Truck & Van

GRUDZIEŃ 12/2011 (10)

ISSN 2082-9795

Cena: 5,50
(w tym 5% VAT)

Wesołych Świąt

Nissan NV400

Brakujące ogniwo w gamie lekkich pojazdów użytkowych

ISSN 2082-9795

Nakład: 8 000 egz.

Truck of the Year 2012

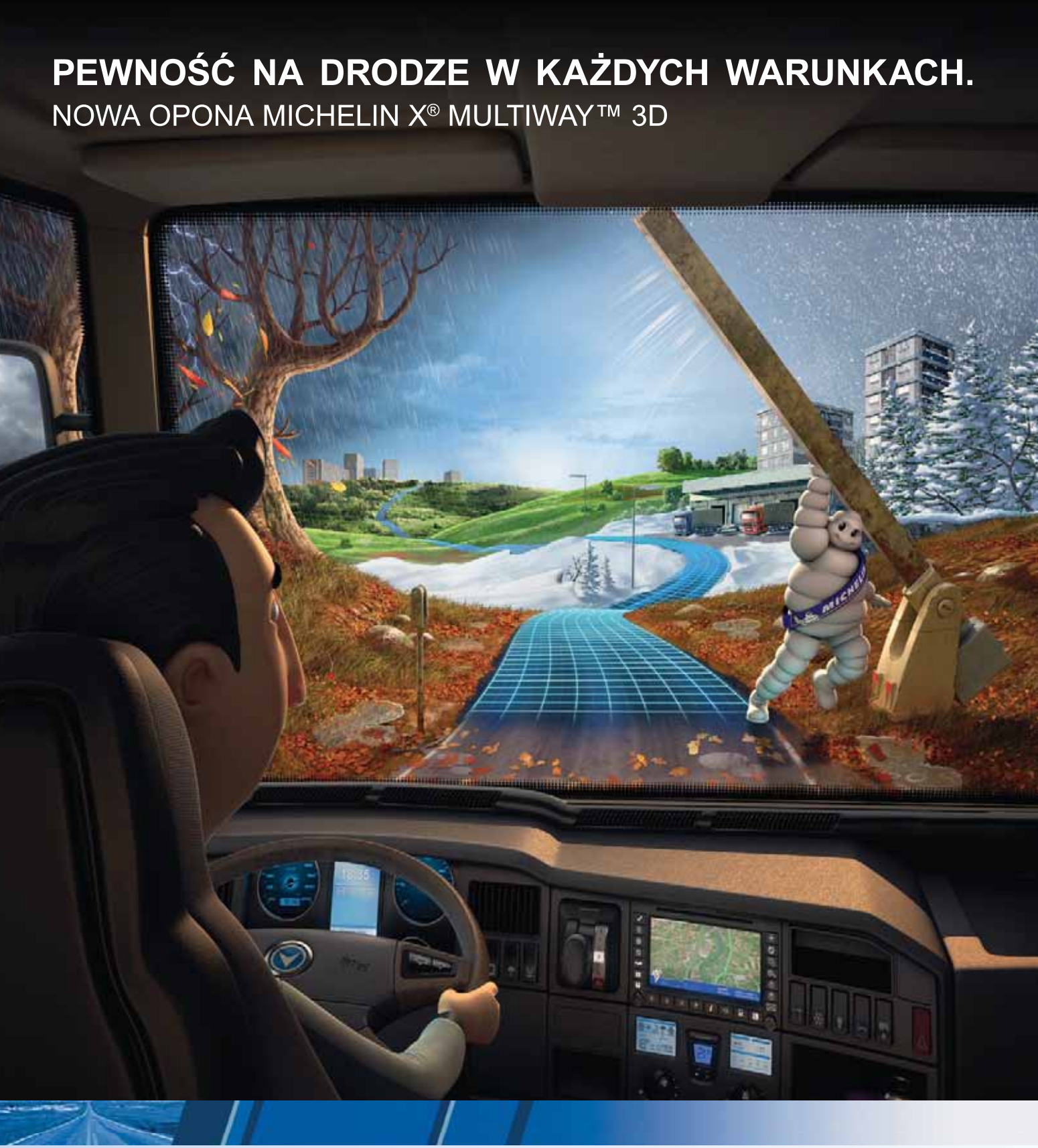
Mercedes Actros wyróżniony po raz czwarty

Targi Trailer 2011

Przegląd naczepy, przyczepy, zabudowy. Rynek wzrósł o ponad 90%

PEWNOŚĆ NA DRODZE W KAŻDYCH WARUNKACH.

NOWA OPONA MICHELIN X® MULTIWAY™ 3D



NOWA DEFINICJA WIELOFUNKCYJNOŚCI OPON.

Przestrzeganie terminów dostaw, niezależnie od warunków pogodowych, jest codziennym wyzwaniem firm transportowych. Dzięki nowym wielofunkcyjnym oponom **MICHELIN X® MULTIWAY™ 3D**, oferującym **niezrównaną przyczepność** w różnych warunkach pogodowych, możesz być pewny, że zdążysz na czas.

Opony **MICHELIN X® MULTIWAY™ 3D** przeznaczone na koła napędowe posiadają nowy bieżnik TowerPump, uzupełniony o samoregenerujące się lamele. Przednie opony zostały wyposażone w nowatorski bieżnik Delta, zapewniający **lepszą przyczepność** w różnych warunkach pogodowych. Dzięki innowacyjnej technologii opony są **bardziej trwałe i umożliwiają oszczędność paliwa**.

Nowa opona MICHELIN X® MULTIWAY™ 3D. Pewność na drodze w każdych warunkach.

Szczegóły na: ***www.michelintransport.pl***

MICHELIN
Lepsza droga do postępu

Schwarzmüller Polska Sp. z o.o.

WESOŁYCH ŚWIĄT I DO SIEGO ROKU!

Firma Schwarzmüller jest największym w Austrii producentem zabudów samochodów ciężarowych, przyczep i naczep siodłowych.

Ponad jedna trzecia pojazdów wykonywana jest na specjalne zamówienia klientów. Inaczej niż rynkowi konkurenci firma Schwarzmüller może dzięki temu elastycznie reagować na **indywidualne wymagania transportowe** i optymalnie realizować wyobrażenia klientów.

Obok **produkcji nowych pojazdów** Schwarzmüller oferuje również **pojazdy używane**, sprzedaje **części zamienne** i zgadza się na krótkoterminowy **wynajem pojazdów** na życzenie klientów.
Sieć **ponad 170 partnerów serwisowych** w 20 krajach europejskich zapewnia najlepszą możliwą obsługę klientów. Dzięki temu firma Schwarzmüller jest w całej Europie silnym partnerem w gospodarce transportowej.

www.schwarzmueller.com

PL 01-940 Warszawa, ul. Opłotek 42 Telefon: +48(22)865 03 08 E-mail: office.warszawa@schwarzmueller.com

DŁUGODYSTANSOWE
Test
Walka o wynik. DAF FAN XF105 6

WYDARZENIE
TIR 2011
Bardzo bliski Wschód 9
Konsekwentnie do przodu 10

Trailer 2011
W sosie własnym 13
W ścisłym gronie 14

RYNEK
Naczepy
Na wdechu 18
Przegląd naczep, przyczep i zabudów 25

PRODUKT
Naczepy
Rozróżnienie 28
Specjalizacja w różnorodności 30

Zabudowy
Dla twojej wygody 32

Smary
Jakie właściwości powinien mieć smar do siodła? 33
Przegląd smarów 33

MAGAZYN
Konkurs
Gra wiele warta. Renault Truck Optifuel 34

DOSTAWCZE
Prezentacja
Déjà vu. Nissan NV400 36

KOMUNALNE
Poleko 2011
Czystość to przyszłość 40

KRONIKA
Prezentacja
Od traktora do limuzyny 44

Nic dwa razy się nie zdarza?

Rok 2011 powoli zbliża się ku końcowi. Dziś można już pokusić się o jego ocenę. Było dobrze. Sprzedaż pojazdów ciężarowych wzrosła, rynek wyraźnie się ożywił. Na progu 2012 roku wszyscy jednak zachowują powściągliwość. Prognozy ekonomiczne dla Europy są kiepskie. Poprzedni kryzys, jak to mówią niektórzy: przeszedł bokiem, omijając Polskę. Mimo to, odczuliśmy go dość mocno i słabym pocieszeniem była świadomość, że inni mieli gorzej… Jak będzie tym razem? Nikt nie chce wyjść na naiwniaka – „nic dwa razy się nie zdarza". Mimo wszystko mamy nadzieję. Ona na szczęście umiera ostatnia.

Niestabilność rynków walutowych, nie sprzyja dobrym prognozom. Dodatkową udręką, nie tylko dla przewoźników, są wysokie ceny paliw. Wiemy, że w przyszłym roku może być jeszcze gorzej. Od 1 stycznia wzrośnie podatek akcyzowy na olej napędowy i paliwa powstałe z jego zmieszania z biokomponentami oraz opłata paliwowa.

W sumie paliwo może zdrożeć o kolejne 19 gr. Jest to związane z dostosowywaniem polskiej stawki do unijnej – 330 euro za 1000 l, co jest konsekwencją osłabienia polskiej waluty. Trudno w tej sytuacji o optymizm. Zanim jednak wejdziemy w Nowy, nacieszmy się Starym. Niech święta przeminą nam w rodzinnej, spokojnej atmosferze. A nowy rok? Niech sprawi ekonomistom zawód i okaże łaskawość, przynosząc stabilizację. Może uda się Polsce przemknąć niezauważenie przez gospodarcze zawieruchy. Oby.

Katarzyna Dziewicka
k.dziewicka@truck-van.pl

Truck&Van

Miesięcznik Truck & Van
tel. 22 213 88 28, fax 22 205 07 57
redakcja@truck-van.pl, www.truck-van.pl, ISSN 2082-9795

Wydawca Mirosław Ganiec
tel. 502 532 575, m.ganiec@tsl-biznes.pl

Redaktor naczelny Katarzyna Dziewicka
tel. 691 311 680, k.dziewicka@truck-van.pl

Z-ca redaktora naczelnego Karol Wójtowicz
k.wojtowicz@truck-van.pl

Prenumerata
tel. 22 213 88 28, fax 22 205 07 57
prenumerata@truck-van.pl

Redakcja i współpraca
Przemysław Dobrosławski, Michał Donda, Mirosław Ganiec, Jan Getter, Michał Kij, Radosław Sitek

Dział reklamy i marketingu
Jarosław Dynek – tel. 694 725 118, j.dynek@truck-van.pl
Krystyna Koch – tel. 515 444 589, k.koch@truck-van.pl
Marcin Marczuk – tel. 513 432 305, m.marczuk@truck-van.pl

Nakład 8 000 egzemplarzy

Druk Drukarnia Edit, tel. 22 872 95 08

Wydawnictwo
KMG Media Sp. z o.o.
ul. Trzcinowa 30/13, 02-446 Warszawa
NIP: 522 294 09 47, REGON: 142231181, KRS: 0000348328
Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy KRS

Redakcja nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń. Redakcja zastrzega sobie prawo do redagowania i skracania tekstów.

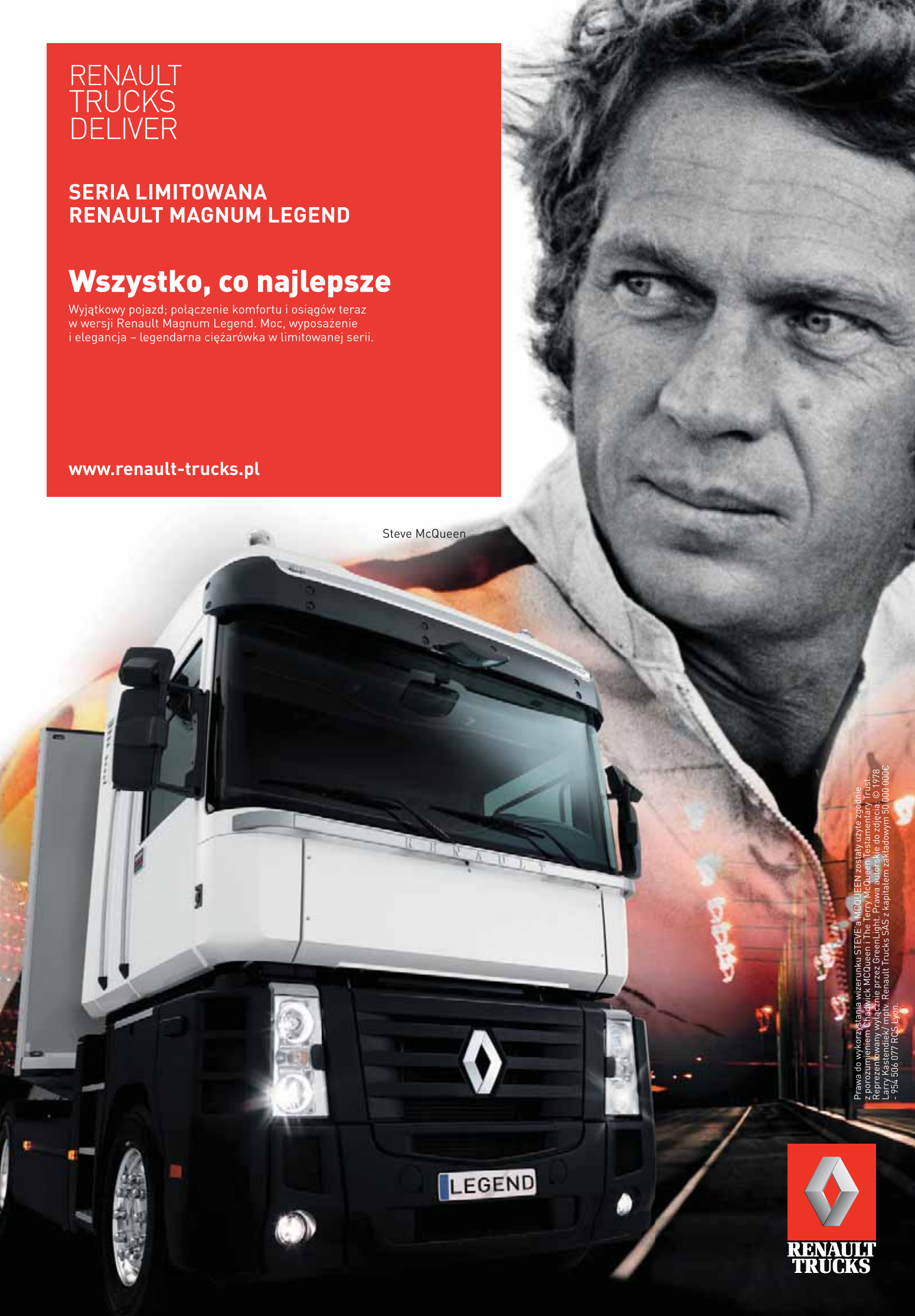
RENAULT
TRUCKS
DELIVER

SERIA LIMITOWANA
RENAULT MAGNUM LEGEND

Wszystko, co najlepsze

Wyjątkowy pojazd; połączenie komfortu i osiągów teraz w wersji Renault Magnum Legend. Moc, wyposażenie i elegancja – legendarna ciężarówka w limitowanej serii.

www.renault-trucks.pl



Prawa do wykorzystania wizerunku STEVE'a McQUEEN zostały użyte zgodnie z porozumieniem Chadwick McQueen i The Terry McQueen Testamentary Trust. Reprezentowany wyłącznie przez GreenLight. Prawa autorskie do zdjęcia © 1978 Larry Kasterndlek/ mptv. Renault Trucks SAS z kapitałem zakładowym 50 000 000€ - 954 506 077 RCS Lyon.

RENAULT
TRUCKS

Walka o wynik

Projektowanie ciężarówki coraz bardziej przypomina sport. Konstruktorzy walczą o każdy litr paliwa, jaki można zaoszczędzić. Nabywca też ma takie możliwości.

Srebrny DAF FAN XF105 o mocy 510 KM to efekt wysiłku projektantów połączonego ze zręcznym doborem wyposażenia, które jest na liście opcji. Zwiększeniu wydajności sprzyja również ogólny kształt pojazdu: podwozie z przyczepą może zabrać więcej ładunku niż popularny zestaw naczepowy. W rezultacie DAF ubiega się o mistrzostwo w kategorii „więcej za mniej".

Oszczędny od podstaw

DAF napędzany jest silnikiem z rodziny Paccar MX. Od początku przewidywano, że będzie współpracować z układem SCR. Proces spalania kształtowano zatem tak, aby maksymalizując moc, utrzymać umiarkowane zużycie paliwa. Program sterowania układem wtryskowym SMART został tak dalece udoskonalony, że udało się wyeliminować cząstki stałe wystarczająco skutecznie, aby w wersjach Euro 5 usunąć filtr sadzy z układu wydechowego. Redukcję zawsze sprawiających kłopoty tlenków azotu pozostawiono SCR-owi. Srebrny zestaw wyposażono dodatkowo w samooczyszczający się filtr cząstek stałych, przez co pojazd spełnia wymogi zaostrzonej normy EEV.

W układzie zasilania DAF zastosował wygodne z punktu widzenia serwisu, a zarazem wydajne rozwiązanie, typu „pompa-przewód-wtryskiwacz". Wielopunktowe wtryskiwacze dostarczają paliwo pod maksymalnym ciśnieniem 2000 bar. Osiągi silnika zwiększa turbosprężarka z chłodnicą powietrza doładowującego (intercoolerem).

Miejsce do wypoczynku jest przytulne i dobrze zorganizowane. Jednolita leżanka na dole jest szeroka, a że nad tunelem silnika jest aż 2,1 m, przebranie się do spania nie nastręcza problemów.

DAF FAN XF105.510

Dmc zestawu (t)	44
Silnik	Paccar MX375
Liczba cylindrów	R6
Pojemność (dm³)	12,9
Moc (KM/kW/ obr/min)	510/375/1500÷1900
Moment obrotowy (Nm/obr/min)	2500/1000÷1410
Stopień sprężania	16,5:1
Skrzynia biegów	AS Tronic Full, 12AS2540
Przełożenie przekładni głównej	2,69:1
Pojemność zbiornika paliwa (dm³)	620
Przebieg między przeglądami	do 150 tys. km
Gwarancja	1 rok, 2 lata lakier kabiny, 2 lata układ napędowy

Silnik MX jest bardzo zwarty. Sztywny blok i jednoczęściowa głowica zrobione są z żeliwa CGI z domieszką grafitu. W głowicę wbudowany jest kolektor ssący. Z blokiem cylindrów zintegrowano kanały podające olej, wodę oraz niskociśnieniowe przewody doprowadzające paliwo. W jednym module połączono filtr z termostatem i chłodnicą oleju. Mniej części oznacza niższą awaryjność. Typowy przebieg między przeglądami to 90 tys. km. Stosując odśrodkowy filtr oraz olej syntetyczny, można go wydłużyć do 150 tys.

Pojazd wyposażony został w najnowszy pakiet zmian w silniku obejmujący izolację kolektora wydechowego i turbosprężarki. Poprawie uległa sprawność silnika przy częściowym obciążeniu, czyli w warunkach, w których jednostka pracuje najczęściej. Wzrosło ciśnienie doładowania, a zatem jego sprawność. Przy częściowym obciążeniu jest to najbardziej odczuwalne. Silnik zyskał wyższą sprawność, która przekłada się, według zapewnień producenta, na spadek zużycia paliwa o 3÷4%.

Niskie koszty obsługi i długi okres bezproblemowego użytkowania są również powodem, dla którego w układzie przeniesienia napędu znalazła się zautomatyzowana skrzynia AS Tronic. Jest pozbawiona synchronizatorów, więc stosunkowo lekka. Program sterujący zmianą biegów eliminuje błędy, które mogą obniżyć trwałość sprzęgła i samej skrzyni. Pamięta również o wymogach ekonomicznej jazdy. Srebrny DAF ma wariant AS Tronic Full, który w każdych warunkach dopuszcza ingerencję kierowcy i ręczną zmianę przełożenia. Od niedawna oferowana jest odmiana Lite, która pozwala prowadzącemu samodzielnie zmieniać biegi tylko do prędkości 30 km/h.

Obniżeniu kosztów obsługi serwisowej sprzyjają hamulce pomocnicze. Pierwszym z nich jest popularny „góral", czyli hamulec wydechowy. Ponadto silnik MX wyposażono w hamulec dekompresyjny, a do kompletu należy Intarder firmy ZF, czyli hydrodynamiczny retarder zintegrowany ze skrzynią biegów. Razem sprawiają, że dobry kierowca rzadko będzie używał tarczowych hamulców zasadniczych. Przyczyniają się również do polepszenia komfortu jazdy, który i tak jest nad podziw duży.

Nadal w czołówce

Kabina Super Space Cab jest największą ze stosowanych w modelu XF105. Zawieszono ją pneumatycznie. Środkiem biegnie tunel silnika, ale odległość do dachu wynosi nad nim 2,1 m. Na tle konkurentów DAF wypada znakomicie. Kierowca ma

Dzięki szerokim stopniom drabinka jest wygodna w użytkowaniu. Na poręczy można rozwiesić mokre rzeczy lub wilgotny ręcznik.

Zamek Night Lock DAF-a pozwala zaryglować drzwi do kabiny w nocy, co zabezpiecza przed wizytą niepożądanych gości.

DAF ma nowego szefa w Polsce

W sierpniu nastąpiła zmiana w DAF Trucks Polska. Nowym dyrektorem zarządzającym został Renaud Dehillotte, który związany jest z firmą DAF od 8 lat. Od 2007 roku pracował na stanowisku kontrolera finansowego w DAF Trucks UK.

Renaud Dehillotte rozpoczął karierę w firmie DAF w 2003 r. jako kontroler finansowy DAF Trucks France. Przed objęciem tej funkcji pracował jako kontroler odpowiedzialny za kraje Europy Południowej (EMEA) w firmie Metso, światowego dostawcy zrównoważonej technologii i usług dla górnictwa, budownictwa, energii elektrycznej, automatyzacji, recyklingu i przemysłu papierniczego. Firma zatrudnia 29 tys. pracowników w ponad 50 krajach.

Renaud Dehillotte posiada tytuł magistra Business Administration oraz tytuł licencjacki Business & Management Uniwersytetu Bordeaux.

Prywatnie Renaud Dehillotte jest ojcem trójki dzieci. Na swoim koncie ma również karierę piłkarza. Największym jego osiągnięciem był występ w reprezentacji Francji piłkarzy do lat 20.

Fot. DAF

dużo miejsca. Sprzyja temu prostopadłościenny kształt kabiny oraz jej rozbudowana, poszerzona górna część. Schowki pod dachem są olbrzymie.

Dwubarwna tapicerka oraz metaliczne detale, które pasują do zewnętrznego wystroju ciężarówki, wzbogacają wnętrze kabiny. W podłodze nie ma lewarka, co jest miłym „efektem ubocznym" zastosowania zautomatyzowanej skrzyni biegów. Na tylnej ścianie są dwie leżanki. Dolna typu „Xtra Comfort" ma jednolity materac o grubości aż 15 cm. W najszerszym miejscu mierzy on 81 cm. Przy górnej leżance jest składana drabinka z szerokimi stopniami oraz poręcz, która może służyć jako wieszak lub suszarka. Drzwi rygluje na noc zamek „Night Lock", a po kolację można sięgnąć do lodówki o pojemności 42 l.

Komfort znacząco podnoszą fotele „Super Air" dla kierowcy i pasażera. Oba mają pełną regulację, łącznie z podparciem lędźwi. Poduszki siedzeń są podgrzewane. Kierownica, nieduża i wygodna, pokryta jest miłą w dotyku skórą. Ma znaczny zakres zmiany położenia. W chłodne dni przydaje się ogrzewanie niezależne od silnika. W gorące – klimatyzacja. Zawsze przyjemnie natomiast włączyć radio z odtwarzaczem CD i sześcioma głośnikami.

Wygoda kierowcy należy do priorytetów. Silnika prawie nie słychać. W kabinie jest cicho i przytulnie. DAF podąża dokładnie za ruchami koła kierownicy. Ani szybka jazda, ani manewrowanie nie dostarczają nieprzyjemnych odczuć kierowcy. Pomocą służą układy elektroniczne, takie jak tempomat ACC utrzymujący bezpieczną odległość od pojazdu z przodu, połączony z układem zapobiegającym kolizji FCC czy system LDW ostrzegający o niezamierzonej zmienia pasa ruchu. Kamera umieszczona z prawej strony kabiny pomaga w wykonywaniu bezpiecznych manewrów. Monitor pokazujący obraz z niej jest umieszczony z prawej strony tablicy rozdzielczej. Kierowca może więc zerkać jednocześnie w lusterko. Skrzynia biegów ma mechanizm pomagający ruszać na wzniesieniu.

Dla tradycjonalistów DAF ma wykończenie drewniane. Do tego egzemplarza pasują metaliczne wstawki w stylu „high-tech".

Bez przecieków

Niewielka odległość między ciężarówką, a przyczepą zmniejsza opór powietrza. Tak samo działają osłony boczne na wysokości kół, które chronią rowerzystów i motocyklistów w razie kolizji. Koła z oponami z rodziny Michelin Energy Savergreen zmniejszają opory ruchu. Są na wszystkich kołach zestawu. Przełożenie mostu napędowego wynosi 2,69:1. Podczas jazdy na najwyższym biegu z prędkością bliską maksymalnej, obroty silnika są niskie.

Zestaw z przyczepą przewyższa objętością ładowni ciągnik z naczepą. Ciężarówka i przyczepa centralnoosiowa połączone są krótkim sprzęgiem. Przy długości całkowitej 18,75 m pojazd dysponuje dwiema skrzyniami o długości 7,825 m każda. Można je wygodnie ładować ponieważ między przyczepą, a zabudową ciężarówki jest składane przejście. Może nim przejechać wózek widłowy i wkładać towar od początku do końca zestawu. Ostatnia oś ciężarówki jest skrętna, co przy krótkim sprzęgu sprawia, że promień skrętu całego pojazdu wynosi nieco ponad 9 m pomiędzy ścianami. Między krawężnikami nie przekracza 8,5 m. Mimo znacznej długości, zestaw jest zwrotny.

Wymienione rozwiązania świetnie współgrają z założonym celem: obniżeniem kosztów eksploatacji wszędzie, gdzie to tylko możliwe. DAF dokłada do tego swój tradycyjnie już wysoki komfort jazdy. Wypoczęty kierowca jeździ bezpieczniej, a na tym korzysta nie tylko przewoźnik.

Michał Kij
Fot. M. Kij

Zestaw ma dużą objętość ładowni, a niewielka odległość między tworzącymi go pojazdami oraz osłony boczne poprawiają własności aerodynamiczne.

Wielton na swoim stoisku zaprezentował produkty, odpowiadające wymaganiom ukraińskich klientów: czteroosiową naczepę do przewozu maszyn i naczepę wywrotkę stalową typu half-pipe o kubaturze 33 m^3.

Bardzo bliski Wschód

Nie licząc Rosji, Ukraina jest potencjalnie największym rynkiem motoryzacyjnym wśród krajów, które powstały po rozpadzie Związku Radzieckiego. Sądząc po wystawie TIR 2011 w Kijowie, bardziej interesuje się nią Azja niż Europa.

Ignorowanie sąsiadów na Wschodzie jest również niechlubnym, polskim nawykiem. Pomijając chwile patriotycznych uniesień i łzawych wspominków, rzadko zwracamy się w tamtą stronę. Dzień dzisiejszy Ukrainy dociera do nas tylko w postaci doniesień dotyczących rywalizacji o władzę, które budują atmosferę niepewności i przekonanie, że „tam nigdy nic się nie zmieni".

Mało chętnych?

Jedynym producentem pojazdów, który trwale zaangażował się w sprzedaż na Ukrainie jest Wielton. Znalazł się w dobrym towarzystwie. Ulokowały się tam również Schwarzmüller, Schmitz-Cargobull, Krone i Kögel.

Nasz wschodni sąsiad jest tyglem, w którym mieszają się wpływy firm europejskich i azjatyckich. Na drodze można spotkać nowe ciężarówki MAN, Iveco, Volvo, a obok nich równie nowe koreańskie Hyundaie, indyjskie Taty czy tureckie Fordy Cargo. Nadal silną pozycję mają firmy poradzieckie, a okrasę stanowią ciężarówki amerykańskie. Jeśli chcemy się przekonać, ile naprawdę warte są pojazdy chińskie, najprościej jest to uczynić na Ukrainie. Sprzedawane są tam od kilku lat.

Urozmaicenie oferty rynkowej wynika ze stosunkowo niewielkich zasobów, jakimi dysponuje większość potencjalnych nabywców. Pojazdy zachodnioeuropejskie są cenione, ale koszty zakupu i obsługi trudno zaakceptować. Poszukiwani są tańsi zastępcy. W przypadku ciężarówek są to przede wszystkim pojazdy używane. Dopiero w następnej kolejności nowe produkty fabryk z dawnego ZSRR, a potem

Z przodu liceum, z tyłu… KrAZ C18.1 ma nową pokrywę silnika, ale kabina kierowcy zmieniła się niewiele. Masa całkowita sięga 31,3 t. Do napędu służy silnik JaMZ o mocy 362 KM.

Duża nowość: KrAZ K16.2 z kabiną wagonową. Silnik, jak zawsze JaMZ, o mocy 362 KM. Krótka kabina pozwoliła zrobić miejsce na żuraw i hak. Podobnie jak u większości producentów ze Wschodu, ważnym punktem oferty KrAZ-a są kompletne, zabudowane podwozia.

MAZ 6440RA jest napędzany silnikiem V8 firmy MMZ o mocy 600 KM, współpracującym z automatyczną skrzynią Allison 4500R. Może holować zestaw o masie całkowitej 60 t. Jednak raczej poza Europą Zachodnią. Sam ciągnik ma długość 8 m.

Niskowejściowy, ukraiński autobus Etałon BAZ A11110. Przy długości 10,7 m i liczbie siedzeń ograniczonej do 22, mieści 108 osób.

Bogdan ma szeroką ofertę autobusów, która wybiega ponad popularne na Ukrainie minibusy. Najwięcej sprzedaje jednak mniejszych modeli, na podwoziach Hyundaia i Isuzu.

Ciężki samochód dostawczy GAZ Wałdaj w odmianie z silnikiem Cummins. Na ciekawą adaptację do dłuższych podróży składa się ładownia osłaniana kurtynami o objętości 26 m^3 oraz wydłużona kabina z miejscem do spania.

Chińskie ciężarówki Foton osiągają dmc od 6,7 do 22 t. Mniejsze, serii Ollin korzystają z silników Perkins Phaser, cięższe modele Auman z motorów Cummins ISDe.

Chińska ciężarówka Camc ma silnik Dongfeng-Cummins o mocy 345 KM. Do kompletu należy 9-biegowa skrzynia Shanxi Fast Gear 9JS150T. Wiedzę na temat chińskich samochodów zdobędziemy szybciej niż się spodziewamy.

reszta, w ramach której mieszczą się nowe pojazdy z Europy Zachodniej i Azji. Polityka rządu wspiera oczywiście miejscowe fabryki. Na Ukrainie lepiej mieć montownię niż salon sprzedaży.

Zapomniane lub nieznane

Kraj fatalnie zniósł ostatni kryzys. Produkt krajowy brutto, który w 2008 r. osiągnął rekordowe 216 mld dolarów, spadł w 2009 do 117,3 mld. W 2010 r. wzrósł do niespełna 138 mld. Zmiany popytu na samochody, w tym pojazdy użytkowe były równie gwałtowne.

Według danych Ukraińskiego Stowarzyszenia Producentów Motoryzacyjnych

Konsekwentnie **do przodu**

Bez względu na koniunkturę Wielton trzyma się obranej drogi i wierzy w słuszność swoich decyzji. Od lat stawia na Wschód i wszystko wskazuje, że słusznie.

Krajowy producent naczep i przyczep od dawna sprzedaje swoje pojazdy za naszą wschodnią granicą. Eksport stanowi sporą część sprzedaży firmy. Jego udział w przychodach Wieltonu wzrósł z 44% na koniec I półrocza 2011 r., do ok. 60% w III kwartale 2011 r. Najbardziej zainteresowany jest Rosją i Ukrainą. Na Ukrainie pierwsze kroki stawiał w 2004 r. W 2006 r. powstała firma Wielton Ukraina. Podstawą udanego biznesu są ludzie. Ta zasada nabiera szczególnej wagi na Wschodzie, gdzie trudno o odpowiednią kadrę. W tym przypadku się udało. Na czele ukraińskiej firmy stanął Andrzej Mowczan. To właśnie on, jako główny handlowiec, torował drogę na tym niełatwym rynku. „Rozpocząłem pracę na Ukrainie podczas pomarańczowej rewolucji. Naczepy wtedy raczej nikogo nie interesowały. Pierwszą sprzedałem po 9 miesiącach pracy, w czerwcu 2005 r." – wspomina Andrzej Mowczan. W 2005 r. Wielton sprzedał na Ukrainie 35 pojazdów. Potem sukcesywnie ta liczba się zwiększała, by w 2008 dojść do 510 szt., czyli ponad 10% całej produkcji.

Po paru latach pracy na Ukrainie, Andrzej Mowczan przeniósł się do Polski, gdzie został dyrektorem eksportu Wielton SA. W Wielton Ukraina jego miejsce zajął Oleg Sapożnikow.

Światełko w tunelu

Na Ukrainie najlepiej sprzedają się naczepy furgonowe, sporym zainteresowaniem cieszą się również zabudowy wywrotki tynozsypowe, które w przypadku Wieltona powstają we współpracy ze Scanią, MAN-em i Mercedesem. Dość popularna jest tam również naczepa wywrotka stalowa. Na lżejsze konstrukcje jeszcze nie ma zapotrzebowania.

Po 2008 r. przyszedł poważny kryzys. Sprzedaż praktycznie stanęła. W 2010 Wielton sprzedał tam 60 pojazdów. W tym roku ma być ich ok. 100. Dla porównania, szacunkowa wielkość importu z Unii Europejskiej na rynku ukraińskim to 1000 naczep, z których 850 stanowią duże kontrakty.

» Wierzymy, że Ukraina ma duży potencjał i kiedyś ten rynek będzie porównywalny do polskiego «

W zeszłym roku firma weszła tam w nowy segment. Wprowadzono na rynek zestawy do przewozu zboża (zabudowa z przyczepą), których sprzedano 5 szt. Swego czasu dużym powodzeniem cieszyły się tam również naczepy podkontenerowe, niestety od 2 lat brakuje na nie chętnych, co wiąże się z niestabilnym kursem tamtejszej waluty.

„Gospodarka tego kraju jest bardzo wrażliwa na sytuację polityczną, która jest tutaj chwiejna. Kryzys dotknął Ukrainę nieporównywalnie mocniej, niż inne kraje europejskie. Kraj ten dopiero będzie wychodził z kryzysu. Liczymy, że jak to się uda, będziemy tutaj czołowym graczem – mówi Włodzimierz Masłowski, wiceprezes zarządu Wielton SA. – Mamy cztery rynki strategiczne: pierwszym jest Polska, drugim Rosja, trzeci to Ukraina – wierzymy, że ten kraj ma duży potencjał i kiedyś będzie porównywalny do rynku polskiego".

Rozwojowe projekty

Wielton realizuje też projekty z zachodnimi koncernami zarówno na rynki wschodnie, jak i na zachodnie. Przykładem jest współpraca ze Scanią. Firma z Wielunia dostarcza zabudowy wywrotki na linię montażową do Petersburga. Tam odbywa się montaż podwozi 6×4 i 8×4 i zabudowy wywrotki tylnozsypowej. Warte podkreślenia jest to, że Wieloton jest jednym z dwóch dostawców zabudów, które biorą udział w tym projekcie. Polski producent dostarcza również zabudowy trójstronne, które są montowane na pojazdach Scania 6×4

„UkrAutoprom" liczba ciężarówek poruszających się po drogach systematycznie rośnie od 2003 r. i 1 stycznia 2011 r. wynosiła blisko 1,4 mln sztuk. Przeciętny wiek ciężarówek średniej ładowności (8÷16 t dmc) wynosi 21 lat. Segment pojazdów o dmc powyżej 16 t jest nieco młodszy. Tu średnia wynosi 18 lat. Wymiana taboru wydaje się nieunikniona, ale brak środków u nabywców ją spowalnia. Po raptownym spadku o 75% w 2009, popyt na ciężarówki skurczył się o dalsze 25% w 2010 r. Jednocześnie wśród nabywanych pojazdów wzrósł udział ciężarówek z drugiej ręki. Nowych było tylko 38%. W segmencie powyżej 16 t sprzedano na Ukrainie w 2010 r. 5,7 tys. pojazdów nowych i używanych.

Krajowa produkcja samochodów ciężarowych, zliczana sumarycznie dla wszystkich segmentów, od lekkich dostawczych zaczynając, osiągnęła rekordowy poziom w 2005 r. Wyniósł wtedy 15,6 tys. sztuk. Do 2008 produkcja obniżyła się do 13,9 tys. W 2009 spadła o 75% osiągając 3,27 tys., a w 2010 podniosła o 81% do 5,9 tys. Czołowi producenci, według udziału w rynku to:

- ZAZ – 48,3%. Firma produkuje lekkie auta dostawcze ZAZ Tavrija Pick -Up (zapowiadane wycofanie modelu), ZAZ Lanos Pick-Up;
- AutoKrAZ – 18,5%. Producent ciężarówek KrAZ;
- Bogdan Corporation – 17,5%. Firma dostarcza małe furgonetki na bazie Łady 110 oraz montuje ciężarówki Hyundai i Isuzu;
- BAZ – 2,5%. Firma produkuje lekkie ciężarówki na licencji indyjskiej Tata.

Na początku 2011 r. na Ukrainie zarejestrowanych było 175,3 tys. autobusów. Znów mówimy o wszystkich segmentach rynku, od mikrobusów zaczynając. Popyt na autobusy kształtował się podobnie, jak

Najczęściej kupowane nowe samochody ciężarowe na Ukrainie w 2010 r. W rankingu występują pojazdy wszystkich segmentów, łącznie z dostawczymi

Marka	sztuk
1. GAZ	3626
2. Volkswagen	2148
3. ZAZ	1892
4. Fiat	1892
5. Opel	1088
6. Renault	1000
7. KamAZ	629
8. MAZ	608
9. Citroën	603
10. Mercedes-Benz	579

Na 11. miejscu znalazł się chiński JAC – 363 szt., na 20. FAW – 169 szt., a na 17. Tata – 311 szt. Rodzimy KrAZ z wynikiem 111 sztuk zajął 25. pozycję.

Źródło: UkrAutoprom

i 8×4 z przeznaczeniem na rynek niemiecki i austriacki. Jest on jednym z trzech dostawców i jedyną firmą nieniemiecką, w tej kooperacji. Właśnie mija pierwszy rok tej współpracy. Zaowocowała ona dostarczeniem 20 takich pojazdów. Wielton liczy, że w przyszłym roku sprzedaż wzrośnie do 50 sztuk, natomiast Scania szacuje całkowitą sprzedaż tych pojazdów na ok. 450 egzemplarzy.

Wielton współpracuje również z Volvo Vostok. Jest dostawcą zabudów wywrotek montowanych z rosyjskim partnerem niedaleko Kaługi. Będzie też budował zestaw kubaturowy (120-metrowy, centralnoosiowy, tandem), którego montaż będzie się odbywał w Rosji. Podwozia są już w produkcji i na początku roku będzie gotowy pierwszy taki zestaw.

Firma współpracuje również na Wschodzie z producentami zabudów chłodniczych i izotermicznych. Sporo podwozi dostarcza takim firmom na Białorusi i w Rosji.

W październiku Wielton podpisał umowę z rosyjską firmą OOO Centrtranstechmash na wykonanie przyczep i naczep różnych typów. Umowa obowiązuje do końca 2014 r. Łączna jej wartość – 6 mln euro. To efekt konsekwentnej polityki firmy, która zakłada systematyczne zwiększanie sprzedaży wysokomarżowych produktów na najbardziej perspektywicznym w Europie rynku rosyjskim. Niski kurs złotówki w stosunku do euro poprawia rentowność eksportu, dlatego Wielton na tym nie zamierza poprzestać.

Oprócz przedstawicielstw, które Wielton ma w Rosji, na Ukrainie, Białorusi, w krajach bałtyckich i w Bułgarii, dysponuje jeszcze siecią dilerów. Po ośmiu miesiącach tego roku okazało się, że najwięcej produktów Wielton za pośrednictwem dilerów sprzedano w Niemczech. Głównie lekkie wywrotki oraz przyczepy komunalne.

Dobry kierunek

„Ukraina jest dobrym przykładem na to, że każdy rynek wymaga indywidualnego podejścia" – podkreśla Piotr Ogrodowicz, dyrektor handlowy Wielton SA. W przyszłym roku zadebiutuje w Polsce nowa naczepa firanka, specjalnie dedykowana rodzimym klientom. Będzie to całkowicie nowa konstrukcja. Obecnie jest testowana, a jej premiera jest zapowiadana na styczeń 2012 r. Wielton wiąże duże nadzieje z tą naczepą, gdyż w Polsce tego typu produkty stanowią około 40% rynku. „Szacuję, że segment budowlany będzie się powoli kurczył, natomiast naczep firanek rozwijał, co dobrze wróży naszemu nowemu produktowi" – zapowiada Piotr Ogrodowicz.

Od lewej: Piotr Ogrodowicz, dyrektor sprzedaży Wielton SA, Andrzej Mowczan, dyrektor eksportu Wielton SA i Włodzimierz Masłowski, wiceprezes Wielton SA.

» Nie tylko powtórzymy w tym roku rekordowy wynik sprzedaży z lat 2007-2008, ale nawet uda nam się go przekroczyć «

Jak ważne jest odpowiednie zdywersyfikowanie rynków zbytu, pokazują ostatnie zawirowania w gospodarkach światowych. W ubiegłym roku, we wrześniu polski rynek zabudów, naczep i przyczep odnotował wzrosty, w tym roku nastąpił spadek. Zabezpieczeniem przed takimi sytuacjami dla firmy Wielton są rynki eksportowe. W czasie, gdy cały rodzimy rynek zniżkuje, Wielton nie ma się czym martwić, gdyż rynek rosyjski, na którym jest liderem w sprzedaży wywrotek, odnotowuje wzrosty. „Jesteśmy firmą, która nie tylko powtórzy w tym roku rekordowy wynik sprzedaży z lat 2007-2008, ale nawet uda nam się go przekroczyć" – zapowiada Piotr Ogrodowicz.

Warto podkreślić, że Wieloton od lat prowadzi konsekwentną politykę handlową. W Polsce podczas kryzysu firma zwiększała siłę sprzedażową, na rynku rosyjskim i ukraińskim obie firmy handlowe przez długi okres przynosiły straty, ale mimo tego nie ograniczono kadry sprzedażowej. Ta inwestycja już przynosi pozytywne efekty w Rosji.

Katarzyna Dziewicka
Fot. K. Dziewicka

Chorwackie ciężarówki FAP mają kabiny Mercedesów sprzed epoki Actrosa. Silniki również są tej marki: OM904LA, OM906LA i OM457 LA. W opcji jest jednostka Cummins ISBe. Producent oferuje różne warianty, jednak liczy głównie na pojazdy budowlane.

MAZ 5430 wygląda prawie jak MAN. Napędzany może być silnikami JaMZ lub mercedesowskim OM501LA zgodnym z Euro 4 lub 5. Na Ukrainie głównym konkurentem białoruskiej firmy jest KamAZ.

KamAZ jest liderem ukraińskiego rynku nowych ciężarówek o dmc powyżej 8 t. Największym zainteresowaniem cieszą się wywrotki dla budownictwa oraz rolnictwa.

GAZela goni za nowymi trendami. Tak wygląda po ostatniej modernizacji. Ten egzemplarz napędzany jest wysokoprężnym silnikiem Cummins ISF o mocy 120 KM. Ma napędzane tylko tylne koła, ale prześwit jest spory: 17 cm.

Najczęściej kupowane nowe autobusy na Ukrainie w 2010 r. W rankingu występują pojazdy wszystkich segmentów

Marka	sztuk
1. BAZ	645
2. GAZ	464
3. I-Van (ZAZ)	298
4. Bogdan	268
5. Ruta	260
6. PAZ	248
7. Volkswagen	104
8. UAZ	93
9. KhAZ	74
10. LAZ	48

Główny konkurent LAZ-a, białoruski MAZ z wynikiem 32 pojazdy zajął 11. pozycję.

Źródło: UkrAutoprom

na ciężarówki z tym, że szczyt przypadł na 2006 r., kiedy zarejestrowano 11,3 tys. autobusów. W 2008 r. było ich 8,9 tys., w 2009 tylko 2,7 tys. (–70%), a w 2010 – 3,3 tys. (+25%). Najwięksi dostawcy wg udziału w rynku to:

- Bogdan Corporation – 32,2%. Firma działa od 1999 r. Oferuje małe, średnie i duże autobusy na podwoziach Isuzu i Hyundai;
- BAZ – 25,9%. Jest częścią holdingu Etałon. Produkuje autobusy od 2003 r. Obecnie są to małe pojazdy na podwoziach GAZ i Tata oraz średnie na chińskich podwoziach FAW. Firma opracowała również niskowejściowy, miejski A11110 „Romaszka" o dł. 10,7 m;
- ZAZ – 12,8%. Oferuje autobusy I-Van: małe na podwoziu Tata oraz średnie miejskie i turystyczne z samonośną karoserią i silnikami Deutz;
- Czasiwojarski RZ – 11,8%; zakład remontowy w mieście Czasiw Jar, w zagłębiu donieckim;
- Czernigivski AutoPlant – 11,5%. Działa od 2003 r. Tak jak BAZ jest częścią holdingu Etałon, produkuje małe autobusy BAZ na podwoziach GAZ i Tata oraz średnie CzAZ na chińskim podwoziu FAW;
- „ZKT" LAZ – 3,3%. Zakład działa od 1945 r., a pierwszy autobus wypuścił w 1956. Jest producentem dużych autobusów. W 2006 r. zmienił nazwę na Zawod Komunalnowo Transporta (ZKT);
- Anto-Rus – 2,5%; fabryka ulokowana w mieście Chersoń. Od 2004 r. dostarcza małe i średnie autobusy miejskie, podmiejskie i turystyczne, małe modele serii Anton mają chińskie podwozia Nissan-Dong Feng.

Rozwój firm autobusowych opiera się na małych modelach, używanych głównie jako popularne „marszrutki", czyli taksówki zbiorowe, kursujące za jednorazową, stałą opłatą po wyznaczonej trasie. W większości miast są one podstawowym środkiem transportu publicznego. Po okresie gwałtownego, spontanicznego rozrostu tego rodzaju usług, władze lokalne uporządkowały rynek. Obecnie gros „marszrutek" jeździ pod szyldem dużych firm lub stowarzyszeń kierowców.

„Marszrutnoje taxi" może mieć kształt zwykłego mikrobusu, lub małego autobusu. Najpopularniejsze w tej roli są niedrogie GAZele. Koszty części zamiennych również są niskie, a robocizną można zająć się samemu.

Tureckie Fordy Cargo mają 6-cylindrowe silniki wysokoprężne Ford-Ecotorq i skrzynie biegów ZF o 9 przełożeniach. Poza kabinami krótkimi dostępne są sypialne.

Ściana

Granica Unii Europejskiej jest na razie nieprzenikalną barierą dla samochodów użytkowych z Indii czy Chin. Na Ukrainie znajdują one jednak odbiorców i to wcale nie mało. Ciśnie się pytanie: co stanie się wcześniej? Czy Ukraińców będzie stać na pojazdy europejskie, zanim azjatyckie dorównają im jakością? Czy w ogóle zechcą kupować samochody, do obsługi których nieodzowna jest gęsta, dobrze wyposażona sieć serwisowa? Na razie wyposażenie samochodu w komponenty zachodnioeuropejskich marek jeszcze go nobilituje w oczach nabywców. Jednak ciężarówki JAC mają już silniki Cummins i skrzynie biegów ZF „made in China", co firma uprzejmie zaznacza. W samochodach użytkowych adres producenta często jeszcze ma znaczenie. Lecz jak długo?

Rynek ukraiński jest chwiejny i od lat „potencjalnie olbrzymi". W praktyce oznacza to, że trzeba uzbroić się w cierpliwość, albo przenieść gdzie indziej. Wytrwałość jest tradycyjną cnotą Chińczyków. Czy ścieranie się firm azjatyckich i europejskich pozostanie lokalną specyfiką ukraińską, czy rozprzestrzeni się na zachodni kawałek Europy, zwanej nieprecyzyjnie kontynentem? Może to nie Ukraina zobaczy swoją przyszłość na Zachodzie, ale my na Ukrainie? Przynajmniej w obszarze wyboru samochodu.

Michał Kij

Fot. Katarzyna Dziewicka

Naczepa chłodnia Lamberet SR2 na ekspozycji Carroserrie Matthys, firmy, która zdobyła nagrodę targów Trailer 2011 w kategorii „Pojazd”.

W sosie **własnym**

Gdyby nie wręczono tu nagród za ciężarówkę i samochód dostawczy roku, targi Trailer 2011 w Kortrijk byłyby kameralną wystawą o lokalnym zasięgu.

Wśród 91 wystawców przeważały firmy miejscowe: producenci lub importerzy naczep oraz sprzedawcy części i akcesoriów dla branży nadwoziowej z Belgii, względnie Holandii. Nie zabrakło firm oferujących osie, siodła, podpory, oświetlenie, agregaty chłodnicze, a także systemy mocowania ładunku czy usługi telematyczne. Targi zignorowali najwięksi producenci naczep z Niemiec. Wyjątkiem był Kögel, który wybrał Kortrijk na miejsce premiery nowej naczepy wywrotki. Dzięki tutejszemu importerowi obecny był również polski Wielton.

Wystawa odbywała się w dniach 25-29 listopada. W dniu, gdy w Belgii kończyły się targi Trailer 2011, zaczynała się znacznie większa impreza: Solutrans w Lyonie. Większość czołowych producentów wolała pojawić się na wystawie odbywającej się na dużym i chłonnym rynku francuskim, a nie w Kortrijk.

Spodziewana niespodzianka

W tej sytuacji rangę targów znacznie podniosło sympozjum „Truck & Trailer”, zorganizowane przez Mercedesa. Firma chciała zaznaczyć swoją obecność z oczywistych względów. Jak było do przewidzenia tytuł „Truck of the Year 2012” powędrował do najnowszego Mercedesa Actrosa. Pojazd tej marki zdobywa najcenniejszy w Europie, ciężarówkowy laur po raz drugi z rzędu. Przypomnę, że „Ciężarówką Roku 2011” zostało hybrydowe Atego.

Dla modelu Actros jest to czwarty już tytuł w karierze. Każde, nowe pokolenie tej ciężarówki, od pierwszego z połowy lat 90. zaczynając, zostało nim wyróżnione.

ZEPRO
CARGOTEC POLAND
największy w Polsce
dostawca platform dla dystrybucji

CARGOTEC
✦ NAJBARDZIEJ NIEZAWODNA MARKA PLATFORM ZAŁADOWCZYCH NA RYNKU
✦ PRZEGLĄDY OKRESOWE I BADANIA UDT
✦ SERWIS I SPRZEDAŻ CZĘŚCI ZAMIENNYCH DO WIND ZEPRO, AMA I DEL
www.cargotec.com
Cargotec Poland Sp. z o.o.
Kowanowo 22, 64-600 Oborniki
tel.: +48 (61) 296 63 64, fax: +48 (61) 296 63 65
Oddział Warszawa
Jawczyce / Warszawy, 05-850 Ożarów Mazowiecki
tel.: +48 (22) 721 02 72, fax: +48 (22) 721 02 71

„Taśmówka" firmy Dewagtere Engineering do przewozu ładunków masowych, np. owoców lub warzyw. Jej konstrukcja i zastosowane materiały sprzyjają obniżeniu masy własnej.

Niedoceniona przez jury, nowa wywrotka Kögel. Firma miała już kiedyś w ofercie naczepy samowyładowcze, a obecnie wraca na pochopnie porzucony rynek.

Radź sobie sam: wózki mocowane za naczepą są w Belgii częstym widokiem. Na targach nie zabrakło ich dostawców.

Jak powiedział przewodniczący jury, Gianenrico Griffini: „W swojej flagowej ciężarówce Mercedes-Benz połączył ewolucyjne zmiany z rewolucyjnymi, nowymi rozwiązaniami, które podnoszą poprzeczkę wydajności, bezpieczeństwa i komfortu w pojeździe klasy ciężkiej".

„W postaci Renault Kangoo Z.E. elektryczna furgonetka znajduje się w zasięgu zwykłego, europejskiego kierowcy. Tym samym walnie przyczynia się do ochrony środowiska naturalnego, co jest obecnie jednym z największych wyzwań transportu drogowego" – zauważył z kolei Pieter Wieman, kierujący obradami konkursu „Van of the Year 2012". Nagroda powędrowała do Francuzów, choć chrapkę mieli na nią Włosi, którzy pod koniec lata zaprezentowali nowe Iveco Daily. Renault wygrało niewielką przewagą i zapisze się w dziejach konkursu, jako pierwszy samochód elektryczny, jaki stanął na najwyższym podium.

W konkursie na ciężarówkę roku wziął udział Phoenix, nowy model Tatry z kabiną DAF-a CF. To również wydarzenie przełomowe. Ciężarówki z naszej części Europy nigdy wcześniej nie interesowały

Niespotykane grono gości. W sympozjum „Truck & Trailer" uczestniczyli przedstawiciele Mercedesa i czołowych producentów naczep z Europy Zachodniej.

W ścisłym gronie

Kilka godzin przed oficjalnym otwarciem targów w Kortrijk, Mercedes-Benz zorganizował sympozjum, którego głównym tematem były naczepy.

Model CF-200 firmy Kraker w „luksusowym" wykonaniu, z osłonami bocznymi. Rozładunek odbywa się za pomocą ruchomej podłogi. Producenci z krajów Benelusku wspierają się nawzajem. Kraker montuje między innymi system elektronicznego kierowania osi naczepowych firmy VSE z Holandii.

Panie i panowie! Oto ona! „Ciężarówką Roku 2012" zostaje Mercedes-Benz Actros. Zaskoczeni?

Jean Marie Hurtiger, wiceprezydent działu lekkich samochodów użytkowych Renault (z prawej) odbiera nagrodę „Van of the Year 2012" z rąk przewodniczącego jury Pietera Wiemana. Nagrodzonego, elektrycznego Kangoo Z.E. próżno było szukać na wystawie.

jury. Zdobywając 67 punktów, Tatra zajęła drugie miejsce, przed Scanią Euro 6, która uzyskała 50 punktów. Actors ze 161 punktami zwyciężył bezapelacyjnie.

Między nami

Nagrodę dla najlepszej naczepy zdobyła firma Carroserrie Matthys z Gandawy. Wykonuje zabudowy chłodnicze i jest dilerem Lamberet w Belgii. W konkurencji z nią przegrała między innymi naczepa-wywrotka Kögel. Za najlepszą część naczepową uznano kompresor śrubowy do rozładunku silosów, zaprojektowany przez firmę Humblet Hydraulics z okolic Antwerpii.

Nagrody przypadły jak widać „samym swoim", co tym silniej zabarwiło targi miejscowym kolorytem. Zgromadzenie w Kortrijk wystawców z najbliższej okolicy nie byłoby zresztą niczym złym, gdyby było ich choć trochę więcej. Kraje Beneluksu słyną z interesujących zabudów. Tym razem nie znalazło się ich wiele.

Firma Kraker pokazała naczepę CF-200, wyposażoną w ruchomą podłogę. Pojazdy

Inicjatywa rzadka, a szkoda. Dostawcy samochodów ciężarowych powinni być żywotnie zainteresowani doskonaleniem konstrukcji naczep i przyczep. Podział obowiązków w tej sferze jest, niestety, dość ostry.

Aerotrailer

Mercedes złamał regułę i zaproponował własny przepis na naczepę. Na razie tylko na rysunkach inspirowanych doświadczeniami z badań w tunelu aerodynamicznym i próbami eksperymentalnych zestawów. Gdy konstruktorzy myślą o przyszłości ciężarówek, choćby tylko o ich formie, nieodparcie pojawia się chęć zintegrowania ciągnika i naczepy. Proponowana przez koncern „Aerotrailer" zbliża zestaw do futurystycznego ideału.

Podstawą naczepy jest typowe „pudełko" o długości 13,6 m i szerokości 2,55 m, mieszczące się w 4 m wysokości całkowitej. Na przedzie znajduje się półokrągła obudowa. Z tyłu zamontowano „ogon", a raczej „kołnierz" niwelujący zawirowania powstające w powietrzu opływającym zestaw. Wystaje na niespełna pół metra. Co ciekawe, badania wykazały, że w porównaniu z „kołnierzami" o długości 85 i 120 cm

daje najlepszy efekt. Intuicja podpowiadałaby, że najdłuższa owiewka będzie najskuteczniejsza.

Boki na wysokości kół są osłonięte. Wzorując się na samochodach Formuły 1, konstruktorzy wygładzili spód naczepy i proponują zamontowanie tam podłużnych żeber, kierujących strugą powietrza. Suma wymienionych rozwiązań pozwala zredukować współczynnik oporu powietrza C_w o 18%, co przekłada się na spadek zużycia paliwa przez zestaw o 4,5%. Pojazd, który w ciągu roku pokona 150 tys. km, spali o 2000 l oleju napędowego mniej – wyliczyli ludzie z Mercedesa.

Projekt jest częścią inicjatywy „Truck and Trailer 7 plus", którą podjął koncern. Wspiera się wynikami testu, w którym nowy Actros z naczepą pokonywał trasę z Rotterdamu do Szczecina. Był w pełni obciążony (dmc 40 t) i przejechał w sumie 10 tys. km. Naczepa, poprawiona aerodynamicznie przyczyniła się do zmniejszenia oporu powietrza. Zestaw zużywał przeciętnie o 7,6% mniej paliwa, osiągając wynik pomiędzy 25,1, a 27,1 l/100 km.

Firma nie pierwszy raz chwyta się za bary z dużymi pojazdami stawiającymi opór. Pierwsze, poważniejsze próby poprawienia

Nowość w Belgii: Avia D120. Szkoda, że aby obejrzeć te samochody, trzeba wybrać się poza Polskę. Atak na nasz rynek ponowiło Isuzu, a produkowana po sąsiedzku Avia wciąż nie może się u nas zadomowić.

Naczepa francuskiej firmy G. Magyar do przewozu roztworu nadtlenku wodoru używanego między innymi do produkcji wybielaczy. Zbiornik ma pojemność 30 tys. litrów.

tego typu należą do miejscowych „delicji". CF-200 ma objętość 91,2 m³ przy masie własnej 7,53 t w odmianie standardowej. Egzemplarz wystawowy był nieco cięższy, ze względu na akcesoria, wśród których były między innymi osłony boczne z tworzywa sztucznego. Kraker ma w ofercie również naczepy z hydraulicznie otwieranym dachem, osiami kierowanymi mechanicznie za pomocą drążków lub elektronicznie przez system ETS oraz chłodnie z ruchomą podłogą.

Moeyersons jest specjalistą od pojazdów z nadwoziem furgonowym, które można przystosować do indywidualnych potrzeb nabywcy. Dostarcza zabudowy dla samochodów dostawczych, ciężarowych, a także przyczepy i naczepy. Są wśród nich pojazdy do transportu kontenerów lotniczych, izotermy i chłodnie dla ciężkiej dystrybucji oraz nadwozia rozkładane, z rozsuwanymi ścianami, które można adaptować do różnych zadań. Moeyersons zaopatruje m.in. służby medyczne, policję i wojsko. Osobną grupę stanowią wozy transmisyjne dla telewizji. W Kortrijk był drobny wycinek oferty firmy, m.in. naczepa z przesuwanymi ścianami bocznymi, co zdaniem producenta skraca czas załadunku o połowę.

Dewagtere Engineering skupia się natomiast na urządzeniach do transportu i przeładunku materiałów sypkich i masowych. Są wśród nich przenośniki taśmowe, a także naczepy taśmowe (tzw. taśmówki lub pa-

Wzorem samochodów wyścigowych naczepa ma wygładzony spód. Podłużne żebra uspokajają zawirowania strugi powietrza.

Zestaw z poprawioną aerodynamicznie naczepą, który na trasie Rotterdam – Szczecin osiągnął spalanie na poziomie 25,1÷27,1 l/100 km.

własności aerodynamicznych zestawu z naczepą podjęła już w 1985 r. Na przeszkodzie stoi jednak nie tylko powietrze.

Jednym głosem

Projekt „Aerotrailer" był punktem wyjścia do dyskusji, w której wzięli udział przedstawiciele Mercedes-Benz Trucks oraz największych, europejskich producentów naczep. Znalazły w niej odbicie obawy i nadzieje związane z rozwojem nowoczesnego transportu drogowego.

Konstruktorzy postulują zwiększenie długości zestawów. Chodzi już nie tylko o powiększenie ładowni, ale poprawę własności aerodynamicznych. Test na trasie Rotterdam – Szczecin udowodnił, jak wiele można uzyskać, wykorzystując stosunkowo proste zabiegi. Thorsten Frank odpowiedzialny za badania aerodynamiczne w Daimler Trucks zwrócił uwagę na ograniczenia w doskonaleniu formy zestawu wynikające choćby z konieczności właściwego chłodzenia silnika. Menedżer produktu Frank Nordhoff z Krone wspomniał o korzyściach, jakie daje zamontowanie niewielkiego dyfuzora na dachu naczepy, zastrzegając, że powoduje to niestety, zwiększenie wysokości pojazdu ponad przepisowe 4 m. Rozciąganie naczep w górę jest ryzykowne ze względu na istniejącą infrastrukturę drogową. Pocieszające jest, że wykorzystując rozwiązania z projektu Aerotrailer można uzyskać zadowalający poziom doskonałości aerodynamicznej, porównywalny z tym, jaki cechuje pojazd o optymalnym kształcie „łezki".

Thomas Eschay dyrektor zarządzający produkcją w firmie Kögel przypomniał doświadczenia z wykorzystywania innowacyjnych materiałów w konstrukcji naczep. Kögel eksperymentował z laminatami wzmacnianymi włóknem węglowym. Podstawową zaletą tego materiału jest niska masa. Jednak jego koszt i kłopotliwa reperacja uszkodzeń są barierami trudnymi do pokonania.

Czas zwrotu inwestycji jest jedną z barier dla zbyt daleko idących udoskonaleń w budowie pojazdów. Nowinki, w tym akcesoria aerodynamiczne mają swoją cenę, a klienci oczekują, że naczepa zwróci się w czasie nie dłuższym niż 3 do 5 lat, przypomniał Frank Nordhoff. Dodał również, że klient kupi tylko to, za co będzie chciał zapłacić nabywca na rynku wtórnym. Wymienił również rozwiązania, które już dziś są dostępne, np. naczepy typu „light" czy oszczędne oświetlenie LED. Wtó-

sówki) do transportu np. ziemniaków czy jabłek. Ładuje się je od góry, a opróżnia przez otwór z tyłu, do którego towar jest podawany ruchomymi taśmami w podłodze.

Reszta świata

Importer pojazdów chłodniczych Chereau pokazał znane rozwiązania, ale w niezwykle ciekawej, skomasowanej formie. Wabikiem stoiska była półciężarówka Dodge rocznik 1946 z małą, nowoczesną zabudową, w której wnętrzu znalazły się różnego typu systemy mocowania ładunku.

Kögel przedstawił wspomnianą wywrotkę rynnową ze skrzynią ze stali. Zarówno skrzynia, jak i rama są zabezpieczone antykorozyjnie w procesie kataforezy i powlekania nanoceramicznego, a następnie malowane. Ładownia ma pojemność 24 m^3. Masa własna naczepy wynosi niespełna 6 t.

Jak rodzynki w cieście poutykane były tu i ówdzie ciężarówki. Mercedes pysznił się swoim triumfem, MAN chwalił oszczędnym EfficentLine, Scania ciężarówką z silnikiem Euro 6, a Volvo kolejnym wydaniem ciągnika w edycji „Ocean Race". Do Belgii za pośrednictwem firmy SBR Solutions wchodzi również czeska Avia, obecnie własność indyjskiego potentata Ashok Leyland. Avia oferuje 3 lata gwarancji i serwis całodobowy. Ciężarówka napędzana jest silnikami Cummins ISBe o mocy 160, 185 lub 207 KM. Występuje w wariantach o masie całkowitej 7,5, 10 i 12 t. Najcięższy oferowany jest również z napędem 4×4.

W latach, gdy nie odbywają się targi w Hanowerze, jurorzy mają niejaki kłopot z wyborem miejsca ogłoszenia wyników konkursu na ciężarówkę, vana i autobus roku. Odkąd nie odbywa się wystawa pojazdów użytkowych w Amsterdamie, szansę dostało Kortrijk. Nagroda „Coach of the Year 2012" dla autokaru VDL Futura (Truck & Van 1-2/2011) została wręczona podczas październikowych targów Busworld, które wypadły całkiem przyzwoicie. O miesiąc późniejsze Trailer 2011 niestety im nie dorównały. W formule wystawy brakuje miejsca dla samochodów dostawczych i nie należy się dziwić, że „Van Roku 2012" był obecny tylko duchem. Uchybienie drobne, ale znaczące.

Michał Kij
Fot. M. Kij

Tu jest miejsce
na Twoją reklamę!
ZADZWOŃ: tel. 22 213 88 28
Truck&Van
reklama@truck-van.pl

rował mu Frank Rappenhagen generalny menedżer sprzedaży Schimtz-Cargobull w Niemczech i Europie Zachodniej, wskazując na rozwój pojazdów chłodniczych i rezerwy oszczędności, jakie jeszcze w nich tkwią.

Mówiąc o równowadze pomiędzy efektywnością pojazdu, a jego ceną Johannes Nachtelberger, dyrektor sprzedaży ze Schwarzmüllera podkreślił rolę producentów. Wielu nabywców nie docenia wagi bilansu całkowitych kosztów zakupu i użytkowania naczepy. Nadal jest miejsce na edukację w tym zakresie.

Dyskusję spiął Hubertus Troska, dyrektor Mercedes-Benz Trucks. Duże zestawy typu „Eurocombi" bywają przedstawiane w mediach jako „Monster Trucks". Gdy jest mowa o zwiększaniu dopuszczalnej długości pojazdów użytkowych, politycy chętniej przychylają ucha do argumentów o bezpieczeństwie, niż sprawności przewozów. Jednak wysoka efektywność transportu drogowego to nie tylko sprawa wielkiej polityki. Już dziś może wiele dokonać pojedyncza osoba. „Dobry kierowca stwarza olbrzymią różnicę" – powiedział Troska.

Micha Kij
Fot. M. Kij, Daimler

Zachowaj zimną krew,
gdy robi się gorąco.
Przekonująca skuteczność chłodzenia:
seria Cool Liner Duoplex.
KRONE
We Deliver the Future

www.pozkrone.pl
POZKRONE S.A. - Generalny Importer Pojazdów Krone • Tel +48 61 814 72 11 • biuro@pozkrone.pl

Najnowsza propozycja Schmitz Cargobull w segmencie naczep chłodniczych to pełnowymiarowa, dwuosiowa naczepa chłodnicza o dmc 31 ton, dzięki zastosowaniu osi o dopuszczalnej obciążalności 10 t. Wyposażona jest w mechanizm wymuszonego skrętu tylnej osi i przeznaczona do dystrybucji towarów w miastach.

Na wdechu

Groźba kolejnego kryzysu wszystkim wiąże ręce. Przewoźnicy wstrzymują się z zakupami, czekając na rozwój sytuacji. Czyżby powtórka z 2008 roku?

Wszystko wskazuje na to, że rok 2011 ma szansę dogonić 2008 pod względem sprzedaży naczep i przyczep. Jednak zasadnicze pytanie brzmi: czy będzie też początkiem kolejnego wyhamowywania na rynku pojazdów ciężarowych? Na razie statystyki wyglądają bardzo optymistycznie. Sprzedaż przyczep i naczep rosła równomiernie z wahaniami +/–200 sztuk, gdzie wyraźnie słabsze były miesiące styczeń i sierpień, a wydajniejsze marzec i maj. W sumie do końca października w 2011 r. zarejestrowanych zostało w Polsce 10 357 naczep i przyczep. Do końca roku szacowana sprzedaż ma wzrosnąć do 13 809 sztuk. Gdyby to się ziściło, rynek prawie dogoniłby rok 2008, kiedy to sprzedaż osiągnęła poziom 13 934 pojazdy. Porównując popyt w ciągu pierwszych dziesięciu miesięcy w 2010 do 2011 r., rynek wzrósł o 92%. Kiedyś taka wiadomość wywołałaby wiwaty, dzisiaj bogatsi o lekcję z ekonomii sprzed 3 lat, wstrzymujemy oddech.

Czołówka

Liderem rynku polskiego, podobnie jak w zeszłym roku, jest Schmitz Cargobull, ze sprzedażą na koniec października 2626 pojazdów. Taki wynik zapewnił firmie 25-procentowy udział w sprzedaży przyczep i naczep. Drugie miejsce zajęło Krone, które w tym okresie sprzedało 2082 pojazdy – 20% rynku. Trzeci jest nasz rodzimy Wielton z wynikiem 1706 egzemplarzy i 16% rynku.

Najwięcej dostarczono w tym roku naczep kurtynowych – 4362 szt. Nabywcy w przeważającej większości wybrali w tym wypadku markę Krone – 40% wszystkich naczep tego typu. „Największym zainteresowaniem w tym roku cieszyły się standardowe naczepy kurtynowe Profi Liner. To

CARGOTEC

PODWIESZANE WÓZKI WIDŁOWE HIAB MOFFETT
- DO NACZEP, PRZYCZEP LUB PODWOZI
- WERSJA Z 3 KOŁAMI NAPĘDOWYMI NA TEREN CIĘŻKI
- WERSJA CZTEROKIERUNKOWA DO DŁUŻYCY
- UDŹWIG OD 1,5 DO 3,5T
- POSIADAMY WERSJĘ TESTOWĄ – PRZETESTUJ SAM !!!

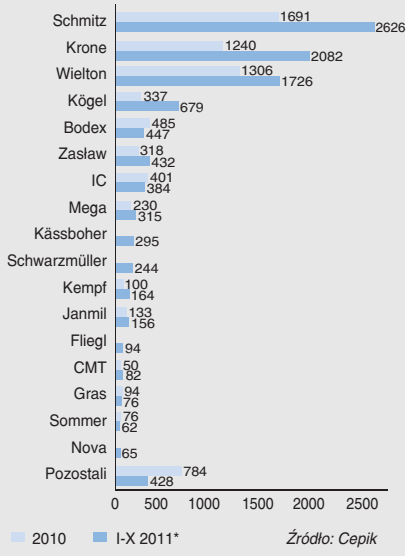
CARGOTEC POLAND SP. Z.O.O.
Oddział w Jawczycach
ul. Poznańska 94, 85-950 Ożarów Mazowiecki
tel.: +48 / 721 02 70 wew. 113

naczepy uniwersalne, stosunkowo korzystne cenowo, stąd ich popularność. Powodzenie miały również naczepy typu Mega Liner, a także do transportu blachy – Coil Liner i papieru – Paper Liner" – mówi Maciej Michalski, członek zarządu Pozkrone SA, przedstawiciela marki Krone.

Sporo sprzedało się też naczep samowyładowczych – 3093. W tym segmencie największy sukces odniosła firma Wielton, zgarniając 21% rynku. „U nas największym powodzeniem nadal cieszyły się naczepy wywrotki, w drugiej kolejności 'firanki'. Wynika to stąd, że w Polsce od kilku dobrych lat Wielton to nr 1 w naczepach wywrotkach, natomiast w naczepach firankach na razie aspirujemy do pozycji lidera" – mówi Piotr Ogrodowicz, dyrektor handlowy Wielton SA.

Za Wieltonem uplasował się Schmitz. „Optymistycznym sygnałem jest dla nas wzrost naszego udziału w rynku naczep samowyładowczych, który wynosi obecnie 18%, co stawia nas na drugim miejscu wśród około 20 producentów tego typu naczep. Wiodącymi produktami w tej grupie są naczepy o długościach ram 7,2 oraz 8,2 m z muldą stalową bądź aluminiową. Głównym atutem w tym przypadku jest wymierny stosunek ceny do jakości" – zauważa Ireneusz Jagiełło, prezes EWT Truck & Trailer, przedstawiciela Schmitz Cargobull.

Rejestracja nowych przyczep i naczep w rozbiciu na poszczególne marki w Polsce w latach 2010–2011* (szt.)



Fliegl nie należy do najpopularniejszych marek na naszym rynku. Do października ka tego roku nabywców znalazły 64 wywrotki. „Najwięcej sprzedaliśmy wywrotek 25, 27, 40 m³. Mamy najlżejsze wywrotki w Europie, nie tylko typu 'Light', ale także standard" – zapewnia Małgorzata Krzyżanowska z Lux-Truck, przedstawiciela marki Fliegl.

Natomiast marce Schmitz udało się zdominować naczepy chłodnie (całkowita sprzedaż 1780 szt.), zaspakajając rynek w 81%. „Największą popularnością w tym roku cieszą się naczepy chłodnicze S.KO Cool i w tym obszarze nasz udział w rynku jest największy. Wynika to z wyjątkowej konstrukcji, niezawodności i trwałości produktu. Dodatkowo Schmitz Cargobull oferuje kupującym siedem opcjonalnych pakietów

Piotr Ogrodowicz,
dyrektor handlowy Wielton

„Rynek polski oczekuje wysokiej jakości produktu w relatywnie niskiej cenie."

FFB
TÜV CERT

Firma Feldbinder

fax 67 / 281 02 93, tel. 502 553 909
www.feldbinder.com, j.grewling@feldbinder.com

wiodący europejski producent
silosów i cystern specjalistycznych

Posiadamy certyfikaty dozoru technicznego i homologację Ministerstwa Transportu.

Naczepy FELDBINDER typu EUT
do transportu materiałów sypkich
o pojemności od 33.000 l do 60.000 l

Naczepy FELDBINDER typu KIP
do transportu materiałów sypkich
o pojemności od 38.000 l do 90.000 l

Naczepy FELDBINDER typu TSA
do transportu
materiałów niebezpiecznych

wyposażenia naczepy chłodniczej, co analogicznie poprawia efektywność jej wykorzystania" – zapewnia Ireneusz Jagiełło.

W tym segmencie o uznanie klientów walczy też Krone. „Naszym szybko wzrastającym rynkiem są naczepy chłodnie z poszyciem z blachy stalowej Cool Liner

Małgorzata Krzyżanowska,
Lux-Truck

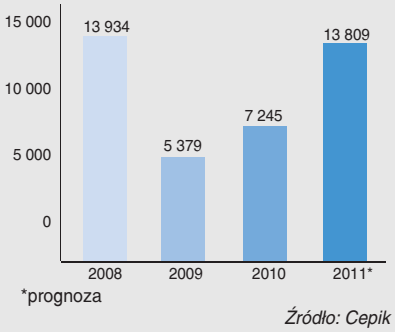
„Lekkie konstrukcje są trwałe i niezawodne, gdy są użytkowane zgodnie z przeznaczeniem."

Duoplex Steel produkowane w najnowocześniejszym w Europie zakładzie w Lübtheen w Niemczech" – dodaje Maciej Michalski.

Coraz mocniej swoją obecność akcentuje firma Zasław. Jest trzecia co do wielkości, pod względem udziału w naszym rynku wśród krajowych producentów. W tym roku przez dziesięć miesięcy firma zdobyła 4% rynku. „Wyraźnie odbudował się rynek naczep kurtynowych. Wzrosło zapotrzebowanie na naczepy kurtynowe spełniające normę EN-12642 XL, dotyczącą bezpiecznego ładunku – wszystkie naczepy kurtynowe marki Zasław mają taki certyfikat. Ze względu na zmiany i zastosowane innowacje (wzmocniona ściana przodu, specjalnie wzmocniony dach z zastosowaniem Carapaxu), naczepa kurtynowa osiągnęła duży wzrost wolumenu sprzedaży. Zauważalny wzrost sprzedaży wystąpił również w sektorze naczep samowyładowczych: zawłaszcza wywrotek aluminiowych o małych kubaturach do 30 m^3. W naczepach tego typu wprowadziliśmy sporo zmian: obniżono masę własną, dopracowano stronę wizualną pojazdu, zastosowano przednią ścianę skośną z możliwością użycia różnych typów siłowników. Trzecią kategorią produktów, w których Zasław osiągnął największy wzrost wolumenu sprzedaży, były pojazdy kłonicowe do przewozu drewna (przyczepy oraz naczepy). W ofercie pojawiły się pojazdy z zawieszeniem mechanicznym (obok pneumatycznego) oraz naszej konstrukcji kłonice marki Trailis w systemie ław przesuwnych" – zaznacza Cezary Lisowski, prezes zarządu Zasław Zakład Przyczep i Naczep Sp. z o.o.

Po roku oficjalnej obecności na naszym rynku Kässbohrer znalazł się w pierwszej dziesiątce firm naczepowych. „Po trzech kwartałach osiągnęliśmy ponad 5,5% rynku naczep plandekowych, stając się piątą najchętniej kupowaną marką w tym roku. Nie udałoby się to, gdyby nie bardzo dobry produkt i jego dopasowanie pod względem technicznym do oczekiwań naszych klientów. Nie możemy też zapominać o segmencie naczep specjalistycznych, gdzie po 9 miesiącach uzyskaliśmy ponad 5,5% udziału w rynku cystern i ponad 12% wśród naczep niskopodwoziowych" – podkreśla Michał Rzoska, dyrektor operacyjny Timex SA, Generalny Importer marki Kässbohrer.

Ogólna sprzedaż naczep i przyczep w latach 2008–2011*



*prognoza

Źródło: Cepik

Solidne i tanie

Porównując sprzedaż w minionym roku z obecnym, wyraźnie można zaobserwować zmiany w skłonnościach zakupowych. Termin Mistrzostw Europy w piłce nożnej Euro 2012 zbliża się nieubłagalnie, więc kto potrzebował pojazd budowlany, już go kupił. Natomiast widać ożywienie w innych przewozach, co odbija się na większym zapotrzebowaniu na naczepy „firanki". Trend ten ma również związek z wstrzymywanymi zakupami w latach ubiegłych. Podczas kryzysu 2009-2010 na naczepy kurtynowe popyt był bardzo niski. Teraz czas na wymianę.

Nacisk na zwiększanie efektywności transportu, powoduje poszukiwanie produktów ekonomicznych. Jednak co to oznacza, dla polskiego przewoźnika. Czy ekonomiczny pojazd, to taki, który dużo przewie-

Ireneusz Jagiełło,
prezes EWT Truck & Trailer

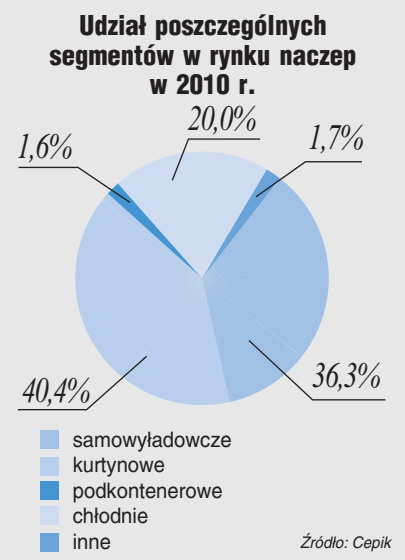
„Schmitz Cargobull jako jedyny producent pojazdów użytkowych dysponuje Centrum Badawczym Cargobull, w którym buduje się prototypy, przeprowadza badania, pomiary, testy oraz próby terenowe."

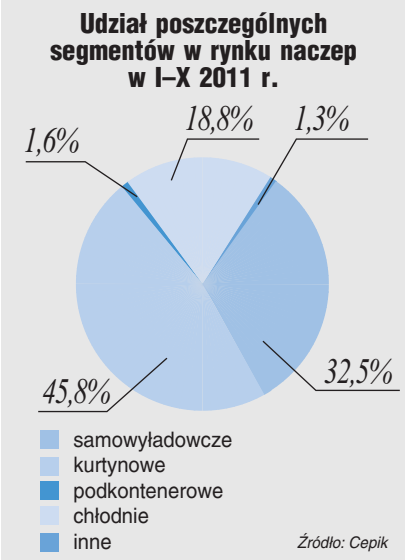
zie, czy taki co mało kosztuje w utrzymaniu? A może najważniejsze jest, żeby nie trzeba było za niego za dużo zapłacić na wstępie, a potem to już jakoś będzie?

„Rynek polski jest wymagający pod wieloma względami, przez co też bardzo trudny. Oczekuje się wysokiej jakości produktu w relatywnie niskiej cenie. Tym bardziej cieszy mnie fakt, że udaje nam się skutecznie na tym rynku funkcjonować. Jako zdecydowanie największy polski producent robimy bardzo dużo, by dostarczyć produkt, jakiego oczekują klienci. Mocno inwestujemy w rozwój firmy. Nigdy, nawet na chwilę nie zatrzymaliśmy się w tych staraniach. Co roku wprowadzamy innowacje. W ciągu ostatnich dwóch lat stworzyliśmy całkowicie nową gamę produktów w segmencie naczep wywrotek. Nowy rok to nowe wyzwania i nowe produkty" – zapowiada Piotr Ogrodowicz.

„Klienci są coraz bardziej świadomi i wymagający. Staramy się w Krone dostarczać produkty, które są niezawodne, wyposażone w systemy zabezpieczania ładunku i generują przewidywalne, niskie koszty obsługi. Dlatego nasze pojazdy wyposażane są

Kässbohrer w tym roku wprowadził w pojazdach plandekowych system mocowania K-Fix, zgodny z normą zabezpieczenia ładunku EN12642XL. Kolejną nowością tej marki jest multifunkcyjna naczepa podkontenerowa, przystosowana do przewozu różnego rodzaju kontenerów morskich, poczynając od czterdziestopięciostopowych po zbiornikowe.





w komponenty renomowanych poddostawców. Dodatkowym atutem jest wysoka wartość odsprzedaży po zakończonym okresie finansowania, na co klienci również zaczynają zwracać uwagę. Nie liczy się dla nich tylko niski koszt zakupu" – zapewnia Maciej Michalski.

„Oczekuje się przede wszystkim solidnego pojazdu, który będzie bezproblemowo eksploatowany w bieżącej działalności. Naczepy Kässbohrer są bardzo dobrze wyposażone już w standardzie, oferując znacznie więcej niż konkurencja, pozostają w tych samych granicach cenowych. Są odporne na warunki drogowe i z powodzeniem radzą sobie z najcięższymi ładunkami. Klienci wracają do nas po kolejne naczepy, co jest najlepszym dowodem, że naczepa doskonale broni się w codziennej eksploatacji" – zauważa Michał Rzoska.

Lider rynku stawia na nowoczesność i dobrze na tym wychodzi. „Po pierwsze pojazdy użytkowe powinny być nowoczesne, bezpieczne w użytkowaniu oraz łatwe w obsłudze. Po drugie powinny być oferowane w atrakcyjnych cenach popartych korzystną ofertą finansowania. Schmitz Cargobull jako jedyny producent pojazdów użytkowych dysponuje Centrum Badawczym Cargobull (CVC), w którym buduje się prototypy, przeprowadza badania, pomiary, testy oraz próby terenowe, dzięki czemu może zaoferować naczepy i przyczepy odpowiadające aktualnym trendom transportowym, sprawdzone od strony technicznej i użytkowej oraz ergonomiczne" – zaznacza Ireneusz Jagiełło.

Okazuje się, że nie tylko względy ekonomiczne mają znaczenie. „Klienci chcą, żeby naczepa była lekka, tania w eksploatacji, bezawaryjna, posiadała długą gwarancję, opiekę techniczną, była ładna i estetycznie wykonana. My wychodząc naprzeciw tym wymaganiom, produkujemy lekkie, mocne i trwałe naczepy. Pojazdy Feber produkowane są jedynie z komponentów i materiałów z najwyższej półki i w bogatych kompletacjach. Staramy się możliwie najlepiej dobrać naczepę do pracy. Istotna jest rów-

Wśród produktów Krone największym zainteresowaniem w tym roku cieszyły się standardowe naczepy kurtynowe Profi Liner. W tym segmencie na polskim rynku firma nie ma sobie równych.

Sporym wydarzeniem w firmie Feber było uzyskanie europejskiej homologacji e9. Otworzyła ona firmie nowe eksportowe rynki zbytu. Obecnie pojazdy marki Feber sprzedawane są we Włoszech i Hiszpanii, a w Niemczech, Francji i Szwecji firma ma już stałych partnerów handlowych oraz buduje sieć dilerską.

nież gęsta (41) sieć serwisowa Q Service Truck i 60 filii sprzedających części do naszych naczep. Dodatkowo zapewniamy 24-godzinny serwis assistance oraz wypożyczalnię naczep, które użyczamy na czas napraw powypadkowych i remontów kapitalnych wykonywanych w naszym zakładzie" – dodaje Michał Wiśniewski, dyrektor zarządzający Feber Sp. z o.o.

Jacek Portalski,
wiceprezes zarządu Eurotrailer

„Popularna jeszcze nie tak dawno zwykła naczepa plandekowa jest wypierana przez lepsze i łatwiejsze w obsłudze naczepy kurtynowe."

Nadal na naszym rynku liczy się również uniwersalność. „Naczepy muszą być bardzo elastyczne w swoim przeznaczeniu. W kurtynowej naczepie Kögel jest bardzo dużo elementów dodatkowych, co czyni ją najbardziej wszechstronną – zapewnia Jacek Portalski, wiceprezes zarządu Eurotrailer Sp. z o.o., przedstawiciela marki Kögel. – Popularna jeszcze nie tak dawno zwykła naczepa plandekowa jest wypierana przez lepsze i łatwiejsze w obsłudze naczepy kurtynowe. Kögel wychodząc naprzeciw oczekiwaniom klienta, wprowadził na rynek we wrześniu naczepę kurtynową, która spełnia wymogi certyfikatu TIR z zachowaniem wszystkich dogodności płynących z obsługi tradycyjnej naczepy kurtynowej. Taką naczepą można swobodnie poruszać się nie tylko po krajach UE, ale taż poza jej granicami, a przede wszystkim w Rosji, gdzie wymagane są odprawy celne".

Michał Rzoska,
dyrektor operacyjny Timex SA, Generalny Importer marki Kässbohrer

„Nasze naczepy w wersji 'Light' jeżdżą po drogach Rosji, Kazachstanu, Uzbekistanu czy krajów arabskich – nie sądzę, żeby miały problem na polskich drogach."

Odchudzanie wskazane, choć z umiarem

Lekkie konstrukcje pozwalają zaoszczędzić na paliwie i kursie. Jednak czy w naszych warunkach się sprawdzą? W rzeczywistości, która nie jest do końca pewna, trudno przewidzieć, jakie zlecenie przyniesie dzień następny. „Lekkie konstrukcje trzeba używać stosownie do przeznaczenia. W Polsce kupuje się naczepę 'do wszystkiego', np. naczepę 'Light' do przewozu zbóż, po czym wozi się również ciężkie głazy. Lekkie konstrukcje są trwałe i niezawodne, gdy są użytkowane zgodnie z przeznaczeniem. Do największych uszkodzeń naczep tego typu dochodzi na budowach przy załadunkach rzucanych z dużych wysokości płyt betonowych i głazów. Do takich celów służą naczepy stalowe typu stone master, które mają specjalne łączenia chroniące przed punktowym uderzeniem" – zaznacza Małgorzata Krzyżanowska. Wciąż jeszcze szkoda nie załadować więcej, jak się zmieści… „Dzisiaj klient decyduje się na lekką konstrukcję naczepy ze względu na restrykcje w kopalniach, terminalach (dmc 40 t). Taka konstrukcja świetnie się sprawdza w eksploatacji pod warunkiem, że użytkownik nie przeładowuje naczepy" – dodaje Bogdan Parchanowicz, kierownik produktu, Nova, Metal-Fach Sp. z o.o.

Modne ostatnio lekkie, aluminiowe konstrukcje, mają średnie wzięcie. Nasi przewoźnicy nie lubią za bardzo eksperymentować.

„W Polsce klienci nie wykazują przesadnego zainteresowania lekkimi konstrukcjami, są pragmatyczni. Bardziej dotyczy to rynku wywrotek. Skłania ich do tego oczywiście jakość naszych dróg, która co prawda stopniowo się poprawia, ale do ideału zza zachodniej granicy nam jeszcze brakuje" – zauważa Maciej Michalski. Podobnego zdania jest Ireneusz Jagiełło: „Wersje 'Light' w segmencie pojazdów użytkowych będą zyskiwały na znaczeniu, ale na większe zainteresowanie takimi pojazdami musimy poczekać na polepszenie jakości dróg w naszej części Europy."

Lekka konstrukcja tak, ale nie dla każdego? „Na dzień dzisiejszy, według opracowań Unijnych, średni ładunek dla naczep plandekowych w Europie to ok 13÷16 t, tak więc wydawałoby się, że rozwój taboru w kierunku specjalnych naczep o niższej masie własnej jest nieuzasadniony w sytuacji, gdy inwestycja w takie pojazdy wiąże się z dużymi nakładami. Niemniej jednak lżejszy pojazd to zawsze z jednej strony oszczędności na paliwie, z drugiej – w przypadku ładunków ciężkich, takich jak napoje, czy ładunków łączonych – dodatkowe możliwości. Zupełnie inaczej sprawa wygląda w przypadku ładunków specjalistycznych, takich jak np. paliwo, gdzie każdy kilogram masy własnej zestawu ma znaczenie – to dodatkowe sprzedane bądź niesprzedane litry" – zapewnia Michał Rzoska.

Andrzej Kamionka,
wiceprezes, dyrektor handlowy KH-Kipper

„W zależności od charakteru działalności dla części klientów najważniejsza jest niska masa, dla innych ważniejsza jest trwałość w czasie, odporność na przeładowanie, cena odsprzedaży."

Naczepy kurtynowe marki Zasław są zgodne z normą EN-12642 XL dotyczącą tzw. bezpiecznego ładunku.

Naczepy z lekką aluminiową skrzynią to jedna z propozycji firmy Wielton, skierowana do użytkowników, którzy eksploatują swoje pojazdy w sposób przewidujący.

„Lekkie konstrukcje są przyszłością. Dotyczy to tak samo naczep, jak i np. samolotów, statków czy wagonów kolejowych. Dmc większości zestawów drogowych w Polsce i UE wynosi 40 t. Sprawdza się tu matematyka i stara prawda: im mniej ważę, tym więcej zabiorę. Stosunek masy własnej do ładowności wprost proporcjonalnie przekłada się na wydajność środka transportu, a docelowo całej firmy przewozowej. Feber jest prekursorem w tej dziedzinie. Jako pierwsi wprowadziliśmy do produkcji seryjnej naczepy typu half-pipe ze skrzynią aluminiową. Również jako jedyni w Polsce produkujemy seryjnie naczepy z ramą w pełni aluminiową oraz wytwarzamy aluminiowe podwozia dla innych producentów naczep. Tytuł najlżejszej wywrotki produkowanej w Polsce również należy do naczepy Inter Cars (masa własna 4840 kg)" – dodaje Michał Wiśniewski.

Informacje o kolejnych zaoszczędzony kilogramach przestają nas zaskakiwać. Jednak gdzieś jest przecież granica. Pytanie: gdzie?

„Nie ma innej drogi niż rozwój. A lżejsze konstrukcje to nowoczesne technologie. Granice obniżania masy w dalekiej perspektywie trudno określić. Klienci generalnie szukają kompromisu pomiędzy niską masą a wytrzymałością, no i w ostatecznym rozrachunku ceną. Myślę, że idealnie z tego dylematu wybrnął Wielton, dzięki czemu kolejny rok w tym trudnym segmencie jesteśmy zdecydowanym liderem" – podkreśla Piotr Ogrodowicz.

„Oczywiście granicę dalszego obniżania masy własnej pojazdów kreśli rozsądek i koszty. Można by oczywiście rozwijać konstrukcje naczep w kierunku szkieletów z włókien węglowych tyle, że pojazd taki byłby absurdalnie drogi. Dziś rozsądnie jesteśmy w stanie uzyskać ok 1÷1,5 t na naczepie kurtynowej – Kässbohrer posiada w swojej ofercie paletę takich naczep i będzie je wprowadzał do Polski od I kwartału 2012 r. Obecnie nasze naczepy w wersji 'Light' jeżdżą po drogach Rosji, Kazachstanu, Uzbekistanu czy krajów arabskich – nie

DOŁĄCZ DO NAJLEPSZYCH!

W trudnych czasach nie ma miejsca na błędne decyzje. Inwestuj w rozwiązania zapewniające największą trwałość, bezawaryjność, najniższe koszty eksploatacji i wysoką cenę odsprzedaży.

STAS®

WE STREAMLINE
YOU WIN

Oferujemy szeroki wybór naczep wywrotek i moving floor dla branży rolniczej, komunalnej, paliw alternatywnych, drzewnej i budowlanej. Niektóre z nich mają aerodynamiczny design i zapewniają najniższe opory powietrza.

NOWOŚĆ!
od stycznia 2012 r. finansowanie fabryczne i wynajem naczep!

STAS

STAS GROUP – BIURO CENTRALNE POLSKA
ul. Zgierska 250/252, 91-364 Łódź, tel./fax: +48 42 658 10 97
biuro@staspolska.eu • www.staspolska.eu

Zapraszamy do współpracy
– POSTAW NA JAKOŚĆ I SOLIDNOŚĆ
NACZEPA MOVING FLOOR NR 1 W POLSCE!

sądzę, żeby miały problem na polskich drogach" – dodaje Michał Rzoska.

Na rozsądek wskazuje również Michał Wiśniewski: „Granicą obniżania masy własnej jest bezpieczeństwo użytkowników. Z jednej strony powstają skrzynie ładunkowe z materiałów kompozytowych, wówczas możliwa do uzyskania masa własna naczepy wynosi niespełna 4000 kg. Z drugiej – gdyby drogi, po których poruszają się naczepy budowlane były lepsze, a klienci nie

Cezary Lisowski,
prezes zarządu Zasław Zakład Przyczep i Naczep

„Era super lekkich naczep trwa dopiero od niedawna i rynek weryfikuje wytrzymałość i trwałość zaproponowanych konstrukcji – z różnym efektem dla poszczególnych producentów."

przeciążaliby pojazdów, można byłoby pokusić się o dalsze odchudzanie konwencjonalnych konstrukcji. Ponieważ rzeczywistość nie jest idealna, naczepy muszą mieć odpowiednio duży współczynnik bezpieczeństwa. Nasze naczepy przy masie własnej poniżej 5 t nadal są odporne na trudne warunki budowlane, polskie, momentami nie najlepsze drogi oraz przeładowywanie. Przewoźnicy z racji rosnących kosztów własnych, głównie za sprawą cen paliw i ogumienia, muszą używać coraz wydajniejszych i efektywniejszych środków transportu. Nasze lekkie konstrukcje są również przystosowane do eksploatacji w polskich, brutalnych realiach. Wbrew obiegowym pogłoskom aluminium jest bardzo wytrzymałym materiałem. Przykładem może być kuta alufelga, która jest niemal pięć razy mocniejsza niż stalowa, podobnie jest z innymi elementami. Obecnie niemal 20% na-

Maciej Michalski,
członek zarządu Pozkrone

„W Polsce klienci nie wykazują przesadnego zainteresowania lekkimi konstrukcjami."

czep produkowanych w Sieradzu wyjeżdża na alufelgach i z aluminiowymi ramami" – podkreśla Michał Wiśniewski.

Polemizuje z nim Andrzej Kamionka, wiceprezes, dyrektor handlowy KH-Kipper: „Odchudzanie pociąga za sobą utratę wytrzymałości i trwałości produktu. W zależności od charakteru działalności dla części klientów najważniejsza jest niska masa dla innych ważniejsza jest trwałość w czasie, odporność na przeładowanie, cena odsprzedaży itd. Wszystko jest kwestią indywidualnej sytuacji i rachunków".

Ciekawy pogląd na ten temat ma Cezary Lisowski: „Ciągły rozwój technologiczny pojazdów poprzez upraszczanie konstrukcji, stosowanie wysokowytrzymałych materiałów i innowacyjnych technologii w dziedzinie łączenia materiałów mają na celu osiągnięcie konsensusu pomiędzy oczekiwaniami klienta a możliwościami pojazdu użytkowego. Mniejsza masa własna pojazdu to szereg korzyści finansowych dla użytkownika, a z drugiej strony koszty w postaci trwałości pojazdu, jak również jego ceny. Masa własna pojazdu jest bardzo istotna ze względu na koszty eksploatacji i osiąganą marżę, jednak nie jest ona jedynym parametrem, jaki jest brany pod uwagę w procesie zakupu nowego pojazdu. Granicą obniżania masy własnej pojazdu jest spełnienie wymagań wytrzymałościowych – jeżeli klient oczekuje, aby pojazd nowy pracował bezawaryjnie np. w okresie 5 lat lub osiągał przebiegi rzędu miliona kilometrów, to jego konstrukcja musi być do takich warunków odpowiednio zaprojektowana. Cudów w technice nie ma, a najlepsze materiały mają swoją cenę. Dlatego też nieprawdą jest, że wszyscy klienci chcą kupować super lekkie pojazdy – era super lekkich naczep trwa dopiero od niedawna i rynek weryfikuje wytrzymałość i trwałość zaproponowanych konstrukcji – z różnym efektem dla poszczególnych producentów. Polskie drogi są coraz lepsze za sprawą ogromnych inwestycji, natomiast pojazdy użytkowe w większości przypadków eksploatowane są w warunkach terenowych. Obciążenia, jakim poddawane są konstrukcje pojazdów użytkowych w takich warunkach są niejednokrotnie na granicy tych symulowanych w warunkach laboratoryjnych na etapie projektowania pojazdu".

Zielona przyszłość

Lekkie pojazdy to tylko jeden z wielu instrumentów, które mają wywalczyć niższe koszty użytkowania i sprawić, że pojazd będzie zużywał mniej energii i będzie efektywniejszy. „Firma Krone wspiera dwa projekty: Eurocombi i Profi Liner Eco. Koncepcja Eurocombi znana jest w krajach skandynawskich od prawie 40 lat. Obecnie prowadzone są testy w Europie Zachodniej, głównie w Niemczech i krajach Beneluksu. Chodzi o zestaw o całkowitej długości 25,25 m i objętości ładunkowej 150 m^3. Dzięki temu uzyskujemy optymalizację kosztów transportu w kontekście zużycia paliwa, jak również ograniczenie emisji dwutlenku węgla. Natomiast Profi Liner Eco to koncepcja naczepy z pneumatycznym centralnym zamknięciem plandeki tzw. EasyTarp. Dzięki temu rozwiązaniu można zaoszczędzić do 70% czasu przy załadunku i rozładunku. Pojazd dodatkowo wyposażony jest w specjalne osłony aerodynamiczne, dzięki którym ograniczony jest opór powietrza. Pozwala to zaoszczędzić do 7% zużycia paliwa" – mówi Maciej Michalski.

Schmitz jest zwolennikiem lekkich konstrukcji i w nich m.in. upatruje przyszłość. Podobnie, jak Krone zaangażował się w długie zestawy Eurocombi. „Inna z koncepcji rozwoju to przedłużona o jedną długość europalety naczepa o długości powierzchni załadunkowej 14,7 m. EWT Truck & Trailer Polska uczestniczy w programie badawczym Ministerstwa Infrastruktury, który ma odpowiedzieć na pytanie, w jaki sposób przedłużone pojazdy zachowują się w naszej infrastrukturze drogowej. Wszystkie te rozwiązania pozwalają przewieźć większą ilość

Michał Wiśniewski,
dyrektor zarządzający Feber

„Jako jedyni w Polsce produkujemy seryjnie naczepy z ramą w pełni aluminiową oraz wytwarzamy aluminiowe podwozia dla innych producentów naczep."

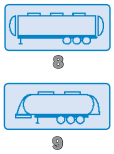
towaru mniejszym od tradycyjnego nakładem transportowym, a tym samym zwiększyć ekonomiczność wykorzystania pojazdów" – dodaje Ireneusz Jagiełło. Ostatnia nowość Schmitz Cargobull to aerodynamiczna naczepa kurtynowa S.CS Ecocargo z nowatorskim systemem plandekowym SMP (Sliding Micro Post), który redukuje czas otwierania i zamykania plandeki bocznej o 85%. To również ważny aspekt w dążeniu do racjonalizacji transportu.

Zanim jednak odpłyniemy w przyszłość, trzeba zatrzymać się w teraźniejszości. Przyszły rok jest dla wszystkich jedną wielką zagadką. Gdyby nie doniesienia z Europy, pewnie by nikomu nie przyszło do głowy, że być może będzie trudniejszy niż mogliśmy przypuszczać jeszcze 3 miesiące temu. Kryzys w Grecji, Hiszpanii, Włoszech, pokrzyżował nam plany. Niestabilny kurs walut, drogie paliwo, niepewne jutro. Wszyscy znowu wolą poczekać, aż sytuacja się wyklaruje. Dzisiaj nikt kto nie musi, nie wydaje pieniędzy. Skąd my to znamy? Rynek naczep 2011 to sukces tej branży. Oby 2012 był równie udany.

Katarzyna Dziewicka

Fot. M. Kij, Feber, Kässbohrer, Krone, Schmitz, Wielton

Feldbinder



tel. 502 553 909, fax 67/281 02 93
j.grewling@feldbinder.com
www.feldbinder.com

wiodący europejski producent silosów i cystern specjalistycznych

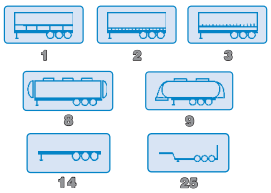
Kilka kilometrów w kierunku południowo-wschodnim od Hamburga znajduje sie wiodący producent naczep specjalistycznych – Feldbinder Spezialfahrzeuwwerke GmbH znany bardziej pod skrótem FFB.

Jako jedyni produkujemy całą gamę cystern oraz silosów dla transportu drogowego i kolejowego.

W naszej ofercie znajdują się: cysterny i silosy z aluminium, tankkontenery, wagony silosy i cysterny, cysterny i silosy ze stali nierdzewnej do przewozu materiałów niebezpiecznych oraz spożywczych.

Od 1975 r. dwaj akcjonariusze OTTO FELDBINDER & JAN-DIRK BECKMANN są duetem odnoszacym sukcesy w branży budowy silosów, od 1993 cystern, od 1996 wagonów silosów i od 2003 wagonów cystern.

Kässbohrer



TIMEX S.A.

Generalny Importer Kässbohrer
ul. Terespolska 58
05-074 Halinów, Nowy Konik
tel. +48 22 760 45 00
fax + 48 22 783 69 76
konik@timexsa.pl
www.kaessbohrer.com.pl

Timex S.A. jest generalnym importerem naczep Kässbohrer na Polskę, Litwę i Estonię. Kässbohrer należy do wiodących producentów naczep, które są w stanie przewieźć każdy rodzaj ładunku. W ofercie znajdziemy:
▪ standardowe naczepy plandekowe w wykonaniu burtowym, kurtynowym, kurtynowym mega, jak również z rynnami do przewozu stali w kręgach (coil-muldy) ▪ naczepy niskopodwoziowe w wykonaniu od trzyosiowych stałych do ośmioosiowych rozsuwanych ▪ naczepy cysterny do przewozu paliw płynnych, chemii, bitumu i artykułów spożywczych ▪ naczepy do przewozu kontenerów ▪ naczepy do przewozu samochodów ciężarowych (trucktransportery) ▪ naczepy silosy do przewozu cementu i kruszyw ▪ naczepy silosy uchylne do przewozu granulatów i artykułów spożywczych ▪ naczepy platformy jak również wszelkiego rodzaju naczepy specjalistyczne wykonywane na specjalne zamówienie klienta.

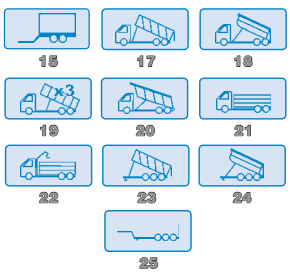
Najwyższe wymagania co do jakości oraz najnowsze technologie produkcji tworzą podstawę dla innowacyjnych naczep, wspartych najwyższą funkcjonalnością. Obecne spektrum osiągnięć tego producenta opiera się na dziesiątkach lat doświadczeń połączonych z ewolucją produktów wynikającą z postępu technologicznego, jak również ze współpracy z klientami. Kässbohrer jako producent nowoczesnych naczep na bieżąco interesuje się zmianami na poszczególnych rynkach i polach działania swoich klientów, dzięki czemu może szybciej i lepiej reagować na ich nowe wymagania.

KH-KIPPER

Zabudowy Przyczepy Naczepy

KH-KIPPER Sp. z o. o.

Kajetanów 130
26-050 Zagnańsk
tel. +48 (41) 30 11 569
fax +48 (41) 30 11 303
biuro@kh-kipper.pl
www.kh-kipper.pl
www.wywrotki.pl



- **WYWROTKI**
- **PRZYCZEPY I NACZEPY WYWROTKI**
- **PRZYCZEPY I NACZEPY NISKOPODWOZIOWE**
- **HAKOWCE**
- **MONTAŻ ŻURAWI**

KH-KIPPER

Zabudowy Przyczepy Naczepy

ZABUDOWA-WYWROTKA TYLNOZSYPOWA

długość gabarytowa	6000 mm
szerokość gabarytowa	ok. 2500 mm
wysokość burt	1350 mm
objętość	ok. 17 m³

▪ podłoga 7 mm, materiał HARDOX/RAEX, burty 5 mm, materiał DOMEX/OPTIM ▪ burty boczne stałe, konstrukcja półkolista typu rynna, ▪ burta tylna materiał HARDOX/RAEX 6 mm z górnymi wzmocnionymi zawiasami ▪ siłownik hydrauliczny przedni stabilizowany ▪ pompa hydrauliczna HYVA, zbiornik oleju ▪ sterowanie wywrotem z kabiny ▪ mocowanie koła zapasowego na burcie przedniej ▪ system HYFIX (mocowanie zabudowy do ramy pojazdu) ▪ stabilizator nożycowy ▪ wywrotka śrutowana, gruntowana i malowana w uzgodnionym kolorze RAL

PRZYCZEPA-WYWROTKA DWUSTRONNA

nacisk przedniej osi	9000 kg
nacisk tylnej osi	9000 kg
DMC	18 000 kg
masa własna	5800 kg +/–2%
długość gabarytowa	5000 mm
szerokość gabarytowa	2500 mm
wysokość burt	1000 mm
objętość	11,4 m³

▪ podłoga 6 mm HARDOX/RAEX ▪ burty 4 mm DOMEX/OPTIM ▪ lewa burta otwierana hydraulicznie ▪ prawa burta stała ▪ burta tylna 5 mm z górnymi zawiasami, zamki automatyczne ▪ siłownik hydrauliczny podpodłogowy ▪ plandeka zwijana na burcie bocznej + dodatkowa drabinka

Podwozie – konstrukcja spawana ze stali wysokogatunkowej.
▪ końcówka dyszla do haka sprzęgłowego śr. 50 mm (DIN) ▪ 2 osie 9 ton każda MB/SAF/ BPW z pneumatycznym resorowaniem ▪ instalacja hamulcowa pneumatyczna, dwuobwodowa HALDEX z ABS na 1 oś ▪ pneumatyczny hamulec postojowy ▪ opony 385/65/R22,5, 5 sztuk

KH-KIPPER

Zabudowy Przyczepy Naczepy

PRZYCZEPA NISKOPODWOZIOWA
PODWOZIE:

długość gabarytowa	ok. 10 000 mm
długość użytkowa	ok. 8000 mm
szerokość	ok. 2550 mm
wysokość	ok. 900 mm
DMC	27 000 kg

RAMA: Konstrukcja spawana DOMEX 650.
DYSZEL: konstrukcja spawana, przystosowana do haka sprzęgowego Ø 50 mm.
OSIE I ZAWIESZENIE: Zamontowane 3 osie BPW lub SAF o nośności 9 ton/oś z automatycznym poziomowaniem, 3-cia oś skrętna.
Instalacja hamulcowa dwuprzewodowa z EBS 4S/3M i ABS na 3 osiach, pneumatyczny hamulec postojowy.
▪ 13 kół z oponami bezdętkowymi ▪ 235/75 R17,5, zamontowane centralnie ▪ podłoga wykonana z twardego drewna ▪ przednia ściana stalowa demontowana – wysokość 600 mm ▪ mocowanie ładunku na całej długości ▪ stała drewniana belka oporowa przy ścianie przedniej

NACZEPA NISKOPODWOZIOWA

długość gabarytowa	ok. 12 900 mm
długość użytkowa	ok. 8800 mm + 3700 mm
szerokość	ok. 2540 mm
wysokość	ok. 950 mm
maksymalna waga	ok. 9000 kg
DMC	49 000 kg

▪ rama: konstrukcja spawana wykonana ze stali wysokogatunkowej DOMEX ▪ płyta sprzęgowa z wymiennym czopem 2-calowym ▪ nogi podporowe ze stopami płaskimi ▪ rama przystosowana pod ciągnik siodłowy 4×2 i 6×4 ▪ 3 osie BPW o nośności 11 ton/każda z automatycznym poziomowaniem ▪ trzecia oś skrętna ▪ zawór do opuszczania naczepy przy załadunku ▪ dwuprzewodowy układ hamulcowy z EBS 4S/3M i ABS na 2 osiach ▪ koła 13 kół 17,5 cala z oponami 245/70 bezdętkowymi
Powierzchnia ładunkowa:
▪ podłoga drewno 50 mm grubości ▪ balkon z aluminiowymi burtami ▪ dodatkowe najazdy na balkon ▪ możliwość poszerzenia do 3000 mm w części płaskiej

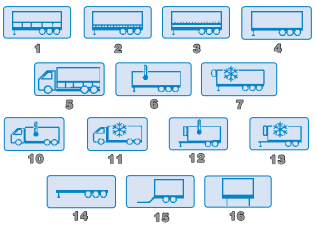
KRONE

POZKRONE S.A.

Generalny Dystrybutor Pojazdów Krone

tel. 61 814 72 11
biuro@pozkrone.pl

www.pozkrone.pl



Krone drugi co do wielkości producent naczep i przyczep w Europie oferuje pojazdy:
▪ skrzyniowe ▪ kurtynowe ▪ furgonowe ▪ Mega ▪ chłodnicze
▪ izotermiczne ▪ systemy wymienne

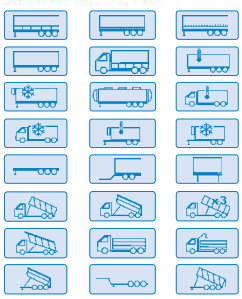
Naczepy firmy Krone to pojazdy nowoczesne i bezpieczne o niskich kosztach eksploatacji i wysokiej wartości przy odsprzedaży. Do tego doskonały serwis – począwszy od doradztwa przy kompletacji zamówienia, przez wskazanie korzystnego finansowania, po szybką wysyłkę części zamiennych.

W 1995 roku Spółka Akcyjna Pozkrone uzyskała status Generalnego Dystrybutora i od tej pory na zasadzie wyłączności reprezentuje interesy handlowe producenta Fahrzeugwerk Bernard Krone GmbH.

SCHWARZMÜLLER

Schwarzmüller Polska Sp. z o.o.

ul. Opłotek 42
01-940 Warszawa
tel./fax: +48 22 8650308
e-mail:
office.warszawa@schwarzmueller.com



Firma Wilhelm Schwarzmüller GmbH jest największym producentem przyczep i nadwozi w Austrii i dzięki swojej obecności w 21 krajach europejskich zyskała pozycję jednego z wiodących dostawców ciągnionych pojazdów użytkowych w Europie Centralnej, Południowo-Wschodniej i Wschodniej. Przedsiębiorstwo produkuje ponad 12.000 pojazdów użytkowych rocznie, zatrudnia ponad 2.200 pracowników i w ramach grupy firm wypracowuje skonsolidowany obrót wynoszący około 350 mln EUR. Ciągłe nowe opracowania, wieloletnie doświadczenie i najwyższa jakość charakteryzują różnorodną paletę wyrobów w zakresie zabudów, przyczep, naczep:

▪ platform ▪ wywrotek ▪ chłodni ▪ cystern, niskopodwoziowych ▪ do przewozu kontenerów, oraz do przewozu drewna (pojazdy kłonicowe).

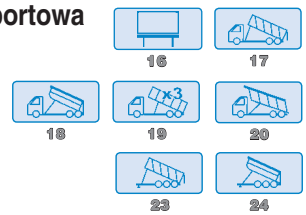
Obok zakładów produkcyjnych w Austrii, Czechach i na Węgrzech, szybką naprawę i zaopatrzenie w części zamienne zapewnia obejmująca całą Europę sieć punktów serwisowych rozmieszczonych wzdłuż najważniejszych tras komunikacyjnych i tranzytowych. Ponadto doskonale wyposażony park pojazdów do wynajęcia zapewnia optymalną realizację indywidualnych wymagań transportowych klientów.

SKIBICKI

Skibicki Technika Transportowa

ul. Spółdzielcza 8a
87-630 Skępe
tel./fax (54) 287 72 97
tel. kom. +48 693 863 193
e-mail: skibicki@skibicki.com.pl

www.skibicki.com.pl



Firma „SKIBICKI TECHNIKA TRANSPORTOWA" Sp. z o.o. powstała w 1981 roku. Obecnie jesteśmy jedną z największych firm zabudowujących podwozia ciężarowe w kraju. Posiadamy pozycję krajowego lidera zabudów samowyładowczych o różnorodnym przeznaczeniu.

W naszej ofercie znajduję się:

- urządzenia hakowe
- urządzenia bramowe
- kontenery
- systemy wymienne
- żurawie
- wywrotki
- naczepy
- przyczepy i zestawy
- specjalistyczne usługi – cięcie plazmą i laserem

Wszystkie produkty naszej firmy charakteryzują się funkcjonalnością oraz bardzo wysoką wytrzymałością.

W 2011 roku uzyskaliśmy certyfikat ISO 9001:2008.

SKIBICKI

16 17 18 19 20 23 24

Zabudowa podwozia ze skrzynią ładunkową samowyładowczą 3W, typ lekki
Zabudowa na samochody od 8 do 12 t dmc na podwoziu 4x2 i 4x4
Długość zabudowy od 4 do 6 m

Zabudowa podwozia ze skrzynią ładunkową samowyładowczą 1W, tylnozsypowe, typ rynna.
Zabudowa na samochody od 26 do 32 t dmc na podwoziu 6x4, 6x6, 8x4,8x6 8x8
długość zabudowy od 5 do 6,5 m

Zabudowa podwozia skrzynią ładunkową samowyładowczą 3W, wywrot trójstronny

Zabudowa na samochody od 26 do 32 t dmc na podwoziu 8x4,8x6 8x8
Długość zabudowy od 5 do 6,2 m

Naczepa 3-osiowa z zabudową stalową- typy: rynna lub klasyczna
Pojemność 25 do 36 m^3
Długość przy podłodze ok. 7000 mm
Szerokość gabarytowa 2550

Zabudowa podwozia systemem wymiennym
System hydraulicznej wymiany nadwozia SWH

STAS

23 24 26

STAS GROUP
Biuro Centralne Polska

ul. Zgierska 250/252, 91-364 Łódź
tel./fax: +48 42 658 10 97
biuro@staspolska.eu

www.staspolska.eu

Belgijskie naczepy STAS to niska masa własna, najszersze ramy zapewniające znakomitą stabilność prowadzenia i trwałość pojazdu podczas eksploatacji na kiepskich drogach, materiały najwyższej jakości i staranny montaż. Aktualna oferta obejmuje naczepy:

▪ wielofunkcyjne do przewozu paliw stałych, kruszyw o większej granulacji, żwiru itp. ▪ objętościowe do transportu płodów rolnych, zrębek drzewnych itp. ▪ z ruchomą podłogą przeznaczone dla branży komunalnej, recyklingu, do transportu kompostu itp. ▪ budowlane

NACZEPA MOVING FLOOR NR 1 W POLSCE!

PACCAR FINANCIAL

DAF
A PACCAR COMPANY

PACCAR PARTS

www.daftrucks.pl

Chłodnia Duoplex GFK z poszyciem z laminatu. Nadwozie powstaje w Hvam, ale rama w Lübtheen.

Rozróżnienie

Przewaga dzięki technologii? Slogan wytarty, ale działa. Nowoczesna fabryka w Lübtheen pozwala firmie Krone skutecznie konkurować z innymi w całej Europie.

Produkcja i sprzedaż pojazdów chłodniczych niesie ze sobą szereg niuansów. Chłodnia chłodni nierówna. Niektórzy wolą pojazdy z poszyciem z tworzywa, inni wybierają blachę stalową. Pragnąc zadowolić wszystkich, Krone musiało sporo zainwestować.

Wśród pól

W roku 2000 Krone uruchomiło produkcję chłodni z poszyciem z laminatu w zakładach w Hvam, w Danii. Przejęło je od firmy Norfrig. Siedem lat później ruszyło z produkcją chłodni stalowych w Lübtheen.

O ile pojazdy z tworzywa można wykonywać metodą omalże „chałupniczą", czego dowodzi działalność szeregu firm, głównie na południu Europy, to chłodnie stalowe wymagają znacznych nakładów inwestycyjnych. Krone zdecydowało się je ponieść, aby wzmocnić pozycję jednego z wiodących producentów również w tym segmencie. Tak się bowiem składa, że różne kraje preferują odmienne typy chłodni. Południe i Skandynawia przywiązane są do naczep z tworzywa. Europa Środkowa i Wschodnia wybiera częściej pojazdy stalowe. Można próbować doszukiwać się związku z warunkami eksploatacji w danym regionie, ale jest to ryzykowne. Krajowe upodobania wynikają raczej z technologii stosowanej przez firmy, których produkty były lub są najwygodniej dostępne na rynku.

Uruchamiając zakład w Lübtheen, Krone zajęło dogodną pozycję jedynej, europejskiej firmy, która daje nabywcom wybór: chłodnia plastikowa albo stalowa. Jednak nowa fabryka była kosztowna. Do końca 2010 r. pochłonęła 83 mln euro. Należy za to do najnowocześniejszych w Europie.

Lübtheen jest właściwie „centrum produkcji naczep chłodniczych". Tu powstają i są zabezpieczane antykorozyjnie w procesie kataforezy ramy do wszystkich chłodni Krone – również laminatowych z Hvam. Firma podkreśla, że ramy te rozciągają się na całą długość pojazdu, przez co izolują w dużym stopniu nadwozie od naprężeń. Chłodnie Krone są może cięższe niż konkurencji, ale bardziej trwałe. Sercem fabryki jest jednak nowoczesna, zautomatyzowana linia produkcji nadwozi z poszyciem ze stali.

W czasach NRD działała w miasteczku wytwórnia przyczep rolniczych. Nie był to jednak główny powód ulokowania tu produkcji chłodni. Region ma wiejski charakter, jest ubogi, nie ma zbyt dużo miejsc pracy. Krone uzyskało wsparcie rządu, który chce zaktywizować lokalną społeczność. Ponadto stąd jest stosunkowo blisko do Hvam.

Przekłada się

Pod jednym względem, produkcja chłodni stalowych i laminatowych niczym się nie różni: najpierw robi się ściany, a potem składa je w zgrabne „pudełko". Ściany mają strukturę sandwicza. Pomiędzy płatami poszycia znajduje się izolacja. Jej gęstość można regulować, co pozwala two-

Linie produkcji paneli są całkowicie zautomatyzowane. Ludzie tylko nadzorują maszyny.

Wbrew tendencji do zmniejszania masy własnej naczep, Krone upiera się przy pełnej ramie, która przejmuje naprężenia i chroni nadwozie.

rzyć pojazdy o zróżnicowanej zdolności utrzymywania zadanej temperatury dla odmiennych grup nabywców.

Poszycie typowej, stalowej chłodni Krone jest utworzone z 13 segmentów. Każdy z nich wycinany jest ze zwoju blachy o szerokości 1,2 m. Docina się go na długość odpowiadającą wysokości nadwozia. W praktyce jest to od 2,4 do 3,2 m. Segmenty łączone są „na zakładkę" i uszczelniane. Długość powstającej naczepy można regulować, usuwając skrajne segmenty. Dach powstaje z dwu podłużnych segmentów, złączonych pośrodku. Blacha używana na poszycie jest pokryta z jednej strony PCV, z drugiej powłoką organiczną.

Izolacja nakładana jest na pięciu liniach, gdzie powstają obie ściany boczne, dach, podłoga i drzwi. Pracownicy układają na panelu stanowiącym poszycie tylko uszczelniające, gotowe pasy pianki po bokach. Komponenty pianki, stanowiącej izolację, są wylewane przez automat na przesuwającą się pod spodem jedną ścianę poszycia, po czym na wierzch kładziona jest druga ściana. Tak przygotowany sandwiczowy panel trafia do prasy. Podgrzewanie blach sprzyja dobremu przyleganiu „pączkującej" pomiędzy nimi pianki. Krone proponuje panele z izolacją o gęstości od niespełna 40 do 80 kg/m^3. Gęstość wpływa również na sztywność panelu. Dlatego np. w furgonach Dry Liner ze stosunkowo cienkimi ścianami zbliża się ona do 80 kg/m^3.

Podłoga trafia na linię w postaci gotowego, ale pustego w środku elementu ze sklejki. Komponenty pianki wtryskiwane są przez otwory z boku, rozmieszczone tak, aby dostała się ona pomiędzy każdą z poprzeczek łączących wierzch i spód podłogi. Podobnie, jak w przypadku ścian, piankę należy podawać szybko i w dużej ilości, aby powstała równomierna warstwa izolacji. Na koniec na spód podłogi nakładane jest poszycie, a na wierzch antypoślizgowa blacha aluminiowa.

W analogiczny sposób jak boki i dach powstają ściany przednie i drzwi. Jedna z linii ma długość 18 m. Możliwa jest na niej produkcja elementów do pojazdów dłuższych, niż obecnie dopuszczone do ruchu na terenie Unii Europejskiej. Na razie powstają tu ściany izolowanych nadwozi wymiennych, po dwie na raz.

Na automatycznej linii panele są wyposażane w profile, dzięki którym zyskują właściwą „oprawę" i mogą potem zostać ze sobą połączone. Leżakują kilka godzin w magazynie, co pozwala izolacji utrwalić się. Następnie są lakierowane proszkowo wg życzenia nabywcy. Wreszcie montowane są w całość i łączone ze zbudowanym na osobnej linii podwoziem.

Umocowanie szyn i haków do transportu półtusz wymagało wzmocnienia dachu naczepy Duoplex Steel poprzeczkami.

Rzadziej spotykana, zwłaszcza na wschód od Odry dwuosiowa naczepa chłodnicza dla użytkowników flotowych, przeznaczona do pracy w ciężkiej dystrybucji.

Chłodnicze nadwozie wymienne z własnym agregatem i możliwością stworzenia wewnątrz drugiego poziomu podłogi.

„Brudzące" prace nad ramą: spawanie, zabezpieczanie na linii KTL i malowanie są całkowicie oddzielone od automatycznej produkcji paneli nadwozia.

Procentuje

Wśród powstających naczep są modele o zróżnicowanej wielkości, wyposażone w różnego typu systemy mocowania ładunku. Zadowalająco udało się rozwiązać trudności z mocowaniem listew do stalowych ścian bocznych czy szyn z hakami do półtusz do dachu. W tym ostatnim wypadku dach po prostu wzmocniono poprzeczkami. Zakład produkuje również izolowane nadwozia wymienne.

Fabryka zatrudnia około 200 osób. Pracują na dwie zmiany. Jest wśród niech wielu Polaków, ponieważ miejscowi nie bardzo dają się „aktywizować". W najlepszym jak do tej pory, 2009 r. wyprodukowano tu 5 tys. pojazdów. Po załamaniu spowodowanym kryzysem, może uda się zbliżyć do tej liczby w kończącym się roku. Maksymalna wydajność sięga 10 tys. pojazdów rocznie.

Czekając na lepsze czasy, Krone nie zaniedbuje innowacji. Do najnowszych propozycji należy chłodnia Duoplex GFK (laminatowa) chłodzona parującym, ciekłym dwutlenkiem węgla (CO_2). Instalacja chłodząca typu CryoTech pochodzi z firmy Thermo King. Bez uzupełnienia zbiornika CO_2 naczepa może utrzymywać temperaturę przez około jedną dobę. Pojazd polecany jest szczególnie użytkownikom flotowym, którzy wyposażą się w stację do tankowania dwutlenku węgla.

Kolejny pomysł to izolowane nadwozie z paneli wykonanych z poliwęglanu, pokrytych po obu stronach żywicą poliestrową i żelkotem. Są relatywnie lekkie, mocne i długowieczne. Próby gotowych pojazdów już trwają. Krone eksperymentuje również z wkładkami próżniowymi, polepszającymi własności izolacyjne. W ramach polepszenia bilansu energetycznego pojazdu oferuje oświetlenie LED, a w dalszej przyszłości rozważa montaż baterii słonecznych na dachu. Mają one dostarczać część energii wydatkowanej na chłodzenie ładowni. Ich wadą jest, że zwiększają masę własną pojazdu. Naturalnie firma nadal pracuje nad poprawą własności aerodynamicznych zestawu.

Zapewniwszy sobie unikalną ofertę, Krone nie ustaje w poszukiwaniach. Pozycja lidera chłodnictwa, wywalczona w ciągu zaledwie 10 lat, zobowiązuje.

Michał Kij

Fot. M. Kij, Krone

Specjalizacja w różnorodności

Grupa Tirsan oferuje szereg zróżnicowanych naczep. Doskonale znana u nas marka Kässbohrer jest jedną z kilku.

Grupa Tirsan jest największym, tureckim producentem naczep. Daje pracę 1100 osobom. Kierownictwo firmy znajduje się w Stambule, po drugiej stronie mostu nad cieśniną Bosfor, czyli formalnie już w azjatyckiej części kraju. Zakład produkcyjny znajduje się dwie godziny drogi od centrali, w miejscowości Adapazari. Pracuje tu 695 osób, łącznie z zarządem. W Adapazari produkowane są wszystkie naczepy, jakie obejmuje oferta Grupy. Z bram zakładu wyjeżdżają cztery marki pojazdów. Każda z nich specjalizuje się w określonym typie produktów. I tak:

- Kässbohrer to naczepy kurtynowe, niskopodłogowe i podwozia na eksport, a także cysterny i silosy na rynek krajowy i zagraniczny;
- Tirsan – naczepy kurtynowe, niskopodłogowe, chłodnie, podwozia wywrotek oraz wywrotki na rynek krajowy;
- Talson – pojazdy furgonowe na rynek krajowy i zagraniczny, w tym wyspecjalizowane: do transportu kontenerów lotniczych i odzieży, dystrybucyjne oraz dostosowane do transportu koleją;
- Hendricks – cysterny specjalistyczne kierowane na eksport.

Tak szeroki asortyment nie jest przypadkiem. Pomaga firmie utrzymywać pozycję lidera w kraju. Czegokolwiek wymagałby nabywca, znajdzie to u Tirsana. Odpowiednią jakość produktów Grupa zapewniła sobie w sposób powszechnie praktykowany przez silne przedsiębiorstwa: wykupiła mniejszych, ale doświadczonych producentów o dużej renomie.

Krok po kroku

Aktywność tego rodzaju nasiliła się na przełomie XX i XXI wieku. Początki firmy Tirsan sięgają 1977 r. Produkcję komponentów dla przemysłu motoryzacyjnego rozpoczęła w 1983 r. Dziesięć lat później stworzyła największą w kraju wytwórnię naczep. W 1994 r. nawiązała współpracę z francuską Lamberet, przez co wzbogaciła ofertę o chłodnie. W 1998 uruchomiła fabrykę w Goch, w Niemczech. W 2002 r. przejęła wydział cystern i silosów firmy Kässbohrer, a po roku holenderską firmę Talson. W 2007 r. Grupa Tirsan przejęła niemiecką firmę Hendricks.

Przejmowanie firm zachodnioeuropejskich pozwoliło Grupie pozyskać nowoczesną technologię. Nie mniej ważna była wiedza i wieloletnie doświadczenie pracujących tam ludzi, szczególnie konstruktorów. Pozwoliło to Turkom szybko opanować skomplikowane procesy produkcyjne i uniknąć pułapek związanych z podjęciem się nowych, nieznanych zadań. Dało również dostęp do zachodnich rynków. Marki tworzące Grupę Tirsan są dobrze znane odbiorcom, co owocuje zamówieniami. Również nabywcy krajowi zyskują przekonanie, że inwestują w produkt wysokiej jakości.

W Turcji Grupa konkuruje przede wszystkim z miejscowymi wytwórcami. Jest ich

Zadaniem tej naczepy Kässbohrer jest przewóz mas bitumicznych.

Silos marki Kässbohrer. Szczególny sposób kształtowania i spawania wygięcia w przedniej części, pozwala ramie zachować ciągłość, przez co pojazd jest bardziej wytrzymały.

W rodzimym kraju Grupa Tirsan jest dużym dostawcą wywrotek. Sprzedaje również kompletne podwozia z siłownikiem mniejszym firmom, które zabudowują na nich własne skrzynie ładunkowe.

Poza typowymi naczepami skrzyniowymi i kurtynowymi, Grupa Tirsan oferuje wyspecjalizowane furgony do transportu odzieży i kontenerów lotniczych.

Naczepy chłodnicze są owocem współpracy Grupy Tirsan i francuskiej firmy Lamberet. Obecnie kierowane są przede wszystkim na rynek krajowy.

sporo, a odmienne warunki eksploatacji w europejskiej i azjatyckiej części kraju powodują, że popyt jest zarówno na pojazdy zaawansowane technicznie, jak i prostsze, które można naprawiać bez pomocy skomplikowanego zaplecza serwisowego. Mimo to Grupa opanowała ¼ rynku.

Jej rywalami za granicą są lokalne fabryki i wiodący producenci z Niemiec. Stawić im czoła pozwala zróżnicowana oferta obejmująca naczepy typowe: skrzyniowe, kurtynowe oraz specjalistyczne, głównie cysterny i silosy. Do tego dochodzą naczepy podkontenerowe, niskopodwoziowe, wywrotki oraz transportery samochodów. Na życzenie nabywcy firma podejmuje się wykonania pojazdów skomplikowanych, dostosowanych do indywidualnych potrzeb.

Źródłem dodatkowych dochodów jest sprzedaż ciężarówek. Od 1995 r. Grupa jest dilerem DAF-a. Należy on w Turcji obok Scanii do przodujących marek importowanych. Wysoki udział w rynku ma Mercedes-Benz. Dominującą rolę odgrywa Axor, produkowany od 2000 r. w Askaray. Dlatego Mercedes jest zaliczany do marek krajowych. W Turcji nadal jest również miejsce dla ciężarówek prostszych, takich jak BMC czy Ford Cargo w jego coraz to nowych wcieleniach.

Mimo wszystko

Zarząd z optymizmem patrzy w przyszłość. Niedawny kryzys uważa za przeszłość, która nie przeszkodzi osiągać dobrych wyników i to już w najbliższych latach. Mimo to pozostał po nim ślad. Niemiecka fabryka w Goch wstrzymała produkcję. Obecnie jest tam punkt dilerski z ekspozycją produktów, w którym przygotowywane są do wydania pojazdy kierowane na rynek niemiecki. Placówka pełni również funkcję głównego zakładu naprawczego w kraju i prowadzi montaż SKD naczep skrzyniowych i plandekowych.

W okresie kryzysu sprzedaż spadła z 4348 pojazdów w 2007 r. do 1430 w 2009 r. Jednak już w 2010 firma dostarczyła 3350 pojazdów, a w 2011 zamierza podwoić tę liczbę.

Optymizm wynika z nadziei na pozytywny rozwój sprzedaży na Zachodzie, ale również z potencjału rynku krajowego. Grupa porusza się na nim nader sprawnie. Wspomniane podwozia pod wywrotki, wyposażone w siłowniki, są sprzedawane miejscowym, małym producentom, którzy zabudowują na nich własne skrzynie ładunkowe. Działalność nie do pomyślenia w Europie Zachodniej, tu okazuje się korzystna. Szczególnie, jeśli spojrzeć na Grupę, jako część gospodarki kraju. Ludzie zatrudnieni w fabryce mają pracę, nabywcy zaś dostają nowoczesny wyrób w korzystnej cenie.

Firma jest obecna w 48 krajach, głównie w Europie i okolicy. Nie odmawia również realizacji kontraktów do dalszych rejonów globu. Sprzedaż typowych naczep wspomagana lukratywnymi zamówieniami na modele wyspecjalizowane, w tym głównie cysterny i silosy, ma być kluczem do powodzenia za granicą. W 2010 r. eksport wyniósł 600 sztuk, a w 2011 wzrosnąć ma do 1500 pojazdów.

Wytrwała firma, wytrwali klienci

Od lipca 2010 r. przedstawicielem Grupy Tirsan w Polsce jest spółka Timex. Przez 17 lat związana była z firmą Kögel. Wytrzymała wszystkie burze, jakie dotknęły jej partnera. W końcu zapadła jednak decyzja o rozstaniu. Dziś w Koniku Nowym można zaopatrzyć się w naczepy Kässbohrer. Prowadzony jest też montaż typowych pojazdów tej marki, wśród których królują naczepy kurtynowe.

Sprzedaż nowej oferty Timexu ruszyła na dobre w ubiegłym roku dopiero w październiku. Mimo to spółka dostarczyła na polski rynek sto naczep. W tym poziom zamówień jest więcej niż zadowalający.

Nie byłoby to możliwe, gdyby nie zaufanie dawnych klientów i daleko posunięta elastyczność importera. Mając w ofercie nie tylko produkty typowe, ale również cysterny i silosy, należy ze zdwojoną uwagą słuchać klientów. Na szczęście partner taki, jak Grupa Tirsan pozwala realizować zamówienia zgoła karkołomne, trudne i wymagające stałego kontaktu między importerem a producentem. Wzajemna współpraca układa się bez zarzutu. Strona turecka wysoko ocenia kompetencje Polaków, a pracownicy Timexu ze swej strony podkreślają wsparcie, na jakie mogą liczyć w fabryce.

Grupa Tirsan zamierza wypracować miejsce w pierwszej trójce europejskich producentów naczep i stać się numerem jeden w cysternach, silosach i furgonach. W tych ambitnych planach chłonny rynek polski ma ważną pozycję.

Michał Kij
Fot. M. Kij

Przykład wyspecjalizowanej naczepy niskopodwoziowej z hydraulicznie rozkładanymi najazdami.

Cysterna paliwowa Kässbohrer o konstrukcji samonośnej. Wózek jezdny z osiami oraz siodło są mocowane wprost do zbiornika, co pozwala zmniejszyć masę własną pojazdu. W tureckim zakładzie powstają również autocysterny.

Dla twojej **wygody**

KH-Kipper nie stroni od zadań specjalnych. Swoje pojazdy buduje tak, żeby ułatwić pracę użytkownikowi, dostosowując je do indywidualnych potrzeb.

W ofercie kieleckiego producenta zabudów, oprócz wywrotek, przyczep i urządzeń hakowych, znajdują się również naczepy wywrotki i naczepy niskopodwoziowe do transportu maszyn.

Rynna może więcej

Naczepy wywrotki KH-Kipper produkowane są na 3-osiowych podwoziach własnej konstrukcji. Oferta obejmuje dwa podstawowe typy: ze stalową lub aluminiową półokrągłą skrzynią tylnozsypową W1U.

Taka stalowa naczepa, oprócz kształtu zapobiegającego pozostawianiu materiału wewnątrz przestrzeni ładunkowej, ma również niższą masę w porównaniu z klasyczną prostokątną zabudową z płaską podłogą i niezbędnym użebrowaniem wzmacniającym. Spawana rama wykonana jest z dwuteownika o zmiennym przekroju i połączona poprzeczkami. Podłoga skrzyni standardowo wykonana jest ze stali trudnościeralnej Hardox lub Raex, a burty w zależności od przeznaczenia ze stali Domex lub Optim. Stosowana stal jest odporna na ścieranie, korozję i umożliwia znaczne obniżenie masy zabudów przy zachowaniu wymaganej wytrzymałości.

Naczepy wywrotki z aluminiowymi skrzyniami są przeznaczone do transportu materiałów sypkich oraz masy bitumicznej. Takie zabudowy są o 2 t lżejsze od stalowych. Oferowane są zarówno z płaską podłogą, jak i half-pipe.

Zabudowa-wywrotka W1U zarówno w naczepie, jak i na podwoziach ciężarowych jest przystosowana do montażu nowoczesnego systemu Cramaro, zastępującego tradycyjne plandeki zwijane na burcie przedniej lub bocznej. System ten układa plandekę w kształcie półokrągłego namiotu nad skrzynią i umożliwia przesuwanie łuków. W pojazdach KH-Kipper plandeka zwijana jest na daszku nad siłownikiem, co ułatwia załadunek. System może być obsługiwany ręcznie lub zdalnie za pomocą pilota.

Elastyczny zestaw

Przyczepa centralnoosiowa zestawiona z pojazdem trzyosiowym z wywrotką z burtą hydrauliczną umożliwia transport ładunków na dłuższych trasach i rozładunek bez odpinania przyczepy i przejeżdżania po wysypanym ładunku. Dodatkową zaletą takiego rozwiązania są różne sposoby użytkowania. Po odpięciu przyczepy, samochód może pracować w miejscach o ograniczonej manewrowości i w trudnym terenie. KH-Kipper oferuje przyczepy wywrotki w wersji dwu- i trójstronnej.

Przyczepy wywrotki dwustronne mają lewą burtę otwieraną hydraulicznie – typ W2H. Takie rozwiązanie umożliwia wyładunek w oddaleniu od kół pojazdu. Dodatkową zaletą jest sztywniejsza i szczelniejsza skrzynia, niższa masa zabudowy, i co równie ważne atrakcyjniejsza cena. Sterowanie skrzynią odbywa się za pomocą joysticka zamontowanego w kabinie przy fotelu kierowcy. Obsługa jest możliwa zarówno z podłoża, jak i ze środka kabiny. Burta hydrauliczna, opuszcza się płynnie w dół od pozycji pionowej prawie o 180°. Przy opuszczeniu burty o 90° można wysypać ładunek na bok w pewnej odległości od pojazdu. Takie rozwiązanie zwiększa zastosowanie pojazdu, dzięki możliwość załadunku wózkiem widłowym po opuszczeniu burt o 170° lub z rampy przy ustawieniu ich pod kątem 90°.

Niestandardowo

Od 2010 r. KH-Kipper oferuje również naczepy niskopodwoziowe do przewozu maszyn. Zazwyczaj jest to 3- lub 4-osiowa naczepa z osiami o dopuszczalnym nacisku 9, 11 lub 12 t. Ostatnia oś może być samoskrętna, co zmniejsza zużycie ogumienia.

Rama wykonana jest z dwuteownika ze stali Domex, a podłoga z twardego drewna o grubości 40 lub 50 mm. Tylne najazdy są podnoszone hydraulicznie i mają regulację rozstawu. Szerokość najazdu to ok. 650 mm. Balkon obudowany jest aluminiowymi burtami i wyposażony w dodatkowe najazdy aluminiowe. Naczepa ma uchwyty do mocowania ładunku na całej długości oraz na życzenie gniazda do kłonic.

Przyczepy niskopodwoziowe do przewozu maszyn z 2, 3 lub 4 centralnie umieszczonymi osiami o nośności 9 lub 11 t każda mają w standardzie hydraulicznie opuszczane tylne najazdy, dużą liczbę punktów zaczepienia ładunku oraz pojemne aluminiowe skrzynki narzędziowe. Rama przyczepy jest spawana, wykonana z wysokogatunkowej stali, zabezpieczonej antykorozyjnie. Może mieć również burty aluminiowe.

KH-Kipper nie boi się również zamówień specjalnych. Przykładem jest naczepa-wywrotka do przewozu torfu. Taka zabudowa dodatkowo ma wzmocnioną stalową burtę tylną otwieraną hydraulicznie, roztrząsacz do torfu, wzmocnione zawiasy wywrotu skrzyni, sterowanie wywrotem i podnoszeniem burty w kabinie ciągnika bądź w tylnej części naczepy, sterowanie obrotami roztrząsacza w tylnej części naczepy oraz system plandekowy Cramaro chroniący ładunek np. przed deszczem.

Fot. KH-Kipper

Przegląd smarów

AGIP

Grease 30
GR SM
GR MU 00
GR MU EP
GR NF
GR 33/FD
GR 16

AVIA

Avialith 1 EP; 2 EP; 3 EP
Avialith 2; 3
Avialith 000 EP
Avialith 2 F
Avia Llithoplex 2 EP

CASTROL

LM
LMX
MS-3 Grease
CLS Greas

ELF

Multi
Multi MoS2
Multi BT000

GULF

Crown EPG 2.5
Crown EP
Crown LC2

FUCHS

Renolit AS
Renolit MP; 150; 753
Renolit LZR 2 H
Renolit LZR 000
Renolit FLM 2
Renolit DURAPLEX EP 2
Renolit LX-PEP 2
Renolit MO2

LIQUI MOLY

LM 47 MoS2
ZS Kook-40
Schmierfix

LOTOS

Unilit ŁT4-EP
Litowy ŁT 40
Litowy EP STP
Bentomos 23
Grafitowy

MOBIL

Mobilgrease MB2
Chassis Grease LBZ
Mobilgrease Special
Mobilgrease XHP 222
Mobilith SHC 220
Mobilith SHC 100

NESTE

Centergrease 00EP
Allrex EP 0, 1, 2, 3
Superlix EP 2
MP GREASE
Molygrease
Synlix LT

NILS

Atomic
Nilex
Dimension Grease
Tukan EP 1; 2; 3
Polion
Biolith EP 2
Avial
Ecta
Lithoplex
Polysynt
Polythemp
Sintar
Sintherm

ORLEN OIL

Smarol uniwersalny EKO
Greasen EP-23
Greasen ŁT 4S
Greasen N-EP 00/000,
Greasen S-EP 00/000
Greasen 1S
Greasen STP
Greasen Grafit
Liten ŁT-4P

PANOLIN

EP Grease
LT Grease
Molygrease 23
HT Grease
CU-HT Grease

PETRONAS

Tutela Comar 2
Tutela Jota 1
Tutela MR 2; MR2
Tutela MRM 2
Tutela Zeta 2

PETRO-CANADA

Precision General Purpose Moly EP 2
Precision General Purpose EP 2
Precision XL EP 2
Precision XL EP 00

QUAKER STATE

MP Grease & Wheel Bearing NLG 2
Premium Moly Lubricant NLG 2
QS 14 Penetrating Oil Spray

REPSOL

Grasa Litica Compleja Automocion
Grasa Litica MP
Grasa Molibgras EP2
Grasa Litica Centralizados 00

SHELL

Gadus S4 V45AC 00/000
Gadus S2 V220C2
Gadus S2 V220AD2

STATOIL

Litway 4S3
Uniway-Lix 625
MolyWay Li712

TEDEX

Multilit S
Multilit EP
Molibterm EP
ŁT4-S3

TEXACO

Copper Grease 9143
Grease FF ETG 4158
Hytex EP 2 lf
Hytex EP
Molytex EP 2
Multifak B EP 0
Multifak B EP 1
Multifak B EP 2
Starplex EP-2
Starplex EP-3
Multifak 264 EP 00/000
Polystar EP

TOTAL

Multis 2; 3
Multis EP 2
Multis EP 00

VALVOLINE

Uniwersalny smar litowy
Smar molibdenowy
Smar Dipperstick
Smar Sienna
Smar litowy nr 2 EP

Jakie właściwości powinien mieć smar do siodła?

Bogdan Miśta, główny specjalista ds. przemysłowych środków smarnych, Fuchs Oil Corporation (PL) Sp. z o.o.

Środek smarny powinien charakteryzować się bardzo dobrą przyczepnością do powierzchni i odpornością na działanie wody, musi być stabilny mechanicznie, odporny na starzenie i zawierać MoS_2 (dwusiarczek molibdenu). Ważne jest, aby chronił przed korozją i przenosił wysokie zmienne obciążenia dynamiczne. Istotna jest również jego pompowalność w niskich temperaturach. Firma Fuchs posiada w swej ofercie produkt z dopuszczeniem do tego typu celu – jest to Renolit FLM 2. Środek ten oprócz wymienionych cech, dobrze chroni smarowane powierzchnie przed zużyciem, co rekomenduje go do stosowania przy wydłużonych okresach pomiędzy przesmarowaniami. Zapewnia również wycieszenie smarowanej pary trącej.

Smar stosowany w systemie centralnego smarowania siodła musi przede wszystkim zachowywać płynność w niskich temperaturach. Brak takich własności dyskwalifikuje taki środek smarny. W przypadku smarowania ręcznego ten wymóg jest mniej istotny.

Wiadomo, że w każdym przypadku jakość to bardzo istotny element wytworzonego smaru. Jednak powinna ona być adekwatna to miejsca zastosowania i warunków użytkowania. W przypadku siodła ciągnika, warunki są dosyć specyficzne i produkt musi uwzględniać wszystkie wymagania, o których wcześniej wspomniałem.

Gra wiele warta

Inwestycja w szkolenie kierowców zwraca się już po dwóch miesiącach. Kolejne to czysty zysk, oczywiście pod warunkiem, że kierowca stosuje się do zasad, które poznał.

Z takiego założenia wychodzą specjaliści od techniki jazdy w Renault Trucks. Chcąc pomóc swoim klientom w podnoszeniu efektywności działalności, organizują nie tylko szkolenia dla kierowców, ale również poprzez zdrową rywalizację zachęcają ich do poprawiania swojej techniki jazdy.

Za kółkiem i za... biurkiem

W tym roku już po raz trzeci odbył się finał, organizowanego przez Renault Trucks konkursu ekonomicznej jazdy – Optifuel. Do tej pory z formy nauki poprzez rywalizację skorzystało prawie 400 kierowców ciężarówek. W tegorocznej edycji wystartowało 90 osób. Spośród nich 23 przeszło do półfinału, by 14 października walczyć o tytuł mistrza. Półfinaliści zostali wyłonieni podczas regionalnych eliminacji, które odbyły się w dziewięciu lokalizacjach przy współudziale dilerów Renault Trucks. Kierowcy mogli nie tylko spróbować swoich sił, ale również pogłębić wiedzę z zakresu racjonalnej jazdy, podstaw właściwej eksploatacji pojazdów, przepisów z zakresu czasu pracy kierowców i zasad udzielania pierwszej pomocy. Konkursowi towarzyszyły spotkania plenerowe, w których wzięło udział w sumie ok. 500 osób.

Tegoroczny finał zorganizowano na płycie wojskowego lotniska w Nowym Mieście nad Pilicą, gdzie specjalnie na tę okazję powstało miasteczko ruchu drogowego. W rywalizacji, która miała wyłonić najlepszego kierowcę, trzeba było przejechać wyznaczony, 12-kilometrowy odcinek trasy najszybciej i najekonomiczniej, jednocześnie nie łamiąc przepisów ruchu drogowego. Zawodnicy musieli uważnie wykonywać to zadanie, gdyż oprócz prostych odcinków drogi, mieli do pokonania trudne zakręty, slalom, rondo oraz nawrot w opuszczonym hangarze.

Uczestnicy mieli do dyspozycji dwa, obciążone 22 tonami ładunku zestawy. Posłużyły do tego celu szkoleniowe ciągniki Renault Magnum 480.19T i Renault Premium Route Truck Racing 460.19T wyposażone w energooszczędne opony Michelin X Energy SaverGreen.

Jeżeli ktoś lubi tylko dobrą zabawę za kółkiem, musiał ją okupić chwilą za biurkiem. Nie obyło się bez sprawdzenia wiedzy ze znajomości przepisów o czasie pracy kierowców. Kto wypełnił test, mógł wrócić do bardziej ekscytującej rywalizacji na torze. Slalom na czas za sterami wojskowego transportera SKOT był dla wszystkich uczestników nie lada wyzwaniem.

Łukasz Kurcbard,
odpowiedzialny w Renault Trucks Polska za program Optifuel

Poziom rywalizacji z roku na rok jest coraz wyższy, a różnice między najlepszymi kierowcami coraz mniejsze. Wciąż jednak ich wyniki sporo odbiegają od uzyskiwanych na tych samych trasach przez instruktorów Optifuel Training.
Zwycięzca konkursu zdobywa nagrodę nie tylko dla siebie, ale także dla firmy, w której pracuje. Są to szkolenia Optifuel Programme oraz oprogramowanie Infomax ułatwiające zarządzanie flotą pojazdów. Jest więc o co walczyć. Wielu właścicieli firm, których kierowcy uczestniczą w rywalizacji, przekonuje się do sensowności przeprowadzenia szkoleń w swoich flotach. Zauważyliśmy też, że bardzo wzrósł poziom wiedzy o czasie pracy kierowców.

Dogrywka

Tegoroczny półfinał był wyjątkowy. Wyłonił dwa drugie i dwa trzecie miejsca. Spośród dwóch osób, które zajęły drugie i trzecie miejsce trzeba było wybrać lepszych. Aby to zrobić, zorganizowano dogrywkę, podczas której zawodnicy rywalizowali między sobą za sterami Renault Magnum. Ostatnim punktem konkursu był przejazd 25-kilometrowego odcinaka po drodze publicznej. Ostatecznie pierwsze miejsce i tytuł Mistrza Ekonomicznej Jazdy Renault Trucks zdobył Michał Walentynowicz z olsztyńskiej firmy

Finaliści konkursu Optifuel 2011, od lewej: Piotr Stachowiak, Michał Walentynowicz – Mistrz Ekonomicznej Jazdy Renault Trucks i Witold Koronowski.

Arwa, drugie Witold Koronowski z tyskiego EPO-Transu, a trzecie Piotr Stachowiak ze swarzędzkiej firmy Querk.

Wyniki zostały ogłoszone podczas wieczornej gali w centrum kongresowym Ossa. Zwycięzcy otrzymali atrakcyjne nagrody ufundowane przez Renault Trucks Polska oraz partnerów konkursu, firmy: Michelin, Total, Renault Trucks Financial Services oraz Zasław. Sponsorzy nagrodzili też przewoźnika zatrudniającego najlepszego kierowcę. Firma Arwa oprócz szkoleń i programu Infomax otrzymała komplet opon Michelin SaverGreen do ciągnika i beczkę oleju Total.

Zapewne w każdym uczestniku konkursu, bez względu na miejsce, jakie udało mu się wywalczyć, pozostało również przekonanie, że warto się szkolić i poprawiać swoje umiejętności, gdyż to przynosi pożądane wyniki. Nawet tegoroczny zwycięzca, ma jeszcze nad czym popracować. Wciąż niedoścignym wzorem dla kierowców, jest instruktor ekonomicznej jazdy Renault Trucks. Jego wyniku, jeszcze nie udało się pobić, żadnemu uczestnikowi konkursu Optifuel.

Katarzyna Dziewicka

Fot. K. Dziewicka

Więcej o konkursie Optifuel w programie „Na Osi" na antenie TVN Turbo. Sponsorem programu „Na Osi" jest

Platinum

Joanna Wiśniecka, GLOBAL Transport i Spedycja J.M. Wiśnieccy

Nasza firma działa od 2007 r. Posiadamy dwa 24-tonowe zestawy oraz korzystamy z jednego zestawu spedycyjnego. Jeździmy głównie po środkowej Europie: kraje Beneluksu, Francja, Niemcy, Szwajcaria, Austria. Wozimy towary dostosowane do naczep plandekowych: stal, drewno, materiały budowlane itp.

W konkursie organizowanym przez Renault Trucks braliśmy udział po raz pierwszy. Startował mój mąż, ale niestety, nie udało mu się dostać do półfinału. Jednak udział w konkursie sporo go nauczył. Teraz wie, że warto czasami zwolnić. Trudno jest jechać ekonomicznie, nie obniżając prędkości. Jego właśnie to zgubiło. Przejechał odcinek najszybciej, ale współczynnik spalania do prędkości wypadł słabo.

Takie doświadczenie pokazuje, jak ważne są szkolenia. Uświadamiają one kierowcy wiele spraw i wpływają na zmianę jego sposobu myślenia. Zresztą chodzi nie tylko o niższe spalanie, ale również o zużywanie części eksploatacyjnych. Dzięki wiedzy zdobytej na takich kursach, kierowca może również generować oszczędności w tym zakresie. Na szczęście nasi pracownicy sporo wiedzą na ten temat i jeżdżą naprawdę ekonomicznie.

Paweł Ozimek, EPO-TRANS Logistic SA

Nasza firma działa od 1987 r. Mamy około 130 pojazdów. Są to ciągniki siodłowe wraz z naczepami typu Mega. Obsługujemy kierunki południowej i południowo-zachodniej Europy, jeździmy do Włoch, Hiszpanii, na Węgry. Przewozimy przede wszystkim AGD.

Wszyscy nasi kierowcy są dobrze przygotowani do wykonywania swojego zawodu. Na bieżąco prowadzimy szkolenia z zakresu ekonomicznej i bezpiecznej jazdy samochodami ciężarowymi. Są to przede wszystkim szkolenia wewnętrzne, ale korzystamy również z usług firm zewnętrznych. Efekty takich szkoleń są wyraźnie zauważalne. Spada nie tylko zużycie paliwa, ale również awaryjność i wypadkowość floty. Na przestrzeni roku zużycie paliwa w naszej firmie obniżyło się średnio o 0,9 l/100 km na pojazd, co przy dużej liczbie kilometrów pokonanych przez pojazdy daje naprawdę spore oszczędności. Kierowcy jeżdżą bezpieczniej i wolniej, dzięki czemu pojazdy rzadziej trafiają do serwisu.

Korzyści finansowe generowane w ten sposób, to nie tylko zysk dla firmy, ale również premia dla kierowcy. Mamy ustalone normy paliwowe, wg których wszystkie pojazdy są skrupulatnie rozliczane. W zależności od oszczędności, jakie kierowcy uda się wypracować, może on liczyć na ekwiwalent w postaci wyższego wynagrodzenia.

W konkursie organizowanym przez Renault Trucks Optifuel bierzemy udział od dwóch lat. W ubiegłym roku nasz kierowca nie zakwalifikował się nawet do półfinału, a w tym wywalczył drugie miejsce. Muszę przyznać, że nie obyło się bez dodatkowych szkoleń i ciężkiej pracy. Ale było warto. To najlepiej świadczy o tym, jak duże znaczenie mają treningi ekonomicznej jazdy dla poprawienia nie tylko umiejętności kierowcy, ale również efektywności firmy. Pozwalają one utrzymywać się w czołówce w rankingu firm transportowych w Polsce.

Mariusz Bajer, Almar Transport Spedycja Sp. z o.o.

Nasza firma działa od 22 lat. Mamy obecnie około 60 zestawów, w tym naczepy chłodnie i plandeki. Obsługujemy transport na terenie całej Europy.

Od początku bierzemy udział w konkursie Optifuel, zawsze reprezentuje nas ten sam kierowca – Włodzimierz Kuśnierek. Pełni on u nas rolę szkoleniowca, więc nie dziwi fakt, że plasuje się na wysokich pozycjach. Nasi kierowcy regularnie przechodzą szkolenia z ekonomicznej jazdy. Na podstawie danych generowanych przez system Infomax pracujemy wspólnie z kierowcami nad ich stylem jazdy. Infomax pokazuje nam miejsca, w których kierowca popełnia błędy, dzięki czemu można szybko zareagować i pokazać, jak ich unikać. Ponieważ mamy w firmie odpowiednio przeszkolonego instruktora, możemy doskonalić styl jazdy naszych kierowców na miejscu, a szkolenie może mieć tryb ciągły. Gdy widzimy, że jakiś pojazd ma za wysokie spalanie, kierowca od razu może prześledzić swoje poczynania i otrzymać fachową poradę.

W zeszłym roku kurs ekonomicznej jazdy zakończyliśmy konkursem, podobnym do Optifuela, gdzie został wyłoniony zwycięzca, a najlepsi otrzymali nagrody rzeczowe. Kierowcy są również motywowani do oszczędnej jazdy premiami. Czasami trudno przekonać kogoś, że źle jeździ. Jednak po prześledzeniu parametrów jazdy, kierowca w końcu ulega i od razu widać pozytywne efekty.

Dzięki szkoleniom zaoszczędziliśmy średnio ok. 2 l paliwa na 100 km. Odnotowaliśmy też niższe zużycie hamulców czy opon. Generalnie mniej wydajemy na części eksploatacyjne.

Déjà vu

Nissan chce zawojować rynek lekkich pojazdów dostawczych. Według planu, do 2016 r. w Europie podwoi swoją sprzedaż w tym segmencie. NV400 ma być jednym z czarnych koni marki.

Długo trzeba było czekać na ostatniego z trojaczków z rodziny Renault-Opel-Nissan. Dawno zapowiadany NV400 pojawił się jako ostatni, to jednak zazwyczaj dobra wróżba.

Konstrukcja NV400 opiera się na modelu Renault Master natomiast za rozwiązania techniczne odpowiada Europejskie Centrum Projektowe oraz Europejskie Centrum Techniczne Nissana.

Z wyglądu NV400 przypomina swojego mniejszego brata NV200. Wszystkie elementy poniżej szyby czołowej: maska silnika, przednie błotniki i zderzak – powstały od nowa. Nawet reflektory ze zintegrowanymi światłami do jazdy dziennej zaprojektowano specjalnie do NV400. Mimo tego, podobieństwo do Movano i Mastera jest uderzające. Wlot powietrza z motywem plastra miodu podkreślają z obydwu stron ukośne, srebrne listwy, które w połączeniu z przetłoczeniami na masce tworzą kształt litery V. Szerokie reflektory, w kształcie trapezu dobrze wkomponowują się w całość. W zderzaku zainstalowano lampy przeciwmgielne. Pokrywa silnika znajdująca się na wyższym poziomie, pozwoliła zastosować szersze listwy przy grillu. Optycznie poszerzony przód nadaje pojazdowi dynamizmu.

Godny następca

NV400 ma być następcą Interstara. Jednak liczba wariantów, jakie oferuje, znacznie przekracza możliwości poprzednika. Dopuszczalna masa całkowita waha się od 2,8 do 4,5 tony. Po raz pierwszy można wybrać pomiędzy napędem na przednią i tylną oś. Przedni napęd zapewnia niższą masę pojazdu i większą ładowność, niską krawędź załadunku, a także mniejsze zużycie paliwa. Pneumatyczne zawieszenie jako opcja w wersjach przednionapędowych utrzymuje stałą wysokość nadwozia niezależnie od obciążenia oraz pozwala obniżać tył pojazdu, ułatwiając załadunek.

Tylny napęd natomiast daje większy wybór zabudowy, a duża nośność tylnej osi pozwala przewozić cięższe ładunki. Rozkład mas w samochodzie z tylnym napędem poprawia własności jezdne przy peł-

Szeroka gama pojazdów użytkowych to pierwszy krok do realizacji ambitnego planu, który ma zwiększyć udział w rynku samochodów użytkowych. W 2016 r. Nissan chce mieć 5%.

Fotel pneumatyczny można mieć za dopłatą. Niestety trzeba uważać na mocowanie pasa bezpieczeństwa. Przy wysiadaniu można się boleśnie na niego „naciąć".

Pod kanapą dla pasażerów kryje się głęboki schowek, który pomieści wszystko to, co zajmuje miejsce i nie wiadomo, kiedy się przyda.

Oparcie zmienia się w stolik. Praktyczne rozwiązanie, które może ułatwić codzienną pracę.

Sebastien Danvel,
dyrektor generalny ds. marketingu samochodów dostawczych i ciężarowych w Nissan Europe

NV400 to znacznie więcej niż tylko następca Interstara. To dużo liczniejsza rodzina vanów i pojazdów ciężarowych, o większej ładowności, przestrzeni ładunkowej i wielu innych funkcjach. NV400 jest najbardziej wszechstronnym modelem marki Nissan. Dzięki zróżnicowanej ofercie wersji i opcji możemy dotrzeć do znacznie szerszego grona potencjalnych użytkowników. Silniki NV400 są mocniejsze, a przy tym oszczędniejsze i bardziej ekologiczne. Kabina jest lepiej wyciszona, wygodniejsza, wyposażona w liczne schowki i praktyczne rozwiązania. NV400 oferuje użytkownikom większy wybór i szybko stanie się wzorem w segmencie, który dzięki Nissanowi znacznie się poszerzył.

nym obciążeniu. Wersje te są oferowane z pojedynczym lub bliźniaczym ogumieniem na tylnej osi.

W zależności od wersji przednio- lub tylnonapędowej występują trzy warianty rozstawu osi: 3182 (tylko przedni napęd), 3682, 4332 mm, cztery długości nadwozia: 5048 i 5548 mm (tylko przedni napęd), 6198 oraz 6848 mm (tylko tylny napęd) i trzy wysokości nadwozia: 2,3 m (tylko przedni napęd), 2,5 oraz 2,8 m. Pojemność przestrzeni ładunkowej wynosi od 8 do 17 m^3. Można tam zmieścić przedmioty o długości od 2583 mm w wersji przednionapędowej do 4383 mm w wersji tylnonapędowej, co odpowiada pięciu europaletom.

Oprócz fabrycznych wersji furgon i kombi, NV400 występuje jako podwozie do zabudowy.

Oszczędne jednostki

NV400 napędzany jest czterocylindrowym szesnastozaworowym turbodieslem z bezpośrednim wtryskiem paliwa, opracowanym przez Renault. Jednostka o pojemności 2,3 litra ma bezpośredni wtrysk common rail i rozwija moc 100, 125 lub 150 KM przy maksymalnym momencie 285, 310 i 350 Nm. Wersje o mocy 100 i 125 KM z przednim napędem są standardowo wyposażone w turbosprężarkę, dodatkowo w 125-konnym modelu może być o zmiennej geometrii. Zmienna geometria sprężarki zapewnia wyższy moment obrotowy i lepszą elastyczność silnika, dlatego jest standardowo montowana we wszystkich modelach z silnikiem o mocy 150 i 125 KM z napędem na tylną oś.

Silnik w wersjach z przednim napędem jest umieszczony poprzecznie, a w wersjach z napędem na tył – wzdłużnie. Napęd jest przekazywany przez sześciobiegową przekładnię manualną. Opcjonalnie większość wersji NV400 może być wyposażone w zautomatyzowaną skrzynię biegów.

Nowa jednostka oparta na silniku 2.5 dCi znanym z Interstara rozwija moment obrotowy wyższy o 30 Nm przy pojemności zmniejszonej o 200 cm^3, co nie wpłynęło na osiągi, a obniżyło zużycia paliwa. Standardowo montowany jest filtr cząstek stałych, który umożliwia spełnienie normy Euro 5.

Nowy silnik jest cichszy i wymaga rzadszej obsługi. Olej powinno się wymieniać co 40 tys. km lub co 2 lata, a płyn w chłodnicy po 160 tys. km lub 6 latach. Ponadto pasek rozrządu zastąpiono bezobsługowym łańcuchem. Samochód jest objęty trzyletnią gwarancją.

Zasięg standardowego furgonu w wersji stukonnej po zatankowaniu wynosi około 1080 km. Ale można go jeszcze zwiększyć, zamieniając standardowy, 80-litrowy zbiornik paliwa na 105-litrowy.

W zawieszeniu zastosowano kolumny McPhersona z drążkiem stabilizującym z przodu oraz solidne resory piórowe z tyłu. Wersje z napędem na przód mają z tyłu pojedyncze resory piórowe, natomiast z napędem tylnym są wyposażone w podwójne (tylna oś z kołami pojedynczymi) lub potrójne resory (koła bliźniacze).

Obraz z kamery cofania pojawia się na ekranie zamontowanym na daszku przeciwsłonecznym.

Klasyczna tablica rozdzielcza nie wzbudza żadnych emocji, co w przypadku pojazdu użytkowego jest dużą zaletą. Jest czytelnie, wygodnie, poprawnie. Obok kierownicy pilot do obsługi systemu multimedialnego.

Liczne schowki bardzo ułatwiają podróżowanie. Jest gdzie odstawić butelkę z piciem, nie brakuje też małych półeczek na drobiazgi.

Silniki w NV400

Silnik			M9T	
Poziom emisji spalin	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5
Pojemność skokowa (dm³)			2298	
Liczba cylindrów			4	
Liczba zaworów			16	
Moc maksymalna (KM/kW/obr/min)	100/74/3500	125/92/3500	125/92/3500*	145/107/3500
Maks. mom. obrot. (Nm/obr/min)	285/1250÷2000	310/1250÷2500	310/1500÷2500	350/1500÷2750
Liczba przełożeń/skrzynia biegów	6/manual	6/manual/ automat	6/manual/ automat	6/manual/ automat

*silnik z turbosprężarką o zmiennej geometrii

Funkcjonalny zestaw

Wnętrze NV400 jest już znane, gdyż pojawiło się wcześniej w Movano i Masterze. Trzeba jednak przyznać, że jest bardzo funkcjonalne i pomysłowe. Nowa kabina jest nieco dłuższa niż u poprzednika (dodatkowe 57 mm), dzięki czemu kierowca ma więcej miejsca na nogi. Szersze i dłuższe fotele są wyposażone w praktyczny podłokietnik sprawdzający się w dalszych podróżach. W opcji jest oferowany podgrzewany i amortyzowany fotel kierowcy. Jednak trzeba uważać przy wysiadaniu. Mocowanie pasa bezpieczeństwa przy pneumatycznym fotelu tak przytwierdzono, że wysiadając, można sobie nabić siniaka na nodze.

Kierownicę o mniejszej średnicy oraz fotel kierowcy można ustawić odpowiednio do potrzeb. Komfort kierowcy podnosi logiczne rozplanowanie kabiny z wygodnie rozmieszczonymi przełącznikami. Chociaż znalezienie włącznika świateł awaryjnych na początku może sprawiać problem. Podobnie jest z wielofunkcyjnym ekranem, gdzie m.in. pokazywana jest trasa zgodnie ze wskazaniami nawigacji. Znajduje się on w miejscu lusterka wstecznego (lub nad nim). Pomysł ciekawy, aczkolwiek wymaga chwili, żeby do niego przywyknąć.

NV400 – masy i wymiary

Dmc (t) 2,8, 3,0, 3,3, 3,5, 4,5
Długość wersji zamkniętych (mm) 5048, 5548, 6198, 6848
Szerokość (mm) 2070
Wysokość (mm) 2290, 2481, 2507, 2731
Rozstaw osi (mm) 3182, 3682, 4332
Pojemność ładowni furgonów (m³) 8, 10, 12, 14, 15, 16
Warianty nadwozi ..... furgon, kombi, podwozie z kabiną pojedynczą lub brygadową
Napęd ..... tylny/przedni

Wyposażenie standardowe i opcjonalne przypomina stosowane w samochodach osobowych. Obejmuje m.in. inteligentny kluczyk Nissana, automatyczną klimatyzację, reflektory i wycieraczki uruchamiane sensorami zmierzchu i deszczu, światła do jazdy dziennej, czujniki parkowania, tempomat z ogranicznikiem prędkości, komputer pokładowy, moduł Bluetooth do podłączenia telefonu, a także gniazda USB. Opcjonalna kamera cofania ułatwia manewry i parkowanie. Ekranik znajduje się pod daszkiem przeciwsłonecznym w miejscu, gdzie zazwyczaj jest lusterko.

Można również zamówić system nawigacji Nissan Connect by TomTom, sterowany pilotem. Informuje on o sytuacji w ruchu drogowym, ostrzega o fotoradarach i podaje prognozę pogody. Za jego pośrednictwem można mieć dostęp do bazy danych firm, co ułatwia dostawy. Kolejną opcją jest w pełni zintegrowany tachograf montowany w podsufitce.

W kabinie jest sporo schowków różnej wielkości, co ułatwia rozlokowanie rzeczy niezbędnych w podróży. Miejsce pod fotelami wykorzystano na obszerny pojemnik, gdzie można bezpiecznie ulokować, to po co sięga się rzadziej. Wnętrze pojazdu można też zamienić w mobilne biuro, dzięki składanemu oparciu podwójnej kanapy – opcja. Po jego położeniu uzyskujemy stolik z obracanym blatem. Takie rozwiązanie

Fabryczna skrzynia ładunkowa za dopłatą może być wyposażona w drewniane osłony ścian i podłogi. W zależności od wersji pomieści do pięciu europalet.

umożliwia nie tylko rozłożenie papierów, ale również zainstalowanie laptopa.

Wygoda to też bezpieczeństwo. Samochód jest standardowo wyposażony w dwie czołowe poduszki powietrzne. Boczne poduszki można zamówić jako opcję. Aktywne bezpieczeństwo zapewnia ESP instalowany standardowo w wersjach z napędem na tył oraz opcjonalnie w wersjach z przednim napędem. ABS jest standardem we wszystkich wersjach.

Wiele możliwości

Najbardziej popularny furgon to 20 różnych wersji różniących się wymiarami i pojemnościami przestrzeni ładunkowej – nie licząc wyposażenia i opcji silnikowych. Drzwi tylne otwierają się pod kątem 270 stopni. Przez boczne można załadować europaletę: w każdej z trzech przedłużonych wersji mają one 1270 mm szerokości.

Przestrzeń ładunkową można zabezpieczyć drewnianymi panelami na bokach i podłodze, i przedzielić czterema różnymi ściankami działowymi, od przegrody z profili rurowych za fotelem kierowcy na wysokości 1/3 kabiny do pełnej oszklonej ściany zabezpieczonej kratą. W podłodze oraz w słupkach C i D zamontowano uchwyty do mocowania ładunku.

Nissan oferuje cztery firmowe zabudowy, montowane w końcowej fazie produkcji przez specjalistyczne firmy Durisotti (kabina osobowa i zabudowa skrzyniowa) lub Scatollini (wywrotki i skrzynie ładunkowe z opuszczanymi burtami). Są one objęte trzyletnią gwarancją Nissana.

Wywrotki i skrzynie z opuszczanymi burtami mogą być montowane na różnych nadwoziach, z pojedynczą lub podwójną kabiną, z napędem na przednią lub tylną oś oraz mieć różną długość. Wywrotka jest wykonana ze stali ocynkowanej lub w opcji – z aluminium. Może być odchylana jedno- lub trójstronnie.

W wersji brygadowej może podróżować do siedmiu osób: trzy z przodu i cztery z tyłu. W takiej konfiguracji samochód może również sporo przewieźć. Z tyłu można zamontować windę załadowczą. Obydwa rodzaje zabudowy są dostępne na podwoziach z przednim i tylnym napędem i w różnych długościach.

Do 2016 roku firma zamierza wprowadzić do sprzedaży na światowych rynkach łącznie 11 modeli pojazdów dostawczych. Wówczas jej udział w globalnym rynku ma wynosić 20%. Ambitne plany stawiają wysoko poprzeczkę. Jednak warto pamiętać, że już teraz marka ma imponującą gamę pojazdów dostawczych, którą rozpoczyna NV200, zaraz za nim jest Primastar, NV400, Cabstar i ciężarowy Atleon. Z tej perspektywy plan wydaje się być całkiem realny.

Katarzyna Dziewicka
Fot. K. Dziewicka, Nissan

17 – 18 kwietnia 2012

SilesiaTSL EXPO
Targi Transportu, Spedycji i Logistyki

Synergia branż transportu szynowego, drogowego oraz logistyki i magazynowania

www.tslexpo.pl
kontakt: Wioletta Błońska-Dudek
tel. +48 32 788 75 06, tel. kom. +48 510 031 732
e-mail: silesiatslexpo@exposilesia.pl

17 – 18 kwietnia 2012

SILPOSTEX
Targi Branży Pocztowej i Kurierskiej

Jedyne takie targi w Polsce - nowe miejsce spotkań branży pocztowo-kurierskiej

www.silpostex.pl
kontakt: Wioletta Błońska-Dudek
tel. +48 32 788 75 06, tel. kom. +48 510 031 732
e-mail: silpostex@exposilesia.pl

21 – 22 marca 2012

SilesiaKOMUNIKACJA
Targi Transportu Publicznego

Spotkanie branży transportu publicznego w największej polskiej aglomeracji

www.silesiakomunikacja.pl
kontakt: Tomasz Wącirz
tel. +48 32 788 75 37, tel. kom. +48 510 031 683
e-mail: silesiakomunikacja@exposilesia.pl

expoSilesia
Sosnowiec - Expo Silesia Sp. z o.o.
Centrum Targowo-Konferencyjne
ul. Braci Mieroszewskich 124

Pojazd ten radzi sobie z najtrudniejszymi zanieczyszczeniami, jakie można spotkać np. w rafineriach, hutach czy elektrowniach.

Czystość to przyszłość

Z aktualnych badań wynika, że osiągnęliśmy europejski poziom w... wytwarzaniu śmieci. Statystyczny Polak produkuje między 200 a 300 kg odpadów rocznie, wciąż jednak świadomość ekologiczna i dobre nawyki związane z segregacją śmieci są w naszym kraju na bardzo niskim poziomie.

Zorganizowane po raz 23. Międzynarodowe Targi Ochrony Środowiska Poleko, połączone z 4. edycją Międzynarodowych Targów Techniki Komunalnej Komtechnika, to próba zmierzenia się z tymi problemami, a jednocześnie okazja do zapoznania się z najnowszymi rozwiązaniami branżowymi. W tym samym czasie w Poznaniu odbyły się również trzecie Targi Produktów i Usług dla Samorządów Lokalnych GMINA 2011. Wszystkie imprezy zgromadziły ok. 700 wystawców z 19 krajów.

Przez 4 dni (od 22 do 25 listopada) targi odwiedziło blisko 20 tys. gości. Na wysoką frekwencję miała też wpływ nowelizacja ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach, która wejdzie w życie na początku 2012 r. Nakłada ona na samorządy gminne obowiązek przeprowadzania przetargów na wywóz nieczystości oraz stworzenie instalacji recyklingu i utylizacji w danych regionach. Starając się sprostać nowym przepisom, samorządy i gminy, a także przedsiębiorcy, zmuszeni są do zweryfikowania swojej dotychczasowej polityki gospodarowania odpadami. Na tegorocznych targach Poleko odbyło się wiele spotkań na ten temat.

Kompleksowo

Dużą ciekawostką targów było stoisko firmy Buchen Group, należącej do grupy Remondis AG & Co. KG – jednego z największych przedsiębiorstw usług prywatnych w zakresie gospodarki wodnej i recyklingu. Prezentował się tam czteroosiowy MAN TGS 41.440 wyposażony w holenderską zabudowę KOKS Megavac. Ten gigantyczny „odkurzacz" może znaleźć zastosowanie w przemyśle chemicznym, lakierniczym, hutniczym, w kopalniach, stalowniach, fabrykach maszyn i stoczniach oraz cementowniach. Zakres prac zastosowanej pompy wysokociśnieniowej rozszerza duża gama osprzętu dodatkowego. Tworzą ją np. urządzenia rotacyjne do czyszczenia wymienników ciepła, głowice samonapędzające do czyszczenia zbiorników i rurociągów, dysze rotacyjne do czyszczenia różnego rodzaju powierzchni oraz rusztów, a także szeroko stosowane pistolety wysokociśnieniowe.

Dopasowane do potrzeb

Uni-Truck, autoryzowany diler Iveco Poland, od pewnego czasu jest również wyłącz-

W maszynie Kärcher MC 50 boczne szczotki, a w szczególności powierzchnia przez nią zamiatana, część wlotowa oraz rura ssąca są spryskiwane delikatną mgiełką wodną, która wiąże kurz i pył, co ogranicza uciążliwość pojazdu dla osób przebywających w pobliżu jej pracy.

Kompaktowy ciągnik Boomer to idealne narzędzie do odśnieżania chodników w centrach miast czy alejek w parkach. W manewrowaniu pługiem pomaga przestronna kabina zapewniająca bardzo dobrą widoczność we wszystkich kierunkach.

Na tereny wiejskie pług czy posypywarka zwykle przyjeżdża na końcu. Rolnicy chcąc zapewnić przejezdność dróg, np. dla pogotowia ratunkowego czy autocysterny po odbiór mleka, często muszą brać sprawy w swoje ręce. Rozsiewacz Pomot sprawdzi się tu bardzo dobrze, bo poza okresem zimowym może być wykorzystywany do nawozów.

W zabudowie Iride kontener jest wychylany i podnoszony, co umożliwia przeładunek odpadów na śmieciarki przeznaczone do zbiórki końcowej. Prezentowana wersja to SAT 700 DP zamontowana na podwoziu Iveco Eurocargo ML 75E18K.

nym przedstawicielem włoskiej firmy Iride w zakresie zabudów komunalnych na podwoziach Iveco. Oprócz odpowiednio dobranego pojazdu, Uni-Truck zapewnia kompletną obsługę serwisową (gwarancyjną i pogwarancyjną) oraz finansową, a także wynajem długoterminowy specjalistycznego sprzętu.

Gamę pojazdów komunalnych rozpoczyna Iveco Daily, na którym mogą być montowane kontenery o pojemności 5-6 m^3, z kompresją 2,5:1. Niewielkie gabaryty takiej śmieciarki umożliwiają odbiór odpadów w niedużych miejscowościach czy na terenie osiedli z zabudową jednorodzinną. Praktycznym uzupełnieniem są zabudowy przeznaczone do bioodpadów, jakie powstają w stołówkach szpitalnych, barach czy restauracjach. Odpowiedzią na większe potrzeby są kontenery montowane na modelu Eurocargo, który zapewnia większą ładowność i jeszcze lepiej radzi sobie w trudnych warunkach wiejskich czy podmiejskich. Ich pojemność wynosi od 7 do 16 m^3, a stopień kompresji od 2,5:1 do 6:1.

Śmieciarki Iride zabudowane na Iveco Daily i Eurocargo mogą pracować w systemie satelitarnym, tzn. dokonywać kilkukrotnego zrzutu odpadów do większej jednostki np. na podwozu Iveco Stralis, która przewozi je wprost do sortowni lub na składowisko. Takie rozwiązanie ogranicza koszty i czas zbiórki odpadów.

W zakamarkach

Ciekawą ekspozycję przygotowała firma Kärcher. Wśród prezentowanych urządzeń była nowa zamiatarka serii MC 50. Pojazd ten jest wielozadaniowy: część zamiatająca może być bardzo szybko wymieniona na pług śnieżny lub zestaw do koszenia trawy, pozwalając na całoroczne wykorzystanie maszyny. Model Advanced ma napęd na wszystkie koła i jest wyposażony w silnik wysokoprężny o mocy 26 KM, dzięki czemu bez problemu pokonuje pochyłości do 25%. Nowoczesna jednostka spełnia normy emisji spalin Stage IIIA. Sprawne dotarcie na miejsce pracy, a jednocześnie oszczędność czasu umożliwia wysoka prędkość przejazdowa równa 20 km/h. Istotną zaletą zamiatarki MC 50 są jej niewielkie gabaryty (szerokość urządzenia to zaledwie 1,09 m) oraz przegubowe podwozie. Wpływa to na niewielki promień skrętu – tylko 0,7 m, umożliwiając swobodne poruszanie się po zagospodarowanym terenie. MC 50 doskonale sprawdza się więc w wąskich uliczkach, na chodnikach czy w ruchliwych strefach ruchu pieszego. Nowa zamiatarka jest wyposażona w wygodną, przestronną kabinę, zapewniającą odpowiednią widoczność we wszystkich kierunkach. Standardowo jest montowany układ ogrzewania, klimatyzacja trafiła na listę opcji. Maszyna ma prosty kanał ssawny, zmniejszając ryzyko zapchania, z kolei duże śmieci trafiają do zbiornika przez automatycznie otwieraną klapę. Zbiornik na odpady o pojemności 500 dm^3 oraz 170-litrowy zbiornik na wodę z możliwością recyrkulacji cieczy zapewniają długie okresy nieprzerywanej pracy.

Mały, ale byk

W tym roku pokazano też sporo ciągników rolniczych przystosowanych do zastosowań komunalnych. Zwykle są one tańsze od pojazdów specjalistycznych, mogą pracować z różnym osprzętem i stanowią bardzo wygodny środek transportu. Szeroką ofertą w tym zakresie może się pochwalić firma New Holland. Występują w niej m.in. małe ciągniki, idealne do odśnieżania wąskich chodników czy utrzymania zieleni wokół posesji, na polach golfowych, boiskach sportowych, parkach itp. Obsługa takiego pojazdu jest bardzo prosta w myśl zasady „jump and drive" (wskakuj i jedź). Chcąc rozpocząć jazdę, wystarczy tylko uruchomić silnik, a następnie nacisnąć pedał przyspieszenia w przedniej części, jeśli chcemy jechać do przodu, lub z tyłu, aby cofać. Z lewej strony kolumny kierownicy znajduje się przycisk do blokowania wybranej prędkości. Jest to przydatne np. przy pracy kosiarką czy przetrząsarką. Nowoczesna, panoramiczna kabina z wąskimi słupkami międzyokiennymi zapewnia znakomitą widoczność we wszystkich kierunkach. Jest

wygodna i dobrze wyciszona, pozwalając na wielogodzinną pracę przy minimalnym wysiłku. Pojazd ma kompaktowe wymiary, umożliwiając ciasne skręty o średnicy 5,4 m. Model 2030 jest napędzany silnikiem o mocy 30 KM, choć dla trudniejszych zastosowań są dostępne jednostki osiągające nawet 55 KM. W przekazywaniu momentu obrotowego pośredniczy mechaniczna skrzynia biegów z 9 przełożeniami do jazdy w przód i 3 biegami wstecznymi, w wyższych modelach jej rolę pełni przekładnia bezstopniowa CVT.

Uniwersalnie

Przedsiębiorstwo Usługowo-Produkcyjne „Pomot" w Chojnie mając na uwadze rosnące wymagania w zakresie utrzymania dróg, rozszerzyło ofertę o uniwersalne rozsiewacze firmy Transpread z Nowej Zelandii. Maszyny te są przeznaczone zarówno dla rolników, jak też branży komunalnej, bo umożliwiają rozrzucanie różnych materiałów, np. wapna, nawozów, piasku czy soli. W konkurencyjnych rozwiązaniach rodzaj wykonywanej pracy wiąże się z wymianą talerzy rozrzucających i zasypów, co jest dość skomplikowaną i czasochłonną czynnością. Dla zapewnienia jak największej dokładności w przypadku różnych materiałów zastosowano hydrostatyczny napęd talerzy. W ten sposób jest on niezależny od obrotów WOM, a tym samym prędkości ciągnika. Wysokość szczeliny zasuwy wysypowej jest regulowana z dokładnością do 2 mm w zakresie od 0 do 300 mm za pomocą dźwigni mechanicznej. Dzięki temu każdy materiał jest rozrzucany zgodnie z wymaganą ilością, zapobiegając kosztownym stratom.

Zbiornik rozsiewacza wykonano z blachy Optim 700MC firmy Ruukki, zapewniającej bardzo wysoką odporność na ścieranie oraz uszkodzenia mechaniczne. W celu zabezpieczenia przed korozją jest lakierowany, ale może też być pokryty tworzywem sztucznym. Ma pojemność 6000 dm^3 i został zamontowany na profilowanej ramie ze stali Optim 700MQ. Układ jezdny stanowi pojedyncza oś ze standardowym ogumieniem 550/60 R22,5. Pojazd można łatwo odstawić za pomocą regulowanej mechanicznej stopy podporowej.

Ładowarki kołowe Volvo przystosowane do pracy w sortowniach i na składowiskach odpadów są tylko nieznacznie droższe od standardowych modeli budowlanych. Szeroka gama dostępnych opcji umożliwia odpowiedni dobór sprzętu do wykonywanych zadań.

Łyżka wyposażona w uchylną klapę zabezpiecza przed wypadaniem nabranych materiałów, dzięki czemu każdy cykl załadunkowy jest w pełni wykorzystany i nie dochodzi do rozpraszania odpadów.

Tylna osłona w łatwy sposób odchyla się na lewą stronę maszyny, zapewniając szybki dostęp do komory silnika.

Ważny debiut

Na poznańskich targach zadebiutowała firma Volvo Maszyny Budowlane, która oprócz sprzętu wykorzystywanego w budownictwie, ma szeroką gamę maszyn przystosowanych do pracy w sortowniach czy na składowiskach odpadów. Dobrym przykładem jest zaprezentowana w ramach wystawy Komtechnika ładowarka kołowa L45F. Specjalnie na potrzeby branży komunalnej została wyposażona w łyżkę z zabezpieczeniem w postaci hydraulicznie zamykanej klapy, która przytrzymuje nabrany materiał. Jest to szczególnie ważne przy załadunku np. pudełek tekturowych, styropianu czy odpadów drewnianych. Dostępne łyżki mogą mieć różną pojemność, występują też w wersji z wysokim wysypem. Ta druga opcja zapewnia wysokość załadunku powyżej 4 m, niezbędną przy współpracy z naczepami ciężarowymi, niektórymi koszami zasypowymi itp.

Każda ładowarka może też być wyposażona w ogumienie pneumatyczne typu L5, stosowane m.in. w kamieniołomach. Takie opony mają wysoki bieżnik, dzięki czemu zapewniają odpowiednią trakcję, a jednocześnie są odporne na przebicia i pęknięcia. W ofercie są też opony pełne, w całości wykonane z gumy, które charakteryzują się największą trwałością, ale zwiększają masę maszyny oraz zużycie paliwa.

Tył maszyny zabezpieczono odchylaną siatką stalową, która zapobiega przywieraniu do pokrywy silnika lekkich zanieczyszczeń. W najbardziej zapylonych warunkach pracy przydatnym rozwiązaniem jest hydrostatyczny napęd wentylatora chłodnicy o zmiennym kierunku obrotów. Odwrotny ciąg załącza się automatycznie (do wyboru są 3 odstępy czasowe) i pozwala na „wydmuchanie" zanieczyszczeń.

Jeśli maszyna ma pracować na podłożach obfitujących w wystające pręty, druty, linki stalowe czy sznurki, warto ją również wyposażyć w płyty osłaniające newralgiczne elementy podwozia, takie jak osie czy przegub.

Resztę wyposażenia umożliwiającego bezpieczną i wydajną pracę stanowią solidne osłony lamp przednich i tylnych oraz kratownica chroniąca szybę czołową. Jeśli operator chce mieć nieograniczoną widoczność, alternatywą jest wzmocniona szybka klejona.

Oprócz ładowarek kołowych dla branży komunalnej, Volvo oferuje też koparki do prac przeładunkowych. Zależnie od potrzeb maszyny te mają podwozia kołowe lub gąsienicowe i są wyposażane w hydraulicznie podnoszoną kabinę. Funkcja ta umożliwia wygodną obserwację procesu załadunku czy wstępne sortowanie odpadów.

Karol Wójtowicz

Fot. R. Romaniuk, K. Wójtowicz

PRODUKTYWNOŚĆ KOMFORT PRACY NIEZAWODNOŚĆ

Najwyższa wydajność, komfort pracy i niezawodność to cechy, których wymaga się od maszyn pracujących w naprawdę ciężkich warunkach. Maszyny Volvo przeznaczone do segmentu recyclingu spełniają wszystkie te kryteria w stu procentach. Duża różnorodność modeli maszyn w połączeniu ze specjalnymi opcjami i osprzętami dedykowanymi dla tej branży sprawiają, iż jesteśmy w stanie stworzyć maszyny skrojone na wymiar specjalnie dla Twojego biznesu.

Odwiedź nas na www.volvoce.pl.

Volvo Maszyny Budowlane Polska Sp. z o.o.
05-831 Młochów, al. Katowicka 215, tel. 22 383 46 50, fax 22 383 46 69, Gdynia 601 162 015, Katowice 605 784 470, 601 460 248, Kielce 605 784 625, Kraków 601 370 343, Łódź 605 786 566, Olsztyn 605 786 757, Poznań 601 162 321, Szczecin 601 370 149, Warszawa 601 289 090, 605 789 859, Wrocław 601 181 261, Zielona Góra 605 782 302.

VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT

Od traktora **do limuzyny**

Ten rok był wyjątkowy dla Mercedesa. Koncern obchodził dwa jubileusze. 125-lecie i 60 lat produkcji Unimoga, jako pojazdu spod znaku gwiazdy.

Przodek autobusu, Benz Omnibus z 1895 r. Jednocylindrowy, pięciokonny silnik wystarczał, aby przewozić ośmiu pasażerów na pokładzie z prędkością dochodząca do 20 km/h.

Ciężarówka Daimler z 1906 r. wyposażona w silnik Phoenix, umieszczony „nowocześnie" pod miejscem kierowcy.

Londyński „piętrus" Milnes-Daimler z 1907 r. ma niemieckie podwozie i brytyjską karoserię. Czterocylindrowy silnik osiąga 28 KM i rozpędza autobus do 20 km/h. Na obu pokładach są 34 siedzenia.

Czarną limuzynę i kremową ciężarówkę łączy nie tylko marka. W obu pracuje silnik Diesla. Ciężarówka to model Lo2000 z 1932 r. o mocy 55 KM, a osobowy Mercedes to 260D z 1938 r. osiągający 45 KM.

Nowoczesność zmienną jest. W latach 30. XX wieku ciężarówki z długimi pokrywami silnika, jak jasnoszara L6500 były pogromcami powstających właśnie, betonowych autostrad. Trzydzieści lat później „nos" był przeżytkiem. Cysterna LP1513 z 1974 r. na drugim planie pokazuje, jak radykalnie podchodzili konstruktorzy do racjonalnego wykorzystywania długości ciężarówki.

Autobus pocztowy Mercedes-Benz O10000 z 1938 r. urzeka detalami, na przykład nisko umieszczonymi okienkami z siateczką do prowadzenia rozmowy. Pracował na trasie Salzburg – Wiedeń.

Replika unikalnego transportera dla wyścigowych Mercedesów. Oryginał powstał w 1955 r. Wyróżniał się nie tylko sylwetką skomponowaną z opływowymi kształtami wyścigówek, ale również prędkością maksymalną, sięgającą 170 km/h.

Jeden ze słynnych „kurzhauberów", wywrotka LK338 z 1960 r. Podobnie jak inne samochody użytkowe z epoki miała swój wkład w niemiecki „cud gospodarczy". Modele z tej licznej rodziny produkowano bardzo długo i są znane na całym świecie.

Sportowy Mercedes-Benz 230 SL z 1964 r., a za nim autokar O303 z 1979 r. Oba eleganckie i bezpieczne. SL zwany „Pagoda", ze względu na kształt dachu ma strefy kontrolowanego zgniotu i sztywny przedział pasażerski. O303, jako pierwszy autobus na świecie był od 1981 r. wyposażany w ABS.

Niepozorny, ale zapewne proroczy. Mercedes-Benz Necar 1 z 1994 r. Napędza go silnik elektryczny, czerpiący energię z wodorowych ogniw paliwowych. Ma zasięg 130 km i rozpędza się do prędkości 90 km/h.

Obydwie rocznice pokazują wszechstronność marki. Mercedes to synonim luksusu, Unimog ciężkiej pracy.

Wszystko zaczęło się w 1886 r., kiedy to Carl Benz otrzymał zgodę na opatentowanie swojego wynalazku. Ten fakt można uważać za oficjalne narodziny pierwszego w historii samochodu z silnikiem spalinowym. W tym samym czasie Gottlieb Daimler opatentował pierwszy szybkoobrotowy silnik, który wkrótce znalazł się w pojazdach nazwanych potem „Mercedes".

W tym roku minęło 125 lat od tego wydarzenia. Potem pojawiały się różne konstrukcje i budowała marka dziś najbardziej rozpoznawana na świecie. Jej historię można prześledzić, odwiedzając nowoczesne muzeum Mercedes-Benz w Stuttgarcie.

Jeden z pierwszych Unimogów. Zamiast gwiazdy ma na przedzie łeb wołu z rogami ułożonymi na kształt „U". Daimler-Benz przejął produkcję „uniwersalnej maszyny silnikowej" dopiero w 1951 r.

Unimog U416 z długim rozstawem osi pojawił się w roku 1963, jednocześnie z krótkim U406. Oba produkowano aż do 1989. Na zdjęciu rzadki wariant z kabiną brygadową.

Nowe pokolenia rosną coraz większe…

Najpopularniejszy ze wszystkich Unimogów. U404 z lat 1955-80 został zbudowany w liczbie 65 tys. egzemplarzy. Rekord ten nie został pobity do dziś.

W 1953 r. do modeli U401/402 wprowadzono zamknięte, metalowe kabiny. Pionierski etap produkcji kończył się.

Unimog U1550. Serię tę wprowadzono w połowie lat 70.

Kanciaste kabiny pojawiły się w Unimogach w 1974 r. W porównaniu z okrągłymi, starego typu oferowały znacznie wyższy komfort.

Modele serii U110-U140 wprowadzono w 1992 r. Ostro opadający przód polepsza widoczność. W tym egzemplarzu jest dodatkowo niesymetryczny.

W czerwcu 2011 w Wörth (gdzie jest aktualnie produkowany Unimog) odbywały się uroczyste obchody rocznicy tego wydarzenia.

Dużo mniejsze, bardziej kameralne, jest w Gaggenau, gdzie przed 60 laty rozpoczęto produkcję Unimoga. Albert Friedrich, szef działu projektów silników lotniczych w koncernie Daimler-Benz, w październiku 1945 r. zdobył pozwolenie na produkcję uniwersalnego pojazdu, który z założenia był trochę sprawniejszym traktorem. Duże zainteresowanie przerosło możliwości producenta, spółki Erhard & Söhne. Produkcję przejęła więc fabryka Daimler-Benz i pierwszy model z gwiazdą na przedzie opuścił jej bramy 3 czerwca 1951 roku.

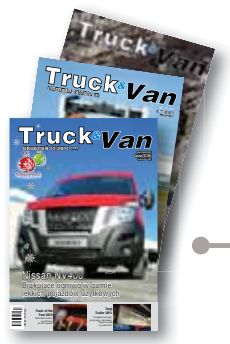
Świętowanie rozpoczął wielopokoleniowy konwój Unimogów, który ruszył z Gaggenau do Wörth. Na miejscu powitała wszystkich rodzinna atmosfera pikniku. Pracownicy zakładu, okoliczni mieszkańcy oraz miłośnicy i właściciele wszystkich generacji tego modelu wspólnie świętowali 60 urodziny. W symbolicznym konwoju brało udział 60 pojazdów. Na miejscu okazało się, że jest ich dużo więcej. Prawdziwa gratka dla koneserów. Dodatkową atrakcją dla uczestników zlotu było zwiedzanie fabryki. Jak zapowiadają organizatorzy, następne obchody na tak dużą skalę za 10 lat.

Katarzyna Dziewicka
Fot. K. Dziewicka, M. Kij

Teraz jeszcze więcej możliwości

Promocyjna prenumerata

obu tytułów



Truck&Van

www.truck-van.pl

Prenumerata roczna
tylko **49** zł

Co miesiąc
dla wszystkich
profesjonalistów branży TSL

129 zł

TSLbiznes

MIESIĘCZNIK INFORMACYJNY BRANŻY TRANSPORT-SPEDYCJA-LOGISTYKA

Prenumerata roczna
tylko **99** zł

Warto
wiedzieć więcej

www.TSL-biznes.pl/prenumerata

Prenumeratę miesięczników TSL Biznes oraz Truck & Van można zamówić przez:

- www.TSL-biznes.pl/prenumerata
- e-mail: prenumerata@tsl-biznes.pl
  prenumerata@truck-van.pl
- fax: 22 205 07 57
- pocztą:

Redakcja TSL Biznes i Truck & Van
Trzcinowa 30/13, 02-446 Warszawa

- telefon: 22 213 88 28

Roczna prenumerata
(11 wydań):

TSL Biznes ..... w cenie 99 zł z VAT
Truck & Van..... w cenie 49 zł z VAT
oba tytuły .....w cenie 129 zł z VAT

Formularz prenumeraty

Dane do wysyłki

Imię

Nazwisko

Nazwa firmy

Adres

Kod Poczta

Telefon

e-mail

☐ Coroczne, automatyczne przedłużanie prenumeraty

Dane do faktury

Nazwa firmy

NIP

Adres (jeśli inny niż do wysyłki)

Kod Poczta

Zamawiam roczną prenumeratę (11 wydań)

TSL Biznes od numeru /2011

Truck&Van od numeru /2011

oba tytuły od numeru /2011

Data i podpis

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych przez KMG Media Sp. z o.o. dla celów prenumeraty, marketingu i wydawania miesięczników TSL Biznes i Truck & Van. Dane osobowe mogą być sprawdzane i poprawiane.

TargiKielce
EXHIBITION & CONGRESS CENTRE

WSZYSTKIE DROGI PROWADZĄ DO KIELC !

8-11.05.2012

AUTOSTRADA-POLSKA
XVIII Międzynarodowe Targi Budownictwa Drogowego

NOWE WYDARZENIE - SALON KRUSZYW
organizowany przy współpracy
INSTYTUTU MECHANIZACJI BUDOWNICTWA I GÓRNICTWA SKALNEGO

MASZBUD
XIV Międzynarodowe Targi Maszyn Budowlanych i Pojazdów Specjalistycznych

TRAFFIC-EXPO
VIII Międzynarodowe Targi Infrastruktury

ROTRA
IV Międzynarodowe Targi Transportu Drogowego - Pojazdy Użytkowe

ponad 860 firm z 25 państw

CENY PROMOCYJNE DO 15 STYCZNIA 2012

Patronat medialny:
Polskie drogi | forum budowlane | Rynek AUTOSTRADY | INFRASTRUKTURA | Rynek Budowlany | TruckVan
maszyny budowlane | Builder | Logistics | Truck | powder&bulk

www.targikielce.pl

TARGI KIELCE S.A. ul. Zakładowa 1, 25-672 Kielce
tel. 41 365 14 26, fax 41 345 62 61, e-mail: biuro@targikielce.pl

Informacje o targach:
Dyrektor Grupy Projektów - Bogusława Grzechowska
tel. 41 365 12 10, fax 365 14 26, e-mail: grzechowska.b@targikielce.pl

WSPÓŁPRACA
Instytut Badawczy Dróg i Mostów
www.ibdim.edu.pl

Pewność na każdym zakręcie. Dzięki najwyższej precyzji.

Nowy Actros. Nowy wymiar dynamiki jazdy.

Wsiadaj, ruszaj, rozkoszuj się jazdą – nowy Actros zapewnia podczas jazdy wrażenia, jakich jeszcze nie było. Wypróbuj nowe silniki, wyróżniające się mocą i ogromną kulturą pracy, precyzyjny układ kierowniczy, umożliwiający bezpieczne kierowanie również w trudnych sytuacjach, i nowy układ jezdny, który pewnie kompensuje każdą nierówność podłoża. Teraz u najbliższego dealera Mercedes-Benz oraz na stronie internetowej **www.mercedes-benz.pl**

Marka Daimler AG

125! lat innowacji

Mercedes-Benz
Trucks you can trust