość HTHS, dla olejów do wysokoobciążonych silników wysokoprężnych, wynosi 3,5 cP w 1500C. Ze względu na nowoczesne konstrukcje osprzętu silnika, coraz większa liczba producentów oryginalnego sprzętu (OEM) dąży



do obniżenia lepkości HTHS, zachowując wytrzymałość filmu olejowego i zapobiegając nadmiernemu zużyciu w ekstremalnych warunkach pracy.

W celu zmniejszenia zużycia paliwa należy wziąć pod uwagę kilka kluczowych czynników dokonując wyboru odpowiedniego środka smarowego. Jednym z aspektów w procesie projektowania oleju silnikowego jest olej bazowy. W praktyce coraz większą rolę odgrywają oleje bazowe gr IV (PAO), czyli w potocznym rozumieniu oleje syntetyczne. Tak skonstruowana technologia przyczynia się do obniżenia

lepkości HTHS oleju silnikowego, przy zachowaniu tych samych lub nawet lepszych parametrów użytkowych. Syntetyczne środki smarowe mogą oferować lepsze właściwości użytkowe w porównaniu z konwencjonalnymi olejami, ze względu na ich doskonałą wydajność w niskich temperaturach i zdolność do utrzymywania lepkości w celu ochrony silnika w podwyższonych temperaturach. Syntetyczne oleje silnikowe są projektowane z myślą o najwyższej wydajności. W tym celu wykorzystują wyłącznie syntetyczne oleje bazowe w połączeniu z dodatkami uszlachetniającymi.

Kolejnym, istotnym parametrem podczas doboru oleju silnikowego, jest pompowność niskotemperaturowa MRV. Podczas wymiany płynów eksploatacyjnych, należy również zwrócić uwagę na ten parametr. Pompowność MRV określa z jakim oporem olej może przepływać przez kanały olejowe w niskiej temperaturze, co w potocznym rozumieniu oznacza graniczne warunki, w których lepkość oleju jeszcze pozwala na rozruch.

Często zadawane jest również pytanie, czy interwał wymiany oleju silnikowego jest gwarantowany przez produ-

centa oleju? Odpowiedź brzmi nie. O interwale wymiany oleju silnikowego decyduje producent pojazdu. Oczywiście jest on zależny również od jego stanu technicznego oraz sposobu eksploatacji. Zazwyczaj aprobatę, którą posiada dany olej, jest skorelowana z interwałem wymiany. Należy również wziąć pod uwagę sposób eksploatacji pojazdu, który jest inny w przypadku tras z lekkimi gabarytami, a inny (zdecydowanie krótszy) podczas eksploatacji np. w terenie górzystym z pełnym obciążeniem.

Eksperci z firmy ORLEN OIL na bieżąco śledzą wszystkie najważniejsze trendy mające wpływ na rozwój i produkcję środków smarowych, zwłaszcza w segmencie Heavy

Duty. Dzięki temu oferta spółki, należącej do Grupy Kapitałowej ORLEN, obejmuje szeroką gamę wysokojakościowych olejów marki ORLEN OIL ULTOR dedykowanych do każdego warunków pracy silnika.

W ostatnim czasie ORLEN OIL poszerzyło swoją ofertę o kolejny wysoko jakościowy, syntetyczny olej silnikowy ORLEN OIL ULTOR EFFECTIVE 5W-20. Nowy produkt posiada najnowsza aprobatę MAN M3977 oraz SCANIA LDF-5, jednocześnie spełniając niskoemisyjną normę Euro VI. Olej charakteryzuje się nie tylko świetnymi właściwościami smarnościowymi, zapewniając skuteczne smarowanie silnika w każdym warunkach

eksploatacji, ale także dzięki obniżonej lepkości dynamicznej w warunkach wysokiej temperatury i wysokiego ścinania (obniżona wartość HTHS) zapewnia oszczędność zużycia paliwa w porównaniu z olejami referencyjnymi. ORLEN OIL ULTOR EFFECTIVE 5W-20 to niskopopiołowy olej do silników Diesla, produkowany w oparciu o połączenie syntetycznych olejów bazowych oraz odpowiedni balans dodatków i polimerów. Tak opracowana technologia zapobiega blokowaniu filtrów i zanieczyszczeniu urządzeń do oczyszczania spalin, ułatwiając codzienną eksploatację. ORLEN OIL ULTOR EFFECTIVE 5W-20 jest zalecany do nowoczesnych silników wysokoprężnych,

wyposażonych w systemy redukcji emisji spalin, w tym filtry cząstek stałych DPF. Nowy ULTOR wydłuża okres między wymianami oleju i ułatwia rozruch silnika w ujemnych temperaturach. Olej nie jest kompatybilny wstecz, dlatego nie może być używany w silnikach wymagających produktu o starszej lub innej specyfikacji OEM. Technologia opracowana z myślą o najnowszej generacji jednostek napędowych dedykowanym dla silników MAN oraz Scania.

Gabriela Radwańska
Specjalista w Biurze
Rozwoju i Technologii
ORLEN OIL



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



ENERGIA DLA TRANSPORTU

Jenox Akumulatory to jeden z czołowych polskich producentów akumulatorów kwasowo-ołowiowych. Sympatię kierowców zyskał między innymi dzięki niezawodnym akumulatorom takim jak Classic Truck. Firma nieustannie poszerza asortyment, tworząc specjalistyczne akumulatory do nowoczesnych pojazdów ciężarowych, takie jak EFB Truck, czy najnowszy w ofercie, AGM Truck.

Wysoka jakość i niezawodność to kluczowe aspekty przy wyborze odpowiedniego akumulatora. To szczególnie ważne zwłaszcza w branży transportowej, gdzie każde unieruchomienie pojazdu generuje straty. Chodzieska fabryka Jenox wychodzi naprzeciw tym potrzebom, oferując pewne i sprawdzone produkty, dedykowane do nowoczesnych pojazdów ciężarowych i autobusów.

AGM Truck – gdy potrzeba więcej energii

Nowoczesne pojazdy cechują się dużym większym zapotrzebowaniem na energię. By sprostać temu wyzwaniu, potrzebny jest akumulator do zadań specjalnych. Bez wątplenia do takich zalicza się Jenox AGM Truck. To najnowsza bateria sygnowana logo Jenox, stworzona z myślą o pojazdach ciężarowych i specjalistycznych. AGM Truck jest akumulatorem kwasowo-ołowiowym nowej generacji, wykonanym w technologii Absorbent Glass Mat, gdzie elektrolit zaabsorbowany jest w macie szklanej. Efektem tego jest całkowita niewylewność akumulatora. Zastosowanie technologii AGM, przełożyło się na znaczący wzrost pracy cyklicznej samochodowej baterii (blisko czterokrotnie dłuższa żywotność w porównaniu z tradycyjnymi akumulatorami). Zwiększyła się też odporność na głębokie rozładowania, bez szkody dla parametrów użytkowania akumulatora. Co istotne, akumulator ten cechuje się wzmocnioną obudową, która wpływa na jeszcze wyższe bezpieczeństwo użytkowania. Dodatkowo, blok wyposażono w korki VRLA (Valve Regulated Lead-Acid), zapo-



biegające utracie wody z elektrolitu akumulatora, gwarantując tym samym bezobsługową eksploatację baterii. Oprócz bardzo dobrych parametrów rozruchowych AGM Truck, akumulator ten również doskonale sprawdzi się w pojazdach jako mały magazyn energii.

EFB Truck na START

Akumulatory w samochodach ciężarowych i autobusach pracujących w cyklu miejskim mają do wykonania ciężką pracę. Jazda na krótkich odcinkach, duże zapotrzebowanie na energię, częste uruchamianiem silnika, to spore wyzwanie dla samochodowej baterii. Właśnie z myślą o takich pojazdach, specjaliści z chodzieskiej fabryki stworzyli Jenox EFB Truck. Dzięki zmodyfikowanej konstrukcji, akumulator ten cechuje się odpornością na wysokie temperatury w komorze silnika i zdolnością pracy w ekstremalnych warunkach. Zmiany konstrukcyjne przełożyły się również na zwiększoną – w porównaniu do konwencjonalnych akumulatorów – trwałość w pracy cyklicznej. Jenox EFB Truck to

całkowicie bezobsługowy akumulator, który wyróżnia duża zdolność do przyjmowania ładunku elektrycznego. Utrzymanie wysokich parametrów zapewnia bezproblemowy rozruch, nawet przy niskich temperaturach. Jenox EFB Truck dostępny jest w dwóch wersjach pojemnościowych: 190 i 230 Ah. Dzięki przyjętym rozwiązaniom bardzo dobrze sprawdzi się w pojazdach transportu zbiorowego i pojazdach ciężarowych.

Firma Jenox Akumulatory to jeden z czołowych, krajowych producentów akumulatorów kwasowo-ołowiowych. Produkty sygnowane logo Jenox znane są w całej Europie. Od blisko 35 lat firma wytwarza akumulatory w Chodzieży. W tym czasie wielkopolska fabryka ugruntowała swoją rynkową pozycję, wytwarzając akumulatory dedykowane do pojazdów osobowych, ciężarowych i specjalistycznych. Co roku z chodzieskiej fabryki Jenox wyjeżdża blisko milion akumulatorów.



ORLEN
OIL



Aprobata
MAN M 3977
SCANIA LDF-5



Zmniejsza zużycie
paliwa dzięki
niskiemu HTHS



Przeznaczony
do silników
spełniających
EURO 6



ORLEN OIL

NOWOŚĆ

ULTOR

5W-20

EFFECTIVE

Nowoczesny olej silnikowy do pojazdów ciężarowych

www.oferta.orlenoil.com

ZMIANY NA LEPSZE

Inauguracji nowego MAN Financial Services, w ramach Grupy Traton, była poświęcona konferencja prasowa w środę, 5 czerwca, w siedzibie MAN Truck & Bus Polska w podwarszawskiej Wolicy.

Wskrócie chodzi o porządkowanie fabrycznego finansowania marki MAN i przygotowania go do zmieniających się potrzeb transportu drogowego. Firmy są, minimalnie, różne. Stara nazywała się MAN Financial Services Poland, nowa to MAN Financial Services Polska. Łatwo rozpoznać i zapamiętać, nowa ma nazwę naszego kraju po polsku. Stara działała w strukturze Volkswagen Financial Services (VWFS), nowa korzysta ze wsparcia Traton Financial Services. Jak wiadomo, Traton w wielgachnej rodzinie Volkswagena grupuje marki ciężarowe, przede wszystkim MAN-a i Scanię.

Około 30 osób przeszło ze struktur Volkswagen Financial Services do MAN Financial Services Polska. Stary portfel będzie obsługiwany do końca, ok. 7 tysięcy umów, wyczerpie się po mniej więcej 40 miesiącach, po trzech latach z okładem. Piotr Borowski, dyrektor zarządzający MAN Financial Services Polska podkreślał, że klient nie powinien wręcz zauważyć tych formalnych zmian. Fabryczne (captive) finansowanie nie jest najtańsze, jego główna zaletą stanowi, zwłaszcza teraz, elastyczność. Usługi są „szyte” pod klienta, można np. szybciej zakończyć spłatę, przed terminem.

Wspólny pień

Budowa fundamentów w Polsce zakończyła się w kwietniu. Trzon zespołu (podobnie dzieje się to w różnych krajach) Traton Financial Services został przeniesiony ze Scanii Financial Services. Średnioterminowa transformacja, planowana na dwa lata,



Importer MAN, siedziba w Wolicy niedaleko Warszawy z lotu ptaka

obejmuje przesunięcie finansowych spółek MAN-a z Volkswagena do Tratona. W br. Traton Financial Services zacznie działalność, oprócz Polski, w Hiszpanii, Wielkiej Brytanii, Niemczech. Łącznie, na początek będzie tuzin rynków. Trzeci, kolejny etap, na ponad pięć lat – tworzenie docelowego modelu operacyjnego, tudzież podstaw pod przyszłe modele biznesowe. Niewykluczone, że rynek będzie ewoluował w stronę pay per use, będzie przechodził z posiadania na używanie. Zmiana w tym kierunku powoli staje się widoczna.


Razem i osobno

Claus Wallenstein, dyrektor zarządzający MAN Trucks & Bus Polska zaznaczył, iż powstanie MAN Financial Services Polska oznacza nowe możliwości finansowe dla jego marki. Piotr Borowski wyjaśnił, że tzw. back office jest wspólny dla MAN-

-a i Scanii, czyli to co niewidoczne dla klienta. Natomiast front office, tzn. obsługa klienta pozostanie odmienna dla obu marek. Współpraca, w ramach Traton Financial Services obejmuje wszystkie działania niekomercyjne, natomiast po stronie sprzedażowej konkurencja jak była, tak i będzie. Marki są handlowo niezależne, obie strony to szanują i nie będą przekazywały informacji o klientach, cenach, strategii handlowej, czy apetycie na ryzyko. Kalkulacje, przykładowo raty leasingowej, będą przeprowadzane odmiennie, różnie zostanie oceniana zdolność kredytowa i różne wyjdą miesięczne kwoty. Zresztą, jak dowiedzieliśmy się na konferencji, tylko 12 proc. klientów jest wspólnych dla MAN-a i Scanii. Tylko 12, różnorodność jest więc pielęgnowana przez samych polskich przewoźników. Taka jest w ogóle tendencja na naszym rynku, klienci zdają

się być coraz mniej przywiązani do marki. Niektórzy po prostu nie chcą jednej marki w swej flocie. Patrząc z drugiej strony, dla instytucji takiej jak MAN Financial Services Polska, finansowanie całej floty klienta też nie jest najlepszym, najbardziej bezpiecznym rozwiązaniem.

MAN Financial Services Polska musi zarabiać, przeto inne marki ciężarówek niż MAN również może sfinansować. Nie zapominajmy o używanych pojazdach, których sprzedaż idzie co najmniej dobrze. Potencjał polskiego rynku jest szacowany na 5 tysięcy nowych MAN-ów i 2 tys. używanych. Oczywiście nadal finansowanie obejmuje dostawczaki i autobusy. Kolejny, istotny produkt to ubezpieczenie, można wykupić je bez finansowania zakupu pojazdu.

Trzyletni program MAN-a zakłada fabryczne finansowanie nowych ciężarówek na poziomie 40 proc., używanych 50 proc. i 60 proc. ubezpieczenia. Pole do popisu jest, na razie w Polsce np. finansowanie nowych egzemplarzy oscyluje między 30 a 35 proc. 



Dziennikarze mogli zadawać pytania od razu, bez czekania na koniec prezentacji

Naczepy Menci dostępne już w sprzedaży w Polsce!!!

LEASING 102%

Prawie 100 lat doświadczenia



Rama aluminiowa
Waga 5940kg



Hardox 500
Waga 5980kg

menci
leggerezza in movimento
Rok założenia 1926

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

+ 48 604 274 974
+ 48 600 236 900
+ 48 600 236 789
+ 48 600 236 796

CN
POLTRAILERS
WWW.CENTRUM-NACZEP.COM

JESZCZE POPULARNE

Jak wynika z najnowszego raportu POPiHN, Polskiej Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego, oleje do silników ciężarowych o zimowych lepkościach 15W i 20W właśnie utraciły w ub.r. dominację na polskim rynku, po wielu latach liderowania.

Oleje 15W i 20W, powszechnie utożsamiane z mineralnymi, uzyskały w 2023 roku 41-procentowy udział w naszym rynku. Lepsze pod tym względem okazały się produkty 10W, potocznie nazywane półsyntetycznymi, 44 proc. Reszta, jak łatwo policzyć 15 proc., należy do najbardziej zaawansowanych środków smarnych 5W i 0W, czyli do syntetyków. Przyznajemy rację Kamilowi Roszykowi, inżynierowi ds. wdrożenia produktu Syntaco (marka Q8), że nie ma definicji opisującej, jaki olej nazywamy mineralnym, półsyntetycznym czy syntetycznym względem full syntetycznym. Jednak zadaniem mediów, zadaniem dziennikarza jest porządkowanie opisywanego świata, jego upraszczanie w dobrym tego słowa znaczeniu. Dlatego stosujemy utrwalone tradycją podziały na mineralne, półsyntetyczne i syntetyczne, zresztą użytkownicy ciężarówek takie terminy powszechnie stosują. Ba, niekiedy mineralne są mylnie utożsamiane również z najpopularniejszą obecnie klasą lepkości 10W, na co zwraca uwagę Mateusz Bednarski, ekspert techniczny Castrola. A tak naprawdę wiele 10W-40 powstaje w... technologii syntetycznej.

Kamil Roszyk przypomina, iż mamy pięć grup olejów bazowych. Pierwsze trzy to mineralne, dopiero grupa IV jest syntetyczna (PAO), grupa V zawiera pozostałe. Zdecydo-

wana większość olejów silnikowych stosowanych w motoryzacji to mieszanki różnych rodzajów olejów bazowych należących do różnych grup. W praktyce oleje oznaczone na etykietach za pomocą określenia „syntetyczny” w swojej objętości mogą zawierać oleje bazowe z grupy II i III, czyli mineralne. „Full syntetic” mogą zawierać w składzie oleje grupy III i IV (syntetyczne PAO). I wszystkie te oleje będą spełniały wymagania określonych klas jakości.

Dlaczego tak się dzieje?

Jednak nadal do 15W i 20W, czyli do mineralnych – pamiętając o wszelkich ułomnościach tej klasyfikacji – należy ponad 40 proc., bardzo znaczący „kawałek” rynku. Michał Izdebski, product manager central and eastern Europe Valvoline’a ujmując sprawę krótko:

– Oleje mineralne są w dalszym ciągu popularne z dwóch powodów. Pierwszy to stosunkowo duża ilość maszyn na rynku, które wymagają tego typu olejów. Drugi powód to relatywnie korzystna cena, w stosunku do właściwości, jakie te oleje oferują.

Andrzej Husiatyński, kierownik działu technicznego Total Energies Marketing Polska podnosi kwestię wieku parku. Średni wiek samochodów ciężarowych w Polsce wynosi ok. 14 lat. W 2010 r. wprowadzono normę Euro V, czyli akurat 14 lat temu.

Trudno znaleźć konstruktora, który zalecałby stosowanie mineralnych 15W-40 do pojazdów spełniających Euro V. Dlatego popularność mineralnych jest duża, ale spada z roku na rok.

O wieku pojazdów wspominają również eksperci Orlenu Oil. Istnieje w Polsce duża flota ciężarówek +10 lat. Pojazdy te wymagają oleju, który zapewni bezawaryjną pracę, poprawi parametry wydajnościowe i wydłuży interwały między wymianami. Mineralne bardzo dobrze sprawdzają się w ciężkich warunkach pracy, gdzie silnik poddawany jest częstym i zmiennym obciążeniami, jak również w silnikach o wysokim przebiegu.

Poza tym warto pamiętać, że mineralne zmieniają się, tak jak wszystkie środki smarne. Stale podnosi się ich jakość. Mineralne z grupy II są stosowane w silnikach, w których jest wymagany olej low SAPS, zaznacza Cezary Wyszeccki, doradca techniczny w dziale olejowym Shell Polska.

– Oleje mineralne są ciągle popularne w Polsce z kilku powodów – rozpoczyna wypowiedź Wiktoria Klauze, p.o. kierownika laboratorium firmy Tedex. – Przede wszystkim są zazwyczaj tańsze w produkcji i sprzedaży w porównaniu do syntetycznych i półsyntetycznych. Dzięki temu są bardziej dostępne cenowo dla szerokiego grona



użytkowników, szczególnie właścicieli dużych flot samochodowych oraz indywidualnych użytkowników starszych pojazdów, którzy poszukują ekonomicznych rozwiązań. Niższy koszt oznacza również mniejsze obciążenie finansowe przy regularnych wymianach oleju. Ponadto, oleje mineralne są szeroko dostępne na rynku, co ułatwia ich nabycie w dowolnym momencie i miejscu. Wielu dostawców i warsztatów oferuje mineralne jako standardowy produkt, co sprawia, że użytkownicy mają do nich łatwy dostęp bez konieczności długiego szukania. W Polsce istnieje również długa tradycja korzystania z olejów mineralnych. Mechanicy i właściciele pojazdów często ufają sprawdzonym rozwiązaniom, które znają i z których korzystają od lat. Przekonanie o skuteczności i niezawodności olejów mineralnych jest mocno zakorzenione wśród wielu użytkowników, co wpływa na ich wybory. Starsze silniki, które zostały zaprojektowane w czasach, gdy syntetyczne nie były jeszcze powszechnie stosowane, często lepiej współpracują z mineralnymi. Oleje te mają odpowiednią lepkość i właściwości ochronne, które są idealne dla konstrukcji starszych jednostek napędowych, zapewniając odpowiednie smarowanie i ochronę przed zużyciem.

Regionalny kierownik sprzedaży marki Mannol, Michał Granczka, określa przyzwyczajenia niektórych użytkowników jako „przekonania starej szkoły”. Zaznacza, że ciecze o lepkości 15W-40 lub 20W-50 w większości przypadków nie są już od dawna czystymi olejami mineralnymi. Ich skład w dużej mierze stanowią bazy syntetyczne, co jest wymogiem przepisów ekologicznych, jak również troską producentów o ochronę silnika pojazdu.

– W samochodach ciężarowych nowych generacji, ze względu na zaostrzone wymogi norm emisji spalin oraz osprzęt dodatkowy współpracujący z silnikiem jak choćby filtry cząstek stałych, katalizatory SCR i tak dalej nie zaleca się olejów mineralnych – dodaje Michał Granczka. – W przypadku starszych ciężarówek, których na polskich drogach jest na szczęście coraz mniej, oleje mineralne spełnią swoją funkcję, o ile użytkownik będzie regularnie dokonywał wymian i serwisów.

Zmieniać na lepszy?

I tak płynnie przechodzimy do tematu związanego z serwisowaniem ciężarówek. Czy w przypadku starszych silników warto przejść np. na półsyntetyki? Najbliżej

tego, co sądzi wielu użytkowników nieco starszych ciężarówek są specjaliści Orlen Oil. „Ogólna przyjęta zasada dotycząca zmiany lepkości oleju jest taka, że nie obniża się jej w silniku. Szczególnie, gdy pojazd posiada duży przebieg i pracuje w ciężkich warunkach. Wynika to z tego, że w momencie użycia oleju o niższej lepkości, np. SAE 10W-40, może dojść do wypłukania uszczelnień powstałych z utrwalonych zanieczyszczeń, które najczęściej powstają gdy środkiem smarnym jest olej mineralny. Jednak wszystko zależy od kondycji silnika i sposobu użytkowania pojazdu. W przypadku kiedy silnik pojazdu ciężarowego pracuje w ciężkich warunkach, działają na niego zmienne obciążenia, a przebieg jest wysoki, należałoby pozostać przy oleju mineralnym dobrej jakości, posiadającym pakiety dodatków, które w znacznym sposób poprawią jego pracę.”

– Jeśli silnik jest już bardzo zużyty, to koszt zastosowania bardziej zaawansowanego oleju może wzrosnąć niestety na tyle, że nie uda się go zrekompensować oszczędnością paliwa – argumentuje Cezary Wysocki z Shella. – Jak zwykle decyzja zależy od wielu czynników, takich jak stan pojazdu, sposób eksploatacji i dystans pokonywany przez pojazd.

W sytuacjach budzących wątpliwości zawsze zalecam konsultacje z serwisem i doradcą technicznym producenta oleju.

Ekspert Texaco przypominają o złotej zasadzie doboru olejów, zgodnie z którą producent pojazdu/silnika określa wymagania, jakie olej musi spełnić w warunkach eksploatacji. Kamil Roszyk (Syntaco, Q8) potwierdza, że przechodzenie na inną specyfikację oleju jest możliwe, jeśli taką ewentualność dopuszcza producent oleju lub silnika. Zwykle chodzi o zmianę na olej o wyższej specyfikacji jakościowej, ale należy wyraźnie zaznaczyć, że najnowsze oleje posiadają niską lepkość wysokotemperaturową i są stosowane wyłącznie w silnikach do tego przeznaczonych. Michał Izdebski (Valvoline) słusznie zauważa, że na rynku są oleje mineralne, które swoimi właściwościami przewyższają półsyntetyczne i syntetyczne. Za każdym razem, w trakcie doboru odpowiedniego środka smarnego do danego silnika, należy podejść do tematu indywidualnie i zastanowić się, jakie są korzyści, które dane oleje oferują, przy nakładach jakie należy ponieść. W podobnym tonie odpisał do naszej redakcji Mateusz Bednarski z Castrola. Mineralne również posiadają swoje zalety, a w przypadku produktów zaawansowanych technologicznie potrafią znacząco przewyższać wymagania producentów. Nie mniej przejście z technologii mineralnej na syntetyczną to przede wszystkim benefit w postaci zwiększenia

trwałości bazy olejowej. Przy wydłużonych interwałach wymiany oleju jest to pożądane i często konieczne.

– Jeżeli silnik jest w dobrym stanie technicznym, nie ma wycieków oleju i nie wykazuje znaczącego zużycia, przejście na oleje półsyntetyczne może przynieść korzyści – uważa Wiktora Klauze, Tedex. – Jednak w przypadkach, gdy silnik ma już znaczący przebieg, wykazuje oznaki zużycia lub ma wycieki oleju, lepiej pozostać przy mineralnych. Oleje mineralne mają większą lepkość, co może pomóc w lepszym uszczelnieniu silnika i zminimalizowaniu wycieków. Dla użytkowników, którzy chcą zminimalizować koszty eksploatacji, mineralne mogą być bardziej ekonomicznym wyborem. Regularna wymiana oleju mineralnego może być tańsza niż stosowanie droższych olejów półsyntetycznych.

Jak najszybciej?

Ekspertci nie są jednak jednomyślni. Entuzjastami „ucieczki” od mineralnych wydają się Andrzej Husiatyński z Totala i Michał Granczka z Mannola. Andrzej Husiatyński jest zdania, że należy jak najszybciej przechodzić z mineralnego na półsyntetyczny. Niezależnie, czy są to silniki stare i czy mają duże przebiegi. Jeżeli tylko silnik jest czysty w środku, bez szlamów, osadów i nagarów, to przejście może nastąpić przy następnej wymianie oleju. Jeżeli jednak nie mamy pewności co do czystości silnika, można to zrobić poprzez zastosowa-

nie oleju półsyntetycznego i zmieniienie go po krótkim przebiegu ok. 2 tys. km na nowy, oczywiście nie zapominając o wymianie filtrze oleju.

– Istnieje wiele mitów na temat olejów mineralnych i obawy przed ich zmianą na olej półsyntetyczny czy syntetyczny – mówi Michał Granczka. – Oczywiście, na sukces takiej operacji ma wpływ kilka czynników związanych z higieną użytkowania pojazdu, dbałością o okresowe wymiany oleju i płynów eksploatacyjnych oraz zużyciem bloku i skrzyni korbowej silnika.

Jeśli jednak mamy pewność, że nasz samochód jeżdżący na mineralnym znajduje się w dobrej kondycji, Michał Granczka przedstawia kilka punktów, które powinny skłonić użytkownika pojazdu do zmiany „minerała” na „półsyntezę” lub nawet na syntetyk. Te punkty to przede wszystkim półtorakrotne zmniejszenie oporów tarcia przy ruchu smarowanych elementów, 3-5 proc. zmniejszenia zużycia paliwa, prawie dwukrotna redukcja zużycia smarowanych elementów silnika (szczególnie krzywek wałka rozrządu), wydłużenie czasu pracy oleju do jego następnej wymiany, 50 proc. mniejsze spalanie oleju przez silnik, zwiększenie czystości elementów silnika, brak nagarów, laków, szlamów, zapobieganie powstawaniu tzw. czarnych osadów (black sludge) na pokrywie zaworów i na innych elementach układu rozrządu, łatwiejszy rozruch zimnego silnika.

CHARAKTERYSTYKI POPULARNYCH OLEJÓW MINERALNYCH

CASTROL

Vecton 15W-40 CK-4/E9 – olej specjalnie opracowany wg syntetycznej technologii, aby zapewnić długą jego żywotność. Przeznaczony do wysokoobrotowych silników Diesla, zasilanych paliwem z zawartością do 500 ppm siarki. Nadaje się do silników Diesla z układem EGR oraz dla większości silników wyposażonych w systemy wtórnej obróbki spalin, takich jak filtry cząstek stałych DPF, DOC i/lub (SCR NOx), gdy zawartość siarki w oleju napędowym jest ograniczona do 15 ppm. Vecton z technologią System Pro Technology zapewnia nawet o 45 proc. większą rezerwę wytrzymałości, przeciwdziałającą rozkładowi oleju oraz przystosowuje się do wyższych temperatur i ciśnień, pozwalając uzyskać większe przebiegi między wymianami.

CRB Multi 15W-40 CI-4/E7 to olej wszechstronnie zastosowania do silników wysokoprężnych. Przeznaczony do silników, w których używane są paliwa różnej jakości. Odpowiedni do silników Diesla z recyrkulacją spalin EGR. Szkodliwe produkty spalania powodują powstawanie osadów, a także wzrost lepkości oleju. Castrol CRB Multi 15W-40 CI-4/E7 radzi sobie z tym na dwa sposoby. Zawiera środki rozpraszające cząsteczki sadzy i zanieczyszczenia, które mogłyby być odkładane na elementach silnika. Zawiera także przeciwutleniacze, które przerywają reakcje chemiczne prowadzące do wzrostu lepkości.



MANNOL®

**Kieruj się
JAKOŚCIĄ**

Качество Горючего



GULF

Superfleet Supreme+15W-40 odpowiada na potrzeby najnowszych silników i wydłuża żywotność urządzeń do oczyszczania spalin. Jego formuła jest oparta na najnowocześniejszej technologii dodatków i olejów bazowych poddanych hydroprzetwarzaniu, aby zapewnić bardzo dobrą wydajność i ogólną ochronę, z możliwością wydłużenia okresów między wymianami. Spełnia wymagania wydajnościowe API CK-4. Nadaje się również do stosowania w starszych silnikach wymagających olejów API CJ-4 i niższej jakości. ACEA E9, API CK-4, Cat ECF-3, Cummins CES 20086, Deutz DQC III-10 LA, Mack EO-S 4.5 MB 228.31, MTU 2.1, Renault RLD-3, Volvo VDS-4.5.



Superfleet Supreme 15W-40 to wysokowydajny olej do nowoczesnych, wysokoobciążonych diesli, również z EGR. Spełnia najnowsze wymagania wszystkich głównych europejskich, amerykańskich i japońskich producentów silników. Zapewnia wyjątkową ochronę i przedłużoną żywotność wysokoprężnych jednostek pracujących na oleju napędowym o niskiej lub wysokiej zawartości siarki. ACEA E7, API CI-4, Global DHD-1, Cat ECF-1a, Cummins CES 20078, 77, 76, Deutz DQC III, Mack EO-N, MAN M 3275, MB 228.3, MTU 2, Renault RLD-2, Volvo VDS-3.

MANNOL

SHPD 10W-40 TS-3 – mineralno-syntetyczny (estry + HC-syntezy) olej na każdą pogodę do wysokoobciążonych i wysokoobrotowych silników wysokoprężnych z turbodoładowaniem i bez, eksploatowanych w trudnych warunkach. Zaprojektowany specjalnie, aby chronić maszyny i czerpać z nich największe korzyści niezależnie od warunków pracy. Dzięki bazie zawierającej estry charakteryzuje się bardzo dobrymi właściwościami niskotemperaturowymi, niską temperaturą płynięcia, a także dobrą pompownością w niskich temperaturach, łatwym zimnym startem (do -30 st. C) i obniżonym zużyciem startowym.

SHPD 15W-40 TS-4 to innowacyjny, mineralno-syntetyczny (estry + HC-syntezy) olej do nowoczesnych wysokoobciążonych silników wysokoprężnych z turbodoładowaniem i bez, eksploatowanych w trudnych warunkach. Jest zgodny z globalną specyfikacją Global DHD-1, która uwzględnia wszystkie wymagania europejskich, amerykańskich i japońskich producentów dla ciężkich silników Diesla wytwarzanych od 1998 r., pracujących w najtrudniejszych warunkach ze zwiększonym przebiegiem pomiędzy wymianami. Skutecznie zabezpiecza części silnika przed wszelkiego rodzaju korozją.



NESTE

Turbo LXE 15W-40 został opracowany dla profesjonalistów zajmujących się ciężarówkami. Szczególnie nadaje się do silników pojazdów i maszyn budowlanych o wydłużonych okresach między wymianami oleju. Może być również stosowany w samochodach dostawczych i osobowych z silnikami benzynowymi lub diesla. Nadaje się do układów oczyszczania spalin SCR (selektywna redukcja katalityczna) i EGR (recyrkulacja gazów spalinowych). Nie jest zalecany do pojazdów z filtrem cząstek stałych DPF. ACEA E7, API CI-4, Global DHD-1, Cat ECF-2, ECF-1a, Cummins CES 20078, 77, 76, Detroit Diesel DFS 93K215, Deutz DQC III-10, JASO DH-1, Mack EO-N, MAN M 3275, MB 228.3, MTU 2, Renault RLD, Volvo VDS-3, VDS-2.



ORLEN OIL

Ultor Plus 15W-40 oparty został na najnowszej technologii Neo Guard. Jest to wielosezonowy olej typu SHPD, przeznaczony do pracy w najbardziej obciążonych, współczesnych silnikach wysokoprężnych, szczególnie w dużych samochodach ciężarowych, sprzęcie budowlanym i autobusach. Gwarantuje: maksymalną moc silnika w ekstremalnych warunkach, czystość silnika poprzez utrzymanie sadzy w zawieszynie, stabilną jakość, długą żywotność silnika, długie przebiegi między wymianami, ochronę środowiska naturalnego. Aprobata: ACEA E7, E5, E3, API CI-4, Cummins CES 20078, Deutz DQC III-10, Mack EO-N, EO-M Plus, MB 228.3, MTU 2, Renault RLD-2, RLD, Tedom 258-3, Volvo VDS-3.

Ultor CH-4 15W-40 jest oparty na najnowszej technologii Neo Guard. Przeznaczony do pracy w dieslach Euro IV. Można go stosować w samochodach wyposażonych w katalizatory SCR lub recyrkulację gazów wydechowych EGR. Z powodzeniem można stosować go również w pojazdach starszych konstrukcji Euro III, II, I. Specjalna kompozycja oleju zapewnia bardzo dobre zabezpieczenie silnika przed zużyciem oraz długie przebiegi międzywymianowe, przy zachowaniu zaleceń producentów samochodów. Aprobata: ACEA E7, E5, E3, API CH-4, Deutz DQC III-10, Mack EO-N, EO-M Plus, MB 228.3, MTU 2, Renault RLD-2, RLD, Tedom 258-3, Volvo VDS-3.



Q8

Formuła Truck 7000 15W-40 to najwyższej jakości olej o niskiej zawartości SAPS do ciężarówek. Produkt ten zapewnia wyjątkową ochronę przed zużyciem i korozją wszystkich części silnika oraz zapobiega powstawaniu sadzy podczas spalania. Można stosować wydłużone okresy między wymianami. Został opracowany pod kątem kompatybilności z biopaliwami i spełnia specyfikacje ACEA E9 i API CK-4. Specyfikacje, zalecenia, dopuszczenia: ACEA E11, E9, E7, API CK-4, Allison TES 439, Cat ECF-3, Cummins CES 2086, 81, Deutz DQC III-18 LA, Isuzu, Mack EO-S 4.5, MAN M 3775, M 3575, M 3271-1, MB 226.9, MTU 2.1, Renault RLD-3, RGD, Volvo VDS-4.5, VDS-4, CNG.



T 750 15W-40 – wysokowydajny olej, do ciężkich warunków pracy. Opracowany w celu zwiększenia trwałości silnika i zapobiegania tworzeniu się osadów. Zapewnia zaawansowaną ochronę przed polerowaniem tulei, zużyciem krzywek i cylindrów, zmniejsza koszty utrzymania oraz zapobiega korozji i pienieniu się. Najwyższa ochrona przed zanieczyszczeniem silnika sadzą powstałą w wyniku spalania i przed zużyciem silnika. Specyfikacje, zalecenia, dopuszczenia: ACEA E7, API CI-4, Global DHD-1, Cat ECF-2, ECF-1a, Cummins CES 2078, 77, 76, 72, 71, Deutz DQC III-10, Isuzu, Iveco, Mack EO-N, MAN M 3275-1, MB 228.3, MTU 2, Renault RLD-2, RLD, Volvo VDS-3.

SHELL

Rimula R4L 15W-40 – niskoemisyjny, do ciężarówek dużej mocy. Oparty na olejach bazowych z grupy II jest jednym z bardziej zaawansowanych technologicznie produktów klasy 15W-40. Zawiera aktywne dodatki zwiększające odporność na zużycie, tworzenie się osadów i utlenianie. Obniżona zawartością popiołów i siarki pomaga utrzymać osiągi pojazdu na niezmiennym poziomie przez całą eksploatację. Zabezpiecza katalizatory i filtry cząstek stałych. ACEA E11, E9, E7, API CK-4, CJ-4, Allison TES 439, Cat ECF-3, ECF-2, Cummins CES 20086, 81, Detroit DFS 93K222, 93K218, Deutz DQC III-10 LA, JASO DH-2, Mack EOS-4,5, EO-O Premium Plus, MAN M 3575, MTU 2.1, Renault RLD-3, Volvo VDS-4.5.



Rimula R4X 15W-40 – wielozadaniowy olej, do diesli o dużej mocy z EGR.

Zapewnia trwałą ochronę przed korozją i zabezpiecza przed powstawaniem osadów na tłokach, co wspólnie z wysokiej jakości dyspersantami daje bardzo dobrą ochronę przed tworzeniem się w silniku szlamów i osadów. Odpowiedni dla wszystkich silników pre-US 2007, większości jednostek Euro 4 (bez filtrów cząstek stałych), jak również dla starszych typów silników. Specyfikacje, aprobaty: ACEA E7, E5, E3, API CI-4, Global DHD-1, Cat ECF-2, ECF-1a, Cummins CES 20078, 77, 76, 75, 72, 71, Detroit DFS 93K215, Deutz DQC-III-18, Mack EO-N, MTU 2, Renault RLD-2, Volvo VDS-3.

TEDEX

SHPD VDS4.5 LSP 15W-40 powstał przy użyciu najnowocześniejszej technologii dodatków low SAPS. Jego innowacyjna formuła pozwala na wydłużenie czasu bezawaryjnej pracy filtra DPF, zapewnia znakomitą ochronę silnika, ogranicza zużycie paliwa, minimalizuje emisję szkodliwych substancji. Produkt cechuje się zwiększoną odpornością na utlenianie oraz możliwością stosowania paliw alternatywnych, takich jak biodiesel. ACEA E9, API CK-4, Global DHD-1, Cat ECF-3, Cummins CES 20086, Detroit Diesel 93K222, Deutz DQC-III-10LA, Mack EO-S 4.5, MAN M 3775, MB 228.31, MTU 2.1, Renault RLD-4, Volvo VDS-4.5.

Diesel Truck SHPD 15W-40 to wielosezonowy olej SHPD (Super High Performance Diesel), zaprojektowany z myślą o najbardziej wymagających zastosowaniach, z zaawansowanym pakietem dodatków uszlachetniających. Rekomendowany do jednostek Euro IV i V. Gwarantuje prawidłową pracę silnika we wszystkich strefach klimatycznych, co czyni go idealnym wyborem dla firm zajmujących się transportem międzynarodowym. ACEA E7, API CI-4, Global DHD-1, Cat ECF-1a, Cummins CES 20078, 77, 76, Detroit Diesel 93K215, Deutz DQC-III, Mack EO-M Plus, MAN M 3275, MB 229.1, 228.3, MTU 2, Renault RLD-2, Volvo VDS-3.



TEXACO

Delo 400 SLK SAE 15W-40 jest sprawdzonym olejem do mocno obciążonych silników w pojazdach drogowych i pozadrogowych, wymagających środka smarnego klasy API CK-4 oraz ACEA E9. Nadaje się do pojazdów Euro I do Euro VI. Może być stosowany w pojazdach typu stop-and-go narażonych na tworzenie się osadów z sadzy, takich jak autobusy i śmieciarki. Jest kompatybilny ze starszymi silnikami oraz starszymi klasami jakości API. Zgodności i zatwierdzenia: ACEA E9, API CK-4, Cat ECF-3, Cummins CES 20086, Detroit Diesel DFS 93K222, Deutz DQC III-18 LA, MB 228.31, Renault RLD-3, Volvo VDS-4.5.

Delo Gold Ultra E SAE 15W-40 to sprawdzonej jakości olej do wysoko obciążonych silników, zapewnia stabilną wydajność przez całą eksploatację. Zalecany do jednostek Euro I, II, III, IV, V. Zalecany do ciężarówek, autobusów, lekkich pojazdów komercyjnych, pojazdów terenowych, sprzętu budowlanego, pojazdów rolniczych. Zapewnia bardzo dobrą pracę podczas eksploatacji w większości silników z recyrkulacją spalin (EGR), z selektywną redukcją katalityczną (SCR) oraz silników bez filtra cząstek stałych (DPF). ACEA E7, API CI-4, Cummins CES 20078, Detroit Diesel DDC 93K215, Deutz DQC III-10, MAN M 3275-1, MB 228.3, MTU 2, Renault RLD-2, Volvo VDS-3.



TOTAL

Rubia TIR 7400 15W-40 – olej, wykonany w technologii Pro-Efficient, zalecany do silników Euro III i wcześniejszych większości producentów europejskich i amerykańskich. Jest również dostosowany do jednostek Euro IV i V niektórych producentów przy zachowaniu odpowiednich okresów między jego wymianami. Charakteryzuje się bardzo dobrą stabilnością lepkościową podczas eksploatacji, gwarantując skuteczne smarowanie w ciężkich warunkach. Bardzo dobre właściwości myjące, dyspergujące, przeciwzużyciowe utrzymują silnik w czystości. ACEA E7, API CI-4, Cummins CES 20078, Mack EO-N, MB 228.3, Renault RLD-2, Volvo VDS-3.



VALVOLINE

Premium Blue Gen 2 One Solution 15W-40 jest wysokowydajnym olejem silnikowym jakości premium. Unikalna formuła wykorzystująca technologię specjalnych dodatków uszlachetniających zapewnia niezrównaną ochronę i znacznie zwiększa stabilność termiczną i odporność na utlenianie. Premium Blue to jedyny olej silnikowy zalecany i aprobowany przez firmę Cummins. Posiada aprobatę Cummins CES 20092. Zalecany do silników napędzanych gazem CNG, LNG, LPG, lub propanem, olejem napędowym i benzyną, zawierającymi od 0,7 do 0,9 proc. popiołu siarczanowego. API CK-4, aprobaty OEM: Allison TES 439, Cummins CES 20092, 86, 85, Mack EO-S 4.5, Renault RLD-3, Volvo VDS-4.5.



All-Fleet Extra 15W-40 – olej o wysokiej jakości i dużej wytrzymałości. Bardzo nowoczesny system dodatków utrzymuje optymalną sprawność silnika. Mocny filtr olejowy chroni silnik przed zużyciem i korozją. Przeznaczony do użytku w ciężarówkach, autobusach, maszynach do prac pozadrogowych eksploatowanych z dużym lub średnim obciążeniem. Nie zalecany w przypadku filtrów cząstek stałych DPF (Diesel Particulate Filter). Atesty i specyfikacje: ACEA E7, API CI-4, Global DHD-1, Cummins CES 20078, 77, Deutz DQC III-18, Mack EO-N, EO-M Plus, MAN M 3275-1, MB 228.3, MTU 2, Renault RLD-2, RLD, Volvo VDS-3.



MAXUS

Electrifying the future

NOWE SAMOCHODY DOSTAWCZE MAXUS W 100% ELEKTRYCZNE



Twój niezawodny partner biznesowy



Maxus e-Deliver3

- Zasięg do 240/371 km (WLTP cykl mieszany/miejski)*
- Przewymiarowana przestrzeń ładunkowa 4,8 / 6,3 m³
- Teraz od 90 990 PLN netto**

Maxus e-Deliver9

- Zasięg do 296/353 km (WLTP cykl mieszany/miejski)*
- Przewymiarowana przestrzeń ładunkowa 9,7 / 11 / 13 m³
- Teraz od 139 000 PLN netto**

Nowe, w pełni elektryczne, samochody użytkowe Maxus e-Deliver 3 i e-Deliver 9 reprezentują najnowsze technologie w swojej dziedzinie, pojemne przestrzenie ładunkowe, imponująco przemyślaną ergonomią i wiodącymi w swojej klasie zasięgami. Jakość marki Maxus jest gwarantowana 5-letnią gwarancją / 100 000 km i 8 letnią / 160 000 km na baterię. Zelektryzuj swój biznes razem z Maxusem. Więcej informacji na: maxuspolska.pl

* Dostępny zasięg zależy od wielu czynników. Więcej informacji na ten temat można znaleźć na stronie maxuspolska.pl. Podane wartości zasięgów są wynikiem badań zgodnych z procedurą WLTP określoną w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151. Zapraszamy do dealerów marki Maxus na terenie całego kraju po więcej informacji. Wszelkie prezentowane informacje nie stanowią oferty w rozumieniu Kodeksu cywilnego oraz nie są wiążące i mogą ulec zmianie.

** Cena detaliczna netto po dotacji w programie „Mój elektryk”, uwzględniająca rabat wyprzedający rocznika.

ELEKTRYCZNE SCANIE DO TRANSPORTU REGIONALNEGO TRAFIAJĄ JUŻ DO NABYWCÓW

Powiększa się oferta pojazdów Scania z napędem elektrycznym, dzięki czemu firmy transportowe zyskują możliwość wykorzystania zelektryfikowanych ciężarówek w swoich flotach, do różnych zastosowań.

Jak twierdzi szwedzki producent, ani zasięg, ani ładowanie nie muszą już stanowić wyzwania, podobnie jak dostępna moc sięgająca 450 kW.

Przykładem może być Volkswagen Poznań – firma poszerzy flotę elektrycznych ciężarówek obsługujących dostawy do fabryk o pojazdy szwedzkiej marki. Elektryczna Scania 25P już od marca 2023 r. obsługuje dostawy części w zakładach tej firmy w Poznaniu. W drugiej połowie tego roku kolejne dwie elektryczne Scanie mają rozpocząć pracę przy dostawach podzespołów w zakładzie we Wrześni i w Poznaniu.

Transport regionalny przed zmianą

Pojazdy, dostępne z kabinami sypialnymi R lub S, stanowią część kompleksowego rozwiązania Scania, które umożliwia elektryfikację transportu znacznej liczbie klientów. To narzędzie do zasadniczej zmiany, jeśli chodzi o pojazdy elektryczne i ich dostępność w transporcie regionalnym. Wszystkie samochody ciężarowe są wyposażone w ogniwa akumulatorowe dostarczane przez Northvolt i pakiety akumulatorów trakcyjnych produkowanych w zakładzie Scania w Södertälje. Scania Charging Access zapewnia ładowanie na trasie w 12 krajach, w przewidywalnej cenie, z ograniczoną do minimum administracją i stale rozwijającą się siecią przygotowaną do obsługi samochodów ciężarowych.

– Nasze pojazdy stanowią jedynie część oferowanego przez nas kompleksowego rozwiązania, którego oczekuje branża transportowa w związku z elektryfikacją. Korzystanie z zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych nie jest już przywilejem wybranych. Oferta Scania obejmuje również usługi, które ułatwiają transformację w kierunku zrównoważonych rozwiązań transportowych – komentuje Paweł Kurzawa,



dyrektor ds. elektromobilności w Scania Polska S.A.

Klienci mogą wybrać podwozia pod zabudowę oraz ciągniki siodłowe w konfiguracjach dwu i trzyosiowych. Zasięgi pojazdu różnią się w zależności od masy i konfiguracji oraz od topografii terenu, na którym jest wykonywany transport. Wraz ze wzrostem użytecznego zakresu ładowania zasięg 40-tonowego zestawu wzrósł do 440 km. Pojazdy sprawdzają się przede wszystkim na stałych trasach, obejmujących zaplanowane ładowanie w bazie lub w miejscu docelowym.

Najwyższa moc ładowania pojazdu Scania 45S wynosząca 375 kW oznacza minimalizację czasu potrzebnego na uzupełnienie energii, co przekłada się na dyspozycyjność pojazdu. Godzina ładowania zwiększa zasięg zestawu o około 270 do 300 km. Ciągła moc wyjściowa maszyny elektrycznej zainstalowa-

nej w Scania 45 z kabiną R lub S wynosi 450 kW (odpowiednik około 612 KM).

Baterie mogą więcej

Scania korzysta z ogniw szwedzkiego producenta Northvolt, które mogą zasilać pojazdy na dystansie 1,5 mln km. Ich ślad węglowy wynosi około jednej trzeciej porównywalnej wartości w branży.

Jak zapewnia producent, jedną z głównych zalet akumulatorów Scania jest charakterystyka ładowania. W przeciwieństwie do wielu innych, baterie te mogą być wielokrotnie ładowane do 100% bez wpływu na ich żywotność. Krzywa ładowania jest płaska, co oznacza, że ładują się z niemal taką samą prędkością, gdy są prawie pełne, jak wtedy, gdy są bliskie rozładowania. Płaska krzywa ładowania zapewnia przewidywalność czasu ładowania, a długa żywotność baterii gwarantuje niski całkowity koszt posiadania.

Elektryczne Scanie bazują na klasycznych podstawach tej marki, takich jak modułowość. Jak twierdzi producent, ich potencjał dorównuje, a nawet przekracza to, czego można oczekiwać od spalinowych pojazdów ciężarowych. Pojazdom elektrycznym Scania towarzyszy wsparcie w obszarze serwisu i usług, które czynią je kompletnymi rozwiązaniami, łącznie z ładowaniem, finansowaniem, ubezpieczeniem i obsługą serwisową.

Elektryk sprawdza się w dostawach Volkswagena

Elektryczny samochód ciężarowy Scania 25P od marca 2023 r. jest istotnym elementem floty samochodów ciężarowych pracujących dla Volkswagen Poznań i obsługuje codzienne dostawy podzespołów do fabryki w Poznaniu. Samochód na co dzień wykonuje wahadłowe kursy na ośmiokilometrowej trasie łączącej park dostawców w Swarzędzu z zakładem produkcyjnym w Poznaniu – Antoninku. Po roku użytkowania pojazdu Spółka planuje rozbudowę floty o kolejne dwa elektryczne samochody ciężarowe. W obu przypadkach będą to już ciągniki siodłowe. W drugiej połowie roku mają dołączyć do łańcucha logistycznego Volkswagen Poznań.

Pracująca od marca ubiegłego roku w Volkswagen Poznań Scania 25P, realizująca codzienne dostawy do zakładów w Poznaniu, w ciągu miesiąca pokonuje 4-5 tys. kilometrów. W ciągu roku, z parku dostawców w Swarzędzu do zakładu nr 1 w poznańskim Antoninku, przewiozła ponad 120 tysięcy tylnych osi przeznaczonych do montażu w modelu Volkswagen Caddy. Ten w pełni elektryczny samochód ciężarowy wyposażony jest w pięć baterii o łącznej pojemności 165 kWh, a jego maksymalny zasięg to ok. 80 km. Jego przestrzeń ładunkowa o długości 9 m daje możliwość przewiezienia ładunku o objętości 63 m³. Całkowita ładowność pojazdu to 15,5 tony. Takie możliwości pojazdu są wystarczające dla realizacji tego projektu.

Średnie zużycie energii Scanii 25P to 0,97 kWh/km. Łatwo zatem obliczyć, że w czasie swej pracy, przejeżdżając w sumie ok. 62 tys. km, zużyła ok. 60 MWh energii elektrycznej. Samochód ciężarowy z klasycznym napędem silnikiem wysokoprężnym



spaliłby w tym samym czasie ok. 18 tys. litrów oleju napędowego. Porównując te dane, z wycień wynika, że elektryczna Scania 25P przyczyniła się do redukcji śladu węglowego o ok. 50 ton dwutlenku węgla. Tę wartość można porównać z ilością dwutlenku węgla jaką pochłania w ciągu roku las rosnący na powierzchni ok. 10 ha. Ważną informacją jest również to, że pracujący w systemie trzyzmianowym samochód nie potrzebuje dodatkowych przerw na ładowanie baterii, które są zasilane tylko podczas rozładunku towaru.

Zasilana „zieloną” energią

Od 2018 roku zakłady produkcyjne w Poznaniu i Swarzędzu, a od 2019 roku we Wrześni, są w 100% zasilane energią elektryczną pochodzącą ze źródeł odnawialnych. Stąd pracująca tu Scania 25P ładowana jest również energią pochodzącą w całości z takiego źródła. Na specjalnej stacji „zielonej energii” o mocy 120 kW zlokalizowanej na terenie Volkswagen Poznań, można baterię uzupełnić „do pełna” w niecałe 40 minut. Ładowanie wykonywane jest podczas operacji rozładunku towarów, co pozwala na znaczną oszczędność czasu.

Chcą więcej elektrycznych

– W ubiegłym roku, realizując kolejne założenia naszej prośrodowiskowej strategii, podjęliśmy decyzję o włączeniu do floty obsługującej dostawę części do fabryki w Poznaniu w pełni elektrycznej ciężarówki Scania 25P – mówi Stefanie Hegels, prezeska Volkswagen Poznań. – Dziś widzimy jak bardzo słuszna była to decyzja. Dlatego już w najbliższych miesiącach flota ta powiększy się o kolejne dwa w pełni elektryczne pojazdy. Zielona logistyka to bowiem mniej emisji i mniej balasu emitowanego do otoczenia. To również świetny przykład


optymalizacji operacji logistycznych mającej kluczowy wpływ nie tylko na środowisko ogólnie, ale także na bezpośrednie sąsiedztwo naszych zakładów.

– Przewozy just-in-time to jeden z najbardziej wymagających typów transportu – komentuje Paweł Kurzawa, dyrektor ds. elektromobilności w Scania Polska. – Rozwiązanie transportowe Scania sprawdza się w nim doskonale, gwarantując precyzję i zeroemisyjność dostaw. Pojemność akumulatorów, układ napędowy i komfort kabiny w pojeździe zostały wybrane tak, aby jak najlepiej wspierać kierowcę w codziennej pracy. Transformację w kierunku zeroemisyjnego transportu rozpatrujemy w kategoriach systemowych, dlatego specyfikacja pojazdu została opracowana w porozumieniu z VW Poznań na podstawie analizy potrzeb firmy. Współpraca z VW Poznań dowodzi, że kolejne procesy transportowe mogą być z powodzeniem elektryfikowane. W Scania oferujemy szereg rozwiązań, które rozwijamy równolegle w ramach działań zmierzających do ograniczenia wpływu branży na środowisko naturalne. Pojazdy akumulatorowe są jednym z nich, ale w naszej ocenie najważniejszym.

Rozwiązanie przetestowane w ciągu ponad roku na trasie Swarzędz–Antoninek przyniosło oczekiwane efekty, dlatego Volkswagen Poznań podjął decyzję, by szukać kolejnych relacji do obsługi przez bezemisyjne pojazdy ciężarowe. Chce, by w drugiej połowie roku dwa kolejne takie pojazdy dołączyły do łańcucha logistycznego Volkswagen Poznań.

Scania Charging Access

Scania Charging Access zapewnia dostęp do ogólnoeuropejskiej sieci ładowania działającej w 12 krajach, z punktami ładowania sklasyfikowanymi według stanu dostosowania ich infrastruktury do obsługi pojazdów ciężarowych.

Niezależnie od tego, kto obsługuje punkty ładowania w sieci, klient otrzyma tylko jedną fakturę od Scanii. Usługa jest dostępna bez opłat rejestracyjnych lub miesięcznych; klient płaci przewidywalną cenę tylko wtedy, gdy korzysta z usługi. Właściwie jedynym wymogiem przystąpienia do Scania Charging Access jest posiadanie co najmniej jednego, dowolnego pojazdu marki Scania. 

Co z wymianą tachografów?

Do 18 sierpnia 2025 r. wszystkie samochody ciężarowe o DMC powyżej 3,5 tony oraz autobusy wykorzystywane w międzynarodowym transporcie drogowym na terenie Unii Europejskiej będą musiały zostać wyposażone w tachografy inteligentne II wersji.



Jednak już do końca 2024 roku we wszystkich pojazdach powyżej 3,5 t w ruchu międzynarodowym trzeba wymienić tachografy analogowe oraz cyfrowe 1B (sprzed 15 czerwca 2019 roku) na tachografy inteligentne drugiej generacji.

Po tym terminie inspekcje transportowe rozpoczną sprawdzanie pojazdów i firm, które nie dostosują się do obowiązku wymiany, będą groziły wysokie kary.

Czy rząd dopłaci?

Dla przewoźników oznacza to spory wydatek i wymianę w wielu przypadkach stosunkowo nowych urządzeń. Prezes ZMPD Jan Buczek oraz prezes Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska Maciej Wroński wystosowali w marcu tego roku wspólny apel do ministra infra-

struktury Dariusza Klimczaka w sprawie dofinansowania do wymiany tachografów, przedstawiając najważniejsze argumenty przemawiające za koniecznością partycypowania państwa w koszcie wymiany tego urządzenia.

W apelu zaznaczyli m.in., że 2024 r. rozpoczął się spowolnieniem gospodarczym, które pogarsza ekonomiczną sytuację wszystkich przewoźników. Nieuczciwa konkurencja przewoźników z Ukrainy, brak zleceń, rosnące zadłużenie branży oraz 100% wzrost liczby niewypłacalności firm transportowych powodują narastanie niepokoju. Tymczasem średnia cena montażu nowego tachografu w używanych pojazdach to koszt ok. 5 tys. zł. W obecnej sytuacji poniesienie takiego wydatku przez firmy spowoduje dalsze

pogorszenie kondycji polskiego transportu drogowego.

W odpowiedzi na apel związkowców, z upoważnienia ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka, podsekretarz stanu Paweł Gancarz zadeklarował pełną gotowość do współpracy na rzecz poprawy ww. sytuacji oraz otwartość na dialog z partnerami społecznymi reprezentującymi organizacje zrzeszające przewoźników drogowych.

„W związku z aktualną trudną sytuacją, w jakiej znalazła się polska branża transportu drogowego będącą konsekwencją kumulacji wielu negatywnych czynników zewnętrznych oddziałujących na tę grupę przedsiębiorców, kluczowe jest przyjęcie takich rozwiązań, które pozwolą polskim przedsiębiorcom dostosować się do dynamicznie zmieniających się re-

aliów prowadzenia działalności transportowej, tak aby branża ta utrzymała pozycję lidera w Europie, którą z wielkim trudem budowała przez ostatnie 20 lat – czytamy w odpowiedzi z ministerstwa. – Mając na uwadze powyższe, pragnę uprzejmie poinformować, że resort infrastruktury podjął działania w przedmiocie zbadania dostępnych instrumentów pomocy dla polskich przedsiębiorców wykonujących przewozy drogowe, które mogłyby zostać wykorzystane na potrzeby wsparcia procesu wymiany tachografów na urządzenia najnowszej generacji. Ponadto, zostały również zainicjowane prace, których efektem są opracowane wstępne warianty możliwej refundacji wymiany tachografów. Przyjęcie konkretnego modelu refundowania będzie uzależnione od wysokości dostępnych środków, o których pozyskanie stara się obecnie Minister Infrastruktury (...).”

Czyli jest szansa na wsparcie.

Wymiana dużym wyzwaniem

Jak poinformował Artur Kalisiak, dyrektor ds. projektów strategicznych Związku

Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” na niedawnej konferencji, do międzynarodowych przewozów drogowych towarów w Polsce zgłoszonych jest ponad 45 tysięcy firm, posiadających licencję wspólnotową, mogących wykonywać przewozy na terenie Unii Europejskiej. Te firmy zgłosiły ponad 300 tysięcy pojazdów o DMC powyżej 3,5 tony. To pokazuje jak ogromna skala jest w zakresie wymiany tachografów.

A Kalisiak radził, że warto wymianę planować już dzisiaj, zwłaszcza że przewozy towarów to nie jest jedyna dziedzina objęta tymi zmianami, ponieważ przepis dotyczy pojazdów wykonujących przewozy międzynarodowe, także osób, których w Polsce jest prawie 3 tysiące i one wykorzystują ponad 11 tysięcy autobusów w przewozach międzynarodowych. W sumie chodzi o ponad 316 tysięcy pojazdów, które podlegają obowiązkowej wymianie. Natomiast w Polsce jest 616 zarejestrowanych serwisów prowadzących działalność w zakresie tachografów.

Za niedopełnienie obowiązku grożą surowe kary

Ekspert przewidują, że zainteresowanie klientów wymianą tachografów skumuluje się w październiku i listopadzie. To może być trudny czas dla realizacji tego zadania. Tymczasem, jeśli ktoś nie zdąży na czas, narazi się na surowe sankcje za brak wymaganego tachografu. W Polsce jest to obciążone karą 10 tysięcy złotych dla przedsiębiorstwa i 2 tys. zł dla zarządzającego transportem za każdy pojazd. Natomiast za granicą te kwoty z pewnością będą wyższe, a dodatkowo przewoźnik będzie zmuszony do wymiany tachografu w serwisie, do którego na pewno zostanie skierowany pojazd przez służby kontrolne, ponieważ w innym przypadku nie będzie można kontynuować jazdy.

Według Artura Kalisiaka w Niemczech w przypadku wykrycia nieprawidłowego tachografu w pojeździe koszty kary i obowiązkowej wymiany mogą wynieść około 5-6 tysięcy euro za każdy pojazd. 🚚

EMTECH | Specjaliści w zakresie indywidualnych rozwiązań transportowych dla Twojego biznesu

SKROJONE NA MIARĘ
CIĘŻKIEGO TRANSPORTU

Grudna 41a, 97-420 Szczerców

6-osioła naczepa pod 75-tonowe ładunki, z rozciąganiem pokładem do 30 950 mm

+48 604 445 871 +48 539 141 618 +48 604 447 605

www.emtech.org.pl • PRODUKUJEMY 100% POLSKIE PRZYCZEPY I NACZEPY

LŹEJSZE NA CIĘŻSZE CZASY

Z Krzysztofem Marcem, dyrektorem handlowym firmy Lux Truck, głównego importera Fliegla rozmawia Jacek Dobkowski.

Jacek Dobkowski: – Jak jest ten rok na rynku naczep?

Krzysztof Marzec: – Po trzech latach, kiedy naprawdę było dobrze i nikt nie powinien narzekać, zarówno nasi klienci jak i my, końcówka zeszłego roku i obecny wskazuje na załamanie. Cały rynek naczep minus 30 procent. W transporcie dzieje się tak, że zawsze pierwsi odczuwamy kryzys, ale również pierwsi odczuwamy ożywienie. Tak było pod koniec 2023, gdy kryzys się zaczynał, ale niestety mamy połowę 2024 i nie czujemy odbicia.

JD: – Czym to zostało spowodowane?

KM: – Nałożyło się tak dużo czynników, że ciężko ująć w jednym zdaniu. Uważam, że nie ma jednej przyczyny. Wojna na Ukrainie, która trwa już prawie dwa i pół roku, rozpoczęła pewien proces. Dla gospodarki niemieckiej został zamknięty rynek rosyjski, energia jest teraz dla niej dużo droższa, więc zaczęło się jej zwalnianie. Druga rzecz jest taka, że obywatele Niemiec są bardzo ostrożni. Jeżeli czują, że coś dzieje się nie tak w gospodarce, automatycznie mniej kupują, zmniejsza się konsumpcja. Kolejna sprawa, związana już z samym transportem – automotive. To ogromne koło zamachowe całego, polskiego transportu, które również spowolniło. Dlaczego? Bo elektryki miały być hitem sprzedażowym, a nie sprzedają się, w zasadzie w żadnym kraju. Koncerny nastawiły się na to – nie idzie – ale z drugiej strony chcą generować większe zyski, więc trzymają ceny aut spalinywych. Fabryki produkują mniej, automatycznie mniej przewozi się stali, części, wszystkiego. Następna kwestia to wzrost kosztów pracownika w Polsce („ozusowanie” kierowców, sposoby rozliczania), a frachty, przez to ogólne spowol-



Krzysztof Marzec: – Warto posiadać szerokie portfolio naczep i przyczep

nienie, nie poszły do góry. Jeżeli przyjmiemy, że koszt kierowcy wzrósł miesięcznie o 4 tysiące złotych, w porównaniu do sytuacji sprzed dwóch lat, a ktoś ma 50 zestawów, miesięcznie wydaje 200 tysięcy więcej. W skali roku będzie około 2,5 miliona! Generalnie, jak rozmawia się z ludźmi z firm transportu międzynarodowego, to oni mówią, że mają co robić, tylko pieniądze które z tego zostają, są tak znikome, że nie wykazują chęci inwestowania. Chyba, że już muszą wymienić tabor. Te czynniki składają się na to, że rozbulany rynek zakupów spowolnił. W przypadku ciężarówek był duży wzrost cen, teraz mamy spore spadki, a naczepy nie mają z czego spaść, bo wcześniej ich ceny aż tak bardzo nie wzrosły. Niektórzy oczekują, że w przypadku

naczep dojdzie do takich samych procentowych obniżek, jak samochodów, a nie jest to możliwe.

JD: – A jak w tej sytuacji wygląda Fliegl w Polsce?

KM: – My, jako Fliegl, mamy ten plus, że oprócz sprzętu do transportu międzynarodowego, w którym najbardziej widać spadki sprzedaży, produkujemy na przykład wywrotki. Jest to rynek wewnętrzny, w tym sensie, że takie przewozy odbywają się na terenie kraju, a na pewno na krótsze odległości. Tutaj panuje inna sytuacja, mniejsza wywrotka obsługująca budowy, deweloperów bardzo dobrze się sprzedaje. Widać ożywienie, zainteresowanie, klienci kupują więcej naczep. Na niektóre wywrotki trzeba czekać dwa-trzy miesiące, ale to i tak

krótki okres w porównaniu z tym, co było jeszcze półtora roku temu. Drugim, ważnym dla nas elementem są naczepy specjalistyczne, mamy ich dużo w ofercie. W transporcie specjalistycznym są większe pieniądze i nie tak łatwo go zdołać, jeśli chodzi o stawki, jak w przypadku przewozów zwykłymi kurtynami, gdzie jeżdżą wręcz setki tysięcy zestawów. Mam na myśli nie tylko naczepy niskopodwozowe, również, przykładowo, przyczepy do transportu maszyn budowlanych. Tu także dostrzegamy ożywienie. Warto zauważyć, że to wszystko gdzieś zabacza o budowlankę. Bo jeżeli ktoś nabywa rozciąganą tele-megę i musi przewieźć 9-metrowe rury, to te rury trafią na jakąś budowę, tam będzie efekt finalny.

JD: – Czy można określić profil klienta Fliegla? Duży, czy mały biznes?

KM: – Powiedziałbym, że średni. Fliegl promuje się hasłem „Innovating for you”, jeden z praktycznych efektów stanowi niska masa. W wywrotkach wciąż jesteśmy liderem pod tym względem, od 20 lat. Pamiętam początki lightów w Polsce, pamiętam ich wiek młodzieńczy, kiedy nie zawsze wszystko było idealne. Ale z czasem zostały dopracowane, od siedmiu-ośmiu lat mamy ramę, o której można mówić w samych superlatywach. Nie mamy z nią żadnych problemów, również muldy są dopracowane. Pytał pan o klientów. To właśnie są ci, co odważyli się spróbować czegoś innego. Mniejsze firmy zazwyczaj podchodzą bardziej ostrożnie, ale gdy zauważyli u innych, że Fliegla sprawdzają się przez lata, sami do nas przychodzą i mówią „ja też spróbuję”. Często właśnie otwieramy drzwi do takich mniejszych firm. Jak się jest dużym przedsiębiorstwem, z setkami naczepek, nie jest łatwo przestać sobie nagle całe funkcjonowanie, spedycję, tarowanie ładunków na część naczepek 800 kilo lżejszych. Poza tym lighty, z automatu, są droższymi produktami, inna stal, inne aluminium, inne wykonanie. Nie możemy być lżejsi i tańsi. Mniejsi klienci widzą dla siebie szansę. Zainwestują więcej, lecz potem znajdują miejsce w rynku, gdzie możliwości Fliegla zostaną wykorzystane. Bo ktoś potrzebuje przewozić te 800 kilo, czasami tonę więcej. My z kolei wykorzystujemy taki syndrom, że jeżeli ktoś już jeździ na Flieglu, te naczepy są lżejsze, później też nie może tak do końca pójść w cięższy sprzęt. Bo sobie wszystko poukładał pod lżejsze naczepy (nasza popularna


wywrotka „żwirówka” waży 4.700 kg). Czyli odwrócić tego, o czym przed chwilą mówiłem o dużych firmach.

JD: – W zeszłym roku, w naczepach i przyczepach liczonych łącznie, Fliegl zajął 10. pozycję, przed polskimi producentami Feber i Zasław. To nie jest zły rezultat?

KM: – Nie jest. Powiem panu, że chcielibyśmy więcej. Fliegl w Niemczech jest na czwartym miejscu. Fabryka ma określoną wydolność, nie zawsze mamy dla Polski tyle miejsc produkcyjnych, ile byśmy chcieli. Myślę, że nasz potencjał to szóste-siódme miejsce.

JD: – Pan jest dyrektorem i jednocześnie handlowcem?

KM: – Sprzedaję, ale coraz mniej. Jestem w branży prawie 25 lat, wcześniej w Iveco i Renault. Za każdym razem, kiedy jako szef sprzedaży (niezależnie od nazwy konkretnego stanowiska) odchodziłem całkiem od sprzedaży, to było najgorsze rozwiązanie. Po pierwsze, dział handlowy, jeżeli nie ma się bezpośrednich kontaktów z klientami, zawsze powie to, co chce, żeby ją usłyszał. Po drugie, jeżeli nie mam kontaktu z klientem, nie posiadam swojego wyobrażenia, o tym co się dzieje. Ale też nie można pójść totalnie w drugą stronę, w sprzedaż, a zaniedbać dział handlowy. Odpowiadam przecież za wyniki działu.

JD: – Dziękuję za rozmowę. 



Naczepy z ruchomą podłogą

4.700 kg

Fliegl
TRAILER
INNOVATING FOR YOU

Fliegl Greenlight

Fliegl Green Road!



www.fliegl.pl

ZNACZNIE PONAD 6

Ile będzie kosztował w detalu olej napędowy podczas wakacji, a ile we wrześniu? Okazuje się, że przewidywanie tych liczb w naszym kraju nadal nie jest łatwe.

Ceny paliw jesienią ub.r. wykorzystano w kampanii wyborczej do polskiego parlamentu. Stacje Orlenu, którego prezesem był Daniel Obajtek, kusiły niskim kwotami aż dochodziło do awarii dystrybutorów, takie przynajmniej widzieliśmy wywieszki. Z kolei Donald Tusk, lider ówczesnej opozycji, pochopnie zapowiedział benzynę po 5,19 zł/l, gdyby był premierem. Zapewne olej napędowy też miałby tyle mniej więcej kosztować. Jednak rynek nie przejął się tym wszystkim, ON nie zbliżył się nawet w okolicy 5 zł. W momencie pisania artykułu, w 24. tygodniu roku kończącym połowę czerwca, za litr ON płaciliśmy średnio 6,45 zł (za e-petrol.pl). Jak słusznie zauważa Urszula Cieślak, dyrektor działu prognoz i analiz firmy Reflex, polityka cenowa krajowych koncernów pozostaje stabilna. Przy obecnych poziomach cen ropy naftowej i kursie dolara powyżej 4 zł nie daje to szans na spadek cen do poziomu 5,19 zł.

Około 6,50 zł

Zbigniew Łapiński, dyrektor ds. zaopatrzenia logistyki i klientów kluczowych, członek zarządu Anwim SA (sieć Moya): – *W ostatnich latach ceny paliw podlegają bardzo dynamicznym zmianom. W okresie kilku tygodni czy miesięcy, ceny detaliczne mogą zmienić się o kilka-kilkanaście procent. Tak było w tym roku.*

Od stycznia do kwietnia obserwowaliśmy około 10-procentowy wzrost diesla do 7 zł/l. Przez kolejne dwa miesiące notowania zbliżyły się do 6,5 zł. W związku z tym, przewidując ceny na najbliższe dwa-trzy miesiące, można jedynie stwierdzić, że prawdopodobnie utrzymają się one na obecnym poziomie z tolerancją +/- 10 proc.

Można też podejść do tematu jak zespół prasowy Orlenu, że prognozowanie cen paliw w dłuższym horyzoncie czasowym jest niezwykle trudne. Bardziej precyzyjna jest Urszula Cieślak. Niestety, wakacje rozpoczynają się w momencie wyraźnego wzrostu cen



oleju napędowego i benzyn na rynku hurtowym, po tym jak na stacjach ceny spadały przez ostatnie kilka tygodni. Biorąc pod uwagę sytuację na rynku ropy i wahania kursu dolara do złotego, spadki na stacjach raczej nie będą kontynuowane, a przy prognozowanym dalszym wzroście cen w hurcie także na stacje powrócą podwyżki. Średniomiesięczna cena diesla w wakacje 2023 r. wynosiła 6,34 zł/l, a po wakacjach w okresie do wyborów parlamentarnych 6,18 zł/l. Dzisiaj zejście do poziomów cen z ubiegłego roku wydaje się mało prawdopodobne. Należy spodziewać się, że ceny pozostaną powyżej 6,45 zł/l.

Ceny sierpniowej serii kontraktów na ropę Brent, czyli wydobywaną z Morza Północnego to nadal 82-83 USD/bbl (dolarów za baryłkę). Jednocześnie Amerykańska EIA (Energy Information Administration) spodziewa się średniej ceny ropy Brent w tym roku na poziomie 84 USD/bbl, a w przyszłym 85 USD/bbl. W pierwszych pięciu miesiącach br. przeciętnie Brent kosztowała na poziomie 83,90 USD/bbl.

Zapasy diesla i oleju opałowego na rynku ARA (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpia) spadły w pierwszej połowie czerwca o 2,3 proc. do 2,205 mln ton i jest to poziom 2 proc. niższy niż przed rokiem. W czerwcu oczekiwany jest spadek importu diesla i oleju opałowego do Europy o blisko 10 proc. mie-

siąc do miesiąca. Największymi dostawcami diesla i oleju opałowego do Europy pozostają Arabia Saudyjska (27 proc. udziału w imporcie do Europy), USA (21 proc.), Kuwejt (20 proc.), Indie (14 proc.).

– *Dopóki ceny ropy Brent będą na poziomie 80-84 dolarów, nie ma szansy na obniżki cen na stacjach – uważa pani Urszula. – Taka sytuacja utrzyma się prawdopodobnie przez całe wakacje, ale wszystko będzie zależało od sytuacji geopolitycznej na rynkach międzynarodowych i od poziomu globalnego popytu i podaży na ropę i paliwa gotowe.*

Podatki są duże

Jak zaznacza Zbigniew Łapiński z Anwimu, ceny detaliczne paliw, w tym oleju napędowego, są determinowane przede wszystkim cenami ropy naftowej i paliw gotowych na rynkach międzynarodowych, kursami walut oraz wielkością podatków (akcyza, opłata paliwowa, opłata emisyjna, VAT). O ile podatki w trakcie roku nie ulegają zmianom, o tyle ceny ropy oraz paliw, a także kurs złotego wobec dolara i euro są ciągle dynamiczne. Aktualnie w cenie detalicznej mamy ok. 50 proc. wartości samego paliwa oraz kosztów jego sprzedaży i ok. 50 proc. różnych podatków. Z tego względu to ceny ropy oraz kursy walut są najistotniejszymi czynnikami wpływającymi na poziom oraz zmiany cen detalicznych paliw.

60 SZTUK GŁOS W DYSKUSJI	HUCZNE PRZYJĘCIE CZŁOWIEK PIÓRA	ZIELONY OWOC BRAK W KASIE	ŁĄKA W GORACH TŁO UTWORU
ZBIÓR SPRAW SADO- WYCH			
BEZŁADNE BIEGANIE GROBOWIEC W KSZTAŁ- CIE TRUMNY	FELER MA- SZYNY	CZARNY KAPELUSZ GÓRALSKI	STRZELBA MYŚ- LIWSKA
USYPANY Z ZIEMI		WERSJA POLO- NEZA	ZWIERZĘ Z BRÓDKĄ
MAŁA TEŻ WCINA SIĘ W ŁĄD	FILIP, REŻYSER FILMU „PANI DULSKIE”		
RYCERZ Z BOG- DAŃCA	PRE- TENSJA		
		MOCARNA KOBIETA	



PARZYSTA W KSIĄŻCE, TYTUŁOWA W GAZECCIE		OGONEK PRZED KASĄ	RYTUAL- NA FORMUŁA MAGICZNA	WIELKA KWOTA LEGAR W PODŁODZE	KILKA PARAFII DO KLEJ- NIA PAPY
			WPA- DAJĄ DO ŁUZY		

Wśród wszystkich Czytelników, którzy nadesłają prawidłowe rozwiązanie krzyżówki SMS-em na nr 791 892 568 do dnia 30.07.2024 r. rozlosujemy upominki ufundowane przez firmy:



Nagrodzeni z ostatniego numeru:

Anna Kamionka – Warszawa, Piotr Niezgoda – Piotrków

Trybunalski oraz Adam Czarecki – Radom.

Litery w kolorowych polach, czytane poziomo, utworzą rozwiązanie.

NACZYNI KUCHEN- NE Z RĄCZKĄ					
			DRZEWO JAK BUJDA		
BRON KOWBOJA RZEKA W ŁODZI			ZABIŁ ABLA		
			FIASKO		
WODNA SPORTS- STARA, ZDARTA MOTŁA	WAFELEK NA LODY	PORWAŁ HELENE	PTAK W KOMINIE	MIASTO NA PODKAR- PACIU	
				SPIEWA- JĄCA DANUTA	OJCIEC CZULE
ROŚLINA Z OWOCAMI NA KISIEL	NIEZŁY GAGATEK THURMAN, AKTORKA				
ŚNIĄ SIĘ TENI- SISCIE					
			W ŚRODKU ŚWIECY		
KRWISTY WYRÓB MASAR- SKI					

INSPEKCJA BARDZIEJ EFEKTYWNA

TEKST: Jacek Dobkowski
ZDJĘCIE: T&M

Z Arturem Czapiewskim, pełniącym obowiązki głównego inspektora transportu drogowego rozmawia Jacek Dobkowski.

Jacek Dobkowski: – Poznaliśmy się na targach w Nadarzynie. Wspomnił pan wówczas, że w Inspekcji Transportu Drogowego nie wszystko właściwie działało. Co było nie tak?

Artur Czapiewski: – *Moja wizja tej instytucji jest odmienna od tego, co było realizowane wcześniej. Chcę zefektywizować działania Inspekcji poprzez lepsze wykorzystanie posiadanych zasobów.*

JD: – **A tak bardziej konkretnie, co pan pragnie poprawić, ulepszyć?**

AC: – *Generalnie sprowadza się to do przeformułowania organizacji kontroli. Do tej pory w ramach ITD funkcjonuje 17 organów, główny inspektor, 16 wojewódzkich inspektoratów i jeszcze do tego 10 delegatur Głównego Inspektoratu rozsiadanych po całej Polsce. W celu polepszenia nadzoru nad wykonywanymi obowiązkami chcę, poprzez zmiany prawne, w obszarze ustawy o transporcie drogowym, doprowadzić do konsolidacji tej instytucji. Żeby wykluczyć dualizm nadzoru ze strony wojewodów i ze strony głównego inspektora.*

JD: – **Ale zmiany ustawowe, wiadomo, musi przejść to przez parlament, potem na koniec podpis pana prezydenta.**

AC: – *Tak, w ministerstwie infrastruktury aktualnie procedowane są zaproponowane zmiany w przepisach ustawy o transporcie drogowym. Nie przewiduję, żeby była jakaś przeszkoda w konstruktywnym podejściu do tych propozycji. Również uważam, że pan prezydent, jeżeli jest orędownikiem polepszenia standardów przewozów drogowych, powinien przychylić się do tych rozwiązań.*

JD: – **Miejmy nadzieję, że tak się stanie. Sprawa nie jest polityczna.**

AC: – *Dokładnie, to jest typowo techniczna czynność, która polepszy, w mojej ocenie, wyko-*



Artur Czapiewski:
– *Jednym z moich celów jest konsolidacja ITD*

rzystanie zasobów Inspekcji, zarówno ludzkich jak i wyposażenia.

JD: – **A co z kontrolami zagranicznych przewoźników? Nasi czasem narzekają, że transportowcy ze wschodu, ukraińscy między innymi, nie są tak często czy tak szczegółowo sprawdzani, jak oni.**

AC: – *To jest głębszy wymiar tego, co się zadziało po wybuchu pełnowymiarowej wojny w Ukrainie. Ten kraj wymaga pomocy. Umowa pomiędzy Unią Europejską i Ukrainą otworzyła wschodnią granicę, głównie po to, żeby polepszyć zaopatrzenie Ukrainy. Zaopatrzenie, które innymi drogami niż kołowymi nie może dotrzeć. Odcięte są zarówno węzły kolejowe jak i komunikacja powietrzna, morska. Umowa przewiduje wykonywanie transportów dwustronnych, więc wyklucza przewozy na terenie naszego kraju oraz na terenie Unii, z przekroczeniem jakiegokolwiek granicy wewnętrznej. Jest to problem, zgłaszany przez przewoźników, którzy podnoszą nieprzestrzeżenie tej umowy jako główną przyczynę spadku przychodów. Nasze kontrole, które są wykonywane w kierunku zdiagnozowania tego procederu, tak naprawdę nie potwierdzają tej skali, o której mówią przewoźnicy. Potwierdzają jedynie to, że przewoźnicy ukraińscy są w dużej ilości obecni na rynku w Unii, w sensie takim że wykonują przewozy dwustronne. Również są firmy spedycyjne ukraińskie, które kojarzą przewoźników ze*

swojego kraju, w celu odebrania towaru, który ma jechać na Ukrainę. Nadzwyczaj rzadko zdarza się, że identyfikujemy przewóz kabotażowy. Od stycznia, kiedy jestem głównym inspektorem, były to dwa przewozy (rozmowa odbyła się 4 czerwca – dop. JD) i kilka cross trade, które były niedozwolone z punktu widzenia wspomnianej umowy. Przy czym ilość pojazdów przewoźników ukraińskich znacznie się zwiększyła. Z liczb, które uzyskujemy od Straży Granicznej wynika, że jest ich siedem do ośmiu razy więcej niż wtedy, kiedy obowiązywały zezwolenia. Więc ten zalew ze strony przewoźników ukraińskich jest, ale to jest ściśle związane z tym, że oni odbierają towary z Polski, z innych państw Unii i zaopatrują swój kraj.

JD: – **Tylko że niektóre polskie firmy transportowe znajdują się w znacznie gorszej kondycji niż przed 24 lutego 2022.**

AC: – *Nasi przewoźnicy utracili tak naprawdę rynek wschodni, poprzez restrykcje w odniesieniu do Rosji i Białorusi, przez działania wojenne na Ukrainie. Nie ma możliwości wykonywania tej działalności, co było naturalne przed wybuchem wojny. Rozumiem ich sytuację ekonomiczną, ale przyczyną nie jest obecność samochodów ukraińskich w Polsce. Po wybuchu wojny 24 lutego 2022 działania ze strony rządu powinny być takie, żeby przewoźnikom, którzy utracili obszar operacyjny na wschodzie pomóc*

w takim miękkim przekierowaniu aktywności na inne kierunki, poprzez na przykład zwolnienia podatkowe, czy ułatwienia związane z prowadzeniem działalności. Mogło to być zawieszenie na jakiś czas pobierania danin podatkowych czy ubezpieczeniowych. Takich kroków jednak nie było i to odbiło się dużym protestem w końcu zeszłego roku. W zasadzie do dzisiaj ta sytuacja ekonomiczna firm jest niedobra, pomimo działań związanych ze zdjęciem pewnych obciążeń administracyjnych, czy wzmożeniem kontroli zagranicznych przewoźników. Jeszcze trzeba dodać, że wojna spowodowała też zwiększenie aktywności przewoźników bułgarskich, rumuńskich, mołdawskich, tureckich, czarnogórskich, greckich, czy innych bałkańskich. To konglomerat przyczyn, które spowodowały, że nasze firmy muszą dużo ostrzej konkurować z innymi uczestnikami rynku.

JD: – Właśnie, jeśli chodzi o polskie firmy, w jakich rodzajach czy grupach przewozów jest jeszcze najwięcej do zrobienia?

AC: – Jeżeli mówimy o transporcie rzeczy, organizacja kontroli uwzględni rodzaj wyko-

nywanego przewozu. Koncentrujemy się mocno na tym, co ma związek z działaniem niekonkurencyjnym, z niszczeniem infrastruktury, zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Koncentrujemy się na eliminacji tego typu negatywnych zjawisk. W szczególnym zakresie naszych zainteresowań jest chociażby przewóz odpadów czy przewozy ładunków nienormalnych. Dalej, taka podstawowa kwestia jak manipulacje związane z ingerencją kierowców w zapisy tachografu rejestrującego ich czas pracy i aktywności związane z prowadzeniem pojazdu. W związku z obowiązkiem wymiany tachografów na wersję G2v2 (tachografy inteligentne drugiej generacji) musimy doposażyć się w stosowne narzędzia, żeby skutecznie czytywać i analizować zdalnie zapisy czasu pracy kierowców.


JD: – Rozumiem, że „kreatywność” cały czas istnieje?

AC: – Tak, wciąż jest, chociaż może nie tyle na drodze, ile w obrębie czynności załadunkowo-rozładunkowych, bo wtedy najczęściej dochodzi do manipulacji. Następną rzeczą, na

którą bardzo zwracamy uwagę jest kontrola stanu technicznego. Jesteśmy zdecydowani, żeby eliminować z ruchu pojazdy z uszkodzonymi układami, które zagrażają bezpieczeństwu albo środowisku.

JD: – Mówi pan o kontrolach stanu technicznego, co z elektrykami, pojawi się ich coraz więcej.

AC: – Ciężkich pojazdów elektrycznych w zasadzie jeszcze nie ma na drogach, natomiast są autobusy z takim napędem. Autobusy podlegają naszej kontroli. Co do pojazdów ciężkich jest duży znak zapytania, jak to się będzie dalej rozwijało. Moim zdaniem, w następnych dziesięcioleciach będziemy cały czas przy silnikach spalinyowych, jeżeli chodzi o przewozy długodystansowe. Natomiast przerzuty na niedużych dystansach, między centrami logistycznymi na rynku krajowym, dystrybucja miejska czy regionalna plus sfera komunalna – tam prawdopodobnie najszybciej rozwinię się na dużą skalę wykorzystanie pojazdów elektrycznych.

JD: – Dziękuję za rozmowę. 



www.jenox.com.pl 

JENOX
SINCE 1989

WIĘCEJ ENERGII DLA TRANSPORTU

STRACONA DEKADA

TEKST: Robert Przybylski ZDJĘCIA: Zakłady Starachowickie

W latach 80. tczewska fabryka przygotowała nowe rodzaje skrzyń biegów dla nowych modeli Autosanów, Starów i Jelczy, które miały wejść do produkcji w latach 90. Przemiany ustrojowe zniweczyły te plany.

Motoryzacyjnym przebojem wśród samochodów użytkowych miały stać się mały, miejski Star 742 oraz wykorzystujący ten sam układ napędowy mały autobus Autosan H6. Starachowicki konstruktorzy zajęli się lekkim modelem na przełomie lat 70. i 80., a tczewska Fabryka Przekładni Samochodowych przygotowała w 1983 roku synchronizowaną przekładnię TS5-30.

Skrzynia dla malucha

Konstrukтором wiodącym projektu był Zbigniew Machniak, który opracował 5-stopniową, synchronizowaną przekładnię, zdolną do przenoszenia momentu 300 Nm. Ponieważ kryzysowe czasy zmuszały do oszczędności i nie było mowy o żadnych większych inwestycjach, nowa skrzynia biegów musiała być produkowana na starych maszynach.

Dla tak małej konstrukcji udało się wykorzystać zbudowaną w latach 50. linię obróbki kadłuba skrzyni A25 do Stara A66 i A25. – *Pamiętam ogromne naciski podczas konstruowania TS5-30 by obudowa zachowywała te same wymiary główne co obudowa A25 – wspomina konstruktor FPS Tczew Bogusław Postek.*

Przyznaje, że pierwotnie chciano zastąpić wprost obudowę A25. – *Podczas prac okazało się, że niemożliwe jest wbudowanie synchronizatorów przy istniejącej architekturze A25. Zmieniono więc koncepcję zabudowy wnętrza rezygnując z kół przesuwanych pierwszych dwóch biegów, na rzecz kół znajdujących się w stałym zażębieniu. Zdano sobie sprawę, że nie można wykorzystać istniejących obudów żeliwnych, trzeba wprowadzić zmiany w obszarze zabudowy łożysk, dlatego też postanowiono przy okazji wprowadzania tych zmian zamienić materiał na aluminium – wspomina Postek.*

Przekładnia TS5-30 miała jednak taką samą odległość osi jak A25, czyli 117,15 mm. W przypadku kół zębatych TS5-30 została wykorzystana technologia licencyjna



Dopiero w 1995 roku fabryka wypuściła 2-tysięcznego Stara 742. Z powodu małej produkcji Starachowic, cierpieli także poddostawcy.

ZF, natomiast synchronizatory wytwarzane były według technologii opracowanej przez Instytut Obróbki Plastycznej dla potrzeb przekładni S5-45 stosowanej m.in. w Starach 200.

W maju 1985 roku gotowy był pierwszy prototyp TS5-30 z pięciu zamówionych. Opisując tę konstrukcję na łamach Auto Techniki Motoryzacyjnej 6/87 Postek podkreślał, że jest ona 3-wałkowa, wszystkie koła pracują w stałym zażębieniu i z wyjątkiem pierwszego i wstecznego mają użębienie śrubowe. Najwyższe przełożenie było bezpośrednie.

Skrzynia TS5-30 ważyła 128 kg wraz z obudową sprzęgła, która była integralną częścią obudowy głównej.

W 1986 roku FSC podpisała z Urzędem Postępu Technicznego umowę na zamówienie rządowe na produkcję Stara 742. Strony obliczyły koszt uruchomienia na 7 mld zł dla 5 tys. aut rocznie.

Umowa zakładała rozpoczęcie produkcji seryjnej w drugim półroczu 1990 roku wypuszczeniem 500 aut. Perspektywy były

zachęcające, zwiedzający w czerwcu 1986 roku Międzynarodowe Targi Poznańskie przyjęli Stara 742 entuzjastycznie.

Średniak z połówkami

W 1987 roku miało ruszyć wytwarzanie nowego podstawowego modelu starachowickiej fabryki, Stara 1142. Ten model miał otrzymać wielostopniową przekładnię i już w 1978 roku w tczewskiej fabryce została skonstruowana pod kierunkiem Władysława Szansera wielobiegowa skrzynia przekładniowa TS10-45.

Bazowała na licencyjnej S5-45 (o rozstawie osi 125mm) jako skrzyni podstawowej, do której dodano zespół zmiany rozpiętości przełożeń (multiplikator), czyli nastąpiło zmniejszenie rozpiętości przez wprowadzenie przełożeń przyspieszających.

Była to nowa, własna konstrukcja wzorowana na zakupionym w ramach licencji multiplikatorze GV 90 do skrzyń biegów S6-90 o rozstawie osi 154 mm. W latach 1979-1980 FPS zbudowała 8 prototypów skrzyni TS10-45. Jej zakres przełożeń wynosił od 8,47 do 0,76.



Starachowicy konstruktorzy przewidywali zastosowanie w Starze 1142 wielobiegowych przekładni. Tczewska fabryka przygotowała konstrukcje z multiplikatorem i z reduktorem, ale zabrakło pieniędzy na uruchomienie produkcji.

Producent ciężarówek myślał nawet o następcy 12-tonowego Stara 200. Dla 13-tonowego modelu powstała także pod kierunkiem Szansera przekładnia TS10-

60, w której zamiast multiplikatora konstruktorzy zastosowali reduktor o stałych osiach, a więc nastąpiło poszerzenie zakresu przełożeń.

Konstruktorzy przygotowali założenia do tej skrzyni pod koniec 1980 roku, a FSC przewidywała stosowanie jej w modelach z silnikami o mocy 132 kW.

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



2 lata gwarancji
możliwość przedłużenia do 3 lat

Produkcyjny Star 1142 otrzymał skrzynię biegów ze Stara 200, czyli licencyjną S5-45.



Zanim powstał 13-tonowy model, FSC opracowała przejściową konstrukcję o DMC 12,5 tony oznaczoną 1142. W grudniu 1982 roku prototypownia zmontowała cztery prototypy takiego Stara.

Konstruktorzy zastosowali skrzynię biegów z międzybiegami (powszechnie zwanymi „połówkami”) TS10-45, dzięki której – jak szacowali – spalanie zmaleje o 5 proc. W 1986 roku FSC planowała wyprodukować 4 tys. tych samochodów, a w 1989 roku 15,2 tys.

Dostawcy żądali od FSC dewiz na nowe maszyny, dodatkowych funduszy na nagrody dla załóg, ewentualnie ciężarówek poza przydziałem. Dewiz nie było, więc prace posuwały się powoli i jeszcze w kwietniu 1986 roku do zrobienia została połowa oprzyrządowania i narzędzi.

Dopiero latem 1986 roku FSC podpisała umowę pomiędzy Ministerstwem Hutnictwa i Przemysłu Maszynowego, Urzędem Postępu Technicznego i Wdrożeń oraz Komisją Planowania na umieszczenie Stara 1142 w Narodowym Planie Społeczno-Gospodarczym. Rząd zapewniał pomoc w dostępie do materiałów i dyscyplinował dostawców, a jednocześnie wymagał uruchomienia produkcji Stara 1142 w 1987 roku, docelowo w ilości 4 tys. rocznie.

Gdyby fabryka wypełniła obietnicę, byłaby zwolniona przez 3 lata z podatku dochodowego z nowouruchomionej produkcji.

FSC szacowała, że inwestycja w nowe ciężarówki zwróci się po 1,6 roku.

Pomoc rządowa nie była tak skuteczna jak spodziewali się starachowiczanie. Z braku seryjnych komponentów warsztaty prototypowni TKB nieomal wyklepały 30 pierwszych „jedenastek”. Stara 1142 o numerze 00001 wyprowadził 26 listopada 1986 roku kierownik zmianowy Leszek Szary.

Trudności zaopatrzeniowe wymusiły uproszczenie konstrukcji. Fabryka nie pokusiła się o wersję turbodoładowaną, zrezygnowała także z wielobiegowych skrzyń, zadowolając się znaną ze Stara 200 przekładnią S5-45.

Planetary reduktor dla średniaka

Tczewscy konstruktorzy nie poddali się trudnościom i przygotowali dla planowanego Stara 1342 i 1366 nową generację przekładni. Bogusław Postek skonstruował w 1985 roku reduktor planetarny do skrzyń średnich dla przyszłościowego Stara. – *W temat Starachowic włączyłem się dopiero w drugiej połowie lat 80. przenosząc doświadczenia z konstrukcji reduktorów obiegowych do skrzyń ciężkich (dla Jelcza i Bumaru) na skrzynię „średnie”. Tak powstała modyfikacja TS10-60, czyli TS10-61 – wyjaśnia Postek.*

Skrzynia powstawała wg założeń z końca 1987 roku, powstałych z myślą o Starach 1366 i 1342. Była zaprojektowana na moment wejściowy 600 Nm i ciąg przełożeń 9,99-1,00. – *Tworząc skrzynię biegów*

10-biegową poprzez dodanie reduktora do skrzyni 5-biegowej można zachować większość elementów 5-biegowej skrzyni bazowej oprócz kół zębatych. Kola zębate muszą być zaprojektowane od nowa – to wynika z oczekiwanego ciągu przełożeń. Skrzynie biegów TS10-60 oraz TS10-61 rzeczywiście dzieliło 7 lat. Pierwsza miała reduktor klasyczny o przełożeniu 3,57 druga obiegowy (planetarny) o przełożeniu 3,60. Porównując ciągi przełożeń obu skrzyń biegów, a szczególnie patrząc na biegi od 6 do 10 (pokazują one ciąg przełożeń skrzyni podstawowej) widać bardzo nieznaczne różnice. Pomimo to TS10-61 miała inne kola zębate niż TS10-60. Różnice dotyczyły, w odniesieniu do różnych par kół zębatych, nieco innych modułów, innych kątów pochylenia linii zęba, innych współczynników korekcji, innej liczby zębów. Te zmiany wynikały z zastosowania doskonalszych metod obliczania wytrzymałości kół zębatych – tłumaczy Postek.

Przekładnia z reduktorem obiegowym była o 9 mm krótsza od przekładni TS10-60 i miała 727 mm długości, była także o 15 kg lżejsza i ważyła 230 kg (z obudową sprzęgła). Miała wymuszone smarowanie pompą odśrodkową, gdy w poprzedniczce konstruktorzy zastosowali smarowanie rozbryzgowie.

Prototypownia zbudowała 8 sztuk TS10-61. – *Przeszły one z powodzeniem próby stanowiskowe i trafily do prototypowych samochodów, w tym do Stara 1366, badanego w Wojskowym Instytucie Techniki Pancernej i Samochodowej w Sulejówku. Już po pierwszych jazdach wojsko skrytykowało przekładnię jako zbyt skomplikowaną w obudwie. Kierowca gubił się w zmianie biegów, samochód starwał i czas przejazdu był dłuższy od Stara 266 – opisuje Postek.*

Drugie podejście do wojska

Po próbach w Sulejówku, uwzględniając obserwacje, opinie i wnioski z badań TS10-61, Postek zaprojektował pod koniec lat 80. przekładnię WS9-60 (WS oznaczało „wojskowa, synchronizowana”). – *Ta skrzynia biegów powstała z połączenia skrzyni 5-biegowej o ciągu przełożeń 6,47:1.00 (elementy z TS5-60) z reduktorem o przełożeniu 3,6 pochodzącym z TS10-61. Liczbę wykorzystywanych przełożeń ograniczono do 9. Tak skonfigurowana skrzynia biegów dawała podstawowy zakres przełożeń identyczny jak w standardo-*

wej skrzyni 5-biegowej, a dodatkowo oferowała zakres przełożeń specjalnych 12,85:3,60 możliwy do wykorzystywania w szczególnych warunkach pracy pojazdu, np. jazda terenowa, wykonywanie zadań specjalnych – wymienia Postek. Przypomina sobie, że ta przekładnia pozostała jedynie w formie dokumentacji.

W połowie stycznia 1988 roku w Starachowicach pojawił się pomysł na uniwersalny nośnik narzędzi, czyli Unistar. Starachowice zwróciły do Tczewa przekazane prototypy TS10-61 z prośbą o przerobienie ich na kompletację US10-30 (US oznaczało „Unistar, synchronizowana”) do nośników narzędzi – Unistar.

Przekładnia wykorzystywała przełożenia S5-45 w skrzyni podstawowej. Wraz z reduktorem obiegowym o przełożeniu 3,60 dawało to ciąg przełożeń o zakresie 30,49:1,00. – Przełożenie biegu pierwszego musiało być tak wysokie (30,49) by uzyskać roboczą prędkość jazdy pojazdu ok. 0,5 km/h – zaznacza Postek. W latach 1990-1991 powstały 3 prototypy.

Unistar w pierwotnej postaci także nie „wypalił” – pojawił się pomysł wersji dla kolejnictwa, pojazdów do przetaczania wagonów kolejowych. Przerobione skrzynie biegów wróciły do Starachowic i część z nich prawdopodobnie została zabudowana do prototypowych pojazdów – przypuszcza Postek.

Na koniec tczewscy konstruktorzy zaproponowali Starachowicom przekładnię TS9-65 na moment wejściowy 650 Nm. Skrzynia podstawowa miała 4 biegi plus bieg pełzający oraz wsteczny i połączona była z dwustopniowym reduktorem obiegowym znanym z TS10-61 o przełożeniu 3,6, tworząc ciąg przełożeń 12,88-1,00. – Zmieniono natomiast całkowicie przełożenia skrzyni podstawowej co pozwoliło uzyskać 9 zamiast 10 biegów i zastosować ergonomiczny schemat zmiany biegów HH lub H – dodaje Postek.

Podobnie jak TS10-61 jej masa wynosiła 195 kg a długość 727 mm, przy szerokości 310 mm i wysokości 530 mm. W sterowaniu konstruktorzy wprowadzili układ HH. – Ta propozycja pozostała tylko na papierze – przyznaje Postek.


Liczenie zębów na nowo

Pod koniec lat 80. ułatwieniem w znacznej ilości prac konstrukcyjnych były

elektroniczne techniki obliczeniowe.

– W drugiej połowie lat 80. firma kupiła komputer („Mera 600”) i utworzyła załączek działu informatycznego. Obliczenia wykonywane były na miejscu. Potem własnym sumptem opracowaliśmy algorytmy na obliczanie łożysk, analizę sztywności wałów, a potem obliczanie przekładni obiegowych – na bazie tych algorytmów powstały nowe programy obliczeniowe. Chyba pod koniec lat 80 do działu trafił pierwszy mikrokomputer „ZX Spectrum +”. Choć nie był to sprzęt profesjonalny, przepisane zostały w Basic’u dostępne programy i wszystkie obliczenia wykonywaliśmy nie opuszczając już Biura Konstrukcyjnego – wspomina Postek.

Przyznaje, że konstruktorzy wspomagali się komputerami projektując różne skrzynie biegów, lecz wykorzystywane programy automatyzowały jedynie prace możliwe do wykonania w tradycyjny sposób. – Dziś patrząc na możliwości jakie daje obecnie dostępny sprzęt i profesjonalne programy nie odważyłbym się powiedzieć by jakiegokolwiek nasz wcześniejszy wyrób skonstruowany został przy użyciu komputerów – przyznaje Postek.

Dodaje, że stara dokumentacja powstawała w skali 1:1 na kalce technicznej w formatach od A4 do A0 lub nawet większym. – Kiedyś mieliśmy koparki umożliwiające pracę z tak dużymi formatami – kończy Postek. 



TransLogistica
Poland

4
HALE
TARGOWE

XI Międzynarodowe Targi
Transportu i Logistyki

5 - 7 listopada 2024
EXPO XXI WARSZAWA

translogistica.pl

400+
wystawców

11 000
uczestników

45%
firm z zagranicy

Dołącz do wiodących targów TSL
w Polsce i Europie Środkowo-Wschodniej!

TRUCKS & MACHINES
WYKONAWCA SPECJALISTYCZNY

MASZYNY BUDOWLANE

NA KOŁACH LUB GĄSIENICACH



TEKST: Michał Jurczak ZDJĘCIA: T&M

Niewielkie ładowarki dostępne są zarówno w wersjach na podwoziu kołowym, jak i gąsienicowym, a popularność zawdzięczają też bogatej gamie osprzętu dodatkowego. Wybierając konkretną wersję miniładowarki należy zwrócić uwagę m.in. na udźwig, ale również prześwit (im większy, tym lepiej maszyna radzi sobie w terenie).

Współczesne miniładowarki to w istocie nośniki osprzętu. Ich posiadacze najczęściej wykorzystują łyżkę ładowarkową, ale nierzadko również chwytak typu „krokodyl”, widły do palet, czy ...zamiatarkę. Wśród popularnych przystawek są także: młot hydrauliczny, walec wibrujący, wiertło do gruntu czy łuparka do drewna. Często spotyka się maszyny o konstrukcji przegubowej zapewniające kąt obrotu 45 st. w każdą stronę, co ma gwarantować odpowiednią zwrotność przy relatywnie niewielkim promieniu skrętu.

W roli głównej uniwersalność

Paweł Bromirski, Kierownik ds. Produktu – Maszyny i Osprzętu, Interhandler podkreśla, jak istotną cechą maszyn jest wszechstronność zastosowania. – Dzię-

ki szerokiej gamie osprzętu sprawdzają się zarówno podczas pracy na budowie, jak i w rolnictwie. Maszyny na kołach doskonale spisują się na twardej nawierzchni, takiej jak beton czy asfalt, szczególnie w miejscach, w których nacisk wywierany na podłoże nie ma tak dużego znaczenia. Miniładowarki kołowe są również tańsze w utrzymaniu niż ich odpowiedniki na gąsienicach. Maszyny wyposażone w gąsienice mają niżej położony środek ciężkości, większe możliwości podnoszenie i pchania, a mniejszy nacisk na podłoże zapewnia lepszą stabilność i właściwości trakcyjne. Sprawdzają się również podczas pracy na zboczach (praca w przechyłach), są popularne przy pracach polegających na kształtowaniu krajobrazu oraz w grząskim terenie – wylicza P. Bromirski.

Również zdaniem dostawców maszyn Liebherr, wybór między miniładowarką kołową a gąsienicową zależy od specyficznych warunków i wymagań pracy. Wśród kluczowych cech maszyn kołowych wymieniają: mobilność (są szybsze i bardziej zwrotne na utwardzonych nawierzchniach); łatwość transportu (mniejsza waga i kompaktowe wymiary ułatwiają transport między miejscami pracy), jak również koszty eksploatacji (części zamienne i konserwacja są zazwyczaj tańsze w porównaniu do gąsienicowych odpowiedników). Z kolei miniładowarki gąsienicowe sprawdzą się wtedy gdy liczy się szczególnie: trakcja i stabilność (lepsza przyczepność i stabilność na miękkim, błotnistym lub nierównym terenie); mniejszy nacisk na podłoże (rozkładają ciężar na większą powierzchnię,



ENGINECOPOWER®

**MODYFIKACJE
OPROGRAMOWANIA SILNIKA**



10%

obniżenie spalania



20%

Wzrost mocy

- ✓ **Darmowy test**
- ✓ **Dożywotnie wsparcie techniczne**

Mniejsze KOSZTY Większa WYDAJNOŚĆ

Jak przebiega ADAPTACJA MOCY?



OKREŚLENIE WYMAGAŃ KLIENTA

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



DIAGNOSTYKA

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



ZAPISANIE NOWEGO OPROGRAMOWANIA

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



POMIAR MOCY I PRZEKAZANIE

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



+48 722 700 537

biuro@enginecopower.pl

www.enginecopower.pl

Ładowarki Avant 645/650 napędza silnik Kuboty o mocy 44 KM



skłaniają firmy do wyboru maszyn, które łączą wydajność z niską emisją spalin oraz o technologicznych innowacjach (telematyka i automatyzacja, zwiększa zainteresowanie modelami miniładowarek, które oferują większą produktywność i łatwiejsze zarządzanie flotą).

W opinii Adriana Winnickiego (District Manager, Bobcat) rynek miniładowarek w Europie wydaje się rosnąć wraz ze wzrostem kosztów pracy i spadkiem dostępności wykwalifikowanych pracowników, coraz popularniejszym sprzętem specjalistycznym. Zastrzega przy tym, że koncepcja ładowarek w Europie jest wciąż znacznie mniej popularna niż w Ameryce Północnej, co pokazuje wciąż duży potencjał do odkrycia przez nasz rynek. – *O ile rynek ładowarek kołowych wydaje się stabilny, o tyle sprzedaż ładowarek gąsienicowych rośnie, co świadczy o lepszym zrozumieniu tego produktu przez rynek. Droższe ładowarki gąsienicowe są bardziej produktywne i bardziej ekonomiczne w utrzymaniu w wielu zastosowaniach, na wielu rynkach sprzedaż ładowarek gąsienicowych jest wyższa niż kołowych, podczas gdy w przeszłości było odwrotnie* – mówi A. Winnicki.

– *Jesteśmy pozytywnie zaskoczeni, że załamania rynku spowodowane w poprzednich latach pandemią czy kryzysem ekonomicznym nie wpłynęły jakoś na wyniki sprzedaży, a okresami nawet je podciągały. Konsultowaliśmy to z właścicielami innych marek na rynku i wszyscy mieli bardzo podobne wnioski* – mówi T. Jankowski (Avant Polska) zaznaczając

co minimalizuje uszkodzenia terenu) oraz wszechstronność (lepsze do pracy na różnych typach podłoża, zwłaszcza tam, gdzie kołowe maszyny mogą mieć trudności).

Marek Gozdur, Product Manager, Manitou zaleca aby przy wyborze maszyny zwrócić uwagę na kilka elementów. – *Tam gdzie ważna jest siła uciągu / pchania oraz mały nacisk na podłoże i praca w grząskim terenie w 100 proc. zastosowanie znajdzie miniładowarka na gąsienicach. Natomiast tam gdzie liczy się szybkość i niższe koszty eksploatacyjne to wybór mini ładowarki burtowej na kołach będzie lepszym rozwiązaniem* – tłumaczy M. Gozdur.

Zdaniem Tomasza Jankowskiego (doradca techniczno-handlowy Avant Polska) zdecydowana większość użytkowników w Polsce decyduje się na wybór miniładowarki kołowej, która będzie lepszym wyborem pod kątem prędkości przemieszczania się, łatwości i kosztów obsługi (ogumienie) i szerszego wachlarza zastosowań. – *Argumentem który warto podkreślić jest wpływ ogumienia na podłoże, który jest słabowy w przypadku miniładowarek kołowych, a bardzo zauważalny w przypadku ładowarek gąsienicowych* – dodaje T. Jankowski.

Rynek roślin

M. Gozdur (Manitou) podkreśla, że rynek miniładowarek burtowych w Polsce z roku na rok się rozwija. – *To są maszyny spe-*

cialistyczne, nośniki osprzętów, które wypierają maszyny uniwersalne, takie jak koparko-ładowarki, tak bardzo popularne w Polsce – dodaje.

Specjaliści Liebherr tłumaczą wzrost popytu na miniładowarki kilkoma przyczynami, wynikającymi z tendencji rynkowych. Mówią o urbanizacji i rozwoju infrastruktury (wzrost liczby projektów budowlanych w miastach i rozwój infrastruktury zwiększa zapotrzebowanie na kompaktowe, wszechstronne maszyny, mogące działać w ograniczonych przestrzeniach); ekologicznych i efektywnych rozwiązaniach (coraz większa świadomość ekologiczna oraz wymagania dotyczące efektywności energetycznej

Małe maszyny Bobcat są cenione m.in. za duże siły odpajania i pchania



jednak, że zawsze będą się pojawiać pewne obawy w związku z wydarzeniami na świecie, aktualnym kursem walut czy aktualnie przybywającą do Polski recesją z krajów zachodnich. – *Najważniejsze w tym wszystkim by nie tracić głowy, kalkulować i inwestować rozsądnie. Póki co trzymamy się tego planu i jest bardzo dobrze. Z roku na rok słupki sprzedażowe rosną, a kolejni klienci przekonują się do naszych produktów. Część wraca do nas po następne maszyny, część widziała je w pracy w internecie, część miała okazję popracować na sprzęcie gdzieś z wypożyczalni, więc liczba zapytań szczególnie w tym roku jest naprawdę imponująca* – dodaje T. Jankowski informując, że niedawno Avant Polska uruchomił drugi duży obiekt w woj. kujawsko-pomorskim, co oznacza poszerzenie działalności otwierając się bardziej na Polskę północną.

Na przykład...

Liebherr 504 Compact to 4,6-tonowa maszyna z łyżką podsiębierną o szerokości 1,8 m i czerpakiem o poj. 0,7 m sześć. – *Dzięki kompaktowej konstrukcji, mocnym ramionom podnoszącym ze zoptymalizowanym prowadzeniem równoległym i dużym ładunkiem jak na małą maszynę, ładowarki kompaktowe oferują maksymalną wydajność operacyjną przy niskim koszcie zakupu, co oznacza doskonały stosunek jakości do ceny* – podkreśla dostawca.

Liugong ma linię ładowarek ze sterowaniem burtowym. Sprzedawcy zwracają



Liebherr 504 to 4,6-tonowa maszyna z łyżką podsiębierną o szer. 1,8 m

uwagę na nisko położony środek ciężkości i duży rozstaw. Obciążenie sięga 2,7-3 t, poj. łyżki to 0,7 m sześć. Do napędu służy motor o mocy 46 KM. – Model 365B to maszyna wszechstronna, sprawdza się w budownictwie, kształtowaniu terenu, rolnictwie i w innych kluczowych sektorach. Wykorzystanie technik symulacji do analizy danych dotyczących jazdy i warunków pracy pomogło zoptymalizować moc i obniżyć zużycie paliwa – usłyszeliśmy od dostawców zapewniających też, że trzystopniowy nanofiltr paliwa i filtr oleju wydłużają okres międzyobsługowy do 500 godzin. Przy normalnej konserwacji

silnik może pracować 8 tys. godzin do pierwszego remontu głównego, obniżając koszty obsługi o 25 proc. do 30 proc.

Najmniejszą ładowarką o sterowaniu burtowym w gamie Bobcat jest S70. – *Jest wystarczająco mała, aby dostać się w ciasne miejsca, a jednocześnie wystarczająco mocna, aby wykonać każde zadanie. To zwinny „mały koń pociągowy”, który ma idealny rozmiar do przejeżdżania przez wąskie drzwi, korytarze, małe ścieżki i bramy oraz do pracy pod niskimi sufitami* – rekomenduje A. Winnicki dodając, że maszyna ma szerokość 902 mm (914 mm z łyżką), silnik 17,5 kW, masę operacyjną



PRODUKOWANE
w Finlandii

**Najbardziej
WIELOFUNKCYJNE**

**ŁADOWARKI
na świecie**

☎ 12 43 44 110

AVANT[®]

www.avantpolska.pl

✓ UDŹWIG
OD 350 KG
DO 1900 KG

✓ MOC
od 20 KM
do 57 KM

✓ PONAD
200 narzędzi
wymennych

Nowe modele 645 650
moc serii 700
w serii 600

**3
LAT**

LETNIA
*promocja trwa do 31 lipca,
szczegóły u handlowców

**PROPRORPR
MOMOMOM
ACJACJACJA**

📷 📺 📱 /SerafinMaszyny

Ładowarki Manitou to serie: „R” z tradycyjnymi, radialnymi ramionami oraz „V” z ramionami pionowymi



uznaniem profesjonalistów na całym świecie. W ubr. Manitou wprowadziła do sprzedaży nową gamę miniładowarek burtowych na kołach i gąsienicach pod nazwą Nemesis. To sześć maszyn – 3 miniładowarki kołowe 2100V, 2300V i 2750V oraz 3 gąsienicowe 2100VT, 2300VT i 2750VT. – Jedną z najbardziej popularnych na rynku jest Manitou 2750V. Maszynę wyposażono w silnik Yanmar o poj. 3,3 l i mocy 72 KM. Waga operacyjna to ponad 4,5 t oraz udźwieg destabilizujący / wywracający 2,5 t. Zaawansowana technologia, mocna hydraulika robocza (high flow 126 l/min), wygodna i przestronna kabina sprawiają, że Manitou 2750VT sprawdzi się w każdym terenie i poradzi sobie z każdym osprzętem dedykowanym do miniładowarek burtowych – mówi M. Gozdur.

P. Bromirski (Interhandler) zachęca do zainteresowania nowatorskimi rozwiązaniami technicznymi jakie zastosowano w maszynach JCB. – Jednym z nich są drzwi do kabiny. JCB to jedyny producent na świecie oferujący takie rozwiązanie – otwierają się na prawie 90 st. i oferują operatorowi komfortowe wsiadanie i wysiadanie z kabiny. Kolejnym wyjątkowym rozwiązaniem jest pojedyncze ramię do podnoszenia osprzętów. Dzięki takiemu rozwiązaniu mamy o ok. 30 proc. mniej punktów smarnych, ale nie tracimy na wytrzymałości, ponieważ ilość stali zawartej w pojedynczym ramieniu jest o 20 proc. większa niż w przypadku maszyn z podwójnym ramieniem. Jesteśmy również

1.312 kg, a dodatkowy przepływ standardowy to 37,1 l/min. Jednym z bestsellerów marki Bobcat jest S650 (nowa wersja modelu, którego przez kilka lat nie było w portfolio, a teraz powrócił). – Dzięki wyjątkowym siłom odpajania i pchania, niezawodnej trakcji i wszechstronnym opcjom wysokiego przepływu jest to maszyna do każdego zadania, niezależnie od ograniczeń przestrzennych i ograniczeń masy. Silnik ma moc 55,3 kW, masa eksploatacyjna wynosi 3.778 kg. Wydajność pompy (przy opcji dużego przepływu) to 115,5 l/min. – wylicza A. Winnicki. Nasz rozmówca zachęca też do zainteresowania całkiem nowym i największym modelem CTL firmy Bobcat, jaki kiedykolwiek wyprodukowano – T86, podkreślając że zapewnia wydajność, przyczepność i kontrolę nawet w przypadku najbardziej wymagających osprzętów dzięki funkcji Super Flow. Ma silnik o mocy 78,3 kW i masę eksploatacyjną 5.643 kg. Wydajność pompy (przy opcji wysokiego przepływu) sięga 159 l/min.

Manitou to nie tylko ładowarki teleskopowe, ale również miniładowarki burtowe na kołach i gąsienicach. Maszyny burtowe zaprojektowano z radialnym lub wertykalnym ramieniem podnoszącym. Oferta obejmuje różnorodne rozmiary i możliwości, począwszy od ultra kompaktowych, średnich, aż po pełnowymiarowe maszyny. – Manitou oferuje dwie linie ładowarek o sterowaniu burtowym: serię „R” zaprojektowano z tradycyjnymi

radialnymi ramionami, a serię „V” z innowacyjnymi ramionami pionowymi. Ładowarki Manitou słyną ze swojej zwrotności w każdym terenie, bez wysiłku pokonując wszystkie rodzaje podłoża, w tym błotniste, nierówne i luźne nawierzchnie. Ich kompaktowa konstrukcja sprawia, że nadają się do poruszania się w ciasnych obszarach roboczych i zamkniętych przestrzeniach. Maszyny te sprawdzają się w pracach związanych z kopaniem, niwelacją terenu i robotami ziemnymi – mówi M. Gozdur dodając, że takie modele ładowarek burtowych jak: 1050 R, 1350 R, 1650 R, 1900 R, 2100 V, 2300 V, 2750 V i 3300 V cieszą się


W maszynach JCB zastosowano szereg nowatorskich rozwiązań technicznych



ciekawo, jak klienci odniosą się do widoczności z kabiny operatora. Ustawienie słupków, pojedyncze ramię oraz przednia i boczna szyba pokrywa około 270 st. pola widzenia operatora – dodaje P. Bromirski informując przy tym, że każdy klient otrzymuje standardowo 2 lata/2 tys. mth gwarancji na maszynę, 3 lata lub 3 tys. mth gwarancji na ramię/konstrukcję oraz 7 lat lub 7 tys. mth gwarancji na ramię do podnoszenia (dla pierwszego właściciela).

T. Jankowski (Avant Polska) zwraca uwagę na walory, obecnych na rynku od niedawna modeli 645/650. W małym, kompaktowym rozmiarze umieszczono silnik Kuboty o mocy 44 KM. – To bardzo lubiana przez naszych klientów, prosta w budowie jednostka, która pozwala na bardzo dużo. Wcześniejszy jej wariant, zdławiony przez aktualne normy UE gwarantował zaledwie 26KM (37KM przed nowymi normami StageV), czym byliśmy wraz z klientami nieco zmartwieni, jednak fabryka Avant Tecno Oy szybko znalazła remedium w postaci doposażenia maszyny w jednostkę komputerową oraz DPF. Dzięki temu udało się

wykrzesać więcej mocy niż kiedykolwiek, a jeśli dodamy do tego wszystkiego fakt, iż umieszczona w tej maszynie nowa pompa hydrauliczna zagwarantuje nam przepływ 75l/min, otrzymujemy w rezultacie najsilniejszą maszynę na świecie w swoim małym gabarycie – mówi T. Jankowski dodając, że zainteresowanie no-

wymi modelami rośnie z miesiąca na miesiąc i za rok, dwa to 645i/650i może zająć miejsce flagowego dotąd modelu 635. Fabryka oferuje nową kabinę dla tych maszyn (GT zamiast DLX), która została zaprojektowana by stworzyć w środku jeszcze więcej miejsca przy jeszcze lepszym wygłuszeniu. 



Liugong to maszyny o relatywnie nisko położonym środku ciężkości



SUSTAINABLE PERFORMANCE.



OFF-THE-ROAD TYRES
Doskonałe rozwiązania Off-The-Road. W odpowiedniej cenie.

MS301	MS405	MS503
		



OPONY DO SPRZĘTU BUDOWLANEGO
Wiodące w branży rozwiązania w zakresie opon budowlanych. We właściwej cenie.

MS901	MS903	MS908
		

BIURO OBSŁUGI KLIENTA
77 451 98 96 (do 98)
hurt@latexhurt.pl
latexopony.pl

www.PARTNER.pl

BUDOWLANY SHOW W LUBIENIU

Już po raz czternasty odbyły się Centralne Targi Maszyn, Urządzeń i Sprzętu Roboczego eRobocze Show. Imprezę zorganizowano w dniach 7-8 czerwca w Lubieniu Kujawskim, a teren ekspozycyjny miał powierzchnię ponad 60 tys. mkw.

Centralne Targi Maszyn i Urządzeń eRobocze Show mają charakter ogólnopolski, odbywają się corocznie w Lubieniu Kujawskim. Raz w roku, w różnych miejscach w Polsce goszczą natomiast jednodniowe, Regionalne Targi eRobocze Show (najbliższą edycję zaplanowano na 5 października br. na lotnisku Krzywa, nieopodal Bolesławca). Organizatorem imprez jest wydawnictwo La-smedia (wydawca portalu eRobocze.pl oraz magazynu Robocze News), a współorganizatorem Stowarzyszenie Operatorów Maszyn Roboczych Operator. – *Polska jest piątym rynkiem budowlanym w Unii Europejskiej. Na tych ogromnych polach można zobaczyć jak to usprzętowany, nowoczesny i profesjonalny rynek. Jestem przekonany, że najbliższa dekada będzie bardzo dobra dla polskiego rynku budowlanego* – mówił Jan Styliński, prezes Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa.

Pokazy, testy, prelekcje

Wśród ponad stu wystawców lubieńskiej imprezy byli dystrybutorzy sprzętu budowlanego najbardziej liczących się na



Duże koparki przywiozła na imprezę m.in. firma Sany Polska

rynku marek. Stoiska mieli też dostawcy wszystkiego, czego potrzebują maszyny: olejów, smarów, części zamiennych czy akcesoriów. Zwiedzający mieli okazję obejrzeć wiele maszyn w akcji, ponad połowa spośród sześciuset z nich została udostępniona do testów. W ramach pokazów specjalnych eRobocze Arena prezentowali się operatorzy

Mecalac Polska i Yanmar Construction. Swoje show i prelekcje zorganizowały takie firmy jak: Bergerat Monnoyeur (CAT), Bobcat, Broker Maszyny, DT-Automatyzacja (Oilquic MTS), Interhandler (JCB), Kubota, Liebherr Polska, LiuGong Dressta Machinery, Sany Polska, Wacker Neuson, XCMG. Na scenie eRobocze Show mówiono m.in. o bezpieczeństwie (Dariusz Lewandowski z Okręgowego Inspektoratu Pracy), zagadnieniach prawnych (mec. Łukasz Bąk) czy działalności Związku Producentów i Dystrybutorów Maszyn Roboczych (prezes Adrian Winnicki). Była też możliwość obejrzenia walk samurajów, czy... zrobienia sobie zdjęcia z Mariuszem Pudzianowskim.

Nowe modele, nowe technologie

Na eRobocze Show odbyło się kilka premierowych pokazów. Bobcat przedstawił po raz pierwszy w Polsce ładowarkę burtową S650, a Interhandler (JCB) miał



Większość spośród przywiezionych maszyn można było obejrzeć podczas pracy na żywo

na swoim stoisku Pothole Pro – maszynę do szybkiego łatania dziur w drogach. Zainteresowanie budził też osprzęt do kruszenia, przesiewania i sortowania marki MB Crusher. Pozwala przetwarzać materiał odpadowy bezpośrednio na budowie, umożliwiając jego ponowne wykorzystanie. Na wielu stoiskach pojawiły się również maszyny napędzane elektrycznie. Zaznaczano przy tym, iż sporą barierą w ich upowszechnianiu jest ciągle niedostateczna infrastruktura ładowania. O stanowiącej alternatywą dla napędu elektrycznego, technologii wodorowej mówiono m.in. na stoiskach JCB czy Liebherr (obie firmy są bardzo zaawansowane w tworzeniu maszyn z tego rodzaju napędem).


Operatorzy na start

Tradycyjnie już, na eRobocze Show odbyły się zawody z cyklu Polskiej Ligi Operatorów. Biorą w nich udział profesjonalni operatorzy z całej Polski, a celem jest promowanie zawodu oraz bezpiecznych metod pracy. W tym roku rywalizowano



„W akcji”, koparka kołowa Volvo

m.in. na koparko-ładowarce JCB 3CX Pro (Interhandler). Najlepszymi okazali się: Rafał Sitek, Mateusz Sokołowski oraz Artur Lasoń. Z kolei z 5,8-tonową koparką Takeuchi 260, z głowicą uchylno-obrotową (Wilhelm Schäfer) najlepiej radzili sobie: Adam Kaczor,

Łukasz Dominiak oraz Patryk Borzych. Trzecia konkurencja (nowość na eRobocze Show) opierała się na użyciu systemu wspomagania pracy Unicontrol. Najlepsze wyniki w tej rywalizacji uzyskali: Rafał Sitek, Daniel Celary oraz Adam Kaczor. 



razem tworzymy
wspieramy
dostarczamy

CZĘŚCI I NARZĘDZIA
NIEZBĘDNE
DO SERWISU MASZYN
OFF HIGHWAY



SPRAWDŹ




BOBCAT BUDUJE FABRYKĘ W MEKSYKU

13 czerwca Bobcat zorganizowała uroczystość rozpoczęcia prac przy budowie zakładu produkcyjnego w Meksyku wartego 280 mln EUR. Zakład o powierzchni 65 tys. mkw., z siedzibą w okręgu Salinas Victoria pod Monterrey w stanie Neuvo Leon w Meksyku ma rozpocząć działalność w 2026 r. W uroczystości brali udział przedstawiciele firmy Bobcat, przedstawiciele władz oraz miejscowi liderzy biznesu. Nowa lokalizacja, ogłoszona w 2023 r., rozszerzy istniejący globalny potencjał marki Bobcat, zapewniając dodatkowe moce produkcyjne do wytwarzania wybranych modeli kompaktowych ładowarek gąsienicowych i o sterowaniu burtowym. Kompaktowe ładowarki Bobcat są również produkowane w Stanach Zjednoczonych i w Czechach; nowy zakład nie będzie miał wpływu na tę działalność. Nowy zakład produkcyjny będzie ubiegał się o certyfikat LEED Silver i będzie wykorzystywał najnowocześniejsze rozwiązania ze szczególnym naciskiem na jakość, precyzję i wydajność energetyczną. 



LIEBHERR NA TARGACH IFAT 2024



Na targach IFAT w Monachium w maju firma Liebherr zaprezentowała maszyny do przeładunku materiałów LH 40 M Port Elektro oraz inne innowacje podkreślające zaangażowanie w branżę recyklingu i gospodarki odpadami. Model LH 40 M Port Elektro to nowa maszyna do przeładunku materiałów o masie operacyjnej ok. 45 ton. Została specjalnie zaprojektowana do przeładunku towarów masowych i drobnicowych w operacjach portowych i charakteryzuje się bardzo dużymi obciążeniami w połączeniu z dużym zasięgiem. Centralnym elementem maszyny do transportu materiałów jest silnik elektryczny Liebherr o mocy 145 kW, który zapewnia mocne i dynamiczne ruchy robocze. Ponadto innowacyjna koncepcja napędu obejmuje dodatkowy silnik elektryczny dla odbiorników pomocniczych, który zapewnia ukierunkowaną dystrybucję energii, a także maksymalną efektywność energetyczną. Na targach IFAT model LH 40 M Port E pokazano z kablem wleczonym; alternatywnie możliwe jest również wyposażenie w system nawijania. Ponadto na wystawie zaprezentowano wysięgnik portowy o długości 10,6 m i drążek o długości 7,7 m. Liebherr zaprezentował również GMZ 40 i GMM 35-5, dwa osprzęty, dzięki którym maszyny do transportu materiałów mogą być elastycznie wykorzystywane w różnych obszarach. Liebherr zaprezentował na targach IFAT model L 507 E, pierwszą akumulatorowo-elektryczną ładowarkę kołową w ofercie. Wydajność L 507 E jest równa wydajności konwencjonalnie zasilanej ładowarki kołowej Liebherr w tej samej klasie wielkości, ale nie emituje CO₂. Producent pokazał też ładowarki teleskopowe T 60-9s, T 41-7s i T 33-10s. Ładowarki teleskopowe Liebherr charakteryzują się przede wszystkim wszechstronnością i wysoką mobilnością. 

MECALAC WPROWADZA REVOTRUCK

Revotruck Mecalac, to unikalne wozy, które łączy w sobie możliwości jakie daje rotacja kabiny oraz kipa, z wyjątkowymi możliwościami terenowymi. Revotruck zdobył już pięć nagród, w tym prestiżowy Red Dot Design Awards w kategorii "Best of the Best". To jeden z najbardziej znanych na świecie konkursów projektowych, w którym "Best of the Best" jest najwyższym wyróżnieniem w konkursie. Chociaż wozy budowlane są niewątpliwie skutecznym środkiem transportu dużych ilości materiałów, to jednocześnie trzeba przyznać, że są one również przyczyną prawie jednej trzeciej wszystkich wypadków związanych z transportem na placach budowy. Częstotliwość wypadków jest szczególnie wysoka w przypadku maszyn ważących ponad 6 ton, gdzie wskaźnik wypadków jest jeszcze bardziej niepokojący, ponieważ ilość materiału transportowanego w wozidle zasłania widoczność podczas manewrów. Aby zminimalizować to ryzyko, zespół badawczo-rozwojowy Mecalac przeprowadził dogłębną analizę miejsc pracy, identyfikując widoczność, stabilność i zwrotność jako główne problemy. Obserwacje te były siłą napędową do stworzenia Revotruck, innowacyjnej koncepcji opracowanej od podstaw w celu sprostania wyzwaniom związanym ze zwiększeniem bezpieczeństwa. Jest to pierwsze wozy wyposażone w obrotową kabinę wraz z kokpitem. Oferując 360-stopniową widoczność, Revotruck rewolucjonizuje sposób pracy z wozidłem, podnosząc bezpieczeństwo i komfort operatora na nowy poziom. 



GALAXY WPROWADZA NOWE OPONY

Firma Yokohama-ATG poszerza ofertę opon klasy premium do wózków widłowych Galaxy MFS 101 SDS o 3 nowe opony niebrudzące (NM). Opona ta zapewnia ochronę wrażliwych środowisk pracy, takich jak podłogi polerowane lub pokryte żywicą epoksydową. Opona nie pozostawia widocznych śladów. Przeprowadzone na terenie Włoch testy potwierdzają trwałość Galaxy MFS 101 SDS. W eksperymencie z oponami czas pracy i trwałość były prawie dwukrotnie dłuższe niż czas pracy konkurencyjnej opony czołowego europejskiego producenta w danych okolicznościach. Początkowa oferta nowej opony Galaxy MFS 101 SDS NM obejmuje rozmiary 18X7-8, 6.00-9 i 23X10-12 i jest skierowana szczególnie do operatorów elektrycznych wózków widłowych używanych w pomieszczeniach w branżach wymagających maksymalnej czystości. Opona objęta jest 5-letnią gwarancją.



VOLVO CE ROZSZERZA GAMĘ WOZIDEŁ SZTYWNORAMOWYCH

Po sukcesie wozidla R100, Volvo CE wprowadza na rynek wozidla sztywnoramowe R60 o ładowności 55 ton i R70 o ładowności 65 ton, które poszerzają możliwości w zakresie wozideł dla kamieniołomów i górnictwa lekkiego. Podczas gdy R60 ma objętość nadwozia 36,04 m sześć., R70 oferuje 42,4 m sześć.. Mogą być mniejsze, ale fani flagowego modelu R100 zobaczą w nowych maszynach wiele tych samych funkcji i zalet najnowszej generacji E. Dzięki nisko położonemu środkowi ciężkości, zrównoważonej masie i wytrzymałemu, ale elastycznemu podwoziu, maszyny te uosabiają solidność, wydajność i niezawodność, które zapewniają niskie koszty eksploatacji. Nowe maszyny posiadają nadwozie w kształcie litery V, które zostało zaprojektowane tak, aby zapewnić maksymalne utrzymanie ładunku, przy jednoczesnym minimalnym przenoszeniu materiału po wysypianiu. Jeśli chodzi o przyczepność, wysoka krotność osi napędowej zapewnia maksymalną trakcję, podczas gdy i tak już wydajny silnik o wysokim momencie obrotowym jest dodatkowo wspierany w zmniejszaniu zużycia paliwa przez automatyczny adaptacyjny wybór biegów oferowany przez Volvo Dynamic Shift Control. Silnik ma również do wyboru tryb Eco, który domyślnie wybiera najbardziej wydajny bieg, a automatyczne wyłączenie silnika na biegu jałowym zmniejsza zużycie silnika.

20. EDYCJA
NA OSI
MASTER TRUCK SHOW
OPOLE POLAND
19-21 LIPCA 2024

Gwiazdy imprezy: **ROXETTE Tribute Band** * **INESS**
Mocna Zmiana Blusa * **Blueberry Hill Band** * **Sherwood**
Janusz Nastarowicz & Saku Collective * **DJ Marko Marecki**

20 YEARS
MASTER TRUCK

LOTNISKO POLSKA NOWA WIEŚ
ROZRYWKA DLA CAŁEJ RODZINY
DOZWOLONE DLA OSÓB W KAŻDYM WIEKU OD 0 DO ∞

0+

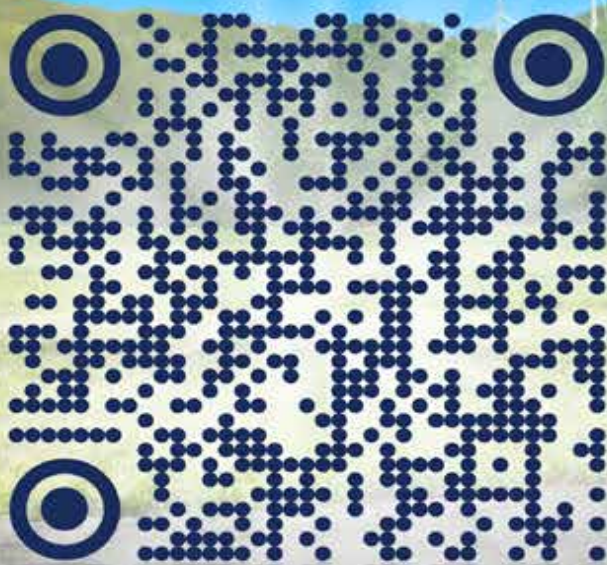
STUNTER 13 I MARCIN GŁOWACKI - STUNT MOTOCYKLOWY W WYKONANIU 2 MISTRZÓW ŚWIATA * TRIAL MOTOCYKLOWO ROWEROWY: PRZEMEK KACZMARCZYK
POKAZY DRIFTU CIĘŻAROWEGO: MADREX, RAPTUS, MOTOZŁOŚNICA * PRZEJAZDŹKI: TRANSPORTERY OPANCERZONE, CZOLG, MONSTER TRUCK, WRAKI, EKSTREMALNA KARUZELA
POKAZ NISZCZENIA AUT PRZEZ CZOLG T55 * POKAZ LASEROWY * SATURDAY NIGHT LIGHT SHOW * OBFITA OFERTA GASTRO ORAZ GADŻETOWA * ORAZ WIELE INNYCH ATRAKCJI

Wzrostkie info na www.mastertruck.pl oraz na Facebooku lub w programie Telewizyjny „Na Osi”
www.mastertruck.pl www.facebook.com/mastertruck www.instagram.com/mastertruck www.youtube.com/channel/UCnaesi www.facebook.com/programnaosi Program Na Osi





R02 PROFUEL



PRZYSZŁOŚĆ JEST TERAZ.
TRWAŁA. WSZECHSTRONNA. ZRÓWNOWAŻONA.



Odważny, wizjonerski i nieustannie poszukujący innowacji technologicznych, Prometeon przedstawia nowy, przełomowy produkt. **R02 Profuel** - to nowoczesne opony do transportu regionalnego, zaprojektowane z myślą o zapewnieniu maksymalnej wszechstronności, wydajności i najwyższych standardów bezpieczeństwa na wszystkich drogach i w każdych warunkach. **Dołącz do przyszłości.**