





TRUCKS & MACHINES

MIESIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY

ŁADOWARKI NA TOPIE

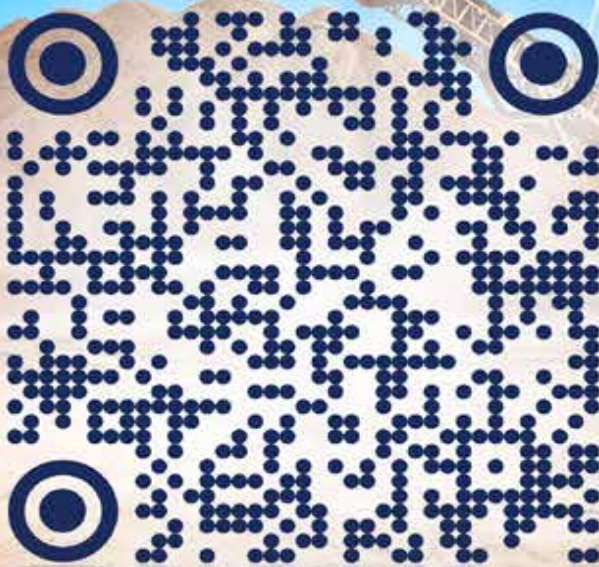


-  ZWROT VAT Z ZAGRANICY – NIEŁATWA PROCEDURA, KTÓRĄ WARTO ZLECIĆ FACHOWCOM
-  SPECJALIŚCI OD KONTENERÓW – NAJNOWSZE POJAZDY Z LICZNYMI UDOSKONALENIAMI
-  HISTORIA: DEKADA PRAC NAD RODZINĄ CIĘŻKICH URSUSÓW ZAKOŃCZONA SUKCESEM
-  MASZYNY BUDOWLANE: PRZEGLĄD KOPAREK KOŁOWYCH I ELEKTRYCZNE LIUGONGI



G02 PRO

MULTIAXLE



PRZYSZŁOŚĆ JEST TERAZ.

WYTRZYMAŁA. TRWAŁA. ZRÓWNOWAŻONA.



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

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

Redaktor naczelny
Dominik Woch
redakcja@trucks-machines.pl

Zespół
Leon Bilski
Jacek Dobkowski
Michał Jurczak
Robert Przybylski
Michał Woch

Współpraca
Marek Różycki
Mariusz Miąsko

Korekta
Danuta Szperling

Wydawnictwo
FOCUS TRUCK LOGISTIC

Redaktor graficzny
Krzysztof Krusiński
kkrus@o2.pl

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


NEWS

YUTONG / DAF / MAN	4
GOLDHOFER / BENALU-LEGRAS	5
NAGRODA / SETRA / VOLVO TRUCKS / LEASING / UNIMOG	6
AUSA / BOMAG / DEVELON / AMMANN	74

RYNEK

IVECO: METALLICA!	8
DAF	10
WEBFLEET	12
OPONY MAGNA TYRES M-TRUCK	14
OPONY NACZEPOWE	16
ZWROT VAT Z ZAGRANICY	18
NACZEPY I PRZYCZEPY	26
V TRUCK SHOW PODLASIE	34
MASTER TRUCK	36
ROZMOWA T&M	42
KRONE	44
HISTORIA: DO CIĘŻKICH ZADAŃ	46
KOPARKI KOŁOWE	50
ŁADOWARKI KOŁOWE 20-25T	58
JCB	64
ŻURAWIE TELESKOPOWE	66
ROZMOWA T&M	70
LIUGONG	72

SETNY YUTONG W POLSCE


Flotę komunikacji miejskiej w Polkowicach (woj. dolnośląskie) zasilają kolejne elektrobusey Yutong. Tym razem będą to trzy egzemplarze modelu E7S, najnowszej generacji najmniejszego z gamy zeroemisyjnych autobusów miejskich marki Yutong. Na ulice miasta wyjadą elektryczne autobusy znane z mundialu w Katarze. Wybrany przez Polkowice Yutong E7S to najnowszy model tej marki, który właśnie debiutuje na polskim rynku. 7-metrowy elektrobusek łączy kompaktowe wymiary i zwrotność z funkcjonalnością, dysponuje 13 miejscami siedzącymi oraz przestrzenią dla osób niepełnosprawnych. Na jednym ładowaniu osiąga nawet 200 kilometrów, a dzięki systemowi rekuperacji energia jest odzyskiwana podczas hamowania. Wyposażenie obejmuje także klimatyzację, elektryczne ogrzewanie oraz monitoring. Polkowice rozwijają tabor komunikacji miejskiej o kolejne zeroemisyjne autobusy dzięki dofinansowaniu z programu „Zielony Transport Publiczny”, prowadzonego przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Łączna wartość projektu wyniosła nieco ponad 5,5 mln zł, a dofinansowanie z NFOŚiGW – niemal 3,3 mln zł. Łączna długość linii obsługiwanych przez polkowicki ZKM wynosi obecnie 283 km. 




ELEKTRYCZNE POJAZDY CIĘŻAROWE NOWEJ GENERACJI



DAF Trucks przygotowuje się do seryjnej produkcji nowej gamy w pełni elektrycznych pojazdów ciężarowych. Pierwsze zeroemisyjne egzemplarze już rozpoczęły pracę u kilku wiodących przewoźników w Holandii. Pojazdy nowej generacji DAF Electric opierają się na modelach XD i XF, a więc konstrukcjach, które wyznaczyły nowe standardy w zakresie wydajności, bezpieczeństwa i komfortu, co potwierdzono przyznając im tytuły International Truck of the Year. Warianty „z wtyczką” wyposażone są w silniki elektryczne o mocy do 350 kW (480 KM), a szeroka gama akumulatorów (od 2 do 5 pakietów) zapewnia możliwość optymalnego doboru konfiguracji, a także zerową emisję spalin na dystansie nawet do 500 kilometrów. Elektryczne pojazdy


ciężarowe DAF zasilane są przez akumulatory LFP (litowo-żelazowo-fosforanowe) o wysokiej gęstości. To technologia bardzo korzystna pod względem bezpieczeństwa termicznego, żywotności i liczby cykli ładowania. Firma DAF prowadzi szeroko zakrojone testy modeli XD i XF Electric nowej generacji, we współpracy z wiodącymi przewoźnikami, którzy wprowadzają pierwsze egzemplarze na drogi. Ich reakcje są bardzo entuzjastyczne. 

NOWY AUTORYZOWANY SERWIS

19 sierpnia 2024 r. firma Albor z Wałcza (woj. zachodniopomorskie) uroczyście otworzyła nowy autoryzowany serwis pojazdów ciężarowych marki MAN w Koszalinie (woj. zachodniopomorskie). Albor zaprasza wszystkich klientów już od września, kiedy rozpocznie działalność operacyjną, do skorzystania z usług nowoczesnego serwisu, położonego przy ulicy Ekonomicznej 11, na terenie nowej strefy ekonomicznej w Koszalinie. Od wielu lat Albor jest autoryzowanym serwisem między innymi marki MAN, a dodatkowo może się pochwalić autoryzacjami producentów podzespołów i układów występujących w pojazdach ciężarowych, w tym m.in. BPW, Haldex, Wabco, Knorr, Jost, Orlandi, Gigant, Webasto czy Eberspacher. Warto też wspomnieć, że w firmie Albor został wdrożony, certyfikowany i utrzymywany jest system zarządzania jakością ISO 9001:2015. Budowa nowego serwisu autoryzowanego MAN w Koszalinie to najnowszy projekt spółki. Atrakcyjny budynek serwisu przyciąga stylistyką elewacji budynku biurowego z charakterystycznym portalem w kształcie litery A. Budynek wykończony jest z dużą starannością i dbałością o szczegóły, zapewniając komfortowe warunki pracy i obsługi klientów. Serwis wyposażony jest w kilkanaście stanowisk, dwa kanały diagnostyczne oraz myjnię. Wszystkie stanowiska łącznie z myjnią są przejazdowe. Niezależnie od serwisu, Albor, jako partner MAN TopUsed, zamierza rozszerzyć swoją działalność w zakresie sprzedaży pojazdów używanych w nowej lokalizacji w Koszalinie. Centrum MAN TopUsed będzie atrakcyjnym rozszerzeniem oferty Albor dla klientów MAN-a. 



Nowości Goldhofera na targach

Dla Goldhofera wrzesień to miesiąc targowy. Akcja rozpoczyna się od targów branży budowlanej Nordbau w Neumünster w dniach 8-12 września. Goldhofer wspólnie z Volvo Trucks, zaprezentuje swoje najnowsze innowacje na stoisku W223. Główne atrakcje to Stepstar Z: model 5-osiowy, idealny do trudnych terenów budowlanych oraz Stepstar N: model 4-osiowy, z osiami samoskrętnymi i wnękami na koła maszyn, umożliwiającą bezpieczny transport wysokich maszyn, np. ładowarek. Targi IAA Transportation odbędą się w Hanowerze w dniach 20-27 września, gdzie Goldhofer zaprezentuje m.in. 5-osiowy model Stepstar Z na stoisku C07 w hali 25. Pojazd ten łączy wytrzymałość i wszechstronność z niską masą własną, co czyni go idealnym do przewozu ciężkich i dużych ładunków. WindEnergy, wiodące na świecie targi branży energetyki wiatrowej, odbędą się w Hamburgu w dniach 24-27 września. Goldhofer zaprezentuje swoje rozwiązania transportowe na stoisku 219 w hali B7. 



GRUPA BENALU-LEGRAS POWIĘKSZA SIĘ



Grupa Benalu-Legras nabywa części aktywów Martin Reisch Eliasbrunn GmbH oraz indywidualne aktywa Martin Reisch GmbH Fahrzeugbau Hollenbach w Niemczech. – *Naszym priorytetem jest kontynuacja produkcji pojazdów Reisch w Niemczech i utrzymanie marki Reisch jako marki premium* – powiedział Maciej Radomski, przewodniczący rady nadzorczej Reisch. – *Planujemy połączyć niemiecką jakość z know-how Grupy Benalu-Legras. Dzięki połączeniu doświadczenia z nowoczesnymi technologiami będziemy mogli poszerzyć ofertę grupy o zmodernizowane pojazdy Reisch. Naszym celem jest wzmocnienie obecności marki Reisch na niemieckim rynku* – dodał Maciej Radomski. System grupowych zakupów, synergia w produkcji oraz połączenie kanałów dystrybucyjnych zwiększą konkurencyjność nowych pojazdów Reisch na niemieckim i europejskim rynku nacze. Zarząd Grupy Benalu-Legras podkreśla wybraną ścieżkę długoterminowej strategii skoncentrowanej na jakości i ciągłym rozwoju, opartej na najnowszych osiągnięciach technologicznych, najlepszym wyposażeniu i materiałach używanych w produkcji. 

KÖGEL

BECAUSE WE CARE

LEKKOŚĆ TO NOWA WIELKOŚĆ.

KÖGEL LIGHT PLUS

- ✓ Najwyższa ładowność
- ✓ Udokumentowana oszczędność paliwa
- ✓ Sprawdzone stabilność


Kögel – Twój partner w Polsce

Eurotrailer Sp. z o.o.
 Spółka należy do Grupy DBK
 10-410 Olsztyn, ul. Lubelska 43A
 tel +48 89 621 96 55
 www.naczepy.grupadbk.com

www.koegel.com

17. - 22.09.2024
 hala 27, stanowisko F14


PRESTIŻOWA NAGRODA DLA RED. PRZYBYLSKIEGO

Amerkańskie Stowarzyszenia Historyków Samochodowych (Society of Automotive Historians) nagrodiło książkę naszego autora, cenionego dziennikarza, redaktora Roberta Przybylskiego „Star. Kolebka polskiej motoryzacji” nagrodą Cugnot i tytułem najlepszej książki w języku innym niż angielski wydanej w ub. roku. SAH powstało w 1969 roku, nagroda Cugnot nadawana jest od 1972 roku. Jest to druga polska książka, która uzyskała to wyróżnienie. Pierwszą była „Historia polskiej motoryzacji” Stanisława Szelichowskiego w 2004 roku. 




22 AUTOBUSY OD DAIMLER BUSES DLA FIRMY SINDBAD




Firma Sindbad z Opola, 20 sierpnia 2024 r. uroczyście odebrała 22 autokary od Daimler Buses. Sindbad dywersyfikuje zakupy, kupując 12 szt. autokarów Setra, z czego połowę z dostarczanych Setr stanowią autobusy piętrowe S531DT. Sindbad stawia również na 10 szt. od lat najpopularniejszego w Polsce modelu autokarów Mercedes-Benz Tourismo. Zamówione autobusy są konsekwencją wymiany całej floty na pojazdy z silnikami Euro 6. Autokary Setra wyposażone są w najnowsze dostępne systemy bezpieczeństwa, w tym system ADA 2, który posiadają aktualnie wyłącznie autokary marki Setra. System Active Drive Assist 2 utrzymuje autobus w regulowanej pozycji docelowej na pasie ruchu. W ten sposób przyczynia się znacząco do odciążenia kierowcy i stanowi duży krok w stronę jazdy autonomicznej. Wszystkie odbierane autobusy wyposażone są również m.in. w gniazdko 230V i USB oraz Wi-Fi, co jest standardem we flocie Sindbada. 


VOLVO TRUCKS I ZAMÓWIENIE NA 300 ELEKTRYCZNYCH CIĘŻARÓWEK OD DSV

Volvo Trucks i globalna firma logistyczna DSV nawiązały współpracę, obejmującą dostawę 300 elektrycznych pojazdów ciężarowych, co stanowi jedno z największych komercyjnych zamówień na tego typu modele Volvo. Dzięki tej umowie DSV zyska jedną z największych flot elektrycznych ciężarówek w Europie. DSV, jako światowy lider w dziedzinie transportu i logistyki, intensywnie dąży do osiągnięcia bardziej zrównoważonej przyszłości na drogach. Każdego dnia ponad 20.000 ciężarówek DSV przewozi towary dla klientów na całym świecie, a w nadchodzących latach coraz większa liczba będzie wyposażona w napęd elektryczny lub będzie napędzana paliwami odnawialnymi. Wspólnie z Volvo Trucks, DSV zaplanowało wdrożenie 300 elektrycznych ciężarówek o zerowej emisji spalin w swoich operacjach w Europie. To część ambitnego planu DSV, zakładającego wprowadzenie 2.000 elektrycznych ciężarówek do 2030 roku, co pozwoli firmie na posiadanie jednej z największych flot elektrycznych ciężkich pojazdów w Europie. Umowa obejmuje również 500 modeli Volvo z wysoce oszczędnymi układami napędowymi na olej napędowy i gaz. Wszystkie ciężarówki mają zostać dostarczone w latach 2024–2026. 

LEASING POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH I 4 PROC. W DÓŁ

W grupie pojazdów ciężkich, o DMC ponad 3,5 t, został odnotowany 14-procentowy spadek leasingów i pożyczek leasingowych, w okresie styczeń-czerwiec 2024. Segment skurczył się w porównaniu z pierwszym półroczem 2023 o 14 proc., do 9,6 mld zł. Tak wynika z obliczeń Związku Polskiego Leasingu (ZPL), podanych na konferencji prasowej w czwartek, 8 sierpnia. Monika Constant, prezeska ZPL, zaznacza, że finansowanie ciężkich pojazdów jest na minusie od trzech kwartałów. Główne przyczyny to stagnacja gospodarcza w strefie euro oraz hamujący eksport. Być może wraz z odbiciem eksportu nastroje w branży transportowej poprawią się i zwiększy się zapotrzebowanie na ciężkie pojazdy. Ogólnie leasingodawcy mogą cieszyć się ze wzrostu finansowania o 13,5 proc., do 54,2 mld zł. Wynik ciągnęły przede wszystkim pojazdy lekkie, 32 proc. w górę, do 29,7 mld zł. 

UNIMOG I POJAZD GĄSIENICOWY

Mercedes-Benz Special Trucks i firma Mörtilbauer Baumaschinen Vertriebs GmbH wspólnie zaprezentowały dwa prototypy pojazdów, stworzone w ramach projektu rozwojowego „WaVe”, obejmującego badania nad zastosowaniem wodorowych silników spalinowych w pojazdach specjalnych. Na terenie zakładu firmy Mörtilbauer, zlokalizowanego w bawarskim Fürstentzell, pojazd testowy Unimog i pojazd gąsienicowy dowiodły swej funkcjonalności podczas jazdy i pracy. Prezentacja ta towarzyszyła zakończeniu projektu dofinansowanego przez niemieckie Federalne Ministerstwo Gospodarki i Ochrony Klimatu, w ramach którego Mercedes-Benz Special Trucks i Mörtilbauer we współpracy z 16 innymi partnerami konsorcyjnymi skonstruowały dwa wodorowe silniki spalinowe. 



START REJESTRACJI!

07.09.2024 / POLSAT PLUS ARENA GDAŃSK



ZGŁOŚ
SWÓJ
POJAZD



SCANIA

METALLICA!

Iveco było partnerem logistycznym europejskiej części trasy zespołu Metallica „M72 World Tour”. W Warszawie legenda thrash metalu dała dwa koncerty na Stadionie Narodowym, w piątek, 5 lipca i niedzielę, 7 lipca.

Bardzo ciekawy pomysł – gramy wszędzie po dwa razy, z całkiem różnymi setlistami. Taka właśnie okazała się trasa „M72 World Tour” promująca najnowszy album „72 Seasons”. Bilety można było nabywać dowolnie, na pierwszy dzień, na drugi, na oba. Okrągła scena, w kształcie dętki (żeby porównać z czymś motoryzacyjnym) pozwalała na sprzedawanie biletów na dosłownie całym stadionie. Ba, w środku sceny urządzono snake pit, węzową jamę, do której wejściówki były jeszcze droższe.

Metallica zasługuje na wieczny szacunek fanów rocka za to, że wprowadziła thrash metal, muzykę ciężką i ambitną, do mainstreamu. Stało się to przede wszystkim za sprawą piątego LP, pod mało oryginalnym tytułem „Metallica” z roku 1991 o charakterystycznej, czarnej okładce. Wprawdzie złośliwcy pytają, na której płycie Metallica „się skończyła”, ale trzeba przyznać, że zdecydowana większość albumów trzyma naprawdę wysoki poziom, niedostępny dla wielu innych kapel. Z drugiej strony tylko popularność i wcześniejsze dokonania zespołu sprawiły, że takie longplaye jak „Load”, „Reload”, „St. Anger” wylądowały na czele listy najlepiej sprzedających się płyt w Stanach. Podczas gdy artystyczne perełki, „Master Of Puppets”, czy „...And Justice For All” znalazły się znacznie niżej w tym zestawieniu Billboard 200, zwłaszcza „Master...”. Oczywiście, muzycy takiej grupy muszą być fachowcami co się zowie, choć wielu słuchaczy zwraca uwagę, że technika perkusisty Larsa Ulricha do najbardziej błyskotliwych nie należy. No ale Metallica to jego zespół.

Słucham Metalliki prawie 40 lat, od 1985 r. Swego czasu pisałem o muzyce, m.in. recenzje płyt. Na koncercie tego bandu byłem wcześniej na warszawskim Bemowie, 16 czerwca 2010, w ramach „Sonisphere Festival” wystąpiła wielka czwórka amerykańskie-



Żółty to kolor dominujący na „72 Seasons”, więc musiał znaleźć się na ciężarówkach

go thrashu, alfabetycznie: Anthrax, Megadeth, Metallica, Slayer. Metallica, największa gwiazda, grała rzecz jasna na końcu. Nie była jednak zespołem, który uczynił największe wrażenie, wówczas Slayer wbił słuchaczy w ziemię morderczą perfekcją.

Momenty były

Warszawski koncert 5 lipca wspominał jako bardzo dobry. Czytałem w internecie dwie recenzje, dziennikarskie, sporządzone jakby na kolanach. Same zachwyty. No nie, każdy zespół można krytykować, nawet Metallikę. Słabsze momenty wydarzyły się dwa – początek kultowej solówki na basie w „Orionie” oraz to na co wszyscy czekali, czyli utwór po polsku. Niestety, w piątek był kawałek anglojęzyczny „Back In Warsaw”, jam w wykonaniu gitarzysty solowego Kirka Hammetta i basisty Roberta Trujillo. Aplauz wzbudził średni. W niedzielę zagrali „Kocham Cię kochanie moje” Maanam. To rozumieć.

Na szczęście magicznych minut zdarzyło się w piątek o niebo więcej. Przykładowo „Fade To Black”, „Seek & Destroy” z refrenem wykrzyczanym przez dziesiątki tysięcy gardeł, czy żywołowo zagrany „Master Of

Puppets”. Jednak gdy tylko wybrzmiały ostatnie akordy tego tytułowego utworu z ich najlepszej płyty, rozpoczęło się masowe wychodzenie ludzi. Bisu nie było, ale fajnie że zdecydowali się na takie rzeczy jak „Lepper Messiah”, czy „Harvester Of Sorrow”, gratki dla prawdziwych fanów thrashu. I jeszcze coś, produkowały się dwa suporty, Mammoth WVH i Architects. Liderem tego pierwszego jest Wolfgang Van Halen, syn nieżyjącego już Eddiego Van Halena, kiedyś najlepszego gitarzysty rockowego na planecie.

Iveco i olbrzymia scenografia

Każdemu kawałkowi Metalliki towarzyszyły animacje na 8 (słownie: ośmiu) bardzo dużych, walcowatych ekranach rozstawionych na płycie stadionu, dookoła sceny. Przy „Fuel” widzieliśmy pracujące wnętrza silników, również Wankla. Olbrzymie pylony podtrzymywały te ekrany oraz głośniki. Osiem potężnych zestawów, więc nagłośnienie stadionu (o które się obawiałem) okazało się na najwyższym poziomie. Może tylko kilka razy wokal Jamesa Hetfielda wydawał się zbyt przesterowany, ale jak na prawie dwugodzinny występ nie ma się do czego przyczepić.

Rozstawienie takiej scenografii wymaga czterech-pięciu dni pracy, demontaż trwa krócej, dowiadujemy się od Aleksandry Zielińskiej, marketing manager Poland, Ukraine & Baltics z Iveco Poland. Część floty transportowej stanowiły ciągniki Iveco, na różne paliwa, w nader efektownym czarno-żółtym malowaniu. Jeden S-eWay był prezentowany w bezpośrednim sąsiedztwie Iveco Motorhome na błoniach Narodowego, ale elektryczna ciężarówka, przy polskiej, publicznej infrastrukturze to raczej ciekawostka. Tak samo jak S-eWay Fuel Cell, czyli elektryk na ogniwa paliwowe, który dołączył do konwoju podczas ostatnich koncertów, w Hiszpanii.

HVO jeszcze nie u nas

Pozostałe Iveco również były eko, bo na gaz LNG / bioLNG oraz na diesel / renewable diesel. Jak wyjaśnia Michał Niemiec, sales manager commercial road transport w Shell Polska, renewable diesel to HVO. Przypomnijmy, taki syntetyczny, odnawialny „napęd” jest wytwarzany z ole-

To tylko niektóre zestawy na trasie Metalliki



jów roślinnych, takich jak np. olej rzepakowy lub palmowy, również z odpadów tłuszczowych. Shell oferuje to paliwo na wybranych rynkach – obecnie na niektórych stacjach w Niderlandach, Szwecji, Finlandii, Belgii w Unii Europejskiej oraz poza Unią,

w Norwegii. Już wkrótce Shell Renewable Diesel będzie dostępny w Niemczech. W Polsce HVO nie jest na razie proponowany ze względu na obowiązujące prawo, m.in. brak możliwości sprzedaży tego paliwa przy dystrybutorze.



**Land und See
Speditionsgesellschaft mbH**



dls jest:

liderem na rynku spedycyjno-transportowym w transportach w EUROPIE ŚRODKOWEJ.

dls zaprasza:

do całorocznej współpracy przewoźników posi ciągniki siodłowe celem realizacji transportów chłodniczych i planekowych (z naczepą DLS) w relacjach:

PL – EU – PL / Zachodnia Europa

dls zapewnia:

- całoroczne zatrudnienie
- punktualną wypłatę należn
- komunikację w języku polskim, rosyjskim, ukraińskim, niemieckim lub angielskim
- przejmujemy również myto na terenie UE



Prosimy o telefoniczne lub pisemne skontaktowanie się:

E-Mail: A.Hische@dls-logistics.de
[http:// www.dls-logistics.de](http://www.dls-logistics.de)

Andrzej Hische Tel.: 0049/4107/8770 2140 lub 0049 172 40 55555

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

www.dls-logistics.de

WIĘCEJ PLUG & PLAY

DAF rozszerza zakres aplikacji Plug & Play wprowadzonej w zeszłym roku. Celem tego rozwiązania jest maksymalne dopasowanie podwozia do zabudowy, tak aby przygotowanie skompletowanego pojazdu przebiegało szybko i sprawnie.

Chodzi o jak najprostsze łączenie zabudowy z podwoziem DAF-a. Przedstawiciele holenderskiej marki podkreślają, iż program Plug & Play został opracowany we współpracy z 25 czołowymi wytwórcami zabudów w Europie, żeby zoptymalizować specyfikacje oraz procesy składania zamówień i wytwarzania zabudów do podwozi. Na liście firm ściśle kooperujących z DAF-em znalazły się takie przedsiębiorstwa jak KH-Kipper czy Meiller. Ale to nie koniec, teraz DAF rozszerza ten program o szereg uniwersalnych, fabrycznych rozwiązań dla wszystkich innych wytwórców zabudów, poza tymi 25. Nie sugeruje przy tym, jaką firmę zabudowującą wybrać, decyzję podejmuje klient.

Opcje Plug & Play są dostępne do instalacji hakowców, dźwigów, wywrotek, betonieszarek, bramowców. Tych pięć nadwozi stanowi ok. 90 proc. rynku zabudów. Klienci i dealerzy mogą teraz współpracować z niemal każdym wytwórcą zabudów, aby zdecydować, które uniwersalne, fabryczne konfiguracje podwozia są wymagane do błyskawicznego montażu danego nadwozia. DAF może zadbać nie tylko o przygotowanie podwozia, ale także o prawidłowe rozmieszczenie złączy. Umożliwia to natychmiastową komunikację między zabudową a panelem informacyjnym kierowcy na desce rozdzielczej oraz przełącznikami w kabinie. W rezultacie wytwarzanie zabudowy trwa znacznie krócej, z korzyścią dla wszystkich, dla końcowego użytkownika pojazdu, dla firmy zabudowującej, fabryki DAF-a, dealerów DAF-a.

Podwozia DAF-a z reguły mają układ otworów o średnicy 60 mm. Jednak w celu spełnienia określonych wymagań zabudowców jest dostępny również układ otworów o średnicy 50 mm rozmieszczonych na całej długości podwozia. Dostępne są cztery moduły mocowania zabudowy, BAM (Body Attachment Method). Zabudowca wskazuje, który BAM i gdzie dokładnie powinien się



TEKST: Jacek Dobkowski
ZDJĘCIE: T&M

Efekt współpracy DAF-a (XDC 450) i polskiej firmy KH-Kipper

znajdować. Obowiązuje więc zasada „skuteczność za pierwszym razem”. Po zamontowaniu zabudowy jest ona praktycznie od razu gotowa do użytku. Zresztą już sama nazwa programu, nawiązująca do łatwości łączenia elektronicznych komponentów, zawiera obietnicę łatwego przygotowania podwozia z zabudową.

Pod jednym kodem

Podwozie od razu trafia do zabudowcy. Zdaniem menagerów DAF-a to najlepsze rozwiązanie, skracające czas. W tradycyjnym modelu pojazd wpierv jest transportowany do dealera, a od niego do zabudowcy, potem wraca do dealera, albo nawet i krąży między nimi. W rozwiązaniu Plug & Play najpierw swoje robi zabudowca, a dealer przekazuje nabywcy samochód gotowy do pracy. Precyzyjnie określony pojazd ma od początku nadany jeden kod specyfikacji, składający się z 38 znaków. Tymże kodem posługują się wszyscy zainteresowani, czyli klient, dealer i firma zabudowująca.


68 przystawek

To wręcz imponujące, jak policzył DAF wariantów przystawek odbioru mocy PTO (Power Take Off) może być aż 68. Przykładowe PTO to niezależna od silnika ZF NMV 2000, przenosząca do 2.000 Nm, czy niezależne od sprzęgła NH/1, NH/4, NTX/10.

DAF oferuje również możliwość jednoczesnego działania trzech, niezależnych przystawek.

51 ikon

DAF stara się być bardzo elastyczny. Dlatego proponuje wiele opcji sterowania funkcjami zabudowy i osprzętu z kabiny – i na odwrót – w trybie analogowym lub za pomocą specjalnej magistrali CAN wytwórcy zabudowy. Dzięki temu sygnały i ostrzeżenia mogą być przekazywane do kabiny, na duży wyświetlacz. Dostępnych jest aż 51 ikon i 31 bloków tekstu (zielone, żółte i czerwone), którym mogą towarzyszyć różne sygnały alarmowe i ostrzegawcze dźwięki. Do sterowania funkcjami zabudowy dostępna jest też cała gama programowalnych przełączników niefabrycznych MUX. Można je umieszczać i grupować zgodnie z preferencjami kierowcy, wszystko dla wygodnej obsługi.

Prezentacji programu Plug & Play dla polskich dziennikarzy zostało poświęcone spotkanie w Centrum Szkoleniowym DAF-a w Sękocinie pod Warszawą. Zasady i nowości przybliżyli m.in. ludzie z DAF Trucks Polska: Agnieszka Głowicka z działu marketingu; Wojciech Dąbrowski, manager ds. inżynierii sprzedaży i homologacji; Artur Sosnowski, manager ds. sprzedaży podwozi, także Pascal Hochstenbach z DAF Academy. 

NOWA GENERACJA POJAZDÓW DAF



Przyszłość Branży Budowlanej

Silne, niezawodne i zbudowane na wielokrotnie nagradzanej platformie. Nowa Generacja DAF XDC i XFC została zaprojektowana tak, aby sprostać trudnym wymaganiom branży budowlanej. Dzięki solidnej konstrukcji, najlepszej w klasie widoczności i inteligentnym funkcjom bezpieczeństwa, te pojazdy są gotowe stawić czoła każdemu wyzwaniu!

WWW.STARTTHEFUTURE.COM

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF

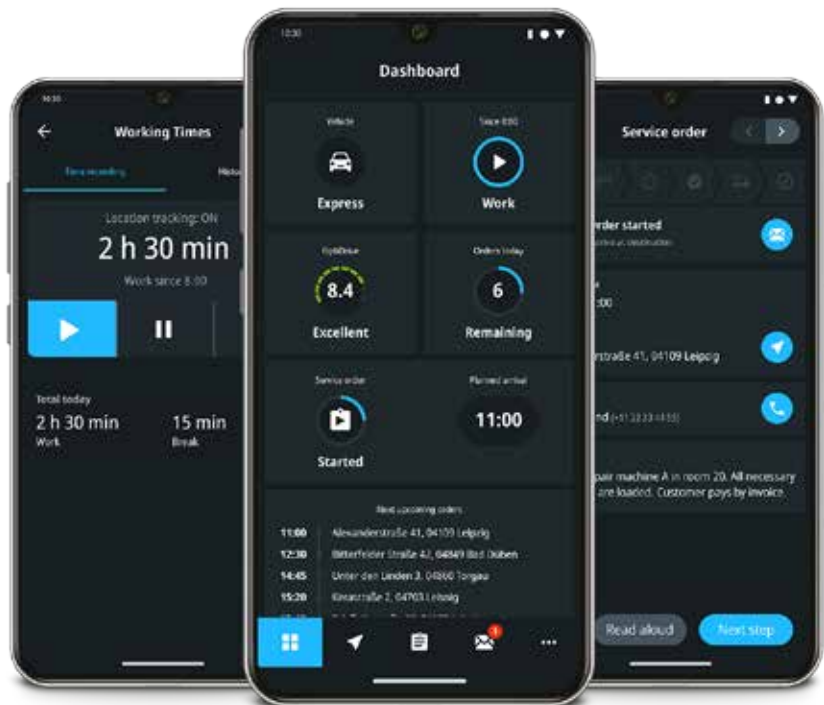
APLIKACJE MOBILNE W TRANSPORCIE

W ostatnich latach pojawiło się mnóstwo rozwiązań mobilnych w transporcie, które ułatwiają codzienną pracę, kontakt z firmą i zarządzanie zasobami oraz zadaniami.

Aplikacje mobilne są elastyczne, pozwalają na przesyłanie dużej ilości danych, a dodatkowo, poprzez integrację z aplikacjami nawigacyjnymi, odciążają kierowcę z wielu uciążliwych obowiązków. Aplikacje mobilne służą również do wymiany informacji między kierowcą a pojazdem: logowanie się kierowcy, odbieranie informacji zwrotnej o stylu jazdy i mają wiele innych funkcjonalności, które ułatwiają codzienne życie kierowcy i zarządzanie flotą.


Webfleet oferuje dwa rozwiązania dla pojazdów ciężarowych, dostosowane do różnych potrzeb: **Webfleet Work App** i **Webfleet Vehicle Check**.

Webfleet Work App to mobilna aplikacja, która ułatwia profesjonalnym kierowcom i menedżerom flot zarządzanie zleceniami oraz komunikacją. Rozwiązanie to składa się z kilku podstawowych części. Pierwsza to urządzenie telematyczne, zwane czarną skrzynką, montowaną w samochodzie pod deską rozdzielczą. Jej zadaniem jest pobieranie danych z pojazdu, informacji z tachografu, prędkości, obrotach, poziomie paliwa i przesyłanie tej informacji do aplikacji Webfleet, gdzie są one prezentowane i analizowane. Drugim elementem jest moduł komunikacji z kierowcą, który oferuje funkcje takie jak: wymiana informacji z kierowcą, nawigacja i ocena stylu jazdy. Kierowca może też zalogować się w pojeździe, rejestrować swój czas pracy, zmieniać tryb pracy z prywatnego na służbowy (np. w przypadku przedstawicieli handlowych). Kierowca jak i spedytor dostaje powiadomienia o ważnych wydarzeniach za pomocą wyskakujących powiadomień push. Pracując na tej aplikacji kierowca może przeglądać dane i widzieć swoje wyniki, ocenę OptiDrive, czyli ocenę stylu i sposobu jazdy, ale także



zarządzać zleceniami, śledzić status realizacji, dostawać informację zwrotną o pozostałej odległości do celu i przysłać także zwrotnie komunikaty do biura.

Webfleet Vehicle Check digitalizuje inspekcje i konserwację pojazdów flotowych, co zmniejsza ilość pracy administracyjnej i usprawnia zapewnienie zgodności z przepisami. Dzięki temu szybciej usuwane są usterki, a kierowcy mogą pracować w bezpieczniejszych warunkach. Kierowca dokonuje przeglądu pojazdu za pomocą aplikacji, krok po kroku przechodząc przez listę kontrolną stanu technicznego. W przypadku wykrycia usterki wybiera odpowiednią opcję z listy i może dodać zdjęcie, eliminując potrzebę ręcznego opisywania problemu. Po zakończeniu inspekcji, jeśli pojazd nie spełnia wymogów bezpieczeństwa, automatycznie otrzymuje status „niezdolny

do jazdy”, co uniemożliwia jego dalsze użytkowanie. Lista kontrolna trafia potem do spedytora, który może podjąć odpowiednie działania, takie jak wyznaczenie innego, sprawnego pojazdu. Informacja o usterekach jest automatycznie przesyłana do panelu serwisowego w aplikacji, tworząc zlecenie serwisowe. Dzięki temu warsztat od razu wie, które auto wymaga naprawy. Kierowca ma także możliwość śledzenia postępu prac naprawczych związanych ze zgłoszonymi usterekami. Dodatkowo, lista kontrolna jest dostępna dla kierowcy na wypadek kontroli drogowej, umożliwiając szybkie udokumentowanie przeprowadzonego przeglądu oraz zgodności pojazdu z przepisami. W ten sposób zapewnia się pełną transparentność i zgodność z wymogami prawa, co przekłada się na zwiększone bezpieczeństwo na drodze. 



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)*
- Przewymiarowa przestrzeń ładunkowa **4,8 / 6,3** m³
- Od 90 990 PLN netto**

Maxus e-Deliver9

- Zasięg do 296/**353** km (WLTP cykl mieszany/miejski)*
- Przewymiarowa przestrzeń ładunkowa **9,7 / 11 / 13** m³
- Od 157 927 PLN netto** (wersja L3H2 72 kWh)

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 ergonomię 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 wyprzedaczy rocznika.

ZAPROJEKTOWANE W EUROPIE, WYPRODUKOWANE W WIETNAMIE

W ostatnich latach na rynku europejskim obserwujemy rosnący trend pozyskiwania opon do samochodów ciężarowych z Wietnamu.

To przesunięcie przypisuje się kilku zaletom, jakie oferują wietnamskie opony do samochodów ciężarowych, w tym wysokiej jakości, ekonomice i wytrzymałości. Takie są też najnowsze produkty bazujące na mieszance o wyjątkowym składzie, z której słynie Magna Tyres – opony M-TRUCK.

Wyjątkowe standardy jakości

Opony M-TRUCK są wytwarzane przez wietnamskiego partnera Magna Tyres, producenta ogumienia do pojazdów ciężarowych, który osiągnął wysoki poziom jakości. Firma przestrzega rygorystycznych norm międzynarodowych, takich jak certyfikaty ISO, zapewniających, że opony spełniają lub przekraczają niezbędne kryteria wydajności, bezpieczeństwa i trwałości.

Konkurencyjne ceny

Jednym z najbardziej atrakcyjnych aspektów wietnamskich opon ciężarowych na rynek europejski jest konkurencyjna cena w porównaniu do opon produkowanych w Europie lub innych regionach. Ogumienie ciężarowe Magna produkowane jest w Wietnamie po niższych kosztach. Ta przewaga kosztowa pozwala europejskim nabywcom na dostęp do opon wysokiej jakości po bardziej przystępnej cenie.

Do każdego rodzaju transportu

Jak zapewnia producent, szeroka gama opon spełnia wymagania różnego rodzaju transportu – długodystansowego, regionalnego, drogowo-terenowego czy budowlanego. Portfolio obejmuje kompleksowe rozmiary, wzory bieżnika i warianty nośności, aby zapewnić kompatybilność z różnymi modelami pojazdów ciężarowych i zróżnicowanymi warunkami operacyjnymi. Ta elastyczność umożliwi nabywcom znalezienie odpowiednich opon do optymalizacji ich flot pojazdów.

Producent zwraca uwagę na niski poziom emitowanego przez te opony hałasu



i niskie opory toczenia, co przekłada się na pożądaną wydajność paliwową.

Opony regionalne

Opony regionalne są zoptymalizowane pod kątem warunków eksploatacji na średnich dystansach, zazwyczaj na autostradach i drogach drugorzędnych. Roczny przebieg pojazdu w tych warunkach wynosi około 30.000-80.000 mil, czyli ponad 48.200-128.700 km, a średnie przejazdy do około 300 mil, czyli do 483 km. Producent zapewnia, że te opony szczególnie dobrze radzą sobie na krętych drogach i w zmiennych warunkach drogowych.

Ogumienie drogowo-terenowe

To opony do dużych obciążeń z bardziej agresywnym wzorem bieżnika, które zapewniają większą pożądaną trakcję w terenie dzięki przyczepności na luźnym lub błotnistym podłożu. Opony te są często oznaczone symbolem M+S (Błoto i Śnieg). Konstrukcja bieżnika zapewnia wyjątkową przyczepność na nieutwardzonych nawierzchniach, np. na placach budowy.

Oś skrętna

Opony przeznaczone na oś kierowaną samochodu ciężarowego nadają się również do przyczep i naczep. Są zoptymalizowane pod kątem kierowania, prowadzenia, właściwości jezdnych i komfortu kierowcy, a jednocześnie zapewniają wymagane bezpieczeństwo.

Oś napędowa


Opony przeznaczone na osie napędowe zapewniają pożądaną przyczepność na różnych nawierzchniach. Opony napędowe na długie dystanse sprawdzają się przy wyższych prędkościach i zapewniają dłuższe przebiegi, m.in. w konfiguracji osi tandemowych. Opony do zastosowań regionalnych polecane są zwłaszcza do pojazdów z pojedynczymi osiami i wyższym momentem obrotowym.

Oś przyczepy

Opony przyczepy muszą wytrzymać duże siły boczne i siły hamowania przy przenoszeniu zmiennych obciążeń. Opony M-TRUCK zostały zaprojektowane tak, aby jak najlepiej sprostać tym wymaganiom. Wzmocnione ściany boczne pomagają chronić je przed uszkodzeniami.

Od przemysłowych do ciężarowych

Holenderska firma MAGNA TYRES GROUP produkuje opony przemysłowe pod marką MAGNA od 2004 roku.

Aktualnie firma obecna jest w ponad 100 krajach, na wszystkich kontynentach. Sukcesy w segmencie opon wielkogabarytowych i przemysłowych umożliwiły dalszy wzrost i powiększenie oferty o kolejne linie produktowe specjalistycznego ogumienia. Obecnie pod marką MAGNA firma dostarcza opony do wszelkich pojazdów przemysłowych i rolniczych poruszających się na kołach. Od niedawna firma produkuje i dystrybuuje wysokiej jakości opony klasy premium do pojazdów ciężarowych. To ogumienie spełniające wysokie wymagania klientów europejskich w tym certyfikaty M+S i 3PMSF. 

M-TRUCK: Opony klasy premium na każdą trasę.



Symbol Three Peak Mountain Snowflake na naszych oponach, potwierdzony testami UE, gwarantuje wysoką jakość i przydatność w zimie.

Magna Tyres Poland Sp. z o.o.
Ul. Krakowska 60, Rudawa k.
Krakowa
+48 12 626 08 55



Opony M-TRUCK są zarejestrowane w Europejskim Rejestrze Energetycznym i mogą być używane na rynku UE.

biuro@magnatyres.com.pl
magnatyres.com
Sklep on-line:
oponyciezarowemagna.pl

M+S

Nasze opony M+S przewyższają letnie, lepiej radząc sobie na błocie i śniegu.

MAGNA[®]
TYRES Always.

ZAMIENIAĆ I OBRACAĆ

TEKST: Leon Bilski ZDJĘCIA: T&M

Żeby zrównoważyć zużycie ogumienia w naczepie, należy regularnie zamieniać opony miejscami oraz obracać je na obręczy. Zamiana gum na poszczególnych osiach pozwala w pełni wykorzystać ich potencjał związany z przebiegiem.

Przebieg opon zależy od różnych czynników, ale kluczowe znaczenie wciąż ma prawidłowe ciśnienie oraz właściwa eksploatacja, co podkreśla Janusz Krupa, menadżer Goodyeara ds. marketingu opon użytkowych w regionie Polska, Ukraina i Kraje Bałtyckie. Opony na osiach wleczonych powinny być szczególnie monitorowane, aby maksymalizować wykorzystanie ogumienia, przebieg i oszczędność paliwa. Ze względu na występowanie znacznego poślizgu bocznego stopień zużycia opon na trzech osiach naczepy nie jest identyczny. Trzecia oś jest najbardziej narażona na poślizgi boczne, co powoduje najszybsze zużywanie się tam zamontowanego ogumienia. Druga oś nie jest poddawana żadnym naprężeniom (brak poślizgu bocznego), więc opony na tej pozycji ścierają się najwolniej. Natomiast opony pierwszej osi są poddawane poślizgowi bocznemu w mniejszym stopniu niż opony na trzeciej osi, dlatego ich zużycie mieści się pomiędzy zużyciem opon osi drugiej i trzeciej.

Dlatego, aby równomiernie zrównoważyć eksploatację opon, należy regularnie zamieniać je miejscami oraz obracać na obręczy. Opony na osiach wleczonych odpowiadają za 50 proc. oporów toczenia zestawu. Rotacja opon na osiach pozwala na ich prawidłową eksploatację, co przekłada się na zmniejszenie zużycia paliwa.

Wyłącznie FRT

Cieżarowe opony, w tym na osie wlezione, są kluczowym elementem każdego pojazdu użytkowego, który wpływa na jego wydajność, bezpieczeństwo i ekonomię eksploatacji. W transporcie drogowym czas i efektywność są niezwykle ważne, dlatego wybór odpowiednich opon jest kluczowy.

Na osie wlezione pojazdu zakładamy wyłącznie opony przeznaczone do tego celu (oznaczenie FRT, Free Rolling Tyre). – To pierwszy i najważniejszy krok w całym procesie eksploatacji opon – zaznacza Janusz Krupa,



menadżer Goodyeara. – Kolejnym, istotnym aspektem jest niezawodność, dlatego warto zwrócić uwagę na układ żeber, aby zapewniały równomierny rozkład nacisku oraz na lamelle, które powinny tworzyć dodatkowe wsparcie łączące oponę z nawierzchnią drogi. Warto również zwrócić uwagę na głębokość rowków w bieżnika, nośność opony (czy posiada oznaczenie zwiększonej nośności HL) oraz oznaczenie 3PMSF, które informuje o dobrej pracy w warunkach zimowych – wylicza Janusz Krupa z Goodyeara.

Jak dodaje Marcin Kochaniak, prezes Magna Tyres Poland, opona naczepowa powinna zapewnić odporność na przenoszenie zwiększonych obciążeń, na przegrzanie, poza tym dobre odprowadzenie wody, trwałość, możliwość ponownego bieżnikowania.

– Mam ufność, że opony Magna zapewniają realizację tych wszystkich potrzeb klienta w wysokim stopniu – uważa Marcin Kochaniak. – Są produkowane w bardzo nowoczesnej i zautomatyzowanej fabryce, spełniają najbardziej wymagające normy dla opon w Europie, w tym M+S i 3PMSF. W porównaniu z innymi, podobnymi produktami konkurencyjnymi są cięższe, to znaczy do ich wytworzenia zużyto

więcej materiału. Oznacza to, że w naszym przypadku nie ma mowy o półśrodkach i drogach na skróty. Stale pracujemy nad rozwojem naszych opon i ich jakość może się tylko polepszać. Zresztą, to raczej naturalne w przypadku producenta, który w tej gamie produktowej dopiero wchodzi na rynek.

Parę przykładów

Magna M-Truck CO30 to całoroczna opona, przeznaczona do montażu na osiach naczep użytkowanych w różnych zastosowaniach typu on-road i off-road. Nadaje się także na oś kierowaną. Z powodu wewnętrznej, wzmocnionej konstrukcji i większej nośności (dzięki stalowym opasaniom) ma zwiększoną wytrzymałość. Szerokie rowki odprowadzają wodę i błoto pośniegowe z bieżnika, zapobiegając aquaplaningowi. Wzmocniona sztywność osnowy przekłada się na zwiększoną wytrzymałość na obciążenia – dłuższa żywotność i równomierny rozkład nacisku zapobiegają nierównomiernemu zużyciu bieżnika.

Magna M-Truck RG31 – całoroczna opona drogowa do naczep i na osie kierowane. Łączy dużą ładowność z dużym przebiegiem, niskim poziomem hałasu i niskim

zużyciem paliwa. Połączenie mieszanki całorocznej i żebrowanej konstrukcji bieżnika zapewnia stały kontakt z nawierzchnią oraz poprawia kierowność, zwrotność, stabilność jazdy. Szerokie rowki obwodowe kierują wodę i błoto pośniegowe z dala od bieżnika, co zapobiega aquaplaningowi. Wzmocniona sztywność osnowy skutkuje zwiększoną zdolnością do przewożenia ładunku – dłuższą żywotnością. Na oba modele i w ogóle na wszystkie opony wytworzone po 1 lipca ub.r. Magna udziela 5-letniej gwarancji od daty produkcji.


Dunlop SP247 charakteryzuje się solidną konstrukcją z pięcioma albo sześcioma żebrami. Najnowsze rozwiązania technologiczne obejmują mocną, trwałą konstrukcję karkasu, głębokie lamele oraz efektywną paliwowo mieszankę bieżnika, która jest bardzo odporna na ścieranie. Zoptymalizowany układ żeber zapewnia równomierny rozkład nacisku i wytrzymałość barku. Lamele w profilu bieżnika sięgają do 2/3 pełnej głębokości. Tworzą dodatkowe krawędzie wgryzające, zazębiają się z nawierzchnią drogi, zapewniając zoptymalizowaną przyczepność, która

utrzymuje się do późnego etapu eksploatacji opony. Skład chemiczny oraz sieć polimerów w mieszance bieżnika redukują opory toczenia, co przyczynia się do zmniejszenia spalania oleju napędowego.

Goodyear Kmax T Gen-2 jest przeznaczony przede wszystkim dla flot regionalnych, a wśród jego największych zalet (w porównaniu do Kmax T) można wskazać dłuższe przebiegi i eksploatację, pełną zgodność z unijnymi wymogami dla opon zimowych oraz łączność RFID. To jeden z najbardziej wszechstronnych asortymentów opon do naczip z oznaczeniem 3PMSE, obejmujący jeden rozmiar na obręcze 19.5" i cztery na 22.5", w tym wersję 385/65 R22.5 High Load. Bieżnik ma pięć-siedem żeber, w zależności od rozmiaru, co zapewnia odporność na uszkodzenia i zużycie, gwarantując długi przebieg i żywotność w trudnych warunkach. Ma głębokie lamele, które są widoczne nawet przy 75 proc. zużycia i zapewniają lepszą przyczepność na mokrej nawierzchni.

Sava Cargo 5, ten model został zaprojektowany, aby poradził sobie zarówno na

długich trasach, jak i podczas wymagających zastosowań miejskich, niezależnie od pogody. Cargo 5 odznacza się głębokim bieżnikiem, zoptymalizowaną mieszanką lameli (sięgającą do 2/3 pełnej głębokości bieżnika) i wytrzymałych klocków oraz niekierunkowym wzorem bieżnika. Dzięki temu opony te są bardzo uniwersalne i bardzo dobre dla operatorów, którzy muszą pracować w różnych warunkach pogodowych i na różnych rodzajach dróg. Dzięki innowacyjnej konstrukcji Cargo 5 charakteryzuje się również niskimi oporami toczenia, co przekłada się na oszczędność paliwa.

Continental Conti Hybrid HT3, to bardzo dobry wybór dla ciężkiego transportu, wysokie przebiegi, jeszcze lepsza efektywność paliwowa. Dostępne rozmiary: 445/45 R19.5 i 435/50 R19.5. Polimerowa mieszanka gumowa wykorzystana w bieżniku została opracowana pod kątem wydłużenia eksploatacji, natomiast udoskonalona mieszanka użyta w ścianach bocznych poprawia wydajność paliwową. Opona wyróżnia się niskim poziomem tarcia wewnętrznego, co prowadzi do obniżenia oporów toczenia. 



mavet · Kosze paletowe ·
· Skrzynie narzędziowe ·

www.mavet.pl

+48 669 983 460

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

TEKST: Antoni Gostyński ZDJĘCIA: T&M

SPECJALIŚCI OD ODZYSKIWANIA PODATKU Z ZAGRANICY

Jest o co zabiegać. Przykładowo, jak twierdzą przedstawiciele Inelo (Grupa Eurowag), przewoźnik, który posiada flotę 18 pojazdów i wykonuje przewozy pomiędzy Polską a Francją, w 2023 roku uzyskał zwrot podatku VAT i akcyzy w wysokości ponad 105 tys. euro.

Niezależnie od rozmiaru floty i krajów Unii Europejskiej, w których firma transportowa wykonuje usługi transportowe, ma szansę uzyskać nawet 27 proc. zwrotu kosztów poniesionych za granicą. Dlatego coraz więcej firm transportowych decyduje się na pomoc specjalistów, którzy zajmują się odzyskiwaniem podatku VAT z transakcji zagranicznych.

Według informacji rządowej, o zwrot zagranicznego podatku VAT można ubiegać się, jeśli:

- nie ma się siedziby, stałego miejsca prowadzenia działalności gospodarczej, stałego miejsca zamieszkania lub zwykłego miejsca pobytu w kraju UE, w którym dokonano się nabycia;
- jest się czynnym podatnikiem podatku VAT;
- nie dokonuje się wyłącznie sprzedaży zwolnionej z VAT, ani nie korzysta ze zwolnienia VAT podmiotowego.

Zwrotu nie uzyskuje się, jeżeli prowadzi się wyłącznie działalność zwolnioną z VAT, czy to ze względu na określone czynności, czy też ze względu na niską wartość obrotów nie przekraczającą rocznie 200 tys. zł.

Kiedy powinno się załatwić sprawę? Do 30 września roku następującego po roku podatkowym, którego wniosek dotyczy. Termin na złożenie wniosku jest nieprzekraczalny.

Procedura nie jest prosta

Karolina Styrzc, TAX Refund Team Leader, Grupa Eurowag wskazuje, że firmy



transportowe mogą ubiegać się o zwrot podatku VAT za usługi lub towary zakupione za granicą, m.in. za paliwo, opłaty drogowe, noclegi dla kierowców, akcesoria samochodowe, parkowanie i inne koszty związane z prowadzeniem działalności gospodarczej.

– Procedura ta nie należy jednak do najłatwiejszych – ostrzega przedstawicielka Eurowag. – Jeśli firma transportowa działa za

granicą w kilku krajach i chce uzyskać zwrot podatku VAT to musi liczyć się z tym, że w każdym z tych państw będą inne, specyficzne warunki do spełnienia. Wymaga to zatem od przewoźnika zdolności operacyjnych w administrowaniu dokumentami, dobrego orientowania się w ustawodawstwie poszczególnych krajów a także znajomości lokalnych języków, czy dochowania terminów na często pojawiające się wezwania ze

strony organów podatkowych, co znacznie może utrudnić proces odzyskiwania pieniędzy. Terminy rozpatrzenia wniosków o zwrot możliwych do odzyskania środków pieniężnych są również dosyć długie, ponieważ na zwrot VAT przewoźnicy mogą czekać średnio między trzy a osiem miesięcy, a w przypadku podatku akcyzowego nawet do dwóch lat. Taki okres oczekiwania na zwrot może przyczyniać się również do trudności w przepływie tych środków do przedsiębiorstw. Z tego względu usługi, które pomagają przewoźnikom w odzyskiwaniu zwrotów są niezwykle przydatne dla firm zajmujących się transportem międzynarodowym.

Filip Mikosz, Manager ds. Rozwoju Biznesu oraz Sprzedaży – Region Centralny w AS24 zwraca uwagę, że kwestie związane z odzyskiwaniem podatku VAT regulują przepisy unijne.

– Można ubiegać się o co najmniej 400 euro kwartalnie w danym kraju – informuje przedstawiciel AS24. – Jeśli przez trzy kwartały nie uda nam się uzbierać takiej kwoty, to raz do roku możemy złożyć wniosek o co najmniej 100 EUR. Istnieje możliwość uruchomienia zwrotów przyspieszonych czy fakturowania netto.

Anna Biekionis, Country Manager DKV Mobility Poland, wskazuje, że zgodnie z przepisami Unii Europejskiej, urzędy mają od czterech do ośmiu miesięcy na weryfikację wniosku, a następnie wypłatę podatku VAT.

– W zależności do państwa w Europie wysokość podatku VAT waha się między 17 proc. a 27 proc. – wyjaśnia przedstawicielka DKV. – W sytuacji gdy tankowanie i opłaty drogowe stanowią przeciętnie połowę sumy kosztów firmy transportowej, możemy uzyskać znaczące oszczędności na poziomie 10-15 proc.

Grzegorz Bereda, International Sales Manager firmy VIALTIS, będącej niezależnym agentem podatkowym, zwraca uwagę na wydłużanie czasu rozpatrywania wniosków o zwrot VAT i akcyzy we wszystkich krajach, co czyni ten proces jeszcze bardziej nieprzyjemnym dla firm transportowych. Potwierdza to Marcin Wojcieszak, Kierownik zespołu ds. zwrotu podatku VAT oraz obsługi wizowej ZMPD:

– W chwili obecnej dużym problemem są znaczne opóźnienia rozpatrywania wniosków przez zagraniczne urzędy skarbowe, szczególnie dotyczy krajów takich jak Niemcy i Rumunia,



gdzie czas na rozpatrzenia wniosków może ulec wydłużeniu do 12 miesięcy.

Kiedy pojawiają się problemy...

Z jakimi problemami stykają się przewoźnicy przy odzyskiwaniu VAT?

– Proces odzyskiwania VAT został znacznie uproszczony kilka lat temu, kiedy powstał ogólnoeuropejski portal podatkowy – zwraca uwagę Anna Bronicka, International T&L Sales Manager w CEPESA. – Jednak pewne kwestie nadal mogą powodować trudności. Aktualnie większość krajów nie zezwala na uwzględnienie we wnioskach o zwrot VAT paragonów fiskalnych, wymagane są faktury zawierające dane firmy. Dlatego bardzo ważne jest korzystanie z dostawców usług, którzy generują e-faktury. Problematiczne może być także odpowiadanie na komunikaty z zagranicznych urzędów, redagowane w języku danego kraju i wymagające przygotowania odwołania. Warto wybrać reprezentanta do usługi VAT, który posiada doświadczenie oraz wyszkolony personel w całej Europie. Trzecią bolączką firm jest niewątpliwie długi okres oczekiwania na wypłatę środków w niektórych państwach.

Filip Mikosz (AS24) wskazuje jeszcze na nierówny czas potrzebny na odzyskanie środków. Jest on bowiem uzależniony od wewnętrznych procedur w danym kraju.

Anna Biekionis (DKV): – Przewoźnicy, którzy decydują się na samodzielne odzyskiwanie VAT, muszą nierzadko uzbierać się w cierpliwość, bowiem czas oczekiwania na przeprocesowanie wniosku to zwykle cztery miesiące. Cała procedura wymaga dokładnej archiwizacji dokumentów

finansowych i wniosków. W przypadku operowania na kilku rynkach liczba czynności administracyjnych rośnie. Dlatego wielu przewoźników decyduje się na powierzenie takich usług firmom zewnętrznym, takim jak DKV Mobility, które agregują stosowną dokumentację i automatycznie procesują wnioski. Z perspektywy klienta DKV Mobility, wystarczy otworzyć panel użytkownika DKV Cockpit i zaznaczyć rynki, na których ma zostać dokonany zwrot naliczonych podatków. Naszym obecnym i przyszłym klientom rekomendujemy bliską współpracę z naszymi konsultantami, którzy są w stanie zapewnić wsparcie na każdym etapie procesu oraz doradzić najlepsze praktyki i rozwiązania. Działając w ten sposób, można zminimalizować ryzyko błędów oraz skrócić czas oczekiwania na zwrot podatku.

Według Rafała Nowaka, specjalisty do spraw sprzedaży z firmy VAT Polska (polski oddział grupy Negometal) odzyskiwanie podatku VAT może rzeczywiście stanowić wyzwanie dla przewoźników międzynarodowych. Oto typowe problemy, z którymi mogą się spotkać:

- Złożoność administracyjna: przepisy i procedury różnią się w zależności od kraju, co sprawia, że odzyskiwanie podatku VAT jest skomplikowane. Przewoźnicy muszą dostosować się do różnych wymogów, formularzy i terminów.

- Wymagana dokumentacja: przewoźnicy muszą zachować dowód zakupu (faktury, paragony) dla każdego wydatku. Brak odpowiednich dokumentów może prowadzić do odrzucenia wniosków o zwrot podatku.

Jak zapewniają przedstawiciele UTA Edender, dzięki usługom wyspecjalizowanych partnerów odzyskanie podatku staje się dla klienta czystą formalnością



- Czas przetwarzania: organy podatkowe mogą potrzebować czasu na rozpatrzenie wniosków o zwrot. Przewoźnicy muszą uzbroić się w cierpliwość i mieć świadomość zróżnicowanego czasu rozpatrywania wniosków.

- Ograniczenia specyficzne dla danego kraju: niektóre kraje wyłączają pewne wydatki (np. rachunki za restauracje, hotele itp.) z możliwości odzyskania podatku VAT.

- Język i komunikacja: bariery językowe mogą komplikować interakcje z zagranicznymi organami podatkowymi. Przewoźnicy powinni upewnić się, że ich wnioski są dokładnie sformułowane.

- Wezwania: proces odzyskiwania VAT to nie tylko złożenie wniosku. Często urzędy skarbowe wzywają do przedstawienia dodatkowych dokumentów i wyjaśnień. Prośby te są zazwyczaj w języku ojczystym kraju, z którego oczekuje się zwrotu i bywają skomplikowane, szczególnie dla osób nie znających procedur.

Grzegorz Bereda (VIALTIS): – *Spotykamy się z informacjami od klientów, że stracili możliwość odzyskania podatku VAT, ponieważ spóźnili się z odpowiedzią na zapytanie przesłane z zagranicznego urzędu lub zwyczajnie nie byli w stanie wywiązać się z należytego udzielenia informacji.*

Według Marcina Wojcieszaka (ZMPD), największe problemy z jakimi można się spotkać próbując odzyskać VAT, to komunikacja z zagranicznym urzędem skarbowym tj. uzupełnianie dodatkowych informacji związanych ze złożonym wnioskiem.

Jak widać, problemów jest wiele i zajęci swoją podstawową działalnością przewoźnicy nie zawsze mają czas zaangażować się w ich rozwiązywanie. Dlatego skorzystanie z usług pośredników w tym zakresie może być dobrym pomysłem.

AS24

Jak zapewnia Filip Mikosz, Manager ds. Rozwoju Biznesu oraz Sprzedaży – Region Centralny, oferta AS24 wyróżnia się pełną specjalizacją.

– *Operujemy w kilkunastu językach i posiadamy dedykowanych ekspertów specjalizujących się w przepisach funkcjonujących w poszczególnych krajach – mówi F. Mikosz. – Klienci, którzy korzystają z naszych usług, cieszą się bezobsługowym charakterem współpracy dzięki automatycznemu przekazywaniu faktur między AS24 a naszą spółką EuroVAT.*

Podatek VAT odzyskujemy ze wszystkich krajów Unii Europejskiej oraz pod pewnymi warunkami ze Szwajcarii, Norwegii i Wielkiej Brytanii. Ponadto, klienci mogą ubiegać się o zwrot akcyzy w Belgii, Chorwacji, Francji, Słowenii, na Węgrzech, w Hiszpanii i we Włoszech.

CEPSA

– *W CEPSA, mając tysiące zadowolonych klientów, usprawniamy procedury odzyskiwania podatku VAT w transakcjach międzynarodowych – informuje Anna Bronicka, International T&L Sales Manager. – Utrzymujemy bezpośredni kontakt z administracją, gwarantując sprawny przebieg procesu. Odzyskujemy podatek VAT z wszystkich krajów Unii Europejskiej, Norwegii, Szwajcarii oraz Wielkiej Brytanii. Jak zapewnia przedstawicielka Cepsa, dzięki e-fakturom za paliwo oraz opłaty drogowe przygotowanie wniosków o zwrot VAT jest uproszczone.*

– *W tradycyjnym systemie rozliczania VAT, europejskie urzędy skarbowe powinny wypłacić środki w okresie do czterech miesięcy od momentu złożenia wniosku – mówi Anna Bronicka. – Sposobem na skrócenie czasu oczekiwania na uzyskanie środków za VAT jest włączenie usługi net-invoicing, oferowanej przez Cepsa. Faktu-*

rowanie netto zapewnia znaczne oszczędności w finansach firm transportowych. Uproszczone procedury pozwalają na natychmiastową kompensatę należności i tym samym polepszenie płynności finansowej, w czasie kiedy stopy procentowe osiągają tak wysokie wartości.

Nasza rozmówczyni zwraca uwagę, że w przypadku firm realizujących transport międzynarodowy, podatek VAT wydany za granicą może osiągać bardzo wysokie wartości w skali roku.

– *Dlatego warto przeanalizować różne oferty dostępne na rynku i wybrać sprawdzoną firmę, z wieloletnim doświadczeniem oraz wyspecjalizowanym zespołem, który ma bezpośredni kontakt z instytucjami – dodaje. – Firma Cepsa to lider na hiszpańskim rynku, w zakresie nie tylko stacji paliwowych, ale również usług dodatkowych tj. opłat drogowych, odzyskiwania podatku akcyzowego oraz VAT.*

DKV Mobility

– *Nasza oferta wyróżnia się kompleksowością i elastycznością – od lat rozmawiamy z naszymi klientami na całym świecie i przygotowujemy ofertę, która spełnia ich potrzeby – zapewnia Anna Biekionis, Country Manager DKV Mobility Poland.*

– *Proponujemy wygodne i efektywne rozwiązania w zakresie odzyskiwania VAT i akcyzy z wielu krajów europejskich, co pozwala naszym klientom na oszczędność kosztów i czasu, dzięki możliwości pełnego skupienia się na swojej głównej działalności. Nasze rozwiązania i usługi dają klientowi choćby możliwość wygodnego sprawozdania w portalu użytkownika, DKV Cockpit, na jakim etapie są jego zwroty z poszczególnych krajów. W najbliższym czasie DKV Mobility planuje wprowadzić możliwość zgłaszania dodatkowych krajów całkowicie online. Klienci DKV Mobility mogą również skorzystać z naszych internetowych rozwiązań w swoim języku, co znacznie usprawnia codzienną pracę – dodaje Anna Biekionis. – Mają całodobowy dostęp do wszystkich danych i usług, takich jak raportowanie, planowanie tras, zmiany cen rynkowych. Dzięki mobilnej aplikacji DKV Mobility App, kierowcy z łatwością znajdują najbliższą stację paliw lub jeden z 736 tysięcy punktów ładowania samochodów elektrycznych (stan na lipiec 2024), sprawdzają ceny, autoryzują transakcje paliwowe korzystając z mobilnej płatności DKV App&Go, a także mogą zarządzać kartami w DKV Wallet.*

ULTIMAAX[®]

Zawieszenie elastomerowe klasy premium

Dostępne u dealerów MAN

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

Więcej informacji uzyskasz u swojego dealera MAN.
Kod referencyjny sprzedaży: ZKHUM

Odwiedź nas na IAA
Hala 26, stoisko B47

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



HENDRICKSON
The World Rides On Us

hendrickson-intl.com/en-eu

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



DKV Mobility oferuje wsparcie w odzyskiwaniu VAT-u w imieniu klienta w 29 krajach, m.in. Austrii, Danii, Holandii i Wielkiej Brytanii.

– Ponadto DKV Mobility pomaga w otrzymaniu zwrotu akcyzy od olejów mineralnych. Wszystkie firmy transportowe z siedzibą w Unii Europejskiej mogą ubiegać się o zwrot tego podatku z Belgii, Francji, Węgier, Włoch, Chorwacji, Słowenii oraz Hiszpanii – informuje A. Biekionis. – Zwrot podatku jest możliwy w dwóch wariantach: jako prefinansowanie (Net Invoicing Program) oraz jako zwrot zwykły. Net Invoicing Program pozwala na natychmiastowe odzyskanie podatku VAT z zagranicy. Zwroty VAT widoczne są w bieżących fakturach DKV. Zwrot zwykły rozliczany jest natomiast po wypłaceniu wnioskowanej kwoty przez dany urząd skarbowy. W obydwu wariantach rozliczeń, wszystkie sprawy urzędowe klienta prowadzone są przez ekspertów grupy DKV Mobility.

E100

E100 oferuje obsługę dotyczącą zwrotu VAT z 30 państw Europy.

Jak informuje Justyna Krysiak, Kierownik Operacyjnego Działu VAT w E100, klienci mogą ubiegać się o zwrot podatku za zakup paliwa, AdBlue czy za poniesione koszty opłat drogowych. Można również zlecić E100 odzyskanie VAT za koszty napraw, serwisu, części zamiennych oraz noclegów kierowców w delegacjach (warto sprawdzić bezpośrednio u opiekuna w jakich krajach i za co można ten zwrot uzyskać). Oczywiście należy te koszty odpowiednio udokumentować.

Firma oferuje cztery sposoby (tryby) zwrotu VAT, które definiowane są czasem oczekiwania na zwrot podatku i zależą przede wszystkim od wolumenów miesięcznych tankowań. I tak:

- Standardowy sposób oznacza czas oczekiwania 2-6 miesięcy, ale firma nie stawia żadnych minimalnych wymagań co do wolumenu tankowań. Zwrot w standardowym trybie następuje poprzez zaliczenia środków na saldo klienta po ich otrzymaniu od urzędu skarbowego

- Szybki/kwartalny sposób – to 3 miesiące oczekiwania na zwrot podatku VAT

- Szybki/miesięczny sposób – miesiąc oczekiwania na zwrot podatku VAT

Zwroty w trybach szybkich następują poprzez kredytowanie kwoty podatku VAT po otrzymaniu oryginałów faktur E100.

- Fakturowanie netto – polega na opłaceniu faktur E100 bez kwoty podatku VAT i dostępne raczej dla dużych firm po uzgodnieniu ze swoim opiekunem regionalnym.

– Oczywiście poszczególne tryby różnią się wysokością prowizji wg bardzo prostej zależności – im szybszy tryb tym prowizja będzie wyższa – wyjaśnia Justyna Krysiak. – Specjaliści E100 pomogą także odzyskać podatek akcyzowy z siedmiu państw Europy (zwrot akcyzy odbywa się na podstawie dostarczonych faktur). To Belgia, Chorwacja, Francja, Hiszpania, Słowenia, Węgry, Włochy.

Generalne warunki zwrotu akcyzy:

- Rodzajem działalności firmy musi być: transport drogowy towarów
- Masa ciężarówki musi wynosić pow. 7,5 tony
- Zwrot realizowany jest tylko na podstawie oryginałów lub kopii faktur zawierających wszystkie załączniki ze szczegółami transakcji (rachunki nie są akceptowane)
- Karty paliwowe muszą być przypisane do konkretnych pojazdów

– Klienci E100, kiedy podejmą decyzję o tym, żeby powierzyć usługę odzyskania podatku VAT i akcyzy otrzymują osobistego opiekuna, z którym dobierają warunki i tryb zwrotu w zależności od potrzeb i oczekiwań – mówi Justyna Krysiak. – Zasadniczo, bo oczywiście zależy to od wielu czynników – stawek VAT i akcyzy w danym kraju czy ilości zatankowanego paliwa, wysokości poniesionych opłat – możemy powiedzieć, że przy minimalnym zaangażowaniu naszego klienta może on oczekiwać zwrotów do 27 proc. poniesionych kosztów. Informujemy, że wprowadziliśmy nowy kalkulator zwrotu podatku VAT i akcyzy, który pozwala na oszacowanie potencjalnego zwrotu za poniesione wydatki. Nasze narzędzie to świetne rozwiązanie dla firm transportowych, które mogą z większą dokładnością planować swoje zakupy i optymalizować korzyści finansowe.

Z kalkulatora można skorzystać tutaj: <https://e100.eu/pl/products/vat#calc>

– Klienci E100 mogą składać wnioski w cyklu kwartalnym/rocznym po osiągnięciu wymaganej kwoty, która została ustalona dyrektywą europejską – dodaje Justyna Krysiak. – Trzeba oczywiście wziąć pod uwagę czas rozpatrywania wniosków – zależy on od kraju, w którym zostały poniesione koszty. Różnice w czasie rozpatrywania wniosków mogą być bardzo duże: od dwóch do sześciu miesięcy. Dodatkowo urząd skarbowy może przestać wezwania do wniosku co wydłuża czas rozpatrywania o dwa miesiące.

Nasza rozmówczyni wylicza zalety korzystania z obsługi zwrotu podatków VAT i akcyzy przez E100:


- Przewoźnik nie musi sam śledzić i pilnować przepisów w każdym kraju, w którym prowadzi biznes i ponosi koszty – różnice w przepisach mogą dotyczyć zarówno wymagań dokumentacyjnych jak i procedur składania wniosków.
- W imieniu przewoźnika dokumentację w danym języku, którego zwrot podatków dotyczy, prowadzi E100.
- Przewoźnik nie musi być skazany na długie terminy oczekiwania na zwrot VAT czy akcyzy – korzystając z szybkich ścieżek czy fakturowania netto może ten proces zasadniczo skrócić.
- Specjaliści z E100 gwarantują zminimalizowanie ryzyka błędów proceduralnych (błędy w dokumentacji), które mogą skutko-

wać odmową zwrotu lub wydłużeniem czasu oczekiwania na zwrot – firma zajmuje się kompleksowo całym procesem zwrotu podatków, pilnuje terminów i obiegu dokumentów. Monitoruje również na bieżąco zmiany w przepisach podatkowych – przewoźnik może się skupić na swoim biznesie.

Eurowag

Karolina Styrzc, TAX Refund Team Leader, Grupa Eurowag: – *To co wyróżnia Eurowag to zoptymalizowanie poniesionych przez przewoźników kosztów przez dobór odpowiedniej oferty względem oczekiwań klienta, z opcją natychmiastowego zwrotu VAT z naszych produktów, rzadko spotykaną na rynku opcją finansowania akcyz oraz sztuczną inteligencją, wspierającą naszą kadrę w precyzyjnym, sprawniejszym procesie odzyskania podatków, z minimalizacją ryzyka błędów czynnika ludzkiego. Dzięki usłudze zwrotu podatku od Eurowag, firmy transportowe mogą zaoszczędzić od kilkunastu do nawet kilkudziesięciu procent na kosztach za granicą, a co najważniejsze są one odciążone w przygotowaniu niezbędnych dokumentów. To Eurowag zajmuje się dopełnieniem formalności i kwestii proceduralnych, tj. przygotowanie niezbędnej dokumentacji, rejestracja w US, wyrobienie apostille, obsługa wniosku do momentu zakończenia procesu zwrotu w tym komunikacja z właściwym organem podatkowym. Dzięki naszemu długoletniemu doświadczeniu doskonale wiemy, które kraje czego dokładnie wymagają w procesie ubiegania się o zwrot podatku VAT, a także mamy świadomość wielu innych szczegółów, o których wewnętrzni księgowi z poszczególnych państw mogą na bieżąco nie śledzić – podkreśla.*

– *W przypadku, gdy wniosek o zwrot podatku VAT zostanie odrzucony zajmujemy się również jego apelacją – dodaje Karolina Styrzc. – Pomagamy odzyskiwać środki od podatku VAT z 26 krajów UE oraz Wielkiej Brytanii i Norwegii. Z kolei o zwrot akcyzy na paliwo możemy ubiegać się w siedmiu krajach, m.in. we Francji, Włoszech, Belgii, Słowenii, na Węgrzech, Chorwacji czy Hiszpanii, w tym z sześciu z opcją szybkiego trybu zwrotu. Warto również zaznaczyć, że naszym klientom udostępniamy opcję standardowego zwrotu VAT, gdzie my zajmujemy się wszystkimi formalnościami administracyjnymi. Dajemy również możliwość natychmiastowego zwrotu podatku VAT, tzw. finansowania w trybie przyspieszonym. Oznacza to, że przewoźnicy*



DKV Mobility wskazuje, że zgodnie z przepisami Unii Europejskiej, urzędy mają od czterech do ośmiu miesięcy na weryfikację wniosku, a następnie wypłatę podatku VAT

nie muszą czekać na otrzymanie pieniędzy od odpowiedniego urzędu skarbowego. Zamiast tego my przedpłacamy należny zwrot w chwili wystawienia faktur Eurowag, oferujemy również finansowanie podatków z faktur od podmiotów trzecich i wykonujemy całą pracę administracyjną dla organu podatkowego. Z kolei w sytuacji zwrotu podatku od akcyzy oferujemy również usługę szybkiego finansowania, tzw. Advanced Payment, w którym przewoźnik otrzymuje zwrot zaraz po złożeniu niezbędnego wniosku. Dzięki temu, podobnie jak w przypadku VAT-u, nie musi on czekać na decyzję i przesłanie pieniędzy przez odpowiedni urząd celny.

UTA Edenred

Usługa zwrotu podatku od wartości dodanej (VAT) z zagranicy oraz zwrotu należnej części akcyzy, to jeden z elementów kompleksowej oferty UTA Edenred dla firm transportowych, spedycyjnych i innych zajmujących się transportem towarów lub wykorzystujących pojazdy do własnych celów.

– *Klienci UTA Edenred korzystający z naszych podstawowych usług, jak bezgotówkowe tankowania i rozliczanie opłat drogowych w niemal całej Europie, nie muszą szukać zewnętrznych dostawcy usług zwrotu VAT i akcyzy – mogą skorzystać ze sprawdzonego, współpracującego z nami partnera, który na podstawie umowy oraz udzielonych pełnomocnictw, dzięki doskonałej znajomości przepisów i wymagań zagranicznych urzędów, sprawnie dopełni wszelkich formalności,*

by jak najszybciej odzyskać pieniądze klienta. Prowadzi również komunikację z zagranicznymi urzędami, jeśli zaistnieje taka konieczność – informują przedstawiciele UTA Edenred. – Odzyskanie podatku staje się dla klienta czystą formalnością. Kwoty VAT oraz akcyzy zwrócone przez urzędy lub należne do zwrotu rozliczane są co do zasady w fakturach UTA.

Oszczędności i korzyści są zauważalne, nawet przy małych kwotach zwrotu. Umożliwiamy zwrot podatku nie tylko z faktur UTA ale także z faktur trzecich wystawianych przez innych dostawców.

Aktualnie UTA Edenred oferuje zwrot VAT z 27 państw: Austrii, Belgii, Bułgarii, Czech, Chorwacji, Danii, Estonii, Finlandii, Francji, Hiszpanii, Holandii, Irlandii, Litwy, Luksemburga, Łotwy, Niemiec, Norwegii, Rumunii, Słowacji, Słowenii, Szwecji, Włoch, Węgier, Portugalii, Grecji, Szwajcarii i Wielkiej Brytanii.

Możliwe są różne tryby zwrotu:

– Szybki Zwrot 15 na zasadzie przedpłat – należna kwota podatku będzie przedpłacona na bieżąco w fakturach UTA.

– Szybki Zwrot 30 (tzw. kwartalny) – na zasadzie przedpłat – zwrot podatku nastąpi w fakturze UTA w ciągu 30 dni po zakończonym kwartale.

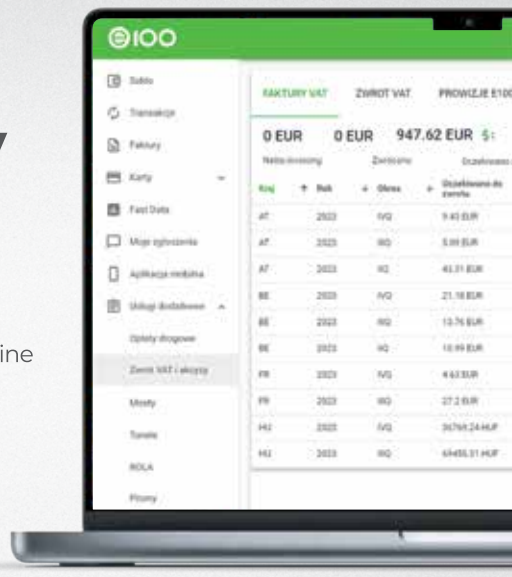
– Normalny Zwrot VAT – następuje po otrzymaniu należnych środków z poszczególnych urzędów skarbowych. Dostępny jest



Zwrot VAT i akcyzy dla każdej firmy transportowej

- Zwrot VAT z 30 krajów, akcyzy z 7 krajów
- Minimum formalności: prosty proces online
- Przygotowanie i złożenie wszystkich niezbędnych dokumentów

Odzyskaj sporą część kosztów paliwa zakupionego za granicą i opłat za drogi



niezależnie od wnioskowanej kwoty VAT do zwrotu.

– Zwrot Akcyzy – UTA Edenred oferuje z krajów: Belgia, Francja, Słowenia, Włochy, Węgry, Chorwacja i Hiszpania.

VAT Polska

Od 2002 roku VAT Polska, polski oddział grupy Negometal (12 europejskich spółek zależnych), pomaga przewoźnikom wykonującym transport międzynarodowy w odzyskiwaniu podatków (VAT oraz akcyzy paliwowej i energetycznej) i oferując rozwiązania w zakresie europejskich opłat drogowych. Co wyróżnia VAT Polska na rynku?

Jak zapewnia Rafał Nowak, wyróżnia ją m.in. wiedza i doświadczenie: VAT Polska pomaga przewoźnikom odzyskać podatki w całej Europie od ponad dwudziestu lat.

„Nasi eksperci znają specyfikę każdego kraju i udzielają klientom porad i pomocy w złożonych procedurach administracyjnych – komunikuje firma. – Jesteśmy dumni z bardzo wysokich wskaźników sukcesu w zakresie zwrotów podatku VAT. Nasze dogłębne zrozumienie przepisów podatkowych pozwala nam optymalizować wnioski o zwrot i osiągać pozytywne wyniki dla naszych klientów. Pełne stawki zwrotu podatku VAT osiągnięte przez profesjonalnych agentów, takich jak my, wynoszą 71 proc.. Jeśli porównamy ten odsetek z 45 proc. zwracany bezpośrednio przez firmy składające wnioski, zobaczymy, że nasza wiedza specjalistyczna stanowi prawdziwą wartość dodaną dla firm (dane Międzynarodowego Stowarzyszenia VAT).

Ponadto jest to spersonalizowana obsługa klienta.

– W VAT Polska stawiamy na zaufanie i satysfakcję klienta. Nasz zespół jest dostępny, aby odpowiedzieć na pytania i zapewnić wsparcie w trakcie całego procesu. Spersonalizowane podejście robi różnicę – zapewniają przedstawiciele firmy i dodają: – Dzięki oddziałom w 12 krajach europejskich możemy obsługiwać zwroty podatku w całej Europie.

Grupa Negometal odzyskuje podatek VAT w 27 krajach Unii Europejskiej, a także w Norwegii, Wielkiej Brytanii i Szwajcarii.

Oferuje dwie różne procedury odzyskiwania podatku VAT;

– Normalna płatność: Po otrzymaniu kompletnej dokumentacji (faktur), następuje złożenie wniosku do europejskich organów podatkowych. Po rozpatrzeniu wniosku, urzędy skarbowe zwracają całkowitą kwotę podatku VAT. Czas odzyskiwania zależy od kraju i konkretnych procedur administracyjnych. Zazwyczaj trwa od kilku tygodni do kilku miesięcy.

– Płatność prefinansowana: VAT Polska oferuje swoim klientom rozwiązanie pozwalające na szybsze otrzymanie pieniędzy. Przewoźnik może otrzymać pieniądze już po 10 dniach od przekazania dokumentów potrzebnych do złożenia wniosków ze środków grupy Negometal i nie czekać na zwrot z administracji fiskalnej danego kraju.

VAT Polska pomaga również w przypadku wezwań ze strony urzędów skarbowych do przedstawienia dodatkowych dokumen-

tów i wyjaśnień, wykorzystując swoją wiedzę o kliencie i posiadane już dokumenty. Dzięki temu może odpowiedzieć na te wezwania, minimalizując obciążenie klienta dodatkową pracą.

– Naszym priorytetem jest śledzenie wszystkich naszych projektów od początku do końca. Możemy odwoływać się do organów podatkowych po odrzuceniu wniosku z różnych powodów. Niedawno uzyskaliśmy zwrot podatku VAT dla jednego z naszych klientów, którego wniosek został odrzucony po pierwszym złożeniu – zapewnia firma VAT Polska.

Vialtis

– Vialtis jest niezależnym agentem podatkowym, niepołączonym z żadną kartą paliwową, co zapewnia naszym klientom najważniejszą rzecz w biznesie: swobodę negocjacji cen paliwa z dowolną liczbą dostawców kart paliwowych – mówi Grzegorz Bereda, International Sales Manager. – Następstwem tej przewagi konkurencyjnej jest równy standard usługi niezależnie od liczby i nazwy wystawców faktur dostarczanych przez naszych klientów. Gdy już faktury trafią do nas, zapewniamy najszybszy na rynku zwrot bezpośrednio do klienta – 48 godzin – tyle czasu potrzebujemy na przepracowanie faktur i realizację przelewów. Dotyczy to każdej faktury paliwowej i autostradowej. Przyspieszamy również wypłatę akcyzy opłaconej w cenie paliwa. Obecnie okres oczekiwania na akcyzę belgijską niebezpiecznie wydłużył się do niemal 12 miesięcy. Nasi klienci mają możliwość odzyskać akcyzę w 30 dni, w końcu czas, to pieniądź... A pieniądź, ten z podatku VAT, możemy odzyskać ze wszystkich krajów Unii Europejskiej, jak i krajów nienależących do niej, w których przepisy na to pozwalają. Akcyzę zawartą w cenie oleju napędowego zwracamy nie tylko w Belgii, ale również z Francji, Hiszpanii, Słowenii, Włoch i Węgier. Wyzwaniami naszych czasów jest permanentny pośpiech, brak czasu, czy potrzeba zwiększenia płynności finansowej – dodaje Grzegorz Bereda. – Wszystkie niedogodności z tym związane bierzemy na swoje barki, zarządzając w imieniu klientów relacjami z urzędami skarbowymi oraz odpowiedziami na ich zapytania i kontrole.

ZMPD

ZMPD oferuje usługę zwrotu podatku VAT z Unii Europejskiej oraz z Norwegii, Szwajcarii i Wielkiej Brytanii.

– Nasza oferta skierowana jest do firm transportowych, zwrot podatku VAT dotyczy kosztów zakupu paliwa, opłat za przejazdy autostradowe, opłat za parkingi itp. – informuje Marcin Wojcieszak, Kierownik zespołu ds. zwrotu podatku VAT oraz obsługi wizowej. – W celu odzyskania podatku VAT, należy złożyć wniosek do odpowiedniego urzędu skarbowego. Wniosek składa się w formie elektronicznej, poprzez portal e-deklaracje. Do każdego kraju należy złożyć oddzielny wniosek za odpowiedni okres (kwartał, półrocze, rok kalendarzowy). Wniosek za rok poprzedni można złożyć w nieprzekraczalnym terminie do 30 września roku kolejnego.

Po złożeniu wniosku zagraniczny urząd skarbowy w ciągu maksymalnie czterech miesięcy powinien wydać decyzję dotyczącą rozpatrzenia wniosku.

ZMPD oferuje swoim klientom zwrot podatku VAT w dwóch trybach. W trybie zwykłym, składane są odpowiednie wnioski, a po ich rozpatrzeniu zagraniczne urzędy skarbowe przesyłają pieniądze na konto ZMPD, gdzie po potrąceniu prowizji zwrot podatku VAT jest przelewany na konto klienta. Tryb


prefinansowania polega na tym, że w ciągu 14 dni od otrzymania faktur lub paragonów do zwrotu podatku VAT, ZMPD wypłaca kwotę VAT zliczoną z otrzymanych dokumentów pomniejszoną o kwotę prowizji.

– ZMPD świadczy usługę zwrotu podatku VAT w oparciu o najnowocześniejsze autorskie oprogramowanie, którego jedną z największych zalet jest możliwość automatycznego przetwarzania danych z dokumentów poprzez moduł OCR – dodaje Marcin Wojcieszak. – Dzięki temu rozwiązaniu, skracamy do minimum czas potrzebny do przygotowania odpowiednich wniosków. Dodatkowo usługę prefinansowania świadczymy w oparciu o środki własne co również znacznie przyspiesza czas na wypłatę zwrotu VAT. Zwrot podatku odbywa się na podstawie faktur VAT a w niektórych krajach również na podstawie paragonów kasowych, wysokość prowizji ZMPD jest taka sama bez względu na rodzaj dokumentów przedstawionych do zwrotu podatku VAT.

Jak wskazuje przedstawiciel ZMPD, mając na uwadze, że stawki VAT w poszczególnych krajach oscylują w granicach 20 proc., a w przypadku Węgier aż 27 proc., firmy

ubiegające się o zwrot podatku VAT mogą odzyskać znaczną część poniesionych kosztów.

– Dodatkowo, wybierając usługę prefinansowania, świadczoną przez ZMPD zwrot podatku VAT można odzyskać praktycznie natychmiast – zapewnia M. Wojcieszak. – VAT można odzyskać z każdego kraju Unii Europejskiej, również z Norwegii, Szwajcarii oraz Wielkiej Brytanii.

Według M. Wojcieszaka, zalety usługi zwrotu podatku VAT świadczonej przez ZMPD to m.in. niskie stawki prowizyjne, dwa tryby zwrotu podatku VAT do wyboru (zwykły, prefinansowanie), taka sama stawka prowizyjna w przypadku obsługi faktur VAT i paragonów, możliwość przesłania faktur oraz paragonów do zwrotu VAT w formie elektronicznej, kompleksowa obsługa w przypadku dodatkowych zapytań ze strony zagranicznego urzędu skarbowego, szybkie przetwarzanie nadesłanych dokumentów dzięki autorskiemu oprogramowaniu z modulem OCR, możliwość otrzymania zwrotu podatku VAT z faktury przed upływem jej terminu płatności, a także dodatkowa usługa zwrotu podatku akcyzowego z wybranych krajów. 



wesob[®]
Producent marki **WECOM**[®]

- ▶ Zestawy przestrzenne
- ▶ Zabudowy stałe
- ▶ Systemy wymienne BDF

OVER 25 YEARS EXPERIENCE

Wesob Sp. z o.o.
ul. Ks. Londzina 65, 43-246 Strumięń

Tel. +48 (33) 857 14 93
sekretariat@wesob.com.pl

wesob.com.pl



KONTENEROWI SIŁACZE

TEKST: Michał Jurczak
ZDJĘCIA: T&M

Naczepy przeznaczone do przewozu kontenerów stanowią dość niewielką, jednak istotną część rynku. Rocznie nabywców znajduje w Polsce średnio 250-350 pojazdów tego rodzaju.

Popularne podkontenerówki występują w wersji stałej oraz z rozsuwanym tyłem i/lub przodem, dzięki czemu można nimi przewozić kontenery każdego rozmiaru (20-, 30- i 40-stopowe, a w niektórych przypadkach również 45-stopowe).

Popularne w transporcie lądowym są szczególnie kontenery o długości 20 stóp (ok. 6 m) oraz 40 stóp (ok. 12 m). Producenci podwozi starają się znaleźć sposób, aby przy pomocy jednego środka transportu obsłużyć każdy z nich. Dla przewoźnika oznacza to obniżenie kosztów. Naczepy podkontenerowe muszą odpowiadać ściśle określonym przepisom. Dotyczą one np. instalacji elektrycznej: zespoleń świateł tylnych ze światłem cofania, przeciwmgielnym, kierunkowskazami oraz trójkątami odblaskowymi. Muszą też posiadać oświetlenie boczne. – *Podwozia kontenerowe muszą wytrzymać najcięższe warunki, a korzystający z nich przewoźnicy pracują pod ogromną presją czasu. Dlatego te naczepy muszą być odporne na często dość brutalne traktowanie przez obsługę. Oprócz efektywności kosztowej, głównym priorytetem jest zapewnienie kierowcy maksymalnego bezpieczeństwa i komfortu pracy – tłumczą konstruktorzy naczep marki Fliegl.*

CIMC

Wśród naczep marki CIMC Vehicles jest SC03_40R z rozsuwem tylnym. Ramę 12,8-metrowej naczepy stanowi spawana konstrukcja podłużnicowa z poprzecznymi profilami oraz zamkami kontenerowymi i sworzniem królewskim (demontowany, jednopozycyjny). Naczepa waży nieco ponad 5 t, ma tył wysuwany i blokowany pneumatycznie z centralnie osadzonym siłownikiem. Odbój rampowy stalowy zintegrowano w tylnej belce ramy. Zastosowano osie SAF Intradisc



CIMC Vehicles ma kilka rodzajów naczep podkontenerowych

z zawieszeniem pneumatycznym i hamulcami tarczowymi. Pierwsza oś jest podnoszona pneumatycznie, z funkcją ułatwiania ruszania (w pełni automatyczna). Zawór pneumatyczny regulacji podnoszenia do rampy z funkcją automatycznego powrotu do wysokości jazdy. Naczepą można przewozić kontenery: 40' HiCube; 40' ISO; 30'; 20' w pozycji centralnej (do 30 t) i 20' w pozycji tylnej; 2x20'. Nie ma możliwości przewozu tankkontenerów.

Alternatywę stanowi podkontenerowa naczepa CIMC SC03_45MLW z rozsuwem przednim. Rozsunięta mierzy niecałe 13,9 m, a waży o ok. 0,5 t mniej od poprzedniczki. Trzecia oś jest podnoszona pneumatycznie (w pełni automatyczna). Element wyposażenia stanowi układ wspomagania ruszania poprzez zmniejszenie ciśnienia w miechach zawieszenia pierwszej osi do 30 km/h. Naczepą można przewozić kontenery: 45' HiCube; 45' Euro; 40' HiCube; 20' w pozycji tylnej; 2x20'. Brak możliwości przewozu tankkontenerów i kontenerów ISO. Podłoga

stalowa przykręcana w tylnej części umożliwiającą rozładunek centralnie umieszczonego kontenera 20'. Przedni rozsuw umożliwiający przewóz kontenerów 45'. Walory obu wymienionych łączy podkontenerowa naczepa ciężarowa CIMC Vehicles SC03_45FR z rozsuwem przednim i tylnym. Mierzy niecałe 13,7 m. Przystosowanie do przewozu kontenerów: 45' HiCube (przekroczona długość całkowita pojazdu); 45' ISO (przekroczona długość całkowita pojazdu); 40' HiCube; 40' ISO; 30'; 20' w pozycji centralnej (do 30 t) i 20' w pozycji tylnej; 2x20'. Tył jest wysuwany i blokowany pneumatycznie z centralnie osadzonym siłownikiem.

Ofertę CIMC Vehicles uzupełnia utralekka (masa ok. 3,9 t) naczepa SC03_45 FLW. Przedni rozsuw, sterowany manualnie, umożliwia przewóz kontenerów 45' bez przekroczenia całkowitej długości zestawu. Trzecia oś jest podnoszona pneumatycznie, w pełni automatycznie. Możliwe jest dodatkowe sterowanie z kabiny ciągnika



Atutem naczepy marki Fliegl jest m.in. relatywnie niewielka wysokość szyi ramy

siodłowego. Dostawca zwraca uwagę na to, iż ramę zabezpieczono antykorozyjnie przez proces KTL i pomalowano proszkowo (10 lat gwarancji na korozję perforacyjną ramy).

Fliegl

Fliegl ma w ofercie naczepę podkontenerową Vario V3, wykorzystywaną m.in. do przewozów pełnokontenerowych w transporcie kombinowanym. Można nią przewieźć wszystkie najpopularniejsze wersje kontenerów morskich, od 20-, przez 30- i 40-stopowe, po 45-stopowe. Masa własna

pojazdów tej serii rozpoczyna się od 4,7 t. Vario V3 ma wyjątkowo krótki zwis tylny, co zapewnia praktyczną zaletę w postaci o 25 proc. większego obciążenia na siódło ciągnika i możliwość podjechania z kontenerem bezpośrednio do rampy magazynowej. Naczepa ma przednie, środkowe i tylne przedłużenie, które jest ocynkowane. Dzięki wysuwowi z przodu i z tyłu oraz centralnemu teleskopowemu systemowi rozsuwania środkowej części podwozia, można łatwo dostosować ją do przewozu kontenerów o różnej długości.

Wysuw przedni i tylny poruszają się na rolkach i są obsługiwane mechanicznie. Środkowy system rozsuwania zaprojektowano jako centralną belkę teleskopową o prostokątnym przekroju, która jest wyposażona w zamek ryglujący. Producent zwraca również uwagę na nowej generacji zderzak, z dodatkowym oświetleniem typu full LED.

Kolejnym atutem pojazdu jest relatywnie niewielka wysokość szyi ramy (goose-neck) wynosząca 130 mm. Odpowiada ona wysokości tunelu kontenera. Dzięki temu



NOWA ERA SIĘ ROZPOCZEŁA SERIA PODWOZI PODKONTENEROWYCH OCTAGON-ON

NOWA



**ODWIEDŹ NAS NA
NA IAA TRANSPORT 2024
17-22 września 2024 r.
Hanower, Niemcy
Hala 27, E11**



Kaessbohrer Polska Sp. z o.o.
05-870 Błonie ulica Modlińska 10 | +48-22-417-33-50 | info@kaessbohrer.com
Wsparcie Klienta Kässbohrer | 00 800 527 72 647
Skontaktuj się naszym działem sprzedaży | www.kaessbohrer.com/pl | [#MiałoKaessbohrer](https://www.facebook.com/Kaessbohrer)

Kässbohrer

Engineering since 1899

Pojazdy Kässbohrer umożliwiają transport naczep od 20 stóp do 45 stóp



TRAILER INNOVATION
WINNER CATEGORY CHASSIS

W wysuwanych podwoziach kontenerowych Kässbohrer równomierne rozłożenie obciążenia jest możliwe dzięki konstrukcji typu gęsia szyja i większej grubości ścianek, gdzie obciążenie z przodu jest rozłożone bardziej równomiernie, szczególnie podczas operacji załadunku. Rozsuwane podwozia są przeznaczone do przewozu kontenerów o długości od 20 do 45 stóp, a także nadwozi wymiennych, można po prostu zmienić pozycje blokady kontenera, aby uzyskać najlepsze dopasowanie i rozkład obciążenia. Wśród opcji są: podnoszenie pierwszej osi, przednie, środkowe i pneumatyczne tylne przedłużenia lub opcje montażu w jednej płaszczyźnie i podwójny pneumatyczny system blokowania. Producent zwraca uwagę również na to, że dzięki gamie wysuwanych podwozi kontenerowych Kässbohrer spełnia potrzeby operatorów wybierających wielofunkcyjne typy pojazdów do transportu kontenerów od 20 do 45 stóp HC, a także nadwozi wymiennych 45 stóp we wszystkich kombinacjach, odpowiednio z tylnym wysuwaniem podwoziem kontenerowym Octagon-on SHG AH, z przednim i tylnym wysuwaniem podwoziem kontenerowym Octagon-on SHG AVH, ze środkowym i tylnym wysuwaniem podwoziem kontenerowym Octagon-on SHG AMH oraz z przednim, środkowym i tylnym wysuwaniem, nagrodzonym za innowacyjność podwoziem kontenerowym Octagon-on SHG.AVMH.

V3 można prowadzić ciągnikiem z niskim siodłem, spełnia wtedy obowiązujące ograniczenia wysokości, co oznacza, że pojazd może być używany również w transporcie transgranicznym i na terenie Szwajcarii. Agregat jezdny stanowią trzy osie marki SAF. Pierwsza jest automatycznie podnoszona (z wymuszonym opuszczaniem). Oś można podnosić również pod obciążeniem do nacisku na oś nie przekraczającym 30 proc. i maksymalnej prędkości 25 km/h. Większy nacisk na płytę siodła zapewnia lepszą przyczepność kół osi napędowej ciągnika na mokrych, śliskich nawierzchniach. Od prędkości 25 km/h oś opuszcza się automatycznie. Odciążenie i dociążenie osi nadzoruje system Tele Control. Dwa reflektory LED z tyłu oświetlają obszar roboczy.

Kässbohrer

Kässbohrer ma w ofercie m.in. innowacyjną, nagradzaną serię do nadwozi wymiennych, w tym także opatentowaną, nowo wprowadzoną innowację Octagon-on. Pojazdy służą do transportu kontenerów od 20 stóp do 45 stóp HC, kontenerów-cystern 20-30 stóp i cystern wymiennych do 7,82 m, a także nadwozi wymiennych 45 stóp. Producent rekomenduje m.in. 20-stopowe podwozie kontenerowe K.SHF T/20-12/27 do transportu zarówno 20-stopowych kontenerów zbiornikowych, jak i zbiorników wymiennych do 7,82 m przy maksymalnym współczynniku obciążenia. Spełnia wymogi transportu chemikaliów, towarów proszkowych, asfaltu, gazu i żywności. Jest też podwozie konte-

nerowe K.SHF T/30-12/27 do transportu kontenerów cystern 20 ft i 30 ft oraz cystern wymiennych do 7,82 m (chemikalia, towary proszkowe, bitum, gaz i żywność).

Konstruktorzy podkreślają, iż standardowe pojazdy nowej generacji wyposażono w opatentowaną, ośmiokątną ramę podwozia. Dostępne są liczne opcje, takie jak: podwójna pozycja sworznia królewskiego, osie samokierujące i platforma ładunkowa. Oferta obejmuje standardowe podwozie kontenerowe Octagon-on na gęsiej szyi, standardowe podwozie kontenerowe SHG.S i Octagon-on na gęsiej szyi standardowe lekkie podwozie kontenerowe SHG.L. Stała gama Kässbohrer obejmuje również lekkie podwozie kontenerowe na gęsiej szyi SHG.M.



Na naczepach Kögel można transportować kontenery w różnych ustawieniach



→ **CT-521-S**



→ **FTLS**



→ **PM BASIC**



**Kuśnie 34j
98-200 Sieradz
www.trailertec.pl
biuro@trailer-tec.pl
+48 605 204 206**



*Müller-Mittelaltal
to pojazdy dostępne
w wersji z bieżniami,
jak i wózkami*

z tylną częścią oraz 20-stopowego kontenera na przedłużeniu środkowym.

Müller-Mittelaltal

Przyczepy podkontenerowe Müller-Mittelaltal najnowszej generacji charakteryzują się – jak zapewnia ich producent – ekstremalną wytrzymałością, a przy tym relatywnie niską masą własną (w najlżejszej wersji pojazd waży ok. 3,15 t). Głównym atutem są specjalnie zaprojektowane bieżnie lub wózki, ułatwiający załadunek kontenerów nawet z uszkodzonymi rolkami. Przyczepy przystosowane do przewozu wszystkich rodzajów kontenerów używanych zarówno w transporcie, jak i w zakładach zajmujących się segregacją odpadów. Dzięki cynkowaniu ogniowemu podkontenerówki Müller-Mittelaltal charakteryzuje długi czas eksploatacji. Pojazdy dostępne są zarówno w wersji z bieżniami, jak i wózkami, na kołach pojedynczych 22,5” i 19,5”, również w wersji z możliwością wywrotu czy też najazdami chowanymi pod pokładem.

Producent rekomenduje m.in. model RA/RS18, zaznaczając iż ich produkcja odbywa się w 100 procentach w Niemczech, w Mittelaltal (pod Stuttgartem). Przyczepy podkontenerowe przystosowane do kontenerów z normą DIN. Konstruktorzy akcentują mnogość opcji dostosowania przyczep do potrzeb użytkowników.

Schmitz Cargobull

Schmitz Cargobull zmienił niedawno oznaczenia naczepek podkontenerowych, aby podkreślić indywidualne przeznaczenie modeli S.CF. Dla klientów specjalizujących się w transporcie intermodalnym Schmitz

Kögel

Kögel Port 45 Triplex (nagroda European Transport Award for Sustainability 2020) to naczepa o masie własnej od 4,36 t i z indywidualnym wyposażeniem, takim jak aluminiowe felgi i aluminiowy zbiornik sprężonego powietrza. Producent podkreśla, że to obecnie jedna z najlżejszych naczepek podkontenerowych na rynku, a smukłą konstrukcją uzyskano dzięki zoptymalizowanemu pod względem masy podwoziu. Lekkie, eliptyczne perforacje zapewniać mają optymalny rozkład naprężeń w ramie. Kolejną zaletą Port 45 Triplex jest łatwość i wygoda użytkowania. Jednocześnie przednie przedłużenie montowane jest na łożyskach rolkowych, co ułatwia obsługę, jak również eliminuje skomplikowaną i podatną na naprawy mechanikę.

Konsola powietrzno-oświetleniowa jest umieszczona we wnęce ochronnej w przednim przedłużeniu, co zwiększa wolną przestrzeń wokół przewodów połączeniowych ciągnika. W zależności od przeznaczenia lub transportowanego kontenera przedłużenie środkowe można ustawiać w czterech różnych punktach. Aby zapewnić dłuższą żywotność, środkowe przedłużenie Port 45 Triplex zawiera niewymagającą konserwacji prowadnicę na specjalnych plastikowych suwakach i dwie rolki przedłużające. Tylnie przedłużenie można szybko ustawić w jednej

z siedmiu możliwych pozycji za pomocą korby.

Na naczepie Kögel Port 45 Triplex można transportować różne typy kontenerów w różnych ustawieniach. Standardowa wersja naczepy Port 45 Triplex jest odpowiednia do transportu kontenera ISO 20' zamontowanego równo z tyłu z cofniętą ramą. Dzięki zastosowaniu przedłużenia tylnego i środkowego Triplex może przewieźć dwa 20-stopowe kontenery, kontener 30-stopowy, 40-stopowy Highcube lub 45-stopowy Highcube. Przy wykorzystaniu wszystkich trzech rozszerzeniach można załadować 45-stopowy kontener Highcube Eurocorner. Opcjonalnie możliwe jest również zamocowanie kontenerów 40-stopowych oraz 45-stopowych równo



*Schmitz Cargobull
zmienił niedawno
oznaczenia podwozi
kontenerowych*

Cargobull oferuje cztery typy naczep S.CF: S.CF Allround 20-45 zaprojektowana do uniwersalnego zastosowania, jest przystosowana do transportu wszystkich typów kontenerów morskich od 20' do 45' (poprzednia nazwa S.CF Euro). Naczepa posiada przedni wysuw mechaniczny oraz tylny pneumatyczny, dwie pozycje sworzni królewskiego (dla ciągników 4x2 oraz 6x2). Naczepę podkontenerową S.CF Allround 20-45 można opcjonalnie wyposażyć fabrycznie w agregat prądowórczy (współpraca SCB z Genmark B.V. – producentem agregatów prądowórczych). Dzięki temu elektryczny agregat chłodniczy zamontowany na kontenerze ma samowystarczalne źródło energii przez kilka dni (ładunek w kontrolowanej temperaturze bezpiecznie dotrze do klienta, niezależnie od zewnętrznych źródeł energii). Agregat prądowórczy UM5 jest specjalnie dostosowany do S.CF Allround 20-45, dzięki czemu uzyskano prześwit pod agregatem ok. 300 mm. Osłony i umiejscowienie agregatu minimalizują ryzyko jego uszkodzenia.

Kolejnym typem jest naczepa S.CF Light 40/45 specjalnie zaprojektowana wyłącznie do transportu kontenerów 40' i 45' ze względu na niską masę własną (poprzednia nazwa S.CF Euro Light). Dwa ostatnie modele naczep podkontenerowych to S.CF Dock 20/40 (poprzednio SCF LX) i S.CF Dock+ 20-40 (poprzednio SCF MX) – dedykowane dla ciągników z napędem 4x2, przeznaczone do transportu maksymalnie 40-stopowych kontenerów. Wersja Dock+ oznacza dodatkowe środkowe położenie kontenera 20'. Wszystkie naczepy charakteryzują się prostą obsługą, niskimi kosztami konserwacji i wysoką jakością – jak podkreśla producent. Bardzo cenioną cechą przez użytkowników jest możliwość zamówienia ramy naczepy w ocynku ogniowym, który jest najlepszym zabezpieczeniem antykorozyjnym.

Nie tylko nazewnictwo uległo zmianie – najważniejsze są modyfikacje – czyli lifting. Zastosowano nową boczną osłonę przeciwwjazdową i nową tylną belkę przeciwnajazdową opracowane w celu poprawienia bezpieczeństwa innych użytkowników dróg, uproszczenia obsługi i uzyskania nowoczesnego wyglądu. Dla mniej doświadczonych kierowców w miejscach obsługi naczepy

umieszczono kody QR zawierające linki do filmów, w których jasno wyjaśniono obsługę (np. obsługę: przedniego i tylnego wysuwu, zabezpieczenia przeciwwjazdowego, blokowanie kontenera, itp.). Wszystkie naczepy do przewozu kontenerów są fabrycznie wyposażone w system telematyczny TrailerConnect i obowiązkowy system monitorowania ciśnienia w oponach (TPMS), co gwarantuje ich pełną zgodność z obowiązkiem wyposażenia naczep w system kontroli ciśnienia w oponach – TPMS.

Schwarzmüller

Producent ma ponad 150-letnią tradycję w tworzeniu rozwiązań dla transportu.

Naczepy podkontenerowe mają uniwersalny charakter, co pozwala na transport pojedynczego kontenera 40-stopowego, jednego (centralnie) lub dwóch 20-stopowych, bądź też pojedynczego kontenera 30-stopowego. Wszelkoność naczepy pozwala również na transport kontenerów 45-stopowych oraz High Cube. Innteresującą pozycją w ofercie tego doświadczzonego producenta są naczepy do tzw. tank-kontenerów.

Od kilku lat, istotny element firmy Schwarzmüller stanowi marka Hüffermann – specjalista branży kontenerów. W gamie pojazdów tej marki są przyczepy oraz naczepy do transportu kontenerów rolkowych, ha-



SCHWARZMÜLLER
INTELLIGENTE FAHRZEUGE

Inteligentna, kompletna oferta

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



Wywrotki
Budownictwo, rolnictwo, gospodarka odpadami



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



Nadwozia
Rolnictwo, spedycja/transport dalekobieżny, gospodarka odpadami



Pojazdy platformy
Spedycja/transport dalekobieżny, budownictwo



Pojazdy do drewna i kłonicowe
Gospodarka drewna



Cysterny
Oleje mineralne



Pojazdy niskopodwoziowe
Budownictwo



Pojazdy do transportu pojemników
Gospodarka odpadami

schwarzmueller.pl



Marka Hüffermann należy od kilku lat do Schwarzmüllera

kowych, bramowych, prasokontenerów oraz na życzenie kontenerów morskich. Potencjał producenta obejmuje pojazdy obsługujące kilkaset typów globalnie występujących kontenerów w tym np. na wymagającym rynku skandynawskim i japońskim. Wszystkie pojazdy opuszczające fabrykę Hüffermann poddawane są innowacyjnej metodzie przygotowania i wykończenia lakierniczego. Unikatowy materiał w procesie śrutowania objęty jest patentem, a zdecydowana większość produkowanych pojazdów, zgodnie z życzeniem klientów poddawana jest dodatkowo procesowi cynkowania.

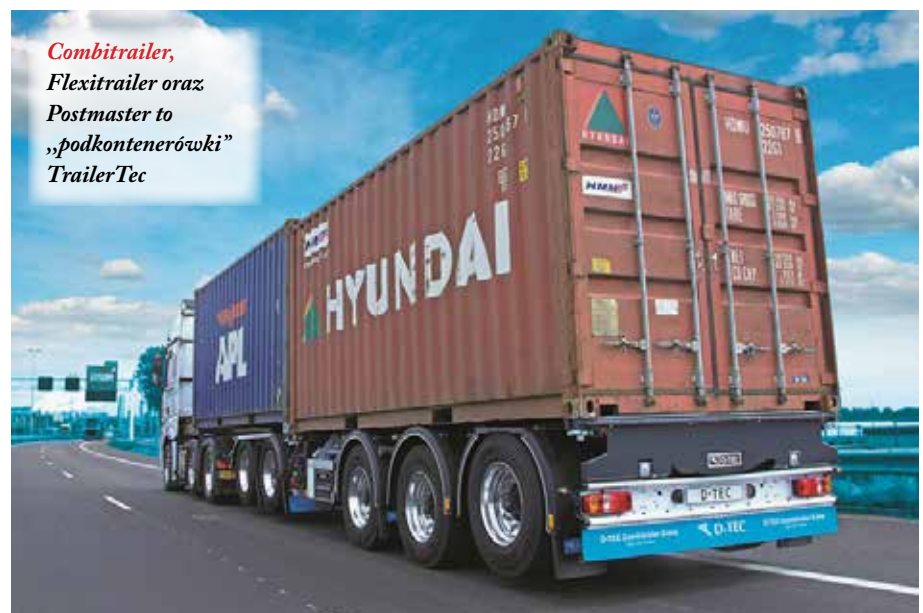
– Każda konstrukcja oferuje najwyższą klasę pod względem jakości, wagi i trwałości. Np. przyczepa 2-osiowa z obrotnicą do kontenerów na odpady z układem sań może ważyć już od 2,85 t, zaś resurs pojazdów kalkulowany jest na aż 25 lat – podkreśla dostawca. W zależności od życzeń klientów oferowane są przyczepy z obrotnicą, centralnoosiowe oraz naczepy o załadunku na stałą szynę pod rolki, z saniami lub nawet wywrotem pozwalające sprawniej transportować jeden lub dwa kontenery. Ciekawym rozwiązaniem są niezwykle zwrotne przyczepy Mini-Carrier, które znajdują zastosowanie w miastach do transportu kontenerów DIN30730/30735. Przyczepa Multi-Carrier, to wielozadaniowy pojazd o unikalnym charakterze – powstaje zgodnie z indywidualnymi wymaganiami klienta w oparciu o sprawdzony system modułowy marki Hüffermann. Klient może wybierać

spośród czterech różnych długości podwozia w wersjach dwu- i trzyosiowych, z wózkiem skrętnym lub w konstrukcji centralnoosiowej. Może służyć do przewozu pojemników na odpady, kontenerów, maszyn, drewna. Jej zastosowanie nie posiada ograniczeń. Do dyspozycji jest kilka systemów zabezpieczenia ładunku. System modułowy, na bazie którego powstają te przyczepy ma indywidualną konstrukcją precyzyjnie dostosowaną do wymagań klienta. Przyczepy Hüffermann powstają w Niemczech, marka proponuje rozmaite systemy zwiększające sprawność i bezpieczeństwo, a wśród nich m.in. system świateł parkingowych Hella Park Safety Fix, do autonomicznego oświetlenia przyczepy na maks. 48 godzin po odłączeniu od ciągnika,

układ kontroli ciśnienia w ogumieniu, system dojazdu do rampy Wabco TailGUARD (Set TailGuard), z automatycznym hamowaniem, układ kontroli zużycia klocków hamulcowych umożliwiający odpowiednią, prewencyjną ich wymianę w celu uniknięcia przestojów, jak również pneumatyczną regulację zawieszenia (może być ustawiana automatycznie, manualnie za pomocą obrotowego suwaka lub programowana elektronicznie).

TrailerTec (D-TEC)

W ofercie TrailerTec (naczepy D-TEC) jest Combitrailer CT-521-S, pojazd zaprojektowany z myślą o uzyskaniu maksymalnej wydajności w transporcie. Combitrailer S-Line w rzeczywistości składa się z dwóch naczep, z których każda jest wyposażona we własny sworzeń królewski i otrzymuje indywidualny numer rejestracyjny. Po rozczepieniu naczepy, jednocześnie można załadować/rozładować dwa kontenery 20-stopowe. Naczepą Combitrailer można również przewozić kontenery 40-stopowe. Zaletą naczepy Combitrailer CT-521-S jest też to, że oddzielnie można wykorzystać zarówno jej przednią, jak i tylną część. Po rozpięciu pojazdu możliwe jest spięcie każdej części z ciągnikiem siodłowym i realizowanie niezależnych przewozów. Na belce w przedniej części naczepy zamontowano wysuwane nogi podporowe niezbędne do pozostawienia odczepionej naczepy, na której posadowiony jest kontener. Ramę naczepy wykonano z wysokogatunkowej stali o podwyższonej wytrzymałości, stosowane są



Combitrailer, Flexitrailer oraz Postmaster to „podkontenerówki” TrailerTec



Naczepy Wielton Container Master R2 mogą być rozsuwane mechanicznie lub pneumatycznie

również profile zamknięte. Belki poprzeczne o trójkątnym przekroju przejmują znacznie większe obciążenia niż w przypadku belek prostych. Pomiędzy poprzeczkami ramy podłużnicowej umieszczono diagonalne wzmocnienia, które zwiększają sztywność konstrukcji podczas wykonywania skrętów – zwłaszcza pod kątem prostym. Masa własna naczepy Combitrailer CT-521-S w wersji standardowej to ok. 8,2 t, ładowność to 44,8 t (maksymalna masa zestawu to 62 t), obciążenie siodła wynosi 17 t.

Flexitrailer FT-LS-S jest wielofunkcyjnym podwoziem za pomocą którego można transportować wszystkie kontenery ISO. Pojazd ten jest rozsuwany środkiem tyłem i przodem, dlatego doskonale nadaje się zarówno do ciężkich kontenerów 20' jak i kontenerów 45' – nie przekraczając dozwolonej przepisami długości. Podwozie wykonane jest ze stali konstrukcyjnej Domex 700 przez co uzyskano odpowiednią wytrzymałość i niską masę własną. Waga takiego pojazdu gotowego do pracy mieści się w przedziale 4,6-4,8 t. Naczepa została zaprojektowana w taki sposób, aby nacisk na siodło oraz osie był rozłożony równo. Dotyczy to wszystkich rodzajów kontenerów. Ma to bezpośrednie przełożenie na trakcję podczas jazdy. Rozsuw środkowy, tylny i przedni jest mechaniczny z pominięciem pneumatyki. Powoduje to niską awaryjność, a co za tym idzie ogranicza koszt przestojów. Dostawca naczep Flexitrailer (linia S) podkreśla też niskie koszty utrzymania oraz wysoką wartość odsprzedaży na rynku wtórnym.


Kolejnym pojazdem w ofercie D-TEC jest podwozie serii Portmaster (m.in. PM-3-S Basic), z wysuwem tylnym oraz przednim. Rama tego pojazdu również jest wykonana ze stali Domex 700, a masa własna

zaczyna się od 4,3 t. Pojazd ten również ma możliwość przewozu wszystkich typów kontenerów. Najczęściej wybierany jest przez firmy które szukają lekkiej naczepy, a ich charakterystyka pracy bazuje głównie na kontenerach 40-stopowych, nie tracąc jednak uniwersalności.

Oferowane przez TrailerTec naczepy D-TEC są w seryjnej produkcji od kilkunastu lat, co za tym idzie konstrukcja jest sprawdzona i dopracowana oraz ergonomiczna w użytkowaniu.

Wielton

Naczepy podkontenerowe Container Master R2 marki Wielton mogą być rozsuwane mechanicznie lub za pomocą systemu pneumatycznego. Są to naczepy stosunkowo lekkie (od 4,8 t), wykonane z bardzo wytrzymałej stali S700. Trzy konfiguracje ramy umożliwiają transport szerokiego

wachlarza kontenerów, w tym 20', 2x20', 30', 40', a także 45-stopowego, bez zezwoleń. Model ten wyposażony jest w przykręcane stalowe podesty czy dodatkowe oboje na linii zamków. Przód i tył naczepy są wysuwane, a w standardzie dostępne są dwie pozycje sworznia i wysokości siodła (1.090/1.170 mm). Unikatową cechą produktu jest to, że kontenery 20' mogą być rozładowywane zarówno z przodu, jak i z tyłu pojazdu. Wśród kluczowych walorów naczep producent wymienia; mniejsze zużycie paliwa, gwarancja najwyższej wytrzymałości, możliwość przewozu najcięższych kontenerów (ładowność 33,3 t), rozsuwany tył i przód, a także nowoczesny design i estetyczny wygląd, przedni rozsuw dla kontenera z długim tunelem i z obsługą manualną na płytach poliamidowych oraz transport kontenerów 45-stopowych bez dodatkowych zezwoleń przy dozwolonej długości zestawu. 

Kalinowski
UKŁADY WYDECHOWE

MULTIMEDALISTA

2x  2x  1x 

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 autoEKSPERT.

TYM RAZEM WASILKÓW

Tegoroczny Zlot Samochodów Ciężarowych, Truck Show Podlasie, nie był grajewski, jak do tej pory, tylko wasilkowski. Od piątku do niedzieli, 2-4 sierpnia odbył się w Wasilkowie koło Białegostoku.

Wasilków jest kilkunastotysięcznym miastem na północ od Białegostoku, zaliczanym do aglomeracji białostockiej, takie przedmieścia stolicy województwa podlaskiego. Przy ul. Dmowskiego 19 mieści się Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy (ODTJ) „Faworyt” i właśnie tam odbył się jubileuszowy, piąty Truck Show Podlasie. O nowej lokalizacji i tegorocznym zlocie mówi główny organizator, Piotr Komor:

– *Teren ogrodzony, okamerowany, łatwe ustawianie samochodów, większy rozmach. Podjęliśmy współpracę ze Stowarzyszeniem Przewoźników Podlasia, to jest duże ułatwienie. Jestem organizatorem, w ramach stowarzyszenia Razem dla Grajewa i pomysłodawcą, Stowarzyszenie Przewoźników Podlasia pomaga mi w papierologii i całej reszcie. Szósty zlot będzie, na pewno na Podlasiu. Ta impreza jest największa pod względem liczby samochodów i wystawców. Tak, dalej jeżdżę zarodowo, zloty to nie jest moja praca zarobkowa.*

Samochody, samochody

Krzysztof Reszko z EWT Automotive Polska, dyrektor sprzedaży autoryzowanego dealera Mercedesa w Tomaszku pod Olsztynem, podkreśla niskie zużycie paliwa ciężar-



Opony Apollo, w tle furgon w charakterystycznym kolorze

rowych Mercedesów, szczególnie po ostatnich modyfikacjach w silnikach. Marka z trójramienną gwiazdą stawia również na rozwój telematyki. A pod koniec br. ruszy produkcja nowej kabiny, o lepszej aerodynamice, Actrosy upodobnią się do eActrosa 600. Do Wasilkowa przyjechały trzy show cary, ciągniki Actros L 1848, w wielokolorowym oklejeniu.

Scania, tegoroczny, zdecydowany lider polskiego rynku nowych ciężarówek

ponad 16 ton DMC, zaprezentowała m.in. elektryka 25P o DMC 21 ton. Motor na elektrykę rozwija moc 310 koni. Ale to – być może – przyszłość drogowego transportu. Na razie trzeba handlować dieslami, np. z „inteligentną”, cyfrową deską rozdzielczą. Autoryzowane serwisy Scanii proponują wymianę tachografu, w nowej cenie 4.900 zł. Taka wymiana gwarantuje kompatybilność tachografu z systemami w pojeździe. Poza tym poszukiwani są nowi pracownicy, czemu towarzyszy hasło „Wkręć się w Scania!”.

Dwie do zboża

Schwarzmuller zaprezentował naczepę tzw. „zbożówkę” o objętości 49 m sześć, która jest najpopularniejszą kubaturą na rynku, oczywiście inne pojemności są dostępne do zamówienia wg życzenia klienta. Pojazd został polakerowany na czarno z charakterystycznym logo producenta na bokach. Waga naczepy ze stalową ramą i aluminiową muldą wynosi 6.330 kg. Jak zaznacza Tomasz Bryczkowski, przedstawiciel handlowy, w naczepie zastosowanych wiele rozwiązań, m.in. wibrator, klapo-drzwi, które mogą być otwierane przy rozłożonej planecie dachu oraz pneumatyczny system podnoszenia zderzaka sterowany z pulpitu



Colmec – ogumienie nowe i regenerowane

ciągnika siodłowego lub naczepy. Według opinii klientów stosowanie w produkcji materiałów renomowanych dostawców o wysokiej jakości wpływa na dłuższy okres użytkowania pojazdu oraz stanowi mocny argument podczas jego odsprzedaży po kilku latach.

W drugiej wyrotce „zbożowce”, Granalu GP 105 o pojemności 54 m sześć., swoje zaplecze urządziła firma PTM Polska, która sprzedawała już 3.000 różnych produktów. Granalu to marka hiszpańska, której oficjalnym dystrybutorem w naszym kraju

Mercedesy Actrosy w wielobarwnym oklejeniu



Firma PTM Polska promowała markę Granalu

jest PTM. Dzięki prostej, przedniej ścianie GP 105 nadaje się również do przewożenia palet.

– Marka cieszy się coraz większym powodzeniem – zapewnia Sebastian Rychliński, doradca handlowy PTM Polska. – Przekonujemy klientów ceną, ale nie tylko. Wszystkie wyrotki Granalu są na aluminiowej ramie, a dzięki również aluminiowej skrzyni mają atrakcyjną wagę.


Gumy nowe i odnowione

Rafał Chojnacki, TBR district manager Apollo Tyres (Polska) zachwala ogumienie produkowane na Węgrzech, w nowoczesnej fabryce. Apollo Endu Race RT 2, rozmiar 385/65 R22,5 164K to opona naczepowa wszechstronnego zastosowania, charakteryzująca się głębokim bieżnikiem 14,5 mm, niezawodnością i wysokimi przebiegami. Endu Trax MD, 315/80 R22.5 156/150K jest przeznaczona na osie napędowe pojazdów

budowlanych. Bieżnik 23,8 mm przykrywa bardzo wytrzymały karkas, odporny na przebicia i uszkodzenia. Apollo daje dwa lata gwarancji na uszkodzenia mechaniczne.

Natomiast na stoisku firmy Colmec można było obejrzeć opony nowe (Austone, Giti, Jingu), bieżnikowane na zimno Boss i na gorąco Colmec oraz serwis mobilny przygotowany na bazie furgonu Fiat Ducato. W przypadku bieżnikowania na zimno widać na bocznej ścianie, co zostało zregenerowane, przykładowo Michelin X Line Energy, 315/70 R22.5 156/150L.

Śmigłowcowe loty

Jak na każdym zlocie były atrakcje pozamotoryzacyjne. Na przykład za jedyne 250 zł od osoby można było odbyć trzy-czterominutowy lot nad Wasilkowem i okolicami w czteromiejscowym helikopterze Robinson R44 Raven II. Mimo słonej ceny chętnych nie brakowało, lądowisko Robinsona znajdowało się na terenie zlotu. Momentami człowiek czuł się, jakby słuchał początku utworu Pink Floyd „The Happiest Days Of Our Lives”. 



Wśród Scanii nie mogło zabraknąć elektryka



Schwarzmueller, czyli jakość z najwyższej półki

20 LAT MINEŁO.....

Od 19 do 20 lipca na terenie lotniska i autodromu ODTJ Opole-Delta w Polskiej Nowej Wsi trwał 20. Master Truck Show.

Podczas otwarcia imprezy Andrzej Wachowski, organizator Master Trucka, otrzymał Srebrny Krzyż Zasługi przyznany przez prezydenta Andrzeja Dudę. Wręczył mu go Alvin Gajadur, doradca prezydenta RP, były główny inspektor transportu drogowego i były minister infrastruktury.

W tym roku na imprezę przyjechało prawie 1.000 stuningowanych samochodów ciężarowych, zabytkowych oraz wojskowych.

Stuningowane ciężarówki, oldtimery, samochody sportowe, motocykle, drift, stunt, off-road, militaria, wyścigi wraków to wszystko czekało na odwiedzających Master Truck.

Były liczne pokazy driftu, koncerty, wesołe miasteczko, i konkursy z nagrodami.

Chętni mogli przejechać się także sportowymi samochodami, czołgiem i Monster Truckiem.

Stoiska z pamiątkowymi koszulkami, słodyczami i gadżetami, przyciągały tłumy ciekawskich.

Olbrzymie zainteresowanie wzbudzały ciężarówki, które dzięki różnego rodzaju zabiegom i dużemu nakładowi pracy, stały się prawdziwymi dziełami sztuki. W niedzielę przyznano Grand Prix jubileuszowej edycji imprezy. Otrzymała ją ciężarowa Scania należąca do Richarda Jacobsona ze Szwecji. Nagrodzony pojazd jest utrzymany w niebieskich, zimowych barwach na tle których są postaci hokeistów. Jak przyznał Jacobson, jest fanem hokeja, a prace nad ozdobieniem pojazdu zajęły mu osiem miesięcy.





PEOPLE AND GOODS ON THE MOVE

Meet the pioneers of transformation



Hannover
September 17—22, 2024

iaa-transportation.com



RYNEK





RYNEK

NAWIĘKSZY DYSTANS – WYRÓŻNIENIE

Nr 229 – VOLVO FH750
– TOMREN TRANSPORT

NAJLEPSZA FLOTA REPIŃSKI TRANSPORT

DAF ZLOTU MASTER TRUCK SHOW 2024 – WYRÓŻNIENIE

Nr 3 – DAF XF – SOŁTYSIK

NAJLEPSZY VAN ZLOTU

Nr 122 – IVECO DAILY – MDA
TRUCK AS

NAJLEPSZY POJAZD AMERYKAŃSKI DO 7,5 t

Nr – 880 – FORD – PIERRE HÄLL

NAJLEPSZY POJAZD AMERYKAŃSKI POWYŻEJ 7,5 t

Nr 750 – CHEVROLET COE
– PIERRE HÄLL

NAJLEPSZY WÓZ STRAŻACKI

Nr 321 – STAR 25 – NIESTRÓJ

ARANŻACJA OŚWIETLENIA – WYRÓŻNIENIE

Nr 581 – SCANIA R – MOLANDERS

NAJLEPSZA ARANŻACJA WNĘTRZA

5. MIEJSCE

Nr 272 – DAF XF – DIJKMAN EN
ZOON

4. MIEJSCE

Nr 102 – MERCEDES BENZ SK –
SCHMIDT

3. MIEJSCE

Nr 2 – SCANIA S – POPEŁAWSKI

2. MIEJSCE

Nr 1 – SCANIA T „KING OF NEW
YORK” – MOLANDERS

1. MIEJSCE

Nr 661 – SCANIA S – WTC TRUCK

NAJLEPSZY LAKIER

5. MIEJSCE

Nr 578 – SCANIA R – GINTER

4. MIEJSCE

Nr 110 – MB ACTROS – OSKAR
VOGEL

3. MIEJSCE

Nr 303 – SCANIA R „DYWIZJON 303”
– REPIŃSKI

2. MIEJSCE

Nr 77 – SCANIA 164L – LEX-US

1. MIEJSCE

Nr 1 – SCANIA T „KING OF NEW
YORK” – MOLANDERS

NAJLEPSZY OLDTIMER

5. MIEJSCE

Nr 638 – VOLVO F89 – MILTRANS

4. MIEJSCE

Nr 595 – JELCZ C417K – PIOTROWSKI

3. MIEJSCE

Nr 102 – MERCEDES BENZ
SK – SCHMIDT

2. MIEJSCE

Nr 10 – VOLVO F10 – PIOMAR

1. MIEJSCE

Nr 26 – IFA W50 – KÜCHLER

NAJLEPSZY POJAZD SPECJALISTYCZNY

5. MIEJSCE

Nr 109 – SCANIA R – LIMPET

4. MIEJSCE

Nr 581 – SCANIA R – MOLANDERS

3. MIEJSCE

Nr 577 – MAN TGS – GINTER

2. MIEJSCE

Nr 749 – SCANIA S – PIERRE HÄLL

1. MIEJSCE

Nr 1 – SCANIA T „KING OF NEW
YORK” – MOLANDERS

CIEŻARÓWKA PUBLICZNOŚCI

5. MIEJSCE

Nr 601 – SCANIA – PALETEx

4. MIEJSCE

Nr 60 – SCANIA „GTA V” – REPIŃSKI
TRANSPORT

3. MIEJSCE

Nr 1 – SCANIA T „KING OF NEW
YORK” – MOLANDERS

2. MIEJSCE

Nr 303 – SCANIA „DYWIZJON 303”
– REPIŃSKI TRANSPORT

1. MIEJSCE

Nr 577 – MAN – GINTER

MASTER TRUCK 2024

Nr 382 – SCANIA 530S

– EURO-TRANSIT

Nr 9 – SCANIA R – WALDAU

Nr 60 – SCANIA S „GTA V”

– REPIŃSKI TRANSPORT

Nr 272 – DAF XF – DIJKMAN EN
ZOON

Nr 225 – SCANIA „THE ROLLING
STONES” – NÖSSLER TRANSPORTE

Nr 273 – VOLVO FH – A2

CONSTRUCT

Nr 83 – SCANIA R – TIMO MUCKE

Nr 109 – SCANIA 144 – MOESGAARD

Nr 386 – VOLVO FH – BARANOWSKI

Nr 109 – SCANIA R – LIMPET

Nr 10 – VOLVO F10 – PIOMAR

Nr 303 – SCANIA R „DYWIZJON 303”

– REPIŃSKI TRANSPORT

Nr 84 – SCANIA S – POPEŁAWSKI

Nr 8 – MERCEDES BENZ ACTROS

– KÜCHLER

Nr 749 – SCANIA S – PIERRE HÄLL

Nr 581 – SCANIA R – MOLANDERS

Nr 77 – SCANIA 164 „OLD SCHOOL

BABY” – LEX-US

Nr 2 – SCANIA S – POPEŁAWSKI

Nr 110 – MERCEDES BENZ ACTROS

– OSKAR VOGEL

Nr 1 – SCANIA T „KING OF NEW

YORK” – MOLANDERS

GRATULUJEMY ZWYCIĘZCOM!

TEKST: Jacek Dobkowski ZDJĘCIE: T&M

PRZYSZŁOŚĆ BĘDZIE ELEKTRYCZNA

Z Wojciechem Rowińskim, dyrektorem generalnym Scania Polska S.A. rozmawia Jacek Dobkowski.

Jacek Dobkowski: – Znakomite wyniki osiąga Scania w bieżącym roku, w najcięższej kategorii ciężarówek. W 2023 była czwarta, a już od pierwszego kwartału wciąż pierwsza, ze sporą przewagą. Z czego to się wzięło?

Wojciech Rowiński: – Naszym zdaniem wpłynęło na to kilka elementów. Po pierwsze odłożony popyt. Przez większość okresu pandemii koronawirusa i załamania globalnych łańcuchów dostaw, nie mogliśmy dostarczać tylu samochodów, ile klienci chcieli kupować. Podjęliśmy wówczas decyzję, że dostarczamy samochody wyłącznie kompletne i nie chodziliśmy na skróty. W związku z tym wielu klientów czekało do października zeszłego roku, kiedy fabryka umożliwiła nam dostawy oczekiwanej liczby pojazdów i dopiero wtedy zdecydowało się na zakupy. Druga kwestia, to fakt, że rośnie nadal popularność naszego flagowego samochodu – Scania Super. Co najmniej osiem procent oszczędności paliwa, od bardzo niskich poziomów zużycia, które Scania zawsze oferowała, okazało się decydującym argumentem. Większość klientów przesiadając się do Scania Super z nowym zespołem napędowym, „dowodzi” dwucyfrowe oszczędności paliwa. Dlatego, kiedy w normalnym, długodystansowym transporcie, pojazd generuje wyniki na poziomie kilkunastu litrów, to przekonuje to nawet klientów, którzy nie mieli do tej pory samochodów Scania w swojej flocie. Koszty paliwa to znaczna część ogółu kosztów ponoszonych w ciągu miesiąca przez firmy transportowe. I trzeci element, który przemawia na naszą korzyść, to serwis: rozbudowana sieć serwisowa, podniesiona dostępność części, wysokie kompetencje mechaników, szybkość napraw wpływają na wysoką dyspozycyjność samochodów.

JD: – Scania nigdy nie była tania, a jak przedstawiają się ceny obecnie? Inne



marki musiały nieco zejść ze swoich oczekiwań.

WR: – Nasi klienci potrafią bardzo dobrze liczyć korzyści i koszty swoich inwestycji. Całkowity koszt eksploatacji, który jest dla nich najważniejszy, jest kalkulacją powszednią. Przy obecnych cenach wszystkie dodatkowe oszczędności wynikające z eksploatacji pojazdów oraz wysoka cena odsprzedaży powodują, że klienci wybierają pojazdy Scania. Trzeba dodać, że na rynku nadal brakuje kierowców, choć ten brak jest mniejszy niż dwa-trzy lata temu. Firmie transportowej, która przyjmuje kierowców oferując im do pracy nowe pojazdy Scania, jest nieco łatwiej pozyskać nowych pracowników.

JD: – Mam przed sobą wyniki za lipiec, opracowane przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego. Scania na drugim

miejscu. Drobna korekta, czy powód do drobnego niepokoju?

WR: – Nie, nie jest to powód do niepokoju. Mamy bardzo dobrą sprzedaż, poza tym nie działamy w biznesie ścigania się, kto jest liderem rynku. To nie jest nasz cel, nie będziemy walczyć o pierwsze miejsce na rynku. Naszym celem jest sprzedaż jak najlepszych rozwiązań transportowych dla klientów. Jeśli tych klientów jest więcej niż u konkurencji – znakomicie!

JD: – Mówił pan już o pewnych obciążeniach, które dotyczą waszych klientów, typu drogie paliwa, brak kierowców. Czy na rynku transportowym panuje marazm, może recesja?

WR: – Oceniamy tę sytuację nie jako marazm, tylko niepewność w branży. Wszelkie turbulencje są niekorzystne dla transportu, a samocho-

dów ciężarowych nie kupuje się z kaprysu, za gotówkę. To wieloletnia inwestycja przynosząca procentowo dość niskie marże. Zysk pochodzi z obrotu, w związku z tym na przykład wahnięcie cen paliwa o kilka procent w górę lub w dół powoduje duże zmiany. Do tego dochodzą koszty opłat drogowych, czy przepisów związanych z VECTO, które należy wziąć pod uwagę przy zakupie. Brak pewności powoduje, że chęć inwestowania, czy rozwoju staje się ograniczona. Jeśli mówimy o VECTO, to w Scania mamy tę przewagę, że większość naszych samochodów znajduje się w klasie trzeciej.

JD: – W podwoziach Scania nie prowadzi.

Czy tu jest pole do popisu?

WR: – Podwozia stanowią mniej więcej 20 procent rynku. Spodziewamy się, że inwestycje w Polsce, wspierane znacznymi środkami z UE, spowodują kolejną falę zamówień na podwozia. Aczkolwiek tu duże nadzieje wiąże zwłaszcza z rozwojem rozwiązań elektrycznych.

JD: – I tak płynnie do niej przeszliśmy.

Elektryfikacja. W pierwszym półroczu w Polsce na 15.540 zarejestrowanych,

nowych aut użytkowych ponad 3,5 tony tylko 57 to były BEV-y. Liczby nie kłamią, to nader skromny udział elektryków.

WR: – Bieżąca wielkość zamówień wynika z wielu aspektów. Wciąż budujemy w Polsce świadomość i doświadczenie związane z samochodami elektrycznymi. Cały transport towarowy i osobowy w miastach może zostać zelektryfikowany bardzo szybko. Akurat w miastach nie można tłumaczyć się brakiem infrastruktury, prąd zawsze jest, a firmy sprzedające usługę ładowania stoją w blokach startowych. Oczywiście mam na myśli infrastrukturę wewnętrzną, ciężki transport towarowy nie ładuje się „na mieście”. To kwestia przelamania nawyków i przekonania, że elektryfikacja jest dostępna i możliwa. Wszystkie testy naszych samochodów dystrybucyjnych, które przeprowadzamy z klientami, kończą się pozytywnym zaskoczeniem, jak sprawnie, jak dobrze i jak efektywnie działa elektryczna ciężarówka.

JD: – Nie będę oryginalny, jak podam argument ceny. Elektryk jest o wiele droższy od diesla.

WR: – Wiele firm transportowych patrzy na całkowite koszty eksploatacji (TCO) w perspektywie trzech do pięciu lat. Dlatego, że wszyscy się do tego przyzwyczaili. Zresztą, w ciężkim, intensywnym transporcie po tym okresie koszty eksploatacji gwałtownie rosną ze względu na zużywanie się układu napędowego. Dla większości dużych firm jest to kwestia nie tylko kosztów, ale również dostępności takiego pojazdu. W momencie, kiedy bateria w elektrycznym samochodzie wytrzyma 1,5 mln kilometrów, to u pierwszego właściciela pojazd będzie służył 8–10 lat. Dlatego koszt kapitału, jaki trzeba wyłożyć na początku rozkłada się na znacznie dłuższy czas.

JD: – A co potem robimy z baterią?

WR: – Bateria może zostać sprzedana do firm posiadających fotowoltaikę, elektrownie wiatrowe, czy do magazynów energii. Istnieje rynek na takie baterie. Nasza bateria, o pojemności ponad 600 kWh, nawet po zużyciu 20 procent nadal będzie stanowiła ogromną wartość dla firm produkujących prąd ze słońca albo z wiatru.

JD: – Dziękuję za rozmowę. 



ISUZU D-MAX

TruckEkspert

AUTORYZOWANY DEALER ISUZU

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

UWOLNIJ SIĘ

WYPRZEDAŻ ROCZNIKA 2023

suma korzyści do 25 000 zł

ZADZWOŃ SPRAWDŹ OFERTĘ 665 392 250

DEALER ROKU 2020 i 2021

KRUNE NA TARGACH IAA TRANSPORTATION 2024

Zbliżają się targi IAA Transportation 2024 i producent pojazdów użytkowych Krone Trailer również będzie obecny w Hanowerze.

– Na targi również i w tym roku opracowaliśmy charakterystyczną i innowacyjną koncepcję targową, która spodoba się zainteresowanym odwiedzającym targi i pozwoli im doświadczyć naszych produktów i usług. Chcemy nie tylko zaprezentować nasze produkty i innowacje, ale także dać głębszy wgląd w nasze główne tematy i kulisy – wyjaśnia Simon Richenhagen, dyrektor ds. marketingu w Krone Trailer.

Koncepcja, w której podstawę stanowią wprowadzenie nasze produkty, ale w której najistotniejsze będą wrażenia odwiedzających. Dla Krone oznacza mniej pojazdów w hali 27 Stoisko C40, ale więcej doświadczeń, które powinny pozostać w umysłach ludzi. Oczywiście nie zabraknie również namacalnych produktów - w tym roku częściej na zewnątrz centrum wystawienniczego. Tam również można znaleźć będzie nowinki od Krone. Ale czy będzie co podziwiać? Dr Frank Albers, Dyrektor Zarządzający ds. Sprzedaży i Marketingu w Krone Trailer, zapewnia: „Nasze prezentowane na targach pojazdy, które najlepiej odzwierciedlają naszą bogatą ofertę, będą znajdować się bezpośrednio przed halą 27. Należą do nich zautomatyzowane podwozie kontenerowe, na którym będzie prezentowane na żywo automatyczne sprzęganie i wysprzęganie. Koncentrujemy się na postępie i nieustannie pracujemy nad przyszłościowymi rozwiązaniami, zarówno w obszarze konkretnych produktów, jak i w naszym portfolio usług. Na naszym stoisku targowym żaden punkt centralny nie zostanie pominięty.”

Dzięki czterem wymiarom firma Krone zajmuje się czterema głównymi obszarami: zrównoważonym rozwojem, automatyzacją, elektryfikacją i cyfryzacją. Ale jaki jest piąty cel, który powinno odzwierciedlać stoisko targowe? – *Serwis Krone jest bardzo ważnym punktem centralnym. Ten punkt odgrywa*



nadrzędną rolę w naszej koncepcji, podobnie jak zrównoważony rozwój. Obszar serwisowy, który obejmuje części zamienne i serwis awaryjny, zostanie odzwierciedlony na całym naszym stoisku. Na przykład nasze części zamienne zostaną włączone do projektu stoiska. To pokazuje odwiedzającym, że jesteśmy zawsze pod ręką jako partner z odpowiednimi rozwiązaniami. Jeśli chcesz, możemy towarzyszyć naczepie Krone, dokądkolwiek się uda – wyjaśnia Ralf Faust, Dyrektor Zarządzający ds. Serwisu w firmie Krone Trailer.

Na targach IAA 2022 firma Krone zaprezentowała już stoisko targowe z mnóstwem wyróżniających się kolorów. Po raz pierwszy zaprezentowano nową czterowymiarową strategię. W tym roku celem jest pokazanie, że punkty centralne nie są sztywne, ale stale idą do przodu. Jak dokładnie będzie wyglądać stoisko targowe, nie zostało jeszcze ujawnione. Niemniej jednak Simon Richenhagen uchyła nieco kurtynę tajemnicy: *Chcemy zaoferować odwiedzającym targi doświadczenie, które obejmuje odkrywanie naszego stoiska dla siebie lub partnerów biznesowych – kierowanie się tematami, które ich interesują lub kierowanie się wytyczoną trasą. Jestem pewien, że dla każdego zainteresowanego znajdzie się ekscytujący temat. Teraz mogę jednak tylko zdradzić, że tym razem ponownie będziemy prowadzić nasz cykl informacyjny: Denkfabrik Krone. Każdego dnia odbędą się od dwóch do trzech bogatych w wiedzę rozmów z ekspertami z branży.*

W dziedzinie zrównoważonego rozwoju firma Krone pokaże nie tylko, które pojazdy przyczyniają się do ochrony środowiska, ale

także, w jaki sposób cała firma przyczynia się do zrównoważonego rozwoju. Nacisk na automatyzację da odwiedzającym wgląd w strategię produkcji. – *W firmie Krone jesteśmy znani z tego, że realizujemy całościową koncepcję, nie tylko w odniesieniu do produkowanych naczep, ale również w odniesieniu do naszych działań. Dotyczy to również wykorzystywanych zasobów i procesu produkcyjnego. Zainteresowane strony będą miały okazję poznać nasze wartości, działania i produkty na różne sposoby podczas tegorocznych targów IAA Transportation – kontynuuje Simon Richenhagen. Jedno zagadnienie w trakcie przygotowań firmy Krone było trudniejsze od pozostałych: Jak sprawić, by digitalizacja stała się namacalna? Firma Krone znalazła rozwiązanie również tutaj, ale do tej pory było ono trzymane w tajemnicy. Pewne jest tylko to, że w tym roku zaprezentowane zostaną również cyfrowe udoskonalenia takich rozwiązań, jak Krone Smart Assistant czy rozpoznawanie przedziału ładunkowego. Ważnym elementem będzie na przykład nowa funkcja inteligentnego asystenta, czyli elektroniczny list przewozowy.*

Stoisko Krone będzie zatem przede wszystkim jednym: wszechogarniającym. Ale jaki będzie temat tegorocznych targów IAA dla Krone? – *Wszystko, co już ujawniliśmy, sprowadza się do jednej rzeczy. Nieustannie się rozwijamy, a nasze usługi i wymiary również ulegają ciągłym zmianom. Dlatego naszym tegorocznym mottem jest „Wymiary w ruchu – ujawnia dr Frank Albers. Odwiedzający targi mogą zatem spodziewać się stoiska Krone, które ponownie będzie nieco inne niż w poprzednich latach, ale przede wszystkim: w ruchu.*

– *Najważniejszym aspektem naszej koncepcji targowej jest to, że my, podobnie jak cała branża, jesteśmy zawsze w ruchu i stale rozwijamy siebie i nasze obecne rozwiązania transportowe. Dla naszych klientów oznacza to współpracę zorientowaną na potrzeby, która wykracza poza standardowe wyposażenie – podkreśla na zakończenie Simon Richenhagen.*

KARTY PALIWOWE MOYA & TFC

POWERING YOUR FLEET!



- ✓ **Atrakcyjne ceny**
- ✓ **Stałe tygodniowe ceny w danym kraju**
- ✓ **Akceptacje na ponad 4600 stacji paliw w Europie, w tym ponad 1000 w Polsce**
- ✓ **Opłaty drogowe - zwrot VAT i akcyzy**
- ✓ **Usługi drogowe takie jak: mycie samochodów ciężarowych, parking czy usługi naprawcze**
- ✓ **Indywidualne rozwiązania w tym Panel Klienta do zarządzania kartami**

SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI!

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

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

RODZINA W KOMPLECIE

Fabrykom w Ursusie i Brnie wdrożenie całej rodziny ciężkich ciągników zajęło dekadę.

Pierwszy ciężki ciągnik C-385 wyjechał z hal podwarszawskiego Ursusa 10 sierpnia 1969 roku. Jego odpowiednikiem był Zetor Crystal 8011, który zjeżdżał z taśmy montażowej ZKL Brno. Był to dopiero pierwszy, 80-konny model całej gamy polsko-czeskich ciągników, przygotowanej przez personel Polsko-Czechosłowackiego Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Ciągników Rolniczych (PCOBRC, a po czesku CSPSPVVT) w Brnie.

Ostatnie projekty z Brna

Docelowo maszyny miały otrzymać cztero- i sześciocylindrowe silniki o mocach od 80 do 160 KM oraz napęd na tył lub na obie osie. – *Opracowanie napędu na przód zaprojektowaliśmy jeszcze w 1967 roku, gdy w ośrodku konstrukcyjnym już zaczęło nas ubywać. Miałem do skonstruowania tylko fragmencik sprzegła przedniego napędu, które potem były produkowane w zakładzie w Cbełmie* – wspomina członek zespołu PCOBRC Kazimierz Deja.

Dołożenie napędu na przednią oś wymagało jego wyprowadzenia z tylnego mostu oraz zastosowania sprzęgła wielotarczowego. W wersji z napędem na obie osie liczba biegów nie zmieniła się. – *W tylnym moście koła napędzające wał miały stałe zazębienie. W tylny most wmontowany był bęben sprzęgła połączony wałem przegubowym z przednim mostem napędowym. To była zgrabna konstrukcja* – uważa Deja.

Dodaje, że kierowana przez Edwarda Habicha katedra na Politechnice Warszawskiej badała konstrukcję układu napędowego prototypów na specjalnym stanowisku, czy nie występuje moc krążąca. – *Przednie koła muszą mieć ciut większą prędkość niż tylne, żeby nie były pchane* – tłumaczy Deja.



Ciężkie ciągniki trafiały przede wszystkim na eksport. W kraju przydziały otrzymywały PGR-y.

Polscy konstruktorzy byli także świadkami operacji Dunaj, czyli najazdu „bratnich armii Układu Warszawskiego” 21 sierpnia 1968 roku na Czechosłowację, która chciała wprowadzić „socjalizm z ludzką twarzą”. – *Przez całą noc trudno było spać, bo na lotnisku w Brnie bez przerwy lądowały samoloty. Rano kolega puka do drzwi: zobacz przez okno. Akurat wychodziło na skrzyżowanie dróg na Wiedeń i Pragę. Na górcie zobaczyłem pełno samochodów, sowieckich żołnierzy, wystające ze wzniesienia lufy dział skierowane na miasto. A samoloty – 14 „antków” wylądowało nocą w Brnie z desantem. Idziemy do pracy? Idziemy. Jedziemy tramwajem, nagle wszystko stanęło, a rząd sowieckich żołnierzy z automatami stoi wzdłuż krawężników. Doszliśmy pieszo do biura, jego dyrektorzy (Wrana i Sławski) podjęli decyzję o internowaniu polskiego personelu PCOBRC w domu. Dwóch krewkich kolegów z obu stron pobito się. Trzy tygodnie siedzieliśmy w domu, żona musiała zdobyć wyżywienie dla siedmiu osób, bo akurat poprzedniego dnia przyjechała do nas rodzina. Ekspedientka poprosiła żonę, żeby nie stała w kolejce, bo ją znają i wyniosła jej jedzenie od tyłu sklepu.*

Odczuwaliśmy wtedy ostracyzm ze strony czeskich sąsiadów z osiedla. Natomiast czescy koledzy konstruktorzy zachowywali się poprawnie, byli w porządku – zapewnia Deja.

Wspomina, że 1968 roku zmienili się doradcy biura konstrukcyjnego. – *Niektórzy wyjechali, a pod koniec 1970 roku zostało nas dwóch: Zdzisław Mendza i ja. Ośrodek wypełnił zadanie, dokumentacja techniczna (która należała do Polski i do Czechosłowacji) poszła do fabryk i opiekowali się nią ludzie z produkcji, pilnujący odchylek technicznych. Ostatnie pół roku pracy w Czechosłowacji nie byłem konstruktorem, likwidowaliśmy mieszkania po pracownikach PCOBRC. Brało się klucze od mieszkań i zatrudniało przewoźników do transportu mebli, które trafiały do ośrodka wypoczynkowego Ursusa w Popowie* – zaznacza Deja.

Do Polski wrócił 19 grudnia 1970 roku do. – *Właśnie tego dnia dowiedziałem się, że lekarze nie pozwolili Gomulce piastować urzędu, bo wysiadł mu wzrok* – wspomina Deja.

Wersje z Perkinsem

Za rozwój konstrukcji ciągników w Zrzeszeniu Przemysłu Ciągnikowego

odpowiadał Zakład Doświadczalny. Jego głównym konstruktorem był Jerzy Wyglądała. – *Przesłana z Czechosłowacji dokumentacja stopniowo trafiała do produkcji i dość gładko to wszystko poszło* – ocenia Wyglądała.

C-385 był ciężki i miał stosunkowo niewielką moc jednostkową (poniżej 40 kg na KM), więc jako kolejna wersja pojawił się mocniejszy Ursus 1201, czyli 6-cylindrowa wersja ciężkiego ciągnika. Premierę miała w Dniu Metalowca, czyli 31 marca 1973 roku, gdy ruszyła oficjalnie jej produkcja. Pod maską pracował czechosłowacki, 112-konny silnik Zetor, który powstał przez dodanie dwóch cylindrów do jednostki montowanej w C-385. Ciągnik był także dłuższy od wersji czterocylindrowej, rozstaw osi wzrósł o 310 mm, do 2.695 mm.

Mocniejszy model zachował jednotarczowe, suche sprzęgło oraz przekładnię mającą 8 biegów w przód i 4 w tył. Na życzenie fabryka oferowała sterowany hydraulicznie wzmacniacz momentu, czyli przekładnię planetarną, dający 16 biegów w przód i 8 w tył. W tylnym moście konstruktorzy zastosowali znane ze słabszego modelu zwolnice planetarne.

Tylny WOM (wałek odbioru mocy) pracował z dwoma prędkościami: 540 i 1.100 obr./min, komfort pracy traktorzysty podnosił mechanizm kierowniczy ze wspomaganie hydraulicznym, a poza tym ciągnik miał podobnie jak słabszy model hydrauliczne hamulce tarczowe, podnośnik hydrauliczny z regulacją pozycyjną mieszaną i siłową, obwód hydrauliczny II służący do napędu narzędzi i maszyn posiadających własne cylindry hydrauliczne.

Całkowicie obudowana kabina konstrukcji ramowej zapewniała maksymalny komfort i bezpieczeństwo kierowcy. Ursus C-385 miał także wady, jak brak regulacji wzdłużnej fotela kierowcy, wymagał również zbyt dużych sił na pedałach. Mimo to traktorzyści chwalili warunki pracy. – *Na tamte czasy to były dobre ciągniki, pozwalały zrobić w polu dużo motogodzin. Jeśli były użytkowane z dbałością, to spisywały się na medal. C-385 to luksus, kabina na poduszkach gumowych, odizolowana od drgań, ogrzewana, gdy z blaszanej kabiny C-360 człowiek wychodził głuchy. Tymczasem komfort C-385 przyciągał*

Prezentacja gamy ciężkich ciągników na targach w Poznaniu w połowie lat 70.



do ciągnika, który miał także wspomaganie kierownicy – podkreśla mechanik w POM Skoczów Tadeusz Gruszczyk.

Zaznacza, że użytkownik musiał pamiętać, aby czyścić mokry filtr oleju, montowany przed chłodnicą wody. – Filtr cyklonowy miał na dole pojemnik z olejem i gdy puszczała uszczelka, co się czasem zdarzało, resztki oleju z pojemnika wentylator przeciągał na chłodnicę. Suche hamulce tarczowe działały w porządku i jak na tamte czasy były trwałe i niekłopotliwe – ocenia Gruszczyk.

Ursusy C-385 pracują jeszcze na polach. – *Niejeden rolnik, który kupił zachodni ciągnik, przerażony kosztem jego naprawy przekraczającym niekiedy wartość pojazdu, wrócił do Ursusa* – dodaje Gruszczyk.

Zakład Doświadczalny przygotował także eksportowe wersje ciężkiego Ursusa, wyposażone w 4- i 6-cylindrowe silniki Perkinsa. Poszukiwanie eksportowych nabywców było wymuszone mniejszym od spodziewanego zainteresowaniem krajowych nabywców.

Przygotowana w lutym 1972 roku przez ZPC dla Ministerstwa Przemysłu Maszynowego analiza wskazywała, że „Najniższe wykorzystanie projektowej zdolności produkcyjnej występuje w ciągnikach 385, z uwagi na ograniczenia kooperacyjne w dostawach z CSRS oraz niższe niż przewidywano zapotrzebowanie odbiorców krajowych na ten ciągnik. Aktualnie weryfikowany i aktuali-

zowany jest projekt rozbudowy dla zmniejszonego z 10.000 do 5.000 szt. programu produkcyjnego docelowej produkcji ciągników kołowych 385.”

Ciężkie maszyny lepiej sprzedawały się w Czechosłowacji co doprowadziło do podpisania 14 stycznia 1972 roku przez dyrektorów CHZ Motokov (dyr. J. Machaj) i Agromet-Motoimport (dyr. S. Niegowski) umowy na dostawę 1.500 ciągników C-385 do Czechosłowacji. Był to pierwszy przypadek dostawy polskich ciągników do południowego sąsiada.

Napęd na wszystkie koła

Na przednią oś C-385 przypadało 1.710 kg, więc przednie koła z oponami 7,50-20” łatwo grzęzły nawet na lekko zawilgoconych glebach. Niektórzy użytkownicy dopytywali o ciągniki z napędem na wszystkie koła.

Po negocjacjach polsko-czechosłowackich, oba kraje kupowały początkowo przednie mosty w Rumunii w Uzina Tractorul Brasov. Docelowo Zjednoczenie Przemysłu Ciągnikowego i Maszyn Rolniczych przydzieliło produkcję przednich mostów do ciągników ciężkich Zakładom Mechanicznym w Gorzowie Wielkopolskim. Przedstawiciele ZM Gorzów brali udział w rozmowach technicznych z Czechosłowakami w Brnie w Czechosłowacji. – *Projekt znajdował się pod lupą władz u nich i u nas, terminy były święte*

– zapewnia były dyrektor techniczny ZM Gorzów Witold Głowania.

ZM Gorzów przygotował prototypową przekładnię kierowniczą i most napędowy zgodnie z harmonogramem i wysłał do Czech. – *Pracownicy Zetora zarzucili nam niską jakość prototypowych części i że winni jesteśmy opóźnień. Stworzyłem grupę majstrów i techników, sam z nimi pojechałem do Brna. Trafiliśmy w niedzielę, Czesi dali nam przepustki na zakład żebyśmy poprawili nasze części, ale gdy wypili po kieliszku przywiezionej przez nas wódki wyjawili, że części są dobre i nic przy nich nie trzeba robić, a opinia Zetora wynika z ich opóźnień w realizacji harmonogramu. W niedzielny wieczór był z nami szef kontroli jakości Zetora Brno i zapewnił, że wszystko jest w porządku. W poniedziałek rano spotykaliśmy się w dyrekcji i gdy Czesi zobaczyli mnie, myślałem, że pospadają z krzesel. Nie wiedzieli, że dyrektor techniczny z Polski pracował w niedzielę. Zrobił się popłoch jak nie wiem co, ale ja nie dałem po sobie niczego poznać, zapewniłem, że wszystko poprawiliśmy i usłyszeliśmy, że Czesi nie mają żadnych zastrzeżeń – wspomina Głowania.*

Dodaje, że mieszana czesko-polska komisja, czyli „smiszanka”, odbywała się raz na 2 miesiące. – *Spotykaliśmy i na zmianę jeździliśmy – opisuje Głowania. Ocenia, że przedni most napędowy to skomplikowany element. – Chyba nawet bardziej złożony niż skrzynia biegów. Jego produkcją zainteresowani byli Czechosłowacy i Polacy. Wysoki koszt przygotowania produkcji skłonił do rozmów z niemiecką firmą Zahnrad Fabrik. Chcieliśmy zastosować konstrukcję ZF, ponieważ w uruchomieniu byłaby to tańsza sprawa i chcieliśmy podzielić pracę: my wytwarzać na ich potrzeby, a oni na nasze. Nasze były mniejsze, co trzeba powiedzieć. Mimo że byliśmy z krajów socjalistycznych, a zakład (położony w pobliżu niemiecko-austriackiej granicy) miał także asortyment wojskowy, Niemcy nie robili sekretu i nie zabraniali wejść do hal – zaznacza Głowania.*

Przyznaje, że specjalnie nie było potrzeby inwestycji w ZM Gorzów dla uruchomienia produkcji przednich osi. – *Produkcja przednich mostów zbiegła się z licencją MF. Dyrektor naczelny Ursus Zdzisław Kubn powoływał dyrekcję naszego zakładu. W okresie*

rozbudowy często jeździliśmy do Warszawy, co najmniej raz na tydzień musieliśmy tam się meldować. Żadnych autostrad nie było, co oznaczało 6 godzin jazdy w jedną stronę, gdy teraz są 4 godziny – porównuje Głowania.

W 1973 roku Ursus i Zetor wyprodukowały pierwsze egzemplarze 6-cylindrowego ciągnika z napędem na przednie koła, a produkcja seryjna tego modelu oznaczonego 1204 ruszyła w listopadzie 1974 roku. W kolejnym roku kalendarzowym zakłady rozpoczęły wytwarzanie Ursusa C-385A z napędem na przednie koła.

Po podpisaniu licencji z Massey-Ferguson, na rozbudowę gorzowskiej fabryki poszły duże pieniądze. – *Na świeżym polu powstał olbrzymi, nowoczesny zakład. Był to od Szczecina po Wrocław włączając najnowocześniejszy zakład w całym zachodnim pasie kraju. Otrzymaliśmy centra sterowane numerycznie, co zapewniło elastyczność produkcji. U nas była tylko jedna sztywna linia do wytwarzania przedniego wspornika, na którym opierał się silnik i przednia oś. Maszyna była zakupiona w Renault. Dlatego najdelikatniejsze, najbardziej szlachetne podzespoły trafiły do Gorzowa. Brytyjsko-polska komisja techniczna uznała, że technicznie ten zakład jest najbardziej zaawansowany w całym ZPC po warszawskim Ursusie – podkreśla Głowania.*

Najmocniejszy wariant

Produkcja podstawowego modelu powoli rosła, na początku lutego 1973 roku z Ursusa wyjechał 5-tysięczny C-385, a w połowie maja następnego roku 10-tysięczny. Na eksport trafiło 60 proc. tych ciągników, w tym do klientów we Francji, Szwecji, Czechosłowacji, Hiszpanii, Irlandii, a w 1974 roku pierwsze 500 także do USA.

Załoga przyznawała, że na pierwsze 10 tys. trzeba było czekać 5 lat, ale obliczała, że kolejne wyprodukuje w 3 lata, choć brakowało rąk do pracy, a na wydziałach o ciężkich warunkach pracy notowano wysoką rotację.

Zagraniczni odbiorcy domagali się mocniejszych maszyn, na 160-konną wersję naciskali także Czechosłowacy. Ministerstwo Przemysłu Maszynowego nie było zainteresowane tak mocną maszyną, wskazując na umowę z ZSRR, który miał dostarczać najmocniejsze ciągniki. – *U nas sceptycznie patrzono na 160-konny ciągnik, nie bardzo*

chcieli, jednak tylne mosty były u nas robione. Czesi przysłali dokumentację wersji 6 cylindrowej z doładowaniem i parli ku 160-konnemu modelowi. W duchu też chciałem go mieć – zapewnia Wyglądała.

O budowę kompletnej gamy walczył także główny konstruktor ciągników ciężkich Zdzisław Mendza. Maksymalny moment obrotowy turbodoładowanego silnika sięgał 520 Nm i był dwa razy wyższy od 4-cylindrowego silnika z C-385. Konstruktorzy obawiali się o trwałość 8-stopniowej skrzyni biegów, więc zastosowali 3-stopniową. Wraz ze wzmacniaczem momentu ciągnik miał 12 biegów w przód i 6 w tył. Prędkość maksymalna pozostała 25,5 km/h.

Ursus musiał przygotować odpowiednio mocny tylny most. – *Mendza widział tylko ciągniki ciężkie i szedł jak czołg. Wpadł do mnie z rysunkiem części i prosił: pan tu podpisze, o tu w tym miejscu. I z podpisaną dokumentacją zaraz biegł na prototypownię.*

Któregoś dnia inżynier z prototypowni dopytywał, czy wiem, że część dokumentacji nie jest w naszym programie. Odpowiedziałem mu: *jak wiesz, to po co pytasz? Robiliśmy te elementy i ten najmocniejszy ciągnik powstał bez żadnych problemów, zrobiliśmy wszystkie odlewy i ich obróbkę. To było zwieńczenie dzieła, aż się o to prosiło, tym bardziej, że model 80-konny był ciut za ciężki, a ponadto ciągnik mocy 75 KM mieliśmy w nowej, licencyjnej rodzinie. Opisane zdarzenie miało miejsce przed moim wyjazdem do Anglii, czyli w połowie lat 70. – dodaje Wyglądała.*

Przyznaje, że ciężkie ciągniki nie były jego obszarem działania. – *Generalnie nie rościłem sobie pretensji jako główny konstruktor do tamtej konstrukcji – podkreśla Wyglądała.*

Najmocniejszy ciągnik otrzymał tylne opony o szerokości 18,40 cali, o 1,5 cala większej niż w C-385, przy niezmienionej średnicy osadzenia 34 cali.

Produkcja Ursusa 1604 ruszyła pod koniec 1979 roku.

Podziękowania dla: Ryszarda Bartza, Kazimierza Dei, Witolda Głowania, Tadeusza Gruszczyka, Mariana Sumana, Jerzego Wyglądały, Wojciecha Ziółka oraz Domu Kultury Portiernia w Ursusie, który kultywuje historię producenta ciągników.

DESKO- WANIE MURAR- SKIE	WÓDKA Z RYZU SŁYNNY GREK	KSIEZYC LIDER BUDKI SUFLERA	LATA NAD KUTREM DESKI STOCHA	IMIE ROS- JANKI
WYSPA JAPONSKA W FORMA- LINE				
KO- CHANKA KRÓLA	IMIE ROS- JANKI	MEG, GWIAZDA FILMOWA	PRZY- RZĄD CHIRURGA	
MAGAZYN NA ZBOŻE	AN- GIELSKI WAŻNIAK	DAWNA GRA W KARTY	STRÓJ ADWO- KATA	RZYM DLA WŁOCHA
GŁÓWNA RZEKA WENE- ZUELI				
		MANEWR W SZA- CHACH		
LEK Z WIELO- RYBA	DAWNA KORONA PAPIESKA			



	JAN, BYŁY BRAMKARZ PO ŚWICIE	USZ- CZERBEK KRAJ W HIMALAJACH	TEKST W NOTESIE	ŻYŁA ZŁOTA SIATKA NA RYBY
DAWNA MONETA SREBRNA COŚ BARDZO SMACZ- NEGO I WYKWINT- NEGO		SKÓRA NA TOREBKI		
LERSKA, PIOSEN- KARKA			WYPŁYWA Z JEZIORA ROŚ	
PARTIA GRY W SIAT- KÓWCE			TYTUŁ SARMATY ZAMYŚL, PROJEKT	
PLĄT SUKNA NA HABICIE	DAWNIEJ O SKLEPIE MIĘSNYM	PODPORA STROPU W KOPALNI		DŁUGI DRAĞ Z HAKIEM
			RYT- MICZNE PLĄSY	ŁUPLIWY MINERAŁ
RODAK, ZIOMEK	ZNAWCA CIAŁA GŁOS KOBIECY			
OPRAWCA Z TOPOREM		AUGUST II MOCNY I AUGUST III		
		WODNY NA BANK- NOCIE		
LEŚNY DRA- PIEZNIK	PRZEMY- ŚLANY SPOŚÓB DZIAŁANIA			

Wśród wszystkich Czytelników, którzy nadesłają prawidłowe rozwiązanie krzyżówki SMS-em na nr 791 892 568 do dnia 27.09.2024 r. rozlosujemy upominki ufundowane przez firmy:



Nagrodzeni z ostatniego numeru:

Wiktoria Klauze – Lubochnia, Andrzej Gierszon – Sosnowica
oraz Marek Groszek – Warszawa.

Litery w kolorowych polach, czytane poziomo, utworzą rozwiązanie.

TRUCKS & MACHINES
MIĘSIĘCZNIK SPECJALISTYCZNY

MASZYNY BUDOWLANE

W GŁĘB



I W DAŁ

TEKST: Michał Jurczak ZDJĘCIA: T&M

Średniej wielkości koparki kołowe od lat pełnią kluczową rolę na wielu placach budów. Najnowsze modele są w istocie uniwersalnymi maszynami, o zwiększonej wydajności, zużywają mniej paliwa, mniej zanieczyszczą środowisko i zapewniają wyższy komfort obsługi niż koparki poprzednich generacji.

Według zapewnień producentów, mają być też bardziej trwałe.

Rynek nie znosi próżni. Co rusz pojawiają się na nim nowe modele. W rankingach sprzedażowych w Polsce, tak w przypadku maszyn nowych, jak i „z drugiej ręki” brylują te same marki, co np. w Niemczech, we Francji czy we Włoszech.

Kwestia wyboru

Zdaniem Marcelego Bednarka, dyrektora ds. sprzedaży i marketingu, Liebherr-Polska rynek koparek kołowych w Polsce dynamicznie się rozwija, a popyt na tego typu maszyny jest obecnie wysoki. Kilka czynników wpływa na tę sytuację, w tym inwestycje w infrastrukturę – zarówno w sektorze publicznym, jak i prywatnym, które napędzają zapotrzebowanie na nowoczesne maszyny budowlane. Projekty drogowe, budowy mieszkaniowe i przemysłowe wyma-

gają efektywnego sprzętu, który zapewniają właśnie m.in. koparki. – *Istotnym elementem są modernizacje flot. Firmy budowlane i wynajmu maszyn coraz częściej inwestują w nowsze, bardziej zaawansowane technologicznie maszyny. Kołowe maszyny Liebherr wyróżniają się wysoką jakością, niezawodnością oraz nowoczesnymi rozwiązaniami, co czyni je atrakcyjnym wyborem na polskim rynku* – zapewnia M. Bednarek wspominając również o ekologii i efektywności paliwowej maszyn oraz wsparciu serwisowym i dostępności części. – *Dostępność serwisu i części jest kluczowa dla firm budowlanych, które nie mogą sobie pozwolić na długie przestoje* – konkluduje M. Bednarek.

Andrzej Getler, dyrektor operacyjny Mecalac Polska potwierdza, że rynek polski wciąż jest chłonny, zauważalny jest trend

w przechodzeniu z koparko-ładowarek na maszyny obrotowe. Inwestycje miejskie wymuszają niejako posiadanie przez wykonawców maszyn kopaktowych do 15 t masy własnej. – *Niemiecki wzorzec tandemu koparki i ładowarki na budowie, jako maszyn oddzielnych, ale uzupełniających się jest z pewnością coraz bliższy naszej rzeczywistości i krajobrazu polskich budów* – konkluduje A. Getler, podając jako przykład maszyny serii 7/9/11/15 MWR & 12 MTX.

Stephane Dieu, menedżer produktu UE ds. koparek, Develon podkreśla, że koparki kołowe wybiera się głównie z racji ich mobilności, szybkości i uniwersalnego zastosowania. Typowym przykładem są roboty drogowe. – *Kołowe koparki to wszechstronne maszyny, sprawdzające się podczas prac zwią-*

Mniejsze KOSZTY Większa WYDAJNOŚĆ

Jak przebiega ADAPTACJA MOCY?



OKREŚLENIE WYMAGAŃ KLIENTA

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



DIAGNOSTYKA

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



ZAPISANIE NOWEGO OPROGRAMOWANIA

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



POMIAR MOCY I PRZEKAZANIE

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



ENGINECOPOWER®

MODYFIKACJE OPROGRAMOWANIA SILNIKA



10%

obniżenie spalania



20%

Wzrost mocy

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



+48 722 700 537

biuro@enginecopower.pl

www.enginecopower.pl



Dzięki krótkiemu promieniowi obrotu, maszyny Hidromek potrafią działać w „wąskich” przestrzeniach

widoczność ważnych informacji oraz pozwala na wyświetlanie komunikatów bez ograniczania widoku z kamery.

Koparki kołowe Cat są wyposażone w innowacyjne, zaawansowane silniki zgodne z normą Stage V. W przypadku modelu M318 jest to jednostka o mocy 129 kW (176 KM). To czterocylindrowy Diesel o poj. 4,4 l. Średnie spalanie dla Cat M318 to, wg producenta 9,2 l/h (w przypadku nieco mniejszego modelu Cat M316 to 8,1 l/h).

Develon

Koparka Develon DX160W-7 to maszyna o masie roboczej 17 t. Wyposażono ją w fabryczny, zgodny z normą Stage V, 6-cylindrowy motor generujący moc 137 KM (przy 2.000 obr./min). Dostawca podkreśla, że jednostka DL06V zapewnia spore oszczędności paliwa dzięki trybowi jazdy wykorzystującemu przepływ z dwóch pomp i automatycznie dostosowuje wymaganą moc silnika i jego obroty, tak aby uniknąć strat energii.

Dostępne są cztery tryby zasilania (Eco-Standard-Power-Power Plus) oraz automatyczny układ Smart Power Control (SPC). Również to optymalizuje zużycie paliwa w każdych warunkach. Istotnym elementem jest funkcja automatycznego wyłączania silnika, po określonym czasie bezczynności. Operator może wyznaczyć czas do wyłączenia za pomocą 8-calowego ekranu Develon Smart Touch. Automatyczny hamulec kopania, sterowanie za pomocą dźwistka elektrycznego i układ odłączania obciążenia (LIS – Load Isolation Sys-

zanych z budownictwem lądowym, kształtowaniem krajobrazu oraz na miejskich budowach. Ich walorem jest to, że można je przemieszczać z jednego miejsca pracy do drugiego bez dodatkowej jednostki transportowej, a tym samym są praktycznie natychmiast przygotowane do wykonania prac. Nie niszczą nawierzchni bitumicznych, kostki, bruku czy innych utwardzonych rodzajów nawierzchni – mówi S.Dieu zaznaczając, że „kołowki” są jednak bardziej wrażliwe na rodzaj i stan gruntu, po którym się przemieszczają i w bardzo trudnym, grząskim terenie wypierane są przez koparki na podwoziu gąsienicowym, zapewniające większą stabilność oraz trakcję przy mniejszym nacisku na grunt.

Zaglądamy do ofert firm posiadających koparki kołowe z zakresu 15–20 t.

CAT

Cat M318 to koparka o maksymalnej masie eksploatacyjnej wynoszącej 19,95 t. Producent podkreśla, że maszyna odznacza się wszechstronnością, dzięki pełnej zintegrowanej głowicy obrotowo-uchylnej oraz zaawansowanej hydraulice. Pozwala oszczędzić użytkownikowi do 10 proc. czasu i pieniędzy, dzięki niższym kosztom konserwacji, dłuższym okresom międzyobsługowym i wykonywaniu codziennych zabiegów serwisowych z poziomu podłoża. Aby skrócić czas przestoju, standardowy zintegrowany układ monitorujący stan maszyny ostrzega operatora, wyświetlając wskazówki dotyczące serwisowania i potrzebnych części. M318 ma gwarantować o kilkanaście proc. zwiększo-

ny moment obrotowy, co pozwala skrócić cykl załadunku (ruchy robocze ramienia i osprzętu są szybsze i bardziej precyzyjne). Fabryczna integracja z głowicą uchylną-obrotową odpowiada za wszechstronność, do podłączenia głowicy wystarczy tylko linia wysokiego przepływu, zaś elektrohydraulika daje dostęp np. do funkcji wytrząsania.

Sterowanie odbywa się za pomocą dźwistków, umożliwiających kierowanie maszyną bez odrywania rąk od kierownicy. Wygodzie obsługi sprzyja ergonomiczny układ przyrządów sterowania i opcje aranżacji kabiny. Lepszą widoczność zapewniać ma m.in. kamera widoku wstecznego i bocznego wraz z opcjonalnym systemem widoczności w zakresie 360 st. Nowe centrum powiadomień ma gwarantować operatorowi należyta



Koparki Hyundai napędza silnik Cummins B4.5, bez EGR

tem) poprawiają kontrolę nad prowadzoną maszyną. W stosunku do maszyn poprzednich generacji zmieniono rozkład masy, zastosowano odlewaną przeciwwagę oraz poszerzono rozstaw osi, co ma zapewniać lepszą stabilność, szczególnie podczas pracy z cięższymi osprzętami, np. tiltrotatorem. Wydajność układu hydraulicznego określa przepływ rzędu 2 x 167 l/m. Do uruchomienia automatycznego hamulca kopania wystarczy naciśnięcie przycisku na przełączniku sterowania. Funkcja ta automatycznie łączy hamulec główny po zatrzymaniu się maszyny (do prędkości zerowej) bez naciśnięcia hamulca przez operatora. Hamulec jest automatycznie zwalniany po naciśnięciu pedału skrzyni biegów.

Dzięki elektrycznemu układowi kierownicemu maszyną sterować można za pomocą pokrętle, bez konieczności zdejmowania dłoni z dżojstika. Przełączany układ odłączania obciążenia chroni kabinę przed skutkami jazdy po nierównym terenie. Znacząco mniejszy jest tym samym poziom drgań i lepsza wydajność podczas przenoszenia ładunków. Przełączana funkcja precyzyjnego obrotu pozwala unikać wstrząsów na początku i na końcu każdego ruchu wysięgnika (jej użycie jest zalecane tylko na płaskich nawierzchniach). Dla zwiększenia dokładności zaleca się uruchomienie trybu rotatora odchylanego, który rozkłada przepływ hydrauliczny, eliminując ciśnienie wsteczne.

Elementem wyposażenia są kamery z tyłu i z prawej strony, antypoślizgowe stopnie i platformy, a także poręcz zabezpieczające na nadwoziu. Wyposażenie opcjonalne stanowi m.in. kamera 360 st. (widok dookoła maszyny), którą można połączyć z wykrywaniem ultradźwiękowym, aby zapewnić maksymalne bezpieczeństwo podczas pracy innych osób w pobliżu pojazdu.

Hidromek

HMK 150 WR to koparka kołowa nowej serii H4, produkowana przez firmę Hidromek. – *Dzięki krótkiemu promieniowi obrotu, umożliwiała komfortowe działanie w wąskich przestrzeniach, zarówno w obszarach miejskich, jak i terenach pozamiejskich. Jej wytrzymała i zrównoważona konstrukcja, łatwość obsługi, komfort operatora oraz bez-*

Podwozie koparki JCB to całkowicie zamknięta, w pełni spawana konstrukcja



pieczne środowisko pracy stanowią dodatkowe atuty – rekomenduje dostawca. HMK 150 WR to maszyna napędzana czterolitrowym, turbodoładowanym dieslem marki Deutz o mocy 141 KM. Gotowa do pracy koparka waży ok. 18 t. Napęd jest w pełni hydrostatyczny.

Kabinę serii H4 zaprojektowano z myślą o łatwości obsługi. Operator ma do dyspozycji dziewięć ustawień fotela. Konsola dżojstika i siedzenie mogą poruszać się niezależnie, co ułatwia operatorowi znalezienie najbardziej odpowiedniej pozycji za sterem. Kabina bazuje na sześciu silikonowych wspornikach, których zadaniem jest tłumienie hałasu, wstrząsów i wibracji niezależnie od warunków pracy maszyny i jej opcjonalnych akcesoriów. Otwieraną, przednią szybę zaprojektowano tak, aby zapewnić operatorowi należyty kąt widzenia. Szybę można otworzyć przesuwając ją w stronę dachu. Tylną szybę można zdjąć i umieścić pod siedzeniem kierowcy. Elementem standardowego wyposażenia jest klimatyzacja.

Istotnym argumentem ma być łatwość sterowania, H4 jako pierwsza w swojej klasie posiada system Opera (interfejs operatora). Dostawca zwraca uwagę na łatwe w użyciu menu i panel sterowania, ale też m.in. na system automatycznego przejścia na bieg jałowy, czy zmaksymalizowanie wydajności dzięki wykorzystaniu trybu zwiększania mocy. Kontrola parametrów roboczych (ci-

śnienie, temperatura, obciążenie silnika itp.) następuje w czasie rzeczywistym. Zastosowano też zabezpieczenie przed przegrzaniem (bez konieczności przerywania pracy), jak również system rejestracji błędów i ostrzeżeń. Istotnym elementem z zakresu bezpieczeństwa jest automatyczny wyłącznik zasilania głównego, a także system antywłamaniowy chroniony indywidualnymi kodami dostępu. Dzięki elektronicznemu sterowaniu oraz różnym trybom pracy pompy hydraulicznej (Kawasaki) optymalizowana jest wydajność koparki, jak również ograniczany jej „apetyt” na paliwo. Układ hydrauliczny stanowi podwójna pompa wielotłoczkowa o zmiennym wydatku. Maksymalny przepływ to 2 x 160 l/min. Pompa sterowania dysponuje przepływem 20 l/min. Układ kierowniczy jest rozwiązaniem typu „orbitrol”. Steruje silownikami skrętu na przedniej osi. Minimalny promień skrętu wynosi nieco ponad 6 m.

Hyundai

HW150A CR oraz HW170A CR to maszyny napędzane silnikiem spełniającym wymogi normy emisji spalin Stage V. Jednostkę Cummins B4.5 charakteryzuje brak EGR, co – zdaniem producenta – umożliwia jeszcze większą oszczędność paliwa, dłuższe okresy międzyserwisowe i idące za tym wszystkim zmniejszenie kosztów operacyjnych. Masa operacyjna mniejszej z maszyn to 17,2 t, a standardowe łyżki mają poj. 0,58-0,71 m sześć. W przypadku HW170A CR

W maszynach Liebherr stosuje się szybkozłączce Likufix ułatwiające wymianę osprzętu



i komfortowa kabina, prosty i czytelny interfejs systemu zarządzania i sterowania maszyną, system regeneracji hydraulicznej sprawiający, że olej jest szybciej recykulowany w cylindrach co zmniejsza zużycie paliwa i przyspiesza działanie elementów roboczych to tylko niektóre z atrybutów JS145W – podkreślają konstruktorzy.

Podwozie koparki JS145W to całkowicie zamknięta i w pełni spawana obudowa, mająca zapewniać długą żywotność nawet w najbardziej wymagających zastosowaniach, a sztywna górna rama maksymalną wytrzymałość i podparcie. Wieża na JS145W jest przyspawana do górnej i dolnej ramy podwozia, a sztywne i mocne drzwi dodatkowo poprawiają wytrzymałość. – *Nasza gama koparek została zaprojektowana tak, aby wymagała niewielkiej konserwacji i była łatwa w obsłudze. Kiedy konieczna jest konserwacja można to zrobić szybko i łatwo* – podkreślają dostawcy. Dotyczy to nie tylko JCB JS145W, ale również JS160W, czy JS175W (innowacyjny system regeneracji hydraulicznej sprawia, że olej jest szybciej recykulowany w cylindrach co ogranicza zużycie paliwa). Na paliwowe oszczędności wpływa też jednostka napędowa EcoMAX (generuje relatywnie wysoki moment obrotowy już przy 1.500-1.600 obr./min). Istotna jest też zoptymalizowana prędkość wentylatora. Walorem JCB JS175W jest również komfort obsługi, a także łatwość w konserwacji (m.in. dzięki wyposażeniu w podzieloną w stosunku 70/30 przednią

parametry te wynoszą odpowiednio: 18,8 t oraz 0,7-1,05 m sześć. Silnik w obu przypadkach dysponuje mocą 129 kW.

Producent podkreśla, że prawdziwa wartość maszyn HW serii A leży w ich wytrzymałości i wysokiej produktywności. Górna i dolna rama są odporne na wstrząsy zewnętrzne i duże obciążenie robocze, co ma procentować głównie podczas pracy w trudnych warunkach. Wzmocniono sworznie, tuleje i podkładki polimerowe. Zastosowano wydajniejszy system smarowania części łączących wyposażenie robocze z osprzętem (przestrzeń między nimi zminimalizowano). Układ hydrauliczny z zaawansowanym systemem wykrywania obciążenia połączony z systemem zarządzania osprzętem, wskaźnikiem eko oraz proporcjonalnymi dźwostkami i sterowaniem pedałami umożliwiają maszynom dostarczenie wymaganej wydajności dokładnie wtedy, kiedy są potrzebne. Producent akcentuje m.in. uniwersalność podwozia. Zarówno lemiesz, jak i podpory mogą być montowane z przodu i z tyłu. Jest też zaczep do holowania przyczepy. Maszyny HW serii A umożliwiają dostosowanie przepływu hydraulicznego do rodzaju osprzętu, co zapewniać ma maksymalną wydajność działania przy różnych zastosowaniach i w różnych warunkach.

JCB

Koparka JS145W to średniej wielkości „kołowka” z portfolio JCB, ważąca w zależ-

ności od kompletacji 15-17 t. Do napędu zastosowano fabryczny Diesel Max 4,4 l o dużym zapasie mocy (97 kW/130 KM) jak i momentu obrotowego (550 Nm). Potrzebuje o ok. 10 proc. mniej paliwa w stosunku do wcześniejszego modelu i nie ma konieczności stosowania filtra cząstek stałych. Szeroka gama możliwości konfiguracji, wyposażenia maszyny w fabryce, jak również gama osprzętów i systemów wspomagających pracę operatora zwiększa funkcjonalność. – *Cztery tryby optymalizacji ustawień układu hydraulicznego do wykonywanego rodzaju pracy, trzy zakresy prędkości jazdy, bardzo przestronna*



Nowe maszyny Develon mają odlewaną przeciwwagę oraz większy rozstaw osi

szybę oraz duże, laminowane, szklane okno dachowe). Obrotowa rama o zamkniętej budowie odpowiada za wytrzymałość i zmniejsza naprężenia, zwiększając też odporność na uderzenia. Producent zwraca uwagę na relatywnie niski poziom hałasu w kabinie wynoszący 73 dB(A). Kabina JCB JS175W wykorzystuje sześć gumowych mocowań aby zminimalizować hałas i wibracje.

Liebherr

Gamę kompaktowych koparek marki Liebherr otwiera model A914 Litronic, maszyna o ciężarze roboczym 14,9-17,2 t. Do napędu służy Diesel o mocy 105 kW (143 KM). Łyżki koparkowe mają rozmiar 0,17-0,87 m sześć. Dostęp do wszystkich punktów konserwacyjnych jest szybki i łatwy, z poziomu podłoża.

Kolejną w gamie jest koparka A916 Litronic o masie do 18,7 t. Do napędu służy Diesel o mocy 115 kW (156 KM). Pojemność łyżki do koparki to 0,17-1,05 m sześć. Producent zwraca uwagę na walory jednostki, m.in. wysoki moment obrotowy

Mecalac oferuje nowoczesne maszyny do pracy m.in. na „ciasnych” placach budów



oraz oszczędną pracę przy niskiej prędkości. Sprawdza się m.in. wydajna turbosprężarka. Opcjonalnie oferowana jest funkcja kierowania dżojstikiem. Ruchy robocze i związane z jazdą mogą być wykonywane jednocześnie bez konieczności poruszania rękami. W przy-

padku silników Stage V, Liebherr stosuje innowacyjny system SCR z filtrem cząstek stałych. Wśród przydatnych rozwiązań jest szybkozłączce Likufix. Operator maszyny może łatwo wymienić narzędzia za naciśnięciem przycisku z kabiny, przy zmianie

MAXAM

SUSTAINABLE PERFORMANCE.

MS901

Koparka - przemysł ciężki - Opony budowlane

Agresywny wzór bieżnika R4 do zastosowań wymagających wysokiej przyczepności.

MS903

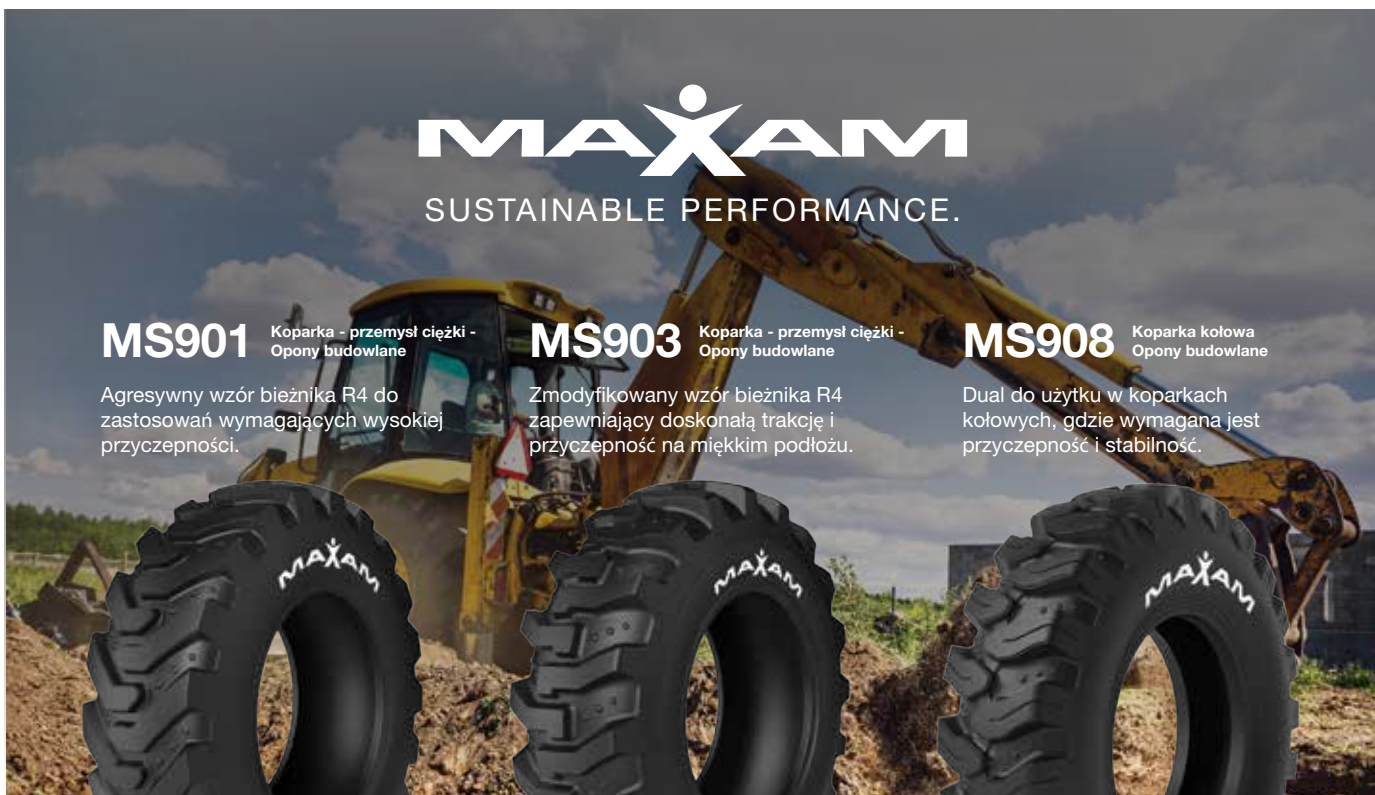
Koparka - przemysł ciężki - Opony budowlane

Zmodyfikowany wzór bieżnika R4 zapewniający doskonałą trakcję i przyczepność na miękkim podłożu.

MS908

Koparka kołowa - Opony budowlane

Dual do użytku w koparkach kołowych, gdzie wymagana jest przyczepność i stabilność.



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

www.PARTNER.pl



Cat M318 to koparka o maksymalnej masie eksploatacyjnej wynoszącej 19,95 t

sprzętu nie musi on opuszczać swego stanowiska, a tym samym nie ma ryzyka kontaktu z innymi użytkownikami placu, np. w punktach recyklingu. Likufix jest przygotowany do realizacji trudnych zadań, do obsługi wielu narzędzi roboczych. Musi być zatem trwały. Sprzęt hydrauliczny podpierają sprężyny. Siły działające na szybkozłącze nie są przenoszone na system sprzęgła i nawet przy długich okresach użytkowania połączenia między obwodami hydraulicznymi pozostają szczelne. Aby ułatwić konserwację, wszystkie części ruchome są łatwo dostępne. W razie potrzeby użytkownik może je łatwo oczyścić, a także wykonać proste czynności konserwacyjne, np. samodzielnie wymienić uszczelnienie.

Wszystkie elementy stalowe koparki są projektowane i produkowane przez Liebherr. Zastosowano blachy stalowe o wysokiej wytrzymałości. Mają gwarantować wysoką odporność na skręcanie i doskonale pochłanianie sił. Oferta wyposażenia obejmuje m.in. zabezpieczenia pęknięć rur na siłownikach podnoszenia i podnoszenia, zawory utrzymujące ładunek na wysięgnikach, ograniczenie wysokości podnoszenia, urządzenie ostrzegające o przeciążeniu, system ochrony przed przewróceniem (ROPS) i wyjście awaryjne przez tylną szybę. Z kolei QPDM umożliwia przechowywanie danych produkcyjnych rejestrowanie, dokumentowanie i ocenianie. Chodzi zatem o automatyzację dokumen-

tacji. Silnik jezdny i skrzynia biegów są w pełni zintegrowane z podstawą. Specjalnie opracowane opony bliźniacze mają zwiększać stabilność. Zwraca uwagę relatywnie niewielki promień obrotu (1,85 m). Szybkość można łatwo regulować za pomocą przełącznika Mode do prac związanych z podnoszeniem ciężarów lub równaniem. Z kolei LiDat, własna transmisja danych i pozycjonowanie firmy Liebherr, ułatwia sprawne zarządzanie, monitorowanie i kontrolę całej floty pod względem danych maszynowych; rejestracja, analiza danych, zarządzanie flotą i serwis. Całość ważnych danych maszynowych można przeglądać w dowolnym momencie w przeglądarce internetowej.

Oferta obejmuje też maszynę A 918 Compact Litronic, a największa w „rodzinie” jest A 920 Litronic. Producent podkreśla, że wyróżnia się we wszystkich obszarach zastosowań: do dróg, kanałów i rurociągów w budownictwie, jak i przy konwencjonalnych pracach ziemnych. Łatwość eksploatacji zwiększa sterownik proporcjonalny z czterema osiami. Do napędu stosuje się czterocylindrowy silnik rzędowy. Diesel oznaczony jako D924 spełnia wymagania i przepisy dotyczące emisji spalin Stage V.


Mecalac

Producent koparki Mecalac 15MWR podkreśla, że łączy ona funkcjonalność i kompaktowość kilku maszyn. Konstrukcja koparki, a w szczególności połączenie

obrotowej kabiny w zakresie 360 st. i kinematyki trójczłonowego wysięgnika, pozwala efektywnie pracować nią m.in. na ciasnych placach budów, np. w miastach. W sytuacjach wymagających załadunku materiału w ograniczonej przestrzeni, maszyna jest w stanie obracać się po okręgu o średnicy mniejszej niż 3,5 m. Pozwala to firmom posiadającym 15MWR na ograniczenie kosztów, związanych z wynajmem lub posiadaniem dużych nośników sprzętu.

Osprzęt montowany jest na wysięgniku koparki szybko i bez konieczności opuszczania kabiny operatora (za wyjątkiem podłączenia linii hydraulicznych). Szybkozłącze (Mecalac Connect) pozwala na przezbieranie koparki na terenie budowy, natychmiast gdy zachodzi potrzeba wykorzystania łyżki ładowarkowej, widel, młota hydraulicznego, szczotki zamiatającej, chwytaka i wielu innych narzędzi roboczych. Przykładem takiego narzędzia roboczego jest wiertnica wykonująca otwory pionowe na głębokość do 5 m i średnicy otworu do 800 mm. Łącząc kinematykę wysięgnika Mecalac oraz wiertnicę użytkownicy mogą zastąpić specjalistyczne urządzenia wiertnicze, które musiałyby być zapewnione do wykonania np. ekranów akustycznych przy drogach ekspresowych.

Nowe maszyny MWR mogą być wyposażone w 4 koła skrętne, co pozwala na zwrot praktycznie w miejscu i skuteczne pokonanie wszelkich przeszkód. Cel: zapewnienie maksymalnej mobilności w wąskich przestrzeniach. Budowa 15MWR sprawia, że maszyna jest w stanie unieść do 6,5 t na 3 m pod kątem 360 st. Mecalac Connect jest opatentowanym rozwiązaniem, praktycznie eliminującym ryzyko odłączenia narzędzia przy podłączaniu lub w trakcie pracy. Posiada system detekcji, informujący kierowcę o niepoprawnym zamocowaniu narzędzia (za pomocą sygnałów wizualnych i dźwiękowych). System ten jest odwracalny i wyposażony w funkcję automatycznej kompensacji luzu.

Napęd koparek Mecalac bazuje na silnikach marki Deutz. W przypadku 15 MWR jest to jednostka generująca moc 100 kW(136 KM). Dostawca zwraca również uwagę na relatywnie niski poziom emitowanego hałasu. 

Goldhofer



MADE
FOR
YOUR
MISSION.

» IAA
TRANSPORTATION
HALL 25, STAND C07

NA KOŁACH, Z ŁYŻKAMI

Współczesne ładowarki kołowe są w istocie nośnikami osprzętu. Mogą bowiem obsługiwać nie tylko typowe łyżki ładowarkowe, ale również różnego rodzaju chwytaki, widły czy ramiona pozwalające na przenoszenie ładunków wielkogabarytowych. To wszystko zdecydowanie poszerza zakres możliwości wykorzystania maszyn.

Często pojawia się pytanie o to jaką ładowarkę wybrać, kołową czy gąsienicową? – *Jako producent maszyn, szanujemy zróżnicowane potrzeby i preferencje naszych klientów. Dlatego nie chcemy narzucać konkretnego wyboru pomiędzy ładowarkami kołowymi a gąsienicowymi. każdy rodzaj maszyny ma swoje zalety i zastosowania, które zależą od specyficznych wymagań projektu oraz warunków pracy. nasi specjaliści są zawsze gotowi doradzić i pomóc w dokonaniu najlepszego wyboru na podstawie indywidualnych potrzeb* – zastrzegają dostawcy maszyn LiuGong. Całkiem długą listę argumentów przemawiających za wyborem ładowarki kołowej podaje natomiast Marceł Bednarek, dyrektor ds. sprzedaży i marketingu, Liebherr-Polska. – *Maszyny kołowe są bardziej mobilne i mogą poruszać się szybciej po placu budowy oraz po drogach publicznych. To sprawia, że są idealne do prac wymagających częstych zmian lokalizacji. Sprawdzają się lepiej na twardej, utwardzonych powierzchniach, takich jak beton, asfalt czy utwardzona ziemia. Są także mniej inwazyjne dla nawierzchni, co jest istotne w miejscach, gdzie minimalizowanie uszkodzeń podłoża jest kluczowe* – mówi M. Bednarek, wspominając również o kosztach operacyjnych (kołowe maszyny zazwyczaj mają niższe koszty eksploatacji związane z mniejszym zużyciem paliwa i niższymi kosztami konserwacji ogumienia w porównaniu do gąsienic), jak również wielkości i rodzaju projektu (projekty miejskie i drogowe często korzystają z maszyn kołowych ze



W ładowarce Develon dostępna jest m.in. funkcja automatycznej redukcji obrotów

względu na ich lepszą mobilność i mniejszy wpływ na nawierzchnię).

Dla użytkowników ładowarek ważne jest też to, że maszyny potrafią pracować nawet na niewielkich przestrzeniach. Dodatkowym atutem może być ich dostosowanie do pracy na zróżnicowanych terenach. Dobrze jeśli maszyny łączą w sobie bezpieczeństwo oraz intuicyjną obsługę, co sprawia, że są przyjazne dla operatorów. Dla użytkowników ważny jest też dostęp do możliwie szerokiej palety wyposażenia, zapewniającego odpowiednie dopasowanie maszyn do różnych zastosowań. W ofertach dostawców ładowarek są zarówno stosunkowo nie-

wielkie modele, jak również takie, których masa osiąga dziesiątki ton. My przyglądamy się dziś głównie tym najpopularniejszym, z zakresu 20-25 t.

CAT

Średniej wielkości maszyny Caterpillar 972 XE mają przekładnię bezstopniową (płynne i dynamiczne przyspieszanie oraz szybkie przemieszczanie się na pochyłościach). Zaawansowane sterowanie siłą napędową zwiększa efektywność załadunku z przyzmy, minimalizując przy tym zużycie opon. Funkcja Autodig z automatycznym ustawianiem opon pomaga maksymalnie napełnić łyżkę, natomiast funkcja Profile

pozwała jednym naciśnięciem przycisku zoptymalizować ustawienia maszyny dla różnych zastosowań. W łyżkach o zwiększonej wydajności (z serii Performance) zastosowano rozwiązanie pozwalające optymalnie dopasować kształt łyżki do parametrów roboczych układu zawieszenia osprzętu (dokładniejsze napełnianie i lepsze utrzymywanie materiału). Opcjonalnie można dodać automatyczne blokady mechanizmów różnicowych z przodu i z tyłu. Oszczędności paliwa (średnio o ok. jedną trzecią w stosunku do maszyny poprzedniej generacji) sprzyja ściśle zintegrowanie przekładni bezstopniowej Cat, silnika oraz układów: hydraulicznego i chłodzenia. Istnieje możliwość osobnego sterowania prędkością obrotową silnika i prędkością maszyny, co poprawia efektywność pracy, precyzję sterowania i łatwość obsługi. Obniżenie znamionowej prędkości obrotowej silnika zmniejsza ponadto zużycie podzespołów i emitowany hałas.

Dostawca maszyn Cat 972 XE zwraca uwagę m.in. na łatwo regulowany, amortyzo-



Ładowarka Hidromek ma zamknięty układ hydrauliczny i pompy o zmiennym wydatku

wany fotel zwiększa komfort pracy operatora. Występuje w dwóch klasach jakości wykończenia oraz może być wyposażony w 4-punktowy pas bezpieczeństwa (zestaw). Większa ilość miejsca na nogi oraz regulowane elementy sterowania fotelem poprawiają komfort i sprawność wykonywania różnych czynności. Nowa jest deska rozdzielcza i dotykowe ekrany o wysokiej

rozdzielczości. Pakiet wyciszający, uszczelnienia i elastyczne mocowania kabiny minimalizują hałas i drgania zwiększając komfort pracy operatora. Elektrohydrauliczny układ kierowniczy z dżojstikiem zamontowanym przy fotelu umożliwi precyzyjne sterowanie i zmniejszy zmęczenie ramion. Na komfort eksploatacji wpływa ją też wydłużone okresy wymiany płynów i filtrów, pozwalające

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



Hyundai stosuje w swej maszynie m.in. system amortyzacji jazdy

przyspieszenie, szczególnie podczas jazdy na wzniesieniach. Wśród elementów wspomagających jazdę są również: automatyczny układ odłączania obciążenia (LIS – Load Isolation System); automatyczny wypychacz ramienia podnoszącego, jak również automatyczny powrót do położenia kopania.

Wytrzymała oś umożliwia przewożenie ciężkich ładunków. Zastosowano hydrauliczną blokadę mechanizmu różnicowego przedniej osi, aktywowaną automatycznie. Operatorzy mogą sterować maszyną na miękkim i śliskim podłożu, używając odpowiedniego pedału. Funkcje te zmniejszają też ryzyko poślizgu i zapobiegają nadmiernemu zużyciu opon. Każda oś posiada w pełni niezależny układ chłodzenia z filtrami.

– *Cała rodzina ładowarek kołowych Develon została zaprojektowana z myślą o równowadze między prędkością a sterownością, dzięki czemu może pracować z optymalną wydajnością. Pompy tłokowe o zmiennej objętości skokowej stosowane we wszystkich modelach umożliwiają ładowarkom wykonywanie nawet najbardziej wymagających zadań z użyciem ramienia podnoszącego i łyżki przy minimalnym zużyciu paliwa* – podkreśla dostawca.

Hidromek

Ładowarka oznaczona symbolem 635 WL to nowość w gamie marki Hidromek. Do jej napędu służy 7,7-litrowy silnik Mercedes-Benz MTU6R1000 generujący moc maksymalną 282 KM (208 kW) przy 1.800

zmniejszyć koszty konserwacji (nawet o 25 proc.) oraz zapewniające wygodny dostęp do węzłów serwisowych układów: hydraulicznego i elektrycznego. Aplikacja Cat pomaga zarządzać lokalizacją floty, godzinami pracy i harmonogramami konserwacji; informuje ona też o konieczności przeprowadzenia konserwacji i pozwala zamawiać usługi u lokalnego dealera.

Develon

Develon DL420-7 to maszyna o masie roboczej 23,4 t, wszechstronne rozwiązanie do załadunku i transportu materiałów, dla branży budowlanej, rozbiórkowej, recyklingowej oraz górniczej. Ładowarka posiada płynny i szybki układ hydrauliczny. Dzięki relatywnie dużej, standardowej łyżce maszyna zapewnia – co podkreśla producent – o 7 proc. wyższą wydajność w porównaniu do wcześniej oferowanego modelu. Ładowarkę DL420-7 napędza silnik Scania DC13 spełniający wymogi normy Stage V w zakresie emisji spalin. Zastosowano wysokociśnieniowe wtryskiwacze. Układ oczyszczania spalin obejmuje moduły selektywnej redukcji katalitycznej i utleniania katalitycznego oraz trwały filtr cząstek umożliwiające oczyszczanie spalin bez zaworu EGR (recykulacji spalin). Dostępne są trzy tryby pracy – SAT, Standard oraz Power – a funkcja dodatkowo wspomaganie „Power-up” umożliwia korzystanie z trybu bardziej intensywnej pracy poprzez skrócenie czasu zmiany biegu po pełnym naciśnięciu pedału przyspieszenia. Technologia automatycznej kontroli mocy odpowiada za monitorowanie pracy maszyny

i dostosowuje moc silnika na podstawie wyników analizy przeprowadzanej w czasie rzeczywistym.

Dostępna w standardzie funkcja automatycznej redukcji obrotów zmniejsza obroty silnika do jałowych w zaledwie kilka sekund po zwolnieniu kierownicy, dźwigni zmiany biegów czy pedału gazu. Pozwala to zredukować hałas, usprawnić komunikację w miejscu pracy i oszczędzić paliwo. Aktywacja któregośkolwiek z elementów sterujących powoduje automatyczny powrót do trybu roboczego. Funkcja automatycznego wyłączania silnika unieruchamia motor po określonym czasie bezczynności (3 do 60 minut). Skrzynia Develon ma 5 biegów, które dzięki specjalnej blokadzie poprawiają



LiuGong 877H to ładowarka kołowa o masie eksploatacyjnej 24,5 t

obr./min. (maksymalny moment obrotowy to 1.200 Nm przy 1.200-1.600 obr./min). Turbodoładowany, chłodzony cieczą Diesel spełnia wymagania normy proekologicznej EU Stage V. Za przeniesienie napędu odpowiada automatyczna skrzynia biegów z ośmioma przełożeniami (5 do przodu i 3 do tyłu), a napęd przenoszony jest na cztery koła. Elementem wyposażenia jest m.in. system umożliwiający uruchomienie silnika tylko w położeniu neutralnym skrzyni biegów. Masa operacyjna maszyny to 20,6 t.

Układ hydrauliczny jest zamknięty, posiada pompy wielotłoczkowe o zmiennym wydatku typu LS. Wydatek to 283 l/min. Ciśnienie robocze wynosi 300 bar. Pojazd bazuje na osiach o podwyższonej wytrzymałości. Zastosowano zwolnice planetarne, a całkowita oscylacja na tylnej osi to 26 st.

Producent rekomenduje również walory kabiny. Operator posiada z niej rozszerzony kąt widzenia, a sterowanie ułatwia panel z 8-calowym, wyświetlaczem. Dźwignie sterujące są elektrohydrauliczne. Elementami wyposażenia kabiny są elektrycznie sterowane lusterka boczne z podgrzewaniem, jak również kamera cofania.

W ofercie jest również nieco większa ładowarka HMK 640 WL. Także w tym przypadku, automatyczna przekładnia ma 5 biegów do przodu i 3 do tyłu, a napęd przenoszony jest na cztery koła. Sześciocylindrowy, 10,7-litrowy silnik Mercedes-Benz 6R1100 generuje moc maksymalną na poziomie 321 KM (240 kW) przy 1.600 obr./min (maksymalny moment: 1.700 Nm/1300 obr./min). W układzie hydraulicznym są trzy pompy o wydatku – odpowiednio: 203; 190 oraz 96 l/min.

Hyundai

Ładowarka kołowa HL970A to maszyna napędzana silnikiem Cummins L9 (Stage V). Wsparto go szeregiem technologii, które – o czym zapewnia producent – dodatkowo ograniczają zużycie paliwa i minimalizują szkodliwe emisje. Precyzyjne systemy obsługi odpowiadają za maksymalne wykorzystanie maszyny, w tym zoptymalizowany dobór mocy pozwalający na wyważenie momentu obrotowego z RPM. Tryb mocy smart umożliwia oszczędność paliwa do 5 proc., a także zapewnia płynność podczas prac

JCB ma kilkanaście modeli, zarówno kompaktowych, jak i o większej masie



pod dużym obciążeniem takich jak kopanie. Standardem jest fabryczny system ważenia. Dodatkowe funkcje sterowania, monitorowania i serwisowania pozwalają zoptymalizować wydajność i produktywność. W utrzymaniu korpusu maszyny i łyżki na stałym poziomie pomoc ma system amortyzacji jazdy z akumulatorem tłokowym. Dodatkowo minimalizuje wysypywanie się materiału z łyżki.

Pozytywne opinie zbiera kabina ładowarki. Charakteryzuje się wygodą i przestronnością, ponadto zastosowano w niej najnowszą technologię redukcji poziomu hałasu i drgań (relatywnie niski poziom hałasu, ok. 70 dB). Zoptymalizowany panel obsługi ma zapewniać szybki i łatwy dostęp do informacji o stanie pracy maszyny. Obejmuje on 7-calowy ekran dotykowy. Hydrauliczna blokada mechanizmu różnicowego zapobiega ślizganiu się opon, tym samym zapewniając bezpieczniejszą obsługę, wyższą produktywność i większą oszczędność paliwa.

JCB

Ładowarki kołowe z napędem na cztery koła łączą dużą siłę skrawania z uniwersalnością operacyjną. W istocie jest to grupa kilkunastu maszyn, obejmująca zarówno modele kompaktowe jak i większe, o maksymalnej masie do 20 ton. Model 457 wystę-

puje w wersji z ramieniem HT/HL/SHL. Zaprojektowany został do ciężkiej pracy oraz w celu zwiększenia wydajności i oszczędności. Zbiornik paliwa: 300 l. Maszynę napędza znana, sześciocylindrowa jednostka Cummins o poj. 6,7 l (Stage V). Sześciocylindrowy motor z turbodoładowaniem generuje moc maksymalną na poziomie 210 kW (282 KM), a maksymalny moment obrotowy to 1.350 Nm. Skrzynia PowerShift daje możliwość zmiany biegów pod pełnym obciążeniem oraz wybór zmiany przełożeń (ręczna/automatyczna). Osie ZF dają możliwość eksploatacji maszyny w każdych warunkach terenowych. Tylna oś jest wahliwa w zakresie 12,5 st. Hydrauliczne wielotarczowe hamulce zanurzone w oleju, działają na wszystkie koła. Elektryczny hamulec postojowy działa na wyjściowy wał napędowy.

Producent zaznacza, że kinematyka ramion charakteryzuje się ogromną siłą podnoszenia w całym zakresie wysokości dlatego maszyna może być wykorzystywana praktycznie w każdej aplikacji. Zwraca też uwagę na przestronność kabiny CommandPlus (kubatura 3,4 m sześć.), która ma dawać doskonałą widoczność. Istotnym i standardowym wyposażeniem maszyny jest certyfikowany łapacz iskier zamontowany w końcowej części układu wydechowego.

W maszynach Liebherr L 550 - L 586 XPower elementy napędowe zamontowano w tylnej części kół




Liebherr

Rodzina Liebherr L 550-L 586 XPower to kolejne z innowacyjnych maszyn tej marki. Elementy napędowe zamontowano w tylnej części kół, ładowarka działa jak naturalna przeciwwaga i jest jej częścią. Dostawca zwraca uwagę na optymalne rozłożenie ciężaru skutkujące wyższymi obciążeniami destabilizującymi, a co za tym idzie większą produktywnością. O wysokim momencie obrotowym w dolnym zakresie ramienia podnoszącego decyduje kinematyka typu Z. Napęd jezdny Liebherr-XPower łączy hydrostatykę z mechaniką. Interakcja dwóch typów napędów odbywa się automatycznie i dostosowywana jest do danej operacji. Modułowa konstrukcja łyżki (dla niektórych wersji) umożliwia indywidualną konfigurację, odpowiednią dla każdego zastosowania. Za efektywne zarządzanie maszyną odpowiada m.in. LiDAT – autorski system transmisji danych i pozycjonowania firmy Liebherr.

Liebherr oferuje w swych maszynach system Likufix. To opcjonalnie dostępne, hydrauliczne szybkołączące ze zintegrowanym automatycznym układem hydraulicznym. Hydrauliczne narzędzia robocze wymieniane są bezpośrednio w ciągu kilku sekund z kabiny. Zmiana jest w pełni bezpieczna i szczelna.

Maszyny Liebherr mają adaptacyjne oświetlenie robocze. To inteligentny system sterowania oświetleniem, który dostosowuje jasność reflektorów do zastosowania. Kamera dachowa do monitorowania obszaru przedniego zapewnia rozszerzone pole widzenia i widoczność przedniego obszaru roboczego ładowarki. Aktywna detekcja personelu monitoruje tylną część ładowarki i automatycznie ostrzega o zagrożeniach (na wyświetlaczu i za pomocą sygnałów dźwiękowych). Kolejną pomocą w unikaniu kolizji jest asystent hamowania. W maszynie dostępna jest m.in. kabina bez kierownicy (sterowanie odbywa się tylko dżojstikiem).

Wśród najpopularniejszych wersji są: L 556 XPower o masie operacyjnej 19,6-21,6 t. Do napędu służy motor o mocy 183 kW (249 KM). Nieco większa jest maszyna L 566 XPower o masie operacyjnej 23,9-26,9 t, z fabrycznym silnikiem generującym moc 203kW (276 KM). 

W układzie hydraulicznym zastosowano dwie pompy wielotłoczkowe o wydajności 2 x 153 l/min i maksymalnym ciśnieniu roboczym 220 bar. Sterowanie przegubowe ma zapewniać maszynie odpowiednią zwrotność i manewrowość, a układ odłączania sterowania ładowarką ma zwiększać bezpieczeństwo podczas przejazdów maszyną. Producent zwraca uwagę na czasy cykli pracy przez pełnych obrotach silnika. Podnoszenie ramion (pełna łyżka) trwa 5,8 sek., wyładunek łyżki 1,2 sek., a opuszczanie ramion (pusta łyżka) 4,1 sek.

LiuGong

LiuGong 877H to ładowarka kołowa o masie eksploatacyjnej 24,5 t. Sercem jej układu napędowego jest silnik Cummins L9. Dysponuje znamionową mocą netto wynoszącą 290 KM (213 kW) przy 2.000 obr./min. Silnik spełnia normy emisji UE Stage V i współpracuje z pięciobiegową, płynnie pracującą skrzynią biegów ZF z blokadą przemiennika momentu obrotowego w standardzie. Zbiornik paliwa ma 420 l pojemności. Chłodzenie oleju napędowego redukuje opary, obniża temperaturę i zwiększa ogólną oszczędność paliwa.

Producent zwraca również uwagę na osie o relatywnie dużym udźwigu, które ułatwiają pracę w najtrudniejszym terenie,

a także na inteligentny układ hydrauliczny odpowiadający za wydajność przy niskich prędkościach obrotowych silnika, szybką reakcję układu kierowniczego i duże prędkości rozwijania wysięgnika. Są to nowe osie ZF z mechanizmami różnicowymi o ograniczonym poślizgu. Radzą sobie z ładunkami do 44 t (statyczne) i 25 t (dynamiczne), w trudnym terenie. Wzmocniono sworznie zawiasów i płyty ramion podnoszących, a zoptymalizowana geometria Z-Bar poprawia siłę odpajania łyżki, widoczność operatora i stabilność załadunku.

Oferta obejmuje też ładowarkę LiuGong 856HE. To elektrycznie zasilana maszyna o masie 21 t. Producent podkreśla, że walorami eksploatacyjnymi nie ustępuje tradycyjnym ładowarkom z silnikami spalinowymi. Zastosowano tzw. inteligentną hydraulikę, reagującą na obciążenie. Za przenoszenie napędu odpowiada przekładnia EAT700 z elektrozaworem proporcjonalnym. Współpracując z producentem akumulatorów CATL, model 856HE MAX zaopatrzone w akumulator litowo-żelazowo-fosforanowy o relatywnie dużej pojemności (423 kWh). Pozwala pracować niemal 12 godz. (lekkie zastosowania) i ok. 8,5 godz. (ciężkie zastosowania). Istnieje możliwość szybkiego ładowania.



SKANUJ KOD QR
I DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ



**WYKORZYSTAJ
DO MAKSIMUM ENERGIĘ
KAŻDEGO ŁADOWANIA**

INNOWACYJNY DUAL DRIVE

Kluczową cechą koparko-ładowarek jest funkcjonalność. Nowy system przygotowany przez JCB umożliwia operatorowi maszyny jazdę podczas korzystania z ramienia koparkowego, bez konieczności obracania fotela. Istnieje zatem możliwość prowadzenia maszyny w obu kierunkach podczas obsługi koparki.

JCB oferuje koparko-ładowarki od siedmiu dekad. To maszyny mogące wykonywać wiele różnorodnych zadań, takich jak kopanie, przenoszenie ładunków, czy ładowanie materiałów. Łącząc możliwości łyżki załadowniczej, koparki, nośnika narzędzi, czy nawet wózka podnośnikowego są bardzo efektywne, a użytkownicy – przy pomocy jednej maszyny mogą realizować zadania przypisywane jak dotąd dwóm: koparkom i ładowarkom. To w praktyce oznacza oszczędność czasu, ale i energii pracowników, a w rezultacie... pieniędzy. Kolejnym atutem tych maszyn jest ich mobilność, choć w tej materii panują jednak pewne ograniczenia.

Na czym to polega? Otóż, jak dotąd korzystanie z ramienia koparkowego koparko-ładowarki znacząco ograniczało możliwość przemieszczania się maszyny. Ścisłej mówiąc, operator nie miał możliwości zmiany położenia maszyny w momencie, gdy jest zwrócony przodem do ramienia koparki. Musiał obrócić fotel do pozycji przodem do kierunku jazdy. To zabiera czas, a tym samym zmniejsza efektywność pracy. Konstruktorzy JCB postanowili zrobić coś w tej kwestii.

Dual Drive, czyli tzw. podwójny napęd to innowacyjny system umożliwiający operatorowi manewrowanie maszyną bez konieczności obracania fotela. Zdaniem samych konstruktorów tego rozwiązania, jest ono szczególnie przydatne podczas równania terenu, czyszczenia rowów czy przy wykonywaniu wykopów liniowych. Operator może po prostu prowadzić maszynę po danym terenie, przez cały czas obserwując obszar pracy.




Dual Drive, czyli tzw. podwójny napęd to innowacja umożliwiająca operatorowi manewrowanie maszyną bez konieczności obracania fotela

System znajduje zastosowanie w koparko-ładowarkach JCB serii PRO, a konkretnie w modelach 3CX Pro i 4CX Pro.

Jak to działa? Otóż, w sytuacji gdy operator znajduje się przed ramieniem koparkowym, a zatem frontem do tyłu maszyny, to rolką znajdującą się na lewym dźwojstiku wybiera kierunek jazdy, natomiast dźwojgnia pod prawym dźwojstikiem pozwala na wybór: jazda do przodu czy jazda do tyłu. Przyspieszenie i hamowanie umożliwiają dwa pedały znajdujące się w podłodze, przed operatorem. Za sprawą kamery umieszczonej na dachu kabiny prowadzący koparko-ładowarkę ma przy tym

pełny, szerokokątny widok przodu maszyny podczas obsługi koparki. Widok może obserwować na 7-calowym (ok. 18 cm) monitorze umieszczonym obok konsoli bocznej.

Dostawca wycicha wyjątkowe cechy, jakie ma to rozwiązanie, wymieniając przede wszystkim zmianę położenia maszyny bez obracania fotela, doskonałą widoczność dzięki kamerze umieszczonej na dachu kabiny, pełną kontrolę (pedały gazu i hamulca zamontowane w podłodze w pozycji do kopania), ale również manewrowanie maszyną przy pomocy intuicyjnego dźwojstika. 

JCB

DUALDRIVE

**W każdym kierunku
bez odwrotu**



Więcej informacji na stronie www.interhandler.pl

SIŁA I MOBILNOŚĆ

Żurawie teleskopowe, zarówno te samojezdne, jak i te do zabudowy na pojazdach mają opinię rozwiązań bardzo ekonomicznych. Mogą łatwo przemieszczać się z jednego miejsca pracy na drugie, a przygotowanie ich do pracy nie wymaga skomplikowanych zabiegów.



Linia żurawi teleskopowych Grove to maszyny o udźwigu od 8 do 450 t, z opatentowanymi technologiami

Producenci oferują konstrukcje na wieloosiowych podwoziach, dysponujące nie tylko dużym udźwigniem i zasięgiem, ale przede wszystkim możliwością poruszania się w trudnym terenie.

Ożywienie na rynku żurawi teleskopowych nastąpiło kilka lat temu. Pojawia się szereg nowych modeli. Dla użytkowników żurawi niezmiennie najważniejsze są parametry techniczne, a w szczególności odpowiedni udźwig, długi wysięgnik. Istotne są gabaryty samego pojazdu, chodzi o możliwość wykorzystania żurawia także w miejscach, gdzie przestrzeń jest mocno ograniczona.

Wybór ma znaczenie

Wybór optymalnej dla realizacji konkretnych zadań maszyny to kwestia pierwszorzędna. Artur Heiduk, kierownik działu żurawi samojezdnych w firmie Liebherr Polska akcentuje np. to, że podejmując decyzję o wyborze żurawia warto zwrócić uwagę na dostępność serwisu, jak i części zamiennych do tej maszyny. – Żurawie Liebherr wyróżniają się wsparciem ze strony autoryzowanego serwisu z własnymi dedyko-

wanymi jedynie żurawiom samojezdnym serwisantami i z kilkoma oddziałami serwisowymi w całej Polsce. Klienci mogą liczyć na szybki czas reakcji naszego serwisu jak i dostępność części zamiennych. Zakup żurawia samojezdnego Liebherr to dobra inwestycja, utrzymują one swoją wartość rynkową na wysokim poziomie ze względu na duże zapotrzebowanie w skali światowej. Wybór konkretnego modelu żurawia uwarunkowany jest głównie od potrzebnej mocy udźwigu. Nasi doradcy handlowi zawsze dopasują odpowiedni model do potrzeb i możliwości finansowych klientów – zaznacza A.Heiduk wspominając również o dostępnej na platformie MyLiebherr bezpłatnej wyszukiwarce żurawi Liebherr Crane Finder. To narzędzie do wyboru najlepszego żurawia do podniesienia danego ładunku. Po szybkim i łatwym wprowadzeniu kilku szczegółów, takich jak ładunek, wymagana wysokość i promień, Crane Finder wyświetli całą gamę możliwych żurawi do wykonania danego zadania.

Marcin Mazurkiewicz, dyrektor sprzedaży Grove (Zeppelin Polska) zaleca też by zwrócić uwagę na producenta konkretnego

sprzętu i jego reputację. – Firma Grove, założona w 1974 roku, jest jednym z czołowych producentów mobilnych żurawi samojezdnych na świecie. Dostarcza rozwiązania, które charakteryzują się najlepszą w swojej klasie wydajnością i przełomową technologią. Żurawie, produkowane w fabryce w Wilhelmshaven w Niemczech, spełniają surowe normy jakości ISO9001, co świadczy o ich niezawodności i trwałości – mówi M. Mazurkiewicz dodając, że Zeppelin Polska, jako wyłączny dystrybutor maszyn Grove, oferuje kompleksowe wsparcie techniczne, autoryzowany serwis oraz stały dostęp do oryginalnych części zamiennych. To gwarantuje, że usługi posprzedażowe będą przeprowadzone zgodnie z najwyższymi standardami, co przekłada się na długowieczność i niezawodność maszyn. Radzi, aby nie zapomnieć też o profesjonalnych szkoleniach dla operatorów, które organizuje/zapewnia producent, a odbywają się one w fabryce. Dzięki temu operatorzy zyskują nie tylko lepszą znajomość sprzętu, ale także zwiększa się bezpieczeństwo i efektywność ich pracy. – Żurawie Grove są wyposażone w unikatowe

GROVE®



**ŻURAWIE SAMOJEZDNE
SZOSOWO-TERENOWE
I TERENOWE
DOSTARCZAMY ROZWIĄZANIA**



Skontaktuj się z nami – tel. +48 696 046 997

Tworzymy rozwiązania, które maksymalizują zdolność produkcyjną u naszych Klientów i redukują koszty operacyjne. Zapewniamy kompleksowe i indywidualne podejście do każdego klienta. Nasi doradcy pomogą dopasować produkty i usługi do najbardziej wymagających zastosowań.

Zeppelin Polska Sp. z o.o.; Kajetany, ul. Klonowa 10, 05-830 Nadarzyn
tel. +48 22 566 47 00, +48 22 566 47 11

zeppelin.pl

 **ZEPPELIN®**
WE CREATE SOLUTIONS

Żurawie Liebherr od lat cenione są za trwałość i wydajność



funkcje, takie jak hydrauliczne hamulce tarczowe czy system sterowania dźwigiem (CCS) firmy Manitowoc z trybem ECO. Te innowacje prowadzą do niższych kosztów eksploatacji i konserwacji, zapewniając jednocześnie najlepszy możliwy zwrot z inwestycji – dodaje M. Mazurkiewicz.

Liebherr – mocna nowość

W 2022 r. Liebherr rozszerzył swoją ofertę dźwigów terenowych o kolejną 300-tonową maszynę – LTM 1300-6.3. Został zaprojektowany do stosowania jako żuraw szybkiego montażu, o dużym udźwigu przy dużych wysokościach podnoszenia i dużym kącie wysięgnika. Dzięki temu nadaje się do montażu żurawi wieżowych i anten, a także do prac konserwacyjnych turbin wiatrowych. W ubr. na paryskich targach Intermat zaprezentowano natomiast LTM 1300-6.4, maszynę o podobnych do LTM 1300-6.3 parametrach, ale zmodyfikowanym systemie sterowania. Maksymalna nośność wynosi 300 t – przy wysięgu 3 m oraz 1,1 t przy maksymalnym wysięgu 94 m. Moment obciążenia wynosi 8.590 kNm. Dźwig znajduje się na sześciosiowym podwoziu napędzanym ośmiocylindrową jednostką wysokoprężną o mocy 455 kW (619 KM). Producentem silnika jest Liebherr. Standardowe ogumienie ma rozmiary 385/95 R25. Podpory rozstawiane są na niemal 9,5-metrową szerokość. W maszynie

zastosowano system sterowania LICCON (Liebherr Computed Control) kolejnej, trzeciej już generacji. Opiera się na sprawdzonym działaniu, ale z zupełnie nowym oprogramowaniem i językiem programowania oraz szybszą magistralą danych, znacznie większą pamięcią i większą mocą obliczeniową. – *Operatorzy, którzy znają poprzedni system sterowania, szybko i łatwo zapoznają się z nową wersją, ponieważ wartość rozpoznawalności jest bardzo wysoka. Zastosowano sprawdzone komponenty sprzętowe, takie jak mobilna jednostka sterująca i wyświetlająca BTT. Funkcja ekranu dotykowego na dużym nowym wyświetlaczu w kabinie nadbudowy oznacza, że sterowanie jest teraz jeszcze łatwiejsze i wygodniejsze* – podkreśla dostawca zaznaczając też, że zmieniono i uproszczono sposób przedstawiania informacji. Ponadto żurawie w standardzie przygotowano do telemetrii i zarządzania flotą. W przyszłości użytkownicy będą mogli przeglądać i oceniać wszystkie istotne dane za pomocą portalu klienta MyLiebherr. Zastosowano cały szereg ulepszeń dla operatora. Należą do nich: nowa wielofunkcyjna kierownica, boczna roleta na drzwiach kierowcy, ulepszone wskaźniki i moduły oraz nowe wyświetlacze. Dodatkową wygodę zapewniają opcje, takie jak zamek centralny ze zdalnym kluczykiem oraz funkcja „Coming and Leaving Home”. Całkowicie nowy, nowoczesny system

automatycznego ogrzewania i klimatyzacji zarówno w kabinie kierowcy, jak i w kabinie operatora odpowiada za wysoki komfort. Czujnik słońca wykrywa silne nasłonecznienie i automatycznie dostosowuje ustawienia ogrzewania. Zmodyfikowano pakiety oświetlenia kabiny żurawia, nadbudówki, tyłu pojazdu, przednich reflektorów i wysięgnika teleskopowego, a także wysięgnika kratowego. Można je obsługiwać za pomocą diod LED (dłuższa żywotność i wyższa wydajność świetlna).

W ofercie pozostaje też m.in. LTM 1400-6.1, który – co zaznacza producent – jest aktualnie najpotężniejszym 6-osiowym żurawiem samojezdnym na świecie. Posiada 70-metrowy wysięgnik teleskopowy i wyróżnia się prostymi oraz pomysłowymi procesami konfiguracji. Ramę stanowi zoptymalizowana pod względem masy i odporna na skręcanie konstrukcja skrzynkowa ze stali o dużej wytrzymałości na rozciąganie. Zastosowano 4-punktowy system podparcia, hydraulicznie teleskopowany w kierunku poziomym i pionowym. Poziomowanie dźwigu następuje automatycznie, zastosowano elektroniczny wskaźnik nachylenia. Do napędu stosowana jest taka sama jednostka jak w LTM 1300-6.4. Napęd przenoszony jest przez automatyczną przekładnię z przemiennikiem momentu obrotowego i interderem (ZF), operator ma do dyspozycji 2 biegi do przodu i 2 biegi wsteczne. Zbiornik paliwa ma poj. 810 l. Zastosowano aktywne sterowanie prędkością w zależności od tylnej osi, specjalne programy kierowania dla różnych sytuacji na drodze. Walorem jest też odchylana o 20 st. do tyłu kabina. Wysięgnik teleskopowy składa się z sekcji podstawowej i pięciu wysuwanych. Wszystkie sekcje teleskopowe można indywidualnie rozciągać za pomocą szybkiego systemu Telematik.

Grove – siła technologii

Grove produkuje mobilne żurawie hydrauliczne w Shady Grove, Pennsylvania i Wilhelmshaven w Niemczech. Jako producent ma na swym koncie szereg sukcesów, m.in. wprowadził pierwszy na świecie żuraw z pochyłym układem jezdnym (1968 r.), jak również pierwszy na świecie trap w wersji trapezoidalnej (1970 r.). Firma była pierwszym międzynarodowym producentem


żurawi wielotorowych, który uzyskał certyfikat jakości ISO 9001 (1994 r.). Na świecie pracuje ponad 55 tys. żurawi Grove.

Dystrybucję żurawi Grove w naszym kraju prowadzi Zeppelin Polska, firma z ponad 25-letnim doświadczeniem. Linia żurawi teleskopowych Grove oferuje swym zakresem maszyny o udźwigu od 8 do 450 t, z opatentowanymi technologiami.

Żurawie szosowo-terenowe mają zastosowanie wszędzie tam, gdzie trwają duże projekty budowlane. Produkowane są w fabryce w Wilhelmshaven, w Niemczech. Łączą takie walory jak: wydajność podnoszenia, mobilność w terenie i wysokie prędkości na drodze. Rodzina obejmuje m.in. model GMK6400-1, najmocniejszy na rynku 6-osiowy żuraw do dużych obciążeń z samonapinającym się MegaWingLift (czas montażu nie przekracza 20 min). Producent podkreśla, że żuraw o udźwigu 400 t jest zdolny do wykonywania prac, które zazwyczaj wymagają modelu siedmio- lub ośmioosiowego. Wyposażony został w ulepszony

układ hydrauliczny o szybszym przepływie (większa prędkość robocza i płynne ruchy). Wdrożono system CCS (Manitowoc), mający optymalizować wydajność, jak również podnieść poziom obsługi. Dzięki zastosowaniu zmiennego pozycjonowania wysięgnika MA-Xbase, zwiększony został udźwig wysięgnika głównego (400 t). Całkowita masa pojazdu to 72 t, a główny wysięgnik ma 60 m długości. Maksymalna wysokość to 136 m.

Żurawie terenowe Grove zaprojektowano z myślą o pracy w najtrudniejszych warunkach, a ich udźwig wynosi od 30 do 150 t. Producent zwraca uwagę m.in. na takie cechy jak: hydrauliczne hamulce tarczowe, większy uciąg oraz system sterowania żurawiem (CCS – przyjazny dla użytkownika system operacyjny z w pełni regulowanymi wyświetlaczami i zamontowanymi w podłokietniku pokrętkami do sterowania żurawiem) z trybem ECO, mające wpływ na koszty operacyjne i konserwacyjne. Przykładem jest maszyna GRT8120, żuraw terenowy z siedmiosekcyjnym wysięgnikiem MegaForm

o długości od 11,3 do 60 m. Posiada system mocowania wysięgnika Twin-Lock. Taka długość głównego wysięgnika jest zazwyczaj zarezerwowana dla żurawi do pracy w ciężkim terenie w klasie 135-150 t. W zestawieniu z kompaktowym transporterem o wymiarach żurawi w klasie 70-90 t sprawia, że GRT8120 jest żurawiem uniwersalnym. System Boom Configurator zwiększa wydajność i upraszcza operację wysuwania teleskopowego. Ręczne lub hydrauliczne składanie bi-fold z przesunięciem do 45 st. zwiększa możliwości sięgania nad przeszkodami i wszechstronność miejsca pracy. Bezprzewodowy pilot do montażu podnośnika umożliwia szybką i wygodną konfigurację. Kabina ma możliwość odchylenia o 20 st. Tryb ECO wspomaga inteligentne zarządzanie mocą i zmniejsza zużycie paliwa. Cztery tryby sterowania zwiększają manewrowość w miejscu pracy i ułatwiają pozycjonowanie żurawia. Kompaktowe wymiary z samonapinającą się przeciwwagą ułatwiają transport z jednego miejsca pracy na drugie. 



**NOWA KABINA
LEPSZY
KOMFORT**

**ODŚWIEŻONE WNĘTRZE
WE WSZYSTKICH MODELACH
MINIŁADOWAREK BURTOWYCH**

Zeskanuj kod
i poznaj nasze
modele.

www.interhandler.pl

MARKA I JAKOŚĆ

Z Wojciechem Rzewuskim, dyrektorem generalnym Manitou na Europę Centralną i Południowo-Wschodnią, dyrektorem zarządzającym Manitou Polska rozmawia Jacek Dobkowski.

Jacek Dobkowski: – Jest pan szefem Manitou w Polsce, ale i w kilkunastu innych krajach Europy.

Wojciech Rzewuski: – Tak, jestem odpowiedzialny za biznes Manitou nie tylko w Polsce, również w Europie Centralnej, krajach bałkańskich i Turcji, łącznie 18 państw. Oddział polski, w którym się znajdujemy, odpowiada za Polskę, Czechy, Węgry i Słowację. Drugi zespół mamy w Rumuni, zajmuje się krajami bałkańskimi i Turcją. Sprzedaż Manitou odbywa się przede wszystkim – nie wyłącznie – przez sieć autoryzowanych dealerów. To jest nasza strategia, nasz kanał dystrybucji. Sprzedajemy też czasami bezpośrednio do bardzo dużych, kluczowych klientów, budowlanych, z którymi mamy umowy międzynarodowe.

JD: – A co jest głównym produktem?

WR: – Głównym produktem i core biznesem Manitou są ładowarki teleskopowe, w szerokim pojęciu, sztywnoramowe i obrotowe. Z ładowarek teleskopowych Manitou jest znane, z tego wyrosło. Manitou działa na płaszczyźnie rolniczej, budowlanej, przemysłowej. Mamy więc sprzęt o wysokości podnoszenia od 4 do 35 metrów, o udźwigu od 2 do nawet 40 ton. Gama produktowa jest bardzo szeroka. Mamy w Polsce sieci oddzielnych dealerów dedykowanych do rolnictwa i dedykowanych do budowlanki. Są jeszcze dealerzy sprzedający przemysłowe wózki widłowe. Rolnictwo jest specyficzne, bo klient przeważnie kupuje wszystko w jednym miejscu, i traktor, i maszyny towarzyszące, i ładowarkę teleskopową, zazwyczaj od dystrybutora maszyn rolniczych. Do budowlanki sprzedajemy również maszyny obrotowe, ze stabilizatorami, z wciągarką linową, z koszem do podnoszenia ludzi. Tych produktów jest bardzo dużo.

JD: – Jak pan wspominał, rolnicy są przywiązani do sprzedawców, dealerów.

WR: – Taka jest specyfika. Z tytułu zaufania, które buduje się latami, z tytułu odległości, czy serwisu który też jest niedaleko. Klient budowlany – zupełnie odwrotnie, kupuje wszędzie,



Wojciech Rzewuski: – Jestem w Manitou od 18 lat

nawet za granicą. Bo jest odważny, bo działa bardzo szeroko, bo porusza się po całym kraju i za granicą ze swoimi kontraktami. Czasami kupi przez internet używaną maszynę, nie widząc jej. To są inni klienci i inni dealerzy, o odmiennej strategii działania, handlowcy są inni.

JD: – Który klient, rolniczy czy budowlany, jest cenowo bardziej wymagający? Czy można to określić?

WR: – Trudne pytanie. Kiedyś powiedziałbym, że zdecydowanie klient budowlany, który dużo więcej szukał w internecie, który dużo więcej porównywał, który był w stanie „wykopać” oferty z zagranicy. Mamy świadomość, że taki klient

jest w stanie wyszukać maszynę w internecie, jutro wsiąść w samochód i po nią pojechać za granicę. Był to klient bardziej wymagający, doinformowany. Dzisiaj to już się zaciera, dzisiaj klient rolniczy coraz częściej jest równie dobrze poinformowany i odważny. Wchodzi nowa, młoda kadra, ona coraz częściej decyduje. Norwe pokolenie dużo bardziej biegle w wyszukiwaniu ofert, w oglądaniu filmików na Youtube, gdzie są porównywane maszyny. Dzisiaj klient rolniczy, jak przychodzi kupić maszynę, często gestowie o niej wręcz tyle, co handlowiec. Dopytuje o szczegóły, negocjuje tylko cenę. On wie, czego chce, jaką maszynę, jakie opcje, jest 100-procentowo przygotowany, czytał, widział filmy,

opinie. Kiedyś handlowiec tłumaczył, co można dobrać, co poleca, co sugeruje. Rynek zmienia się bardzo mocno.

JD: – Zmienia się też w stronę przejścia z posiadania na użytkowanie?

WR: – Temat najmu się rozwija, również w rolnictwie, gdzie jeszcze siedem–osiem lat temu w tym segmencie był znikomy. Rolnik chciał mieć wszystko na podwórku. Dziś coraz więcej spotykamy się z tym, że nasi autoryzowani dystrybutorzy mają mniejsze lub większe floty maszyn do najmu. I sezonowo podnajmują zarówno traktory, jak i ladowarki teleskopowe, na tydzień, na miesiąc, na dwa. Przykładowo do zbioru balotów, bo rolnik może mieć jedną ladowarkę, ale podczas zbiorów potrzebuje trzy. Na co dzień jedna mu wystarczy, ale trzeba zdążyć, póki jest pogoda. Wcześniej wynajem dotyczył tylko budowlanki, teraz w rolnictwie najem zaczyna coraz prężniej funkcjonować.

JD: – Niezależnie od klienta na pewno szalenie ważny jest serwis?

WR: – Szalenie. To jest absolutnie topowy i kluczowy czynnik i argument do budowania prestiżu, do budowania szacunku dla marki, opinii o marce. Gdzie jest ważniejszy, w rolnictwie czy budowlance? Nie da się tego powiedzieć, zarówno tu i tu. To zależy od klienta. Bo jeśli to jest klient rolniczy, który ma ladowarkę do obsługi trzody czy krów, to jak maszyna stanie, jest tragedia. Trzeba działać „na sygnale”. Jeżeli rolnik nie ma hodowli, to mamy trochę większy margines czasu. Znowu u klienta budowlanego, jeśli ma kontrakt, awaria również wymaga szybkiej reakcji. Często są kary umowne dla autoryzowanego serwisu, związane z szybkością jego działania. Serwis dojeżdża do klienta, robi naprawę na miejscu, albo zwozi maszynę do siebie i wykonuje wszystko w warsztacie, zależnie od skali problemu.

JD: – Domyślam się, że serwis Manitou działa sprawnie, jak na markę premium przystało.

WR: – Zawsze może działać lepiej, bo nigdy nie jest aż tak szybko, jakby klient marzył. Czasami są poważne naprawy, które wymagają zamówienia części i maszyna musi mieć przestój. Dealerzy mają dużo części na stanie, z doświadczenia wiedzą, co rotuje, co może się wydarzyć. Zdarza się, że trzeba czekać dość, żeby część przyszła z Francji, z siedziby głównej, w Ancenis, tam jest główny stok dla

całego świata. Część zamówiona do godziny 12 jutro w południe jest w Polsce. Działa to błyskawicznie, perfekcyjnie. Od kilkunastu lat mamy w Polsce, tu gdzie jesteśmy, w Sękocinie Starym, centrum szkoleniowo–techniczne. Rocznie szkolimy kilkuset mechaników z autoryzowanych serwisów. W tej chwili zatrudniamy drugiego szkoleniowca, żeby przeprowadzać zajęcia również wyjazdowo. Zapotrzebowanie jest ogromne. Zależy nam bardzo, aby reputacja marki, premium, była wysoka.

JD: – Poza serwisem jakie główne zalety wiążą się z Manitou?

WR: – Z punktu widzenia klienta najważniejszy jest total cost of ownership, TCO, całkowity

koszt posiadania. Zakup, koszt użytkowania, paliwo, obsługa, serwis i co bardzo ważne na końcu wartość przy odsprzedaży. Po pięciu, sześciu czy siedmiu latach wartość Manitou wciąż jest bardzo wysoka, poza tym łatwość sprzedania maszyny. Manitou, jako ladowarka teleskopowa, jest tak rozpoznawalną marką, że – myślę, iż arogancki nie będę – klienci szukający ladowarki mówią „Manitou”. Nawet, jak ktoś posiada ladowarkę konkurencji, często mówi, że ma „Manitkę”. Tak się przyjęło, co świadczy o sile i rozpoznawalności marki, budowanej przez 60 lat, przede wszystkim jakością produktów.

JD: – Dziękuję za rozmowę. 📺

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!

MACHINY ELEKTRYCZNE

Chiński LiuGong poważnie zabrał się za elektryfikację swego polskiego portfolio. W Stalowej Woli na Podkarpaciu przedstawił cztery modele napędzane wyłącznie elektronami, również podczas roboty.

Impreza w LiuGong Dressta Machinery (LDM) nosiła nazwę „The BEV Experience: BEVs, Batteries and Beyond”. BEV to Battery Electric Vehicle, określenie stosowane zrazu na samochody elektryczne, ale jak widać pasujące również do maszyn z takim napędem. Spotkanie przebiegało w iście tropikalnych warunkach, temperatura dochodząca do 35 stopni Celsjusza i jeszcze piasek odbijający promienie słoneczne, w miejscu gdzie maszyny pracowały. Dostosowałem się nie tylko strojem, również do tematyki. Przyjechałem do Stalowej Woli elektrycznym autem, chińskim i bardzo oryginalnym, pikapem Maxus T90 EV. Że będzie to elektryzująca prezentacja, świadczyły dźwięki muzyki dochodzące przed jej rozpoczęciem. Leciały takie kawałki, jak „You Shook Me All Night Long” czy „Highway To Hell” zespołu AC/DC. A nazwa tej grupy wzięła się przecież od elektryczności, Alternating Current / Direct Current, prąd zmienny / prąd stały.

Po prostu bezmisyjnie

W oparach dymu (ale nie spalin) powoli wtaczały się przed publiczność elektryki, od najmniejszego począwszy. Zaczęła minikoparka 9027FE, po niej kompaktowa ładowarka 820TE i ładowarka 856HE Max. Na koniec zjawiała się gąsienicowa koparka 922FE, ze złożonym ramieniem przywodząca na myśl prehistorycznego stwora.

9027FE charakteryzuje się eksploatacyjną masą 2.680 kg, akumulatorem 20,6 kWh, silnikiem 16,5 kW (22 KM). Koszty obsługi będą o połowę niższe w porównaniu z minikoparką dieslowską. Bo obsługi nie wymaga ani silnik, ani bateria LFP (Lithium



*Pokazy elektryków
były dynamiczne,
w wartkim tempie*

Ion Phosphate), litowo-żelazowo-fosforanowa. Baterie tego typu magazynują energię również w pozostałych maszynach. Ładowarka 820TE ma masę 6.600 kg, baterię 70,5 kWh, motor 50 kW, czyli 68-konny. Standardem jest szybkozłącze, tudzież obszerna, komfortowa kabina. Ładowarka 856HE Max posiada duży akumulator 423 kWh, nic dziwnego, wszak masa maszyny wynosi 21 t, a silnik oddaje moc 160 kW (217 KM). Taka sama bateria oraz takie same napięcie 618 V jest w najcięższej maszynie (24,1 t), w gąsienicowej koparce 922FE, silnik ciut mocniejszy, 165 kW (224 KM).

Każdą z tych maszyn można kupić, można zamawiać. Ba, LiuGong dopiero rozpoczyna elektroofensywę. Planuje wprowadzić 40 kolejnych modeli na prąd do 2027 r. Chiny to światowy lider w dziedzinie elektrycznych maszyn, zaś LiuGong jest liderem w Chinach.

Wokół elektryczności

Ale sama maszyna, piękna i kosztowna (minimum dwukrotnie droższa od tradycyjnej), to dopiero początek „zabawy”. Trzeba mieć jeszcze ładowarkę, taką do prądu, trzeba wyszkolić operatorów, mechaników i elektryków, nie wspominając już o drobiazgach, jak odpowiednie, izolowane narzędzia. LiuGong organizuje szkolenia, głównie w Stalowej Woli, służy pomocą. Można było obejrzeć mobilne stacje ładowania Ekoenergetyki, Kempowera i LiuGonga, czyli polską, fińską i chińską. Wrażenie robił ubiór, który musi mieć człowiek pracujący przy obwodach wysokiego napięcia, m.in. rękawice i kalosze.

A komu prądowe ładowarki nie wystarczą, może pomyśleć o powerhubie. Holenderska firma Dens przywoziła największy model, taki jak 20-stopowy kontener. Potężny bank energii pomieści do 2.320 kWh. Jego masa wynosi 27,5 t, z tym że egzemplarz,

który zjawił się w Stalowej Woli był... pusty, więc znacząco lepszy.

Komu?

– Podstawowym kluczem przy zakupie jest dostęp do prądu – zaznacza Piotr Rozwadowski, regionalny dyrektor sprzedaży LDM na Europę Środkowo-Wschodnią. – Większe maszyny bardzo często pracują w firmach, które mają własne źródła prądu takie jak fotowoltaika, wiatraki, biogaz, czasami energią wodną. Mniejsze maszyny są dedykowane do pracy w mieście albo w okolicach miast, tam wszędzie prąd jest. Naszą minikoparkę 9027 możemy ładować nawet dosłownie z gniazdzka. Ładowarka 820 w niektórych krajach jest wykorzystywana przy odśnieżaniu. Wtedy maszyna jest ładowana przez noc, następnie operator pracuje sześć godzin, potem podłącza się do publicznej ładowarki. Przez 40-50 minut maszyna pobiera energię na kolejne sześć godzin pracy. Rozmawiamy głównie z dużymi firmami, dla których maszyny są elementem cyklu produkcyjnego, na przykład kopalnie – dodaje Piotr Rozwadowski. – Te firmy liczą koszty użytkowania narzędzia, jakim jest przykładowa ładowarka, w cyklu rocznym, trzyletnim, czy pięcioletnim. Na cykl



Powerhub Flatrack 20FT marki Dens

użytkowania składa się zarówno cena zakupu, ale także koszty przeglądów, paliwa. Poza tym w niektórych krajach niedługo wejdą regulacje zero emission w miastach. W roku 2026 wejdzie regulacja dotycząca dodatkowego opodatkowania silników Diesla, w związku z tym wiele firm zaczęło pracę nad wymianą swoich flot. Mówimy tu nie tylko o samochodach ciężarowych, również o równiarkach, ładowarkach, koparkach, o wszelkiego rodzaju sprzęcie.

Po francusku

Kilku polskich dziennikarzy zostało zaproszonych na dzień... francuski. Inni Polacy gościli w LDM parę dni wcześniej. Słuchaliśmy prezentacji po angielsku i przekładanych na francuski, płynnie dopiero po zmianie osoby, która wpięrow podjęła się tłumaczenia. Nic to, ważniejsze że gospodarze z LDM zapewnili nie tylko ochłodzone napoje, również filtry w sprayu chroniące przed spiekotą. ☀️




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


AUSA MODERNIZUJE WOZIDŁA

Firma Ausa, producent kompaktowych terenowych pojazdów przemysłowych, ogłosiła wprowadzenie na rynek dwóch nowych wozideł przegubowych o ładowności 6 ton: modeli D601AHG+ i D601APG+. Firma kontynuuje sukces poprzednich wersji, wprowadzając ulepszenia funkcjonalności oraz zwiększając poziom bezpieczeństwa. Nowe modele charakteryzują się poprawioną estetyką tylnej części pojazdu, która łączy w sobie stylistykę i funkcjonalność. Wozidła D601AHG+ i D601APG+ spełniają nowe normy europejskie EN 474-1:2022 i EN 474-6:2022, które wchodzą w życie od lutego 2025 roku. Normy te wymagają dodatkowych środków bezpieczeństwa, aby zapobiec wypadnięciu operatora z pojazdu w przypadku przewrócenia się maszyny. Ausa oferuje trzy konfiguracje: konstrukcję ochronną ROPS z większymi barierkami, otwartą kabinę oraz ogrzewaną, zamkniętą kabinę. 




DR. INGO ETTISCHER NOWYM PREZESEM BOMAG




1 lipca 2024 r. Ralf Junker przekazał stanowisko prezesa Bomag Dr. Ingo Ettischerowi, który od lipca 2023 r. zajmował stanowisko managing director chief operating officer w Bomag. Obejmujący kierownicze stanowisko producenta maszyn budowlanych Dr. Ingo Ettischer jest doświadczonym managerem najwyższego szczebla. Zanim w 2023 r. trafił do Bomag, przez 21 lat pracował w zarządzie Mercedes-Benz AG w działach pojazdów ciężarowych i dostawczych oraz samochodów osobowych na różnych stanowiskach związanych z globalnym zarządzaniem biznesem i produkcją. Wieloletnia kariera ustępującego prezesa Ralfa Junkera w firmie Bomag była pełna sukcesów. Od 1988 roku zajmował różne stanowiska w dziale produkcji w zakładzie w Boppard, a następnie przejął odpowiedzialność za produkcję w zakładach Bomag na całym świecie. W 2001 roku został członkiem zarządu Bomag, a w 2009 r. mianowano go dyrektorem zarządzającym. Od 2017 roku pełnił funkcję prezesa Bomag. Był również odpowiedzialny za globalną sprzedaż w latach 2017–2020. Po 36 latach pracy w Bomag Ralf Junker przejdzie na emeryturę, ale nadal będzie wspierał Fayat Group jako doradca. 

NOWA KOPARKA DO TUNELOWANIA DEVELON

Firma Develon wprowadziła na rynek koparkę tunelową DX235RTF-7, która stanowi rozszerzenie oferty maszyn do zastosowań specjalnych tej marki. Model DX235RTF-7 bazuje na dobrze znanej przez klientów koparce gąsienicowej Develon DX235LCR-7 ze skróconym promieniem obrotu i jest napędzany silnikiem DL06V spełniającym wymogi normy Stage V, który zapewnia moc 141 kW (189 KM). Koparka DX235RTF-7 wykorzystuje sprawdzoną kompaktową konstrukcję i minimalny promień obrotu charakterystyczne dla modelu DX235LCR-7, jednak kluczowym elementem maszyny jest jej wytrzymały front do tunelowania, złożony z nowego ramienia i wysięgnika ze specjalną kinematyką oraz funkcją odchylenia. Całkowita masa robocza koparki DX235RTF-7 wynosi 25.689 kg, a jej maksymalny zasięg to 9.260 mm. Model DX235RTF-7 jest przeznaczony w szczególności do pracy w środowiskach z małą ilością miejsca, bez możliwości korzystania z ruchu obrotowego w wąskich obszarach. Dzięki temu koparka DX235RTF-7 może pracować wydajnie w ciasnych tunelach – sięgać zarówno do ścian, jak i czoła tunelu, a niewielka wysokość zabudowy umożliwia poruszanie się maszyny w takich ograniczonych przestrzeniach. 



VOLVO MASZYNY BUDOWALNE POLSKA OFICJALNYM DEALEREM FIRMY AMMANN

Firma Volvo Maszyny Budowlane Polska podpisała umowę dealerską ze szwajcarską firmą Ammann, która posiada ponad 100-letnią historię i doświadczenie w branży maszyn drogowych. W ofercie VMBP znajdują się: rozściełacze do asfaltu ABG oraz wszystkie walce powyżej 5 ton (ziemne oraz drogowe: sztywnoramowe, przegubowe oraz pneumatyczne). Nowe produkty w ofercie Volvo pozwolą na zwiększenie konkurencyjności w Polsce, pozyskanie nowych klientów oraz zaistnienie w kolejnych segmentach rynku. Jako oficjalny dealer w Polsce, Volvo będzie mieć pełne wsparcie techniczne oraz merytoryczne firmy Ammann. 





SMART CHOICE!

Niezależnie od tego, jakie projekty realizujesz, albo jak wielką firmę prowadzisz, postaw na jakość i wybierz maszyny Cat oraz kompleksową ofertę usług Bergerat Monnoyeur.

Pełna gama maszyn Cat - nowych, używanych oraz do wynajęcia

Najnowocześniejsze technologie i niskie zużycie paliwa

Sieć warsztatów oraz mobilny serwis na terenie całego kraju



ZAPYTAJ O OFERTĘ NA MASZYNY CAT

122 100 122 | kontakt@b-m.pl

www.bm-cat.com/pl

Bergerat
Monnoyeur



V O L V O

VOLVO FM LOW ENTRY

Znakomita widoczność – komfort.



Zwiększ ergonomię i bezpieczeństwo środowiska pracy.

Volvo Trucks. Driving Progress

volvotrucks.com

Dowiedz się
WIĘCEJ

