

TRANSPORT

TECHNIKA

BIZNES

SAMOCHOODY SPECJALNE



miesięcznik tom 29 • 2025 • nr 5-6

ISSN 1428-5495 • nr indeksu 340065 • cena: 12,00 zł (8% VAT), 3,00 €

9 771428 549501 05 >

www.samochody-specjalne.pl



Transport specjalistyczny

Pojazdy leśne Renault Trucks

Naczepy niskopodwoziowe na targach bauma

Nowa naczepa Wielton EVO

NOWA GENERACJA POJAZDÓW DAF

Efficiency Champion 2025



Poznaj DAF-a o najniższym zużyciu paliwa i najniższych całkowitych kosztach eksploatacji w historii.

POZNAJ SERIĘ EFFICIENCY CHAMPION 2025.

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

DAF



13 30 lat DAF Trucks Polska

DAF Trucks Polska – oficjalny przedstawiciel holenderskiej marki w naszym kraju – obchodzi 30-lecie działalności.



16 Renault Trucks gamy C jako uniwersalne narzędzie do transportu drewna

Przewóz drewna to jeden z najbardziej wymagających rodzajów transportu, głównie ze względu na rodzaj ładunków oraz trudno dostępny teren leśny, po jakim pojazdy się poruszają.



28 MAN PowerLion – nowe moce lwa

MAN TGX 18.520 4x2 BL SA PowerLion spięty z naczepą furgonową Kögel – taki oto zestaw mieliśmy okazję poddać krótkiemu testowi. Celem było sprawdzenie, czy spełnią się obietnice niskiego spalania i maksymalnej wydajności.



36 Mistrz efektywności paliwowej: DAF XG+ 530 FT nowej generacji

Mieliśmy okazję testować flagowy model nowej generacji DAF. To ciągnik siodłowy DAF XG+ 530 FT Fuel Efficiency Champion pracujący w 40-tonowym, aerodynamicznie dopracowanym zestawie z naczepą furgonową Van Hool.



44 Naczepy niskopodwoziowe – bauma 2025

Monachijska bauma jest dla branży przewoźników nienormalnych z pewnością najważniejszą imprezą wystawienniczą. Na targach nie mogło więc zabraknąć najnowszych rozwiązań z grupy specjalistycznych pojazdów wykorzystywanych do transportu dużych i ciężkich ładunków.

Samochody Specjalne

5–6/2025

- 12 Meiller Polska nie zwalnia tempa
- 13 30 lat DAF Trucks Polska
- 16 Renault Trucks gamy C jako uniwersalne narzędzie do transportu drewna
- 20 MAN startuje z seryjną produkcją elektrycznych ciężarówek
- 22 50xBeyond: Iveco świętuje 50-lecie
- 26 D-TEC: Innowacja na osi jakości i elastyczności
- 28 MAN PowerLion – nowe moce lwa
- 32 Elektryczne Renault Trucks E-Tech w dostawach ostatniej mili
- 34 Firmy Scania i PepsiCo razem dla dekarbonizacji transportu
- 36 Mistrz efektywności paliwowej: DAF XG+ 530 FT nowej generacji
- 40 KRONE 360° Trailer Service
- 42 Goldhofer E-PowerPack: bezemisyjny napęd modułów transportowych
- 44 Naczepy niskopodwoziowe – bauma 2025
- 50 SpecialTrailers24 – nowa platforma rozwiązań transportowych
- 51 Nooteboom MPL Manoovr z wnęką na ramię koparki
- 52 Nadchodzi Wielton EVO
- 56 Dostawcze Renault zabudów się nie boją
- 59 Personalia



Europa na rozdrożu?

Miałem więc napisać o ważnych wydarzeniach, jakimi były 50-lecie Iveco i 30-lecie DAF Trucks Polska. W bieżącym numerze obszernym wątkiem są także naczepy niskopodwoziowe zaprezentowane na targach bauma. Tymczasem pojawił się ciekawy wątek związany z elektryfikacją transportu. Prąd czy wodór? Oto jest pytanie...

Prezesi wiodących światowych firm energetycznych, motoryzacyjnych i technologicznych zjednoczyli się, aby przekazać europejskim decydom jasny i spójny komunikat. W apelu przekazanym Komisji Europejskiej czytamy, że mobilność wodorowa jest niezbędna dla realizacji celów klimatycznych Europy, konkurencyjności przemysłu i strategicznej odporności. Tu nie byłbym sobą, gdybym nie uściślił terminu: mobilność wodorowa to oczywiście wykorzystanie wodorowych ogniw paliwowych, które stanowią źródło energii elektrycznej, która z kolei wykorzystana jest przez silniki elektryczne napędzające środki transportu.

Dalej w przesłaniu czytamy, że mobilność wodorowa to strategiczny imperatyw: technologie wodorowe, uzupełniając pojazdy elektryczne zasilane akumulatorami, mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia zróżnicowanej, odpornej i opłacalnej dekarbonizacji transportu drogowego. Połączone podejście mogłoby zaoszczędzić Europie od 300 do 500 miliardów euro na kosztach infrastruktury do roku 2050. Dwie infrastruktury mobilności będą tańsze dla Europy niż poleganie wyłącznie na elektryfikacji. Sygnatariusze tego przesłania zauważają również, że mobilność wodorowa jest czynnikiem sprzyjającym tworzeniu miejsc pracy i rozwojowi przemysłu: istniejący potencjał przemysłowy Europy w obszarach motoryzacji i zaawansowanej produkcji można wykorzystać, aby stać się liderem w dziedzinie technologii wodorowej, co do roku 2030 pozwoli stworzyć do 500 000 miejsc pracy. Grupa wzywa do podjęcia pilnych działań w zakresie rozbudowy infrastruktury wodorowej.

Brzmi nieźle i szlachetnie, prawda? Okazuje się jednak, że nie wszyscy w Europie popierają technologię wodorową.

W odpowiedzi na otwarty list prezesów, w których apelują oni do KE o zwiększenie wsparcia dla mobilności wodorowej, inni eksperci z branży ostrzegają, że wodór jest kosztownym odejściem od sprawdzonych, ekologicznych rozwiązań transportowych. Grupa ta wzywa z kolei europejskich decydom do przyspieszenia rozwoju ciężarówek elektrycznych zasilanych akumulatorami i powszechnej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Pojawia się nawet stwierdzenie, że wodór i ogniwa paliwowe to technologiczny ślepy zaułek.

Pojawiają się też argumenty uzasadniające tak odważne stwierdzenia. Inwestowanie w elektryfikację ma być najszybszym sposobem na obniżenie kosztów, zwiększenie liczby miejsc pracy i wzmocnienie konkurencyjności europejskiego przemysłu. Zwolennicy elektryfikacji wzywają wiodących producentów, takich jak Grupa Volvo i Daimler Truck – a prezesi tych firm byli wśród sygnatariuszy listu wodorowego – do skoncentrowania wysiłków na rozwoju technologii akumulatorowych pojazdów elektrycznych.

W kontroświadczeniu czytamy również, że pomimo publicznych zobowiązań dotyczących elektryfikacji 50% sprzedaży ciężarówek w Europie do roku 2030 zarówno Volvo, jak i Daimler wciąż pozostają daleko od celu. Zwolennicy akumulatorowych napędów elektrycznych argumentują, że w roku 2024 w przypadku obu wspomnianych gigantów pojazdy bezemisyjne stanowiły mniej niż 2% ich globalnej sprzedaży ciężarówek i odpowiednio tylko 1,7% i <1% ich mocy produkcyjnych. Eksperci ds. elektryfikacji argumentują również, że choć Grupa Volvo i Daimler Truck łącznie posiadają prawie 90% europejskiego rynku ciężarówek, to jednak aby utrzymać konkurencyjność w obliczu rosnącego popytu na pojazdy elektryczne, firmy te będą musiały szybko zwiększyć produkcję niedrogich, masowych pojazdów elektrycznych.

Zauważa się także, że infrastruktura wodorowa jest kosztowna w budowie i eksploatacji – często jest to dwu-, trzykrotnie więcej niż sieci ładowania pojazdów elektrycznych, zarówno pod względem nakładów inwestycyjnych, jak i bieżących kosztów operacyjnych. Z kolei do roku 2040 posiadanie i eksploatacja ciężarówek zasilanych bateriami w Europie mają być tańsze niż ich odpowiedników z wodorowymi ogniwami paliwowymi. Jednocześnie przewiduje się, że skala wykorzystania ciężarówek wodorowych nie wzrośnie znacząco do około roku 2035, a UE przeznaczyła już na nie około jednej czwartej swojego budżetu infrastrukturalnego – to więcej niż wystarczające wsparcie.

Co wiemy? Na rynku ciężarówek elektrycznych pojawiają się oznaki ożywienia. W pierwszym kwartale roku 2025 liczba rejestracji ciężarówek elektrycznych zasilanych akumulatorami w Europie wzrosła o ponad 50% rok do roku, mimo że cały rynek utrzymuje się na poziomie wzrostu wynoszącym zaledwie 3,5%.

I oto mamy dylemat: akumulatory czy ogniwa? Powiedziałbym, że z punktu widzenia zwykłego użytkownika samochodu ciężarowego problem to dość abstrakcyjny. To, czy aby jeździć, będzie musiał podpiąć swój pojazd do ładowarki megawatowej czy zatankować wodór, moim zdaniem ma mniejsze znaczenie. Technologia z pewnością będzie dopracowana, ważne, czy to dla finalnego użytkownika będzie opłacalne...

Życzę udanej lektury

Dariusz Piernikarski

dr inż. Dariusz Piernikarski
redaktor naczelny

JESTEM Z NIEPOŁOMIC.



#madeinPoland

MAN Truck & Bus to więcej niż producent pojazdów – to partner, który wspiera rozwój gospodarki, transportu i życia publicznego w Polsce. Zaufali nam klienci w całym kraju – w 2024 roku sprzedaliśmy ponad 8200 nowych i używanych pojazdów użytkowych marek MAN i Neoplan. Nasze zaangażowanie w Polsce ma solidne fundamenty: nowoczesna fabryka ciężarówek w Niepołomicach, zakład produkcji autobusów w Starachowicach oraz Centrum Usług Wspólnych w Poznaniu. We Wrześni powstają lekkie samochody dostawcze MAN TGE. Sieć 36 punktów serwisowych i blisko 6000 pracowników w Polsce, to gwarancja najwyższej jakości obsługi i niezawodności. MAN to także ceniony w naszym kraju pracodawca – wyróżniany prestiżowymi tytułami takimi jak „Top Employer”, „Friendly Workplace” czy „Solidny pracodawca”.



© Daimler Truck

CORETURA – SPÓŁKA VOLVO GROUP I DAIMLER TRUCK OPRACUJE POJAZDY DEFINIOWANE PROGRAMOWO

W czerwcu br. Martin Lundstedt, prezes i dyrektor generalny Volvo Group, Karin Rådström, prezeska i dyrektorka generalna Daimler Truck oraz Johan Lundén poinformowali o utworzeniu spółki Coretura w zakresie pojazdów użytkowych definiowanych programowo. Spółka ma siedzibę w Göteborgu i rozpoczęła działalność na początku czerwca 2025 r. Prezesem zarządu spółki Coretura został Johan Lundén, przechodząc z Volvo Group, gdzie wcześniej odpowiadał za strategiczne planowanie produktów, zarządzanie projektami i innowacjami.

Coretura skupi się na „transformacji” branży pojazdów użytkowych poprzez nową platformę pojazdów zdefiniowanych programowo i ustanowieniu standardów branżowych dla tego nowego sposobu projektowania pojazdów. Ma to umożliwić Volvo Group i Daimler Truck, a także przyszłym partnerom, oferowanie zróżnicowanych, samodzielnych aplikacji cyfrowych dla swoich produktów. Misją Coretury jest zbudowanie wspólnego rdzenia – będzie to znormalizowana i otwarta platforma pojazdów zdefiniowana programowo oraz opracowany pod tym kątem system operacyjny. Działania Coretury będą również obejmować specyfikację i zakup scentralizowanych, wysokowydajnych jednostek sterujących przeznaczonych do pojaz-

Martin Lundstedt, prezes i dyrektor generalny Volvo Group, Johan Lundén, prezes zarządu spółki Coretura i Karin Rådström, prezeska i dyrektorka generalna Daimler Truck

dów użytkowych i zdolnych do obsługi dużych ilości danych. To oddzieli cykl rozwoju oprogramowania i sprzętu, umożliwiając klientom końcowym zakup i bezprzewodową, zdalną aktualizację aplikacji cyfrowych, zwiększając bezpieczeństwo, wydajność i doświadczenie klienta.

„Dzięki Coreturze wyznaczamy jasny strategiczny cel rozwoju oprogramowania dla pojazdów użytkowych” – powiedziała Karin Rådström. „To duży i naprawdę ekscytujący krok – nie tylko dla nas, ale dla całej branży i naszych klientów. Wspólnie rozpoczynamy cyfrową przyszłość ciężarówek i autobusów, ostatecznie czyniąc pojazdy użytkowe inteligentniejszymi, bardziej połączonymi i wydajniejszymi niż kiedykolwiek wcześniej”.

„Coretura to odważny krok naprzód w ewolucji pojazdów użytkowych” – dodał Martin Lundstedt. „Wykorzystując najnowocześniejsze technologie i wspólne innowacje, przygotowujemy grunt pod nową erę łączności i wydajności w branży. To przedsięwzięcie podkreśla nasze zaangażowanie nie tylko w udoskonalanie naszych produktów, ale także torowanie drogi dla zrównoważonych i inteligentnych rozwiązań transportowych”.

Coretura ma się rozwijać etapami, co pozwoli akcjonariuszom na łączenie zasobów i inwestowanie zgodnie z postępowaniem technicznym i osiąganiem kamieni milowych. Zakłada się, że pierwsze produkty opracowane w spółce pojawią się w pojazdach do końca dekady. Volvo Group i Daimler Truck pozostaną konkurentami i nadal będą różnicować swoją ofertę produktów i usług, w tym odpowiednie rozwiązania cyfrowe. (DP)



Pojazd na okładce to Renault Trucks C520 8x4 Tridem ze specjalną zabudową – rębakiem do drewna Bruks Siwertell Global 1006 RT i żurawiem Tajfun LIV 10k z klimatyzowaną i ogrzewaną kabiną. Podwozie spięte jest z 3-osiową aluminiową przyczepą Hydrofast do transportu biomasy. Samochód napędzany jest przez silnik DE13 o mocy maksymalnej 390 kW/530 KM rozwijanej w zakresie 1431–1700 obr/min i maksymalnym momencie obrotowym 2550 Nm dostępnym od 990 obr/min do 1400 obr/min. Napęd na koła przekazuje zautomatyzowana skrzynia Optidriver Xtended ATO 2613 o rozpiętości przełożeń 17,54–0,79, o 13 przełożeniach do jazdy do przodu – w tym 1 bieg pelzający oraz 5 biegach wstecznych. Most tylny ze zwolnicami o nośności technicznej 30 t ma zawieszenie pneumatyczne z 8 poduszkami, 3. oś jest kierowana i podnoszona. Oś przednia o nośności 9 t ma zawieszenie pneumatyczne budowlane. Rębak do drewna może przetwarzać drewno miękkie o maksymalnej średnicy do 600 mm z wydajnością w przedziale 250–3500 m³/h. Zakres regulacji długości zrębki to 25–45 mm.

POWSTAJE NOWA SIEDZIBA I SERWIS FABRYCZNY RENAULT TRUCKS POLSKA

12 maja 2025 r. w miejscowości Tluste k. Grodziska Mazowieckiego wmurowano kamień węgielny pod budowę nowej siedziby i serwisu fabrycznego Renault Trucks Polska. Oddanie do użytku obiektu planowane jest na początek 2026 r.

Nowa siedziba powstaje w strategicznym punkcie i jest zaprojektowana zgodnie z najnowszymi standardami Volvo. Do obiektu w miejscowości Tluste przeniesiona zostanie cała działalność spółki Renault Trucks Polska z dotychczasowej siedziby w Młochowie. W nowej lokalizacji zatem na klientów będą czekały kompleksowe usługi w zakresie sprzedaży i serwisowania pojazdów dostawczych oraz ciężarowych francuskiego producenta.



W uroczystości wmurowania kamienia węgielnego wzięli udział: Janusz Buława – dyrektor zarządzający Renault Trucks Polska, Małgorzata Boroń-Šinković – prezes zarządu generalnego wykonawcy CFE Polska, Miłosz Wiesiołek – prezes zarządu inwestora zastępczego PM, Katarzyna Marcinkowska – zastępca Burmistrza Grodziska Mazowieckiego i Marek Wieźbicki – Starosta Powiatu Grodziskiego.

Nowa siedziba łączy zaawansowane technologie z funkcjonalnością i dbałością o środowisko. Nowoczesna przestrzeń biurowa zapewni komfortowe warunki pracy dla zespołu Renault Trucks Polska, a przemyślane rozwiązania architektoniczne i ergonomiczne stanowiska pracy będą wspierać efektywność oraz współpracę. (KB)

Zdjęcie: © Renault Trucks Polska

reklama

K NAJBEZPIECZNIEJSZA I NAJLŹEJSZA GAMA CYSTERN I SIŁOSÓW W EUROPIE

GAMA SIŁOSÓW
31 m³ do 90 m³

**GAMA CYSTERN
DO BITUMU**
30 m³ do 37.5 m³

**GAMA CYSTERN
CHEMICZNYCH**
30 m³ do 37.5 m³



Kaessbohrer Polska Sp. z o.o

05-870 Błonie ulica Modlińska 10 T +48-22-417-33-50 | E info@kaessbohrer.com

Wsparcie Klienta Kaessbohrer | 00 800 527 72 647

Skontaktuj się naszym działem sprzedaży | www.kaessbohrer.com/pl | #dasistkaessbohrer

Kaessbohrer



Enginuity, since 1893

FM LOGISTIC ODBIERA KOLEJNE NACZEPY SCHMITZ CARGOBULL

24 kwietnia br. w oddziale EWT Truck & Trailer Polska w Strykowie przedstawiciele globalnego operatora logistycznego FM Logistic odebrali naczepy Schmitz Cargobull, pierwsze z kontraktu opiekującego się 36 naczepami furgonowymi S.BO i 21 naczepami chłodniczymi multitemperaturowymi S.KO. Wszystkie naczepy z kontraktu zostaną dostarczone do końca br.

Spółka EWT dostarczyła już łącznie 600 pojazdów marki Schmitz Cargobull polskiemu oddziałowi FM Logistic. Jak zgodnie podkreślali przedstawiciele operatora logistycznego, wysoka jakość pojazdów Schmitz Cargobull pozwoli firmie na bezpieczną realizację zleceń i utrzymanie wysokich wskaźników jakości oferowanych usług. Za-

awansowane rozwiązania zastosowane w naczepach gwarantują lepszą i dłuższą efektywność ich eksploatacji, a to z kolei przekłada się na jakość i koszty usług oferowanych klientom FM Logistic. „Jesteśmy przekonani, że rozwiązania rekomendowane przez Schmitz Cargobull znacząco wpływają na jakość i efektywność transportu w FM Logistic” – podkreśla Andrzej Dziedzicki – dyrektor handlowy EWT.

FM Logistic na terenie Polski obsługuje ponad 200 klientów w zakresie przesyłu drobnicowego, całopojazdowych oraz dystrybucji bezpośredniej. Tych 200 klientów i 29 cross-docków to nic innego jak 3 900 000 palet przetransportowanych w ubiegłym roku z 98-procentową skutecznością w zakresie realizacji terminu dostawy.

Naczepy zostaną wykorzystane w przepływach towarowych między 16 centrami logistycznymi, jakimi w Europie Centralnej dysponuje FM Logistic. W transporcie międzynarodowym firma realizuje rocznie 230 tys. zleceń na terenie całej Europy, międzynarodową flotę tworzy ok. 1500 pojazdów, które zabezpieczają 2200 połączeń.

„Inwestycja w nowe naczepy to dla nas kolejny krok w kierunku podnoszenia jakości świadczonych usług i zwiększania zdolności przewozowych w regionie Europy Centralnej. Nowoczesna flota pozwala nam zwiększać efektywność operacyjną, optymalizować koszty eksploatacyjne, a jednocześnie wspiera realizację celów związanych ze zrównoważonym transportem. Inwestujemy w rozwiązania, które podnoszą standardy w transporcie, odpowiadając na rosnące potrzeby i oczekiwania rynku i naszych klientów” – mówi Hubert Tyka, dyrektor operacyjny transportu krajowego w FM Logistic.

Zakupione naczepy Schmitz S.BO to naczepy furgonowe wyposażone w system podwójnego załadunku (double deck) oraz 2 podnoszone osie, co w sposób istotny ma wpływ na emisję CO₂. Natomiast model Schmitz S.KO to naczepy chłodnicze multitemperaturowe, umożliwiające przewóz towarów w różnych zakresach temperaturowych jednocześnie, ich zakres pracy to +25°C/-25°C. Naczepy wyposażone są również w zaawansowane systemy telematyczne, które umożliwiają pełny nadzór nad przewożonym ładunkiem zarówno pod kątem temperatur, jak i bezpieczeństwa. (KB)

Zdjęcia: © K. Biskupska



Podczas przekazania naczep dla FM Logistics obecni byli (na zdjęciu od lewej): Andrzej Dziedzicki – dyrektor handlowy EWT Truck & Trailer Polska, Hubert Tyka – dyrektor operacyjny transportu FM Logistic, Krystian Koprowski – dyrektor sprzedaży na Europę w FM Logistic, Jacek Fiuk – key account manager EWT Truck & Trailer Polska





SOLARIS DOSTARCZY 7 E-AUTOBUSÓW DO MPK WROCŁAW

Firma Solaris dostarczy 7 elektrycznych autobusów wraz z infrastrukturą do ładowania dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego we Wrocławiu. Będą to modele Solaris Urbino 12 electric wyposażone w najnowszą technologię modular drive. W praktyce oznacza to lepsze osiągi autobusów i jeszcze większy komfort dla pasażerów i kierowców.

Baterie pojazdu o pojemności ponad 350 kWh zostaną w całości umiejscowione na dachu. Ich ładowanie będzie możliwe zarówno przez złącze plug-in, jak i z wykorzystaniem pantografu zamontowanego na dachu autobusu.

Oprócz dostawy autobusów, zaplanowanej na połowę 2026 r., producent wykona także elementy infrastruktury do ładowania. Na terenie zajezdni przy ulicy Obornickiej zostaną uruchomione ładowarki mobilne plug-in o mocy 60 kW każda, umożliwiające równoczesne ładowanie nocne 7 autobusów.

Na zdjęciu od lewej:
Waldemar Wlazło – dyrektor sprzedaży Solaris Bus & Coach, **Witold Woźny** – prezes zarządu MPK Wrocław, **Renata Granowska** – wiceprezydent Wrocławia, **Przemysław Nowicki** – wiceprezes zarządu MPK Wrocław

„Jestem niezwykle dumny z tego, że Solaris po kilku latach przerwy wraca ze swoją ofertą do Wrocławia, który jest jednym z największych i najbardziej rozpoznawalnych miast nie tylko w Polsce, ale też w całej Europie. Jestem przekonany, że nowe bezemisyjne pojazdy użytkowane przez miejskiego przewoźnika przyczynią się do dalszej poprawy komfortu życia w tym pięknym mieście” – powiedział Mateusz Figaszewski, reprezentujący firmę Solaris na podpisaniu umowy.

Wrocław podkreśla znaczenie inwestycji w nowoczesny, ekologiczny tabor: „Firma Solaris jest europejskim liderem w zakresie projektowania i produkcji autobusów elektrycznych. Cieszymy się, że pojazdy tej marki ponownie pojawią się na wrocławskich ulicach, wspierając nasze działania na rzecz zrównoważonego transportu” – powiedziała Renata Granowska, wiceprezydent Wrocławia. (KB)



W wydarzeniu wzięli udział m.in.: **Jennes de Mol** – ambasador Królestwa Niderlandów w Polsce, **Maurits van Staalduine** – członek zarządu DAF Trucks N.V., **Krzysztof Michalik** – dyrektor zarządzający DAF Trucks Polska, **Pepijn van Buren** – dyrektor sprzedaży Paccar, **Michał Dąbrowski** – szef Paccar Financial Polska, **Agnieszka Głowicka** – dyrektor marketingu DAF Trucks Polska, **Jakub Jakubowski** – właściciel firmy budowlanej Jakon i projektant **Roman Litwin**

RUSZA BUDOWA DAF USED TRUCKS CENTER WARSAW

Na początku czerwca br. odbyło się symboliczne wbicie łopaty pod budowę nowego Centrum Pojazdów Używanych DAF Used Trucks Center Warsaw w miejscowości Urzut k. Nadarzyna. Ta nowa inwestycja w sieci DAF Trucks Polska to nowoczesny obiekt, który będzie oferować nie tylko w pełni sprawdzone pojazdy używane DAF, ale i usługi finansowe Paccar Financial, pakiety gwarancyjne i pełny serwis pojazdów ciężarowych. Parking wokół budynku pomieści 500 pojazdów.

„Nasze centrum będzie też platformą eksportu pojazdów używanych na Europę Wschodnią” – skomentował Maciej Dmowski, menedżer pojazdów używanych DAF Used Trucks, i dodał, że planowana sprzedaż używanych DAF-ów to 2000 pojazdów rocznie. Otwarcie obiektu przewidywane jest na grudzień 2025 r. (KB)

Zdjęcie: © K. Biskupska



VOLVO FOR SAFETY WE WROCŁAWIU

Volvo Cars wystartowało w ogólnopolskim projekcie Volvo For Safety. W 2025 r. konwój z interaktywnymi strefami edukacyjnymi odwiedzi 9 miast. W czerwcu miasteczko bezpieczeństwa przyciągnęło aż 7 tysięcy osób na Plac Wolności we Wrocławiu. W ciągu 3 dni odwiedzający mieli do dyspozycji stacje informacyjne związane z bezpieczeństwem drogowym, a wśród atrakcji najnowsze ciężarowe VolvoFH Aero.

Oprócz tego dostępne były 3 strefy:

Strefa symulatorów – aż 16 nowoczesnych symulatorów, pozwalających sprawdzić się w różnych sytuacjach na drodze i w podróży. Był m.in. symulator widoczności pieszego z kabiny ciężarówki, symulator czasu reakcji na nagłe zdarzenie na drodze, symulator bezpiecznej jazdy, pokazujący jak działają systemy bezpieczeństwa w samochodach, symulator zderzeń i urazów. Był też symulator dachowania i symulator wagi przeciążeniowej, pokazujący jakie zagrożenie mogą stwarzać przedmioty luźno przewożone w samochodzie.

W ciągu 3 dni odwiedzający mieli do dyspozycji stacje informacyjne związane z bezpieczeństwem drogowym, a wśród atrakcji najnowsze ciężarowe VolvoFH Aero

Telefon komórkowy podczas hamowania przy określonej prędkości może ważyć nawet 8 kg.

Strefa dla dzieci – edukacyjne gry, zabawy i animacje, które najmłodszych uczą zasad bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym.

Strefa wiedzy – spotkania z ekspertami od bezpieczeństwa, pokazy ratownictwa i warsztaty pierwszej pomocy. Ciekawą prelekcję o systemach bezpieczeństwa w ciężarówkach Volvo Trucks i na temat szkoleń kierowców w Volvo Trucks Polska miał Tomasz Łysiak, electromobility manager Volvo Trucks Polska. Oprócz omówienia systemów bezpieczeństwa znajdujących się w ciężarówkach VolvoTrucks opowiadał on też o inicjatywie „Zatrzymaj się, Popatrz, Pomachaj”. Program w prosty i zabawny sposób uczy dzieci na całym świecie bezpiecznego zachowania na drogach i w pobliżu ciężarówki. Do tej pory przeszkolono dzieci w ponad 30 krajach. (KB)

Zdjęcie: © K. Biskupska



MERCEDES-BENZ TRUCK TRAINING OTWARTE

Nowe centrum treningowe Mercedes-Benz TruckTraining w Nardzynie w maju zostało oficjalnie otwarte. To zmodernizowany obiekt centrum samochodów używanych, gdzie szkolić się będą wszyscy pracownicy serwisu i menedżerowie spółki. Czeka na nich m.in. 5 trenerów: 2 dla pracowników serwisu, 2 zajmujących się produktami Daimler Truck i trener do szkolenia kierowców ciężarówek. Po otwarciu zaprezentowano też flotę pojazdów demonstracyjnych kampanii Show Truck

2025 – są to modele Mercedes-Benz Actros L 1848 Procabin. Ten autorski projekt polskiej spółki realizowany jest już piąty rok z rzędu. W tym roku flota demo liczy 75 pojazdów ShowTruck, które przewoźnicy będą mogli testować u dealerów Daimler Truck Polska. Nowy Actros L to nie tylko futurystyczny design, ale i udoskonalona aerodynamika, oszczędne silniki i najnowsze systemy asystujące. Wydłużony przód pojazdu i inne rozwiązania poprawiające aerodynamikę umożliwiają obniżenie zużycia paliwa nawet o 3%. (KB)

Zdjęcia: © K. Biskupska

BERGER PERFORMANCECOIL: DEBIUT NACZEPY NOWEJ GENERACJI

Współpracując ściśle ze sobą, firmy Schmitz Cargobull oraz BERGERecotrail stworzyły innowacyjną rodzinę produktów. Naczepa PerformanceCoil zadebiutowała jako pierwszy model generacji Evolution na czerwcowych targach transportowych Transport Logistic w Monachium.

Naczepy nowej generacji należą do najłżejszych lekkich pojazdów dostępnych na rynku i są zaprojektowane z myślą o maksymalnej ładowności i wydajności. Wersja podstawowa nowej generacji Performance ma masę własną 4,8 t. Dzięki certyfikowanemu, uniwersalnemu nadwoziu Schmitz Cargobull naczepy nadają się do szerokiego zakresu zastosowań przemysłowych, w tym transportu napojów, komponentów motoryzacyjnych i opon, a także transportu oktagonalnych pojemników wykorzystywanych w przemyśle chemicznym.

Dzięki rynnie na zwoje o długości 8200 mm naczepa BERGERecotrail PerformanceCoil jest przygotowana do transportu zwojów stali i metalu, mieszcząc zwoje o średnicy od 800 do 2100 mm. Mając ramę z wysokowytrzymałej stali drobnziarnistej S700 o zoptymalizowanej konstrukcji, wykonaną w wysoce precyzyjnej technice spawania, podwozie zapewnia maksymalną stabilność przy minimalnej masie własnej. W połączeniu z opcjonalną planeką Power Curtain firmy Schmitz Cargobull z wbudowanymi pasami aramidowymi, zapewniającymi certyfikowaną sztywność konstrukcyjną, pojazd może przewozić ładunki o masie maksymalnej do 27,5 t (w zależności od wyposażenia i ciągnika).

Wieloletnie doświadczenie firmy Berger w zakresie projektowania i produkcji lekkich podwozi oraz szeroka wiedza specjalistyczna firmy Schmitz Cargobull w zakresie nadwozi modułowych przynoszą klientom znaczne korzyści i umożliwiają wykorzystanie pojazdów w szerokiej gamie zastosowań. W przypadku wyposażenia w nadwozie Power Curtain pojazd jest szczególnie dobrze przystosowany do spełniania wymagań dotyczących wydajności i szybkiego rozładunku. Bez listew stelażu nadwozie spełnia wymagania dotyczące sztywności dla certyfikacji zgodnie z normą DIN EN 12642 Code XL, w tym certyfikacji do przewozu napojów. Aby spełnić te kryteria, planeki boczne są wyposażone we wzmocnienia pionowe i poziome, a także standardowo mają wbudowaną tkaninę antykradzieżową. Umożliwia to szybki i łatwy załadunek i rozładunek pojazdu bez czasochłonnej obsługi, a brak listew pomaga zmniejszyć masę naczepy.

Prosta obsługa i wysoka trwałość są zapewnione dzięki różnorodnym opcjom nadwozia, w tym odsuwanemu dachowi, wzmocnionej kurtynie Power Curtain, systemowi Varios oraz przednim i tylnym panelom z anodowanego aluminium z ocynkowanymi słupkami narożnymi. Cechy te przyczyniają się do solidnej i trwałej konstrukcji, a także umożliwiają klientom spełnienie szerokiego zakresu wymagań branżowych.

Naczepa jest częścią kompleksowego ekosystemu Schmitz Cargobull: dzięki telematyce TrailerConnect, indywidualnym opcjom finansowania, całodobowej dostawie części zamiennych i ogólnoeuropejskiej sieci serwisowej obejmującej ponad 1400 partnerów współpraca ta nie tylko zapewnia produkt, ale także kompleksowe rozwiązanie dla przyszłości logistyki transportowej.

Oprócz PerformanceCoil nowa rodzina produktów obejmuje również modele do transportu ładunków o dużej objętości, materiałów budowlanych i palet – wszystkie oparte na tej samej, skalowalnej koncepcji lekkiej konstrukcji. (DP)



© Schmitz Cargobull

Naczepa BERGER PerformanceCoil zadebiutowała jako pierwszy model generacji Evolution produktów BERGERecotrail na czerwcowych targach transportowych Transport Logistic w Monachium

Meiller Polska nie zwalnia tempa

W czerwcu br. firma Meiller Polska zrealizowała duże zamówienie składające się z 5 wywrotek tylnozsypowych MAXTREME oraz wywrotki trójstronnej D421.

Wszystkie dostarczone pojazdy charakteryzuje wyjątkowy kolor – to „szampański metalik”.



Zabudowane na 4-osiowych podwoziach Mercedes-Benz Arocs 8x8 wywrotki tylnozsypowe Meiller MAXTREME P436 mają półokrągłą skrzynię ładunkową (half-pipe) o pojemności 18 m³. Półokrągła mulda ułatwia przepływ materiału podczas rozładunku i ogranicza jego przywieranie, co znacznie upraszcza czyszczenie i minimalizuje przestoje. Ponadto zapewnione jest centrowanie ładunku, co przekłada się na lepsze właściwości jezdne oraz większą stabilność podczas transportu. Skrzynię wykonano z blachy STEELECT 450, podłoga ma grubość 6 mm, ściany boczne, ściana przednia oraz kłapa tylna mają grubość 5 mm.



Zastosowanie tylnej mechanicznej burty S2 z automatycznym zamknięciem kłowym zapewnia sprawną, szybką obsługę i zwiększa bezpieczeństwo użytkownika. Na życzenie klienta wywrotki zostały wyposażone w pakiet pod rozścielacz, który umożliwia płynną współpracę z rozkładarką asfaltu. W skład pakietu wchodzi m.in. manualnie składane zabezpieczenie przeciwnajzdowe, aluminiowe błotniki nad osiami tylnymi ze składanymi chłapaczami, uchwyt na tylne światła z regulacją wy-

sokości oraz stalową górną osłoną. Wszystko to gwarantuje trwałość i funkcjonalność nawet przy intensywnym użytkowaniu w terenie.

Z kolei wywrotka trójstronna D421 ze skrzynią o wymiarach 6,2m x 2,38m x 1,1m zapewnia imponującą przestrzeń ładunkową (16,2 m³), która pomieści 2 płyty drogowe. Masa zabudowy została zoptymalizowana pod kątem dużych obciążeń transportowych, a jej solidne wykonanie zapewnia duże rezerwy przeciążenia. Konstrukcja ma również wyjątkową wytrzymałość na wyboczenie i zużycie. W przypadku przewożenia ładunków spaletyzowanych w skrzyni ładunkowej przewidziano wiele możliwości praktycznego zabezpieczenia ładunku. Dla maksymalnej wydajności w codziennej pracy pojazd został wyposażony w hydrauliczną burtę boczną Bordmatik, która umożliwia szybki i wygodny rozładunek. System ten pozwala również na załadunek materiałów spaletyzowanych oraz precyzyjne podsypywanie poboczy podczas robót drogowych. Pojazd ten również przygotowano na podwoziu Mercedes-Benz Arocs 8x8.

Meiller Polska nie zwalnia tempa: w czerwcu klient z Pomorza odebrał 5 wywrotek tylnozsypowych MAXTREME oraz wywrotkę trójstronną D421 – dostarczone pojazdy polakierowano w kolorze „szampański metalik”

Wywrotki trójstronne D421 mają skrzynie ładunkowe zoptymalizowane pod kątem dużych obciążeń transportowych

Warto przypomnieć, że wszystkie wywrotki trójstronne Meiller bazują na systemie modułowym, charakteryzują się jednolitym, nowoczesnym wzornictwem o rozpoznawalnej wartości i wyznaczają standardy w zakresie ergonomii, obsługi i wydajności.

Zdjęcia: © Meiller Polska

30 lat DAF Trucks Polska

Katarzyna Biskupska

DAF Trucks Polska – oficjalny przedstawiciel holenderskiej marki w naszym kraju – obchodzi 30-lecie działalności.

W październiku 1995 r. Polska dołączyła do grona państw, w których oficjalnie obecna jest marka DAF. W tym roku mija 30 lat, odkąd holenderski producent rozpoczął budowę sieci serwisowo-sprzedażowej w naszym kraju. W ciągu 30 lat DAF wprowadził na rynek 5 generacji swojego flagowego modelu XF, a w Polsce przeszedł drogę od mało znanego producenta do marki, która dla wielu przedsiębiorców i kierowców jest pierwszym wyborem.

Z okazji jubileuszu niemal 800 osób świętowało wspólnie w studiu Polsatu w Warszawie. Byli to klienci, delegacja DAF Trucks z Holandii, przedstawiciele sieci dealerskiej i serwisowej DAF, a także organizacji oraz mediów branżowych.

Podczas spotkania przypomniano, że w biznesie – oprócz liczb – niezwykle ważne są relacje. Wspomniano też te osoby, których z nami już nie ma, a są nierozdzielną częścią historii marki DAF na rynku polskim. Postawa, zaangażowa-

nie i profesjonalizm Petera van den Beukela i Macieja Taniewskiego stanowiły ogromną wartość dla pracowników i klientów firmy i odegrały istotną rolę w rozwoju firmy DAF Trucks Polska.

Transport to ludzie

Wzruszeniem i podziękowaniami nie było końca. Trzy dekady obecności DAF Trucks Polska to czas intensywnego rozwoju sieci obsługi i sprzedaży DAF – aktualnie jest to 40 lokalizacji. Nagrodzono więc pracowników centrali w Warszawie oraz organizacji dealerskiej. Podkreślano, że to ludzie są wartością firmy i bez ich zaangażowania i pracy nie byłoby sukcesu marki.

Jako pierwsza, 28 lat temu, na mapie sieci serwisowo-sprzedażowej pojawiła się Grupa DBK. Od 26 lat z marką DAF związana jest Grupa Wanicki. Do grona autoryzowanych dealerów dołączyła też 20 lat temu ESA Trucks Polska oraz TB Truck&Trailer Serwis (18 lat temu). Firmy te, a także Grupę Raben będącą od 29 lat autoryzowanym serwisem marki DAF, wyróżniono okolicznościowymi statuetkami z hasłem „Powering Your Success”, które dealerzy tak skutecznie realizują od wielu lat. >

Perłowy jubileusz – DAF Trucks Polska uczcił 30 lat działalności





© K. Biskupska

Model DAF XG+ 480 FT w specjalnej limitowanej serii Red Pearl dla pierwszych nabywców

„Najważniejsze filary marki DAF to efektywność, bezpieczeństwo i komfort. Te trzy kluczowe dla biznesu wartości są odzwierciedlone nie tylko w naszych produktach, lecz także w wiodącym standardzie obsługi klienta, który każdego dnia zapewniają zespoły naszych dealerów” – podsumował Piotr Juchtmann, menedżer ds. rozwoju sieci w DAF Trucks Polska i najdłuższy stażem pracownik organizacji.

Michiel Kuijs, european sales director w DAF Trucks NV, dodał: „Sukces marki DAF nie byłby możliwy bez ciężkiej pracy i poświęcenia naszego profesjonalnego zespołu w Polsce. Każdy członek rodziny DAF przyczynia się do sukcesów i angażuje się w realizację naszego celu, jakim jest osiągnięcie pozycji absolutnego lidera rynku. Jestem dumny, że należę do tak utalentowanej i pełnej pasji grupy. Dziękuję również dealerom. Wysiłki, jakie podejmu-

ją, by rozwijać sieć i zapewniać naszym klientom doskonałą obsługę i wsparcie, są nieocenione. Przede wszystkim chciałbym wyrazić naszą głęboką wdzięczność naszym polskim klientom. Jesteście sercem naszej działalności, a to właśnie Wasze zaufanie do naszych produktów i organizacji motywuje nas do ciągłych innowacji i ulepszeń”.

Czerwona perła XG+ na perłową rocznicę

Podczas wieczoru wyróżniono klientów, którzy jako pierwsi kupili model DAF XG+ 480 FT w specjalnej limitowanej serii Red Pearl. Pierwszy DAF w jubileuszowym wydaniu trafił do firmy



© K. Biskupska

CALFPOL Magdalena Wiśniewska. Odebrany wyjątkowy model to ciągnik siodłowy z limitowanej edycji Red Pearl, stworzonej właśnie na 30-lecie marki w Polsce i dostępnej wyłącznie w naszym kraju w liczbie 30 egzemplarzy. Ciągnik siodłowy, który wyróżnia się nie tylko efektywnym czerwonym kolorem oraz wyjątkowo bogatym wyposażeniem, lecz także okolicznościową tabliczką z numerem 1, już wkrótce wyruszy na drogi.

Do właścicieli firmy CALFPOL na scenie dołączyli również zarządzający firmami Pol-Mare i Usługi Transportowe Sławomir Małecki, a więc użytkownicy limitowanych XG+ z numerem 2 i 3.

„Wasze zaufanie do naszych produktów jest największym wyróżnieniem. Dziękujemy za każdy zakup, za każdą opinię, która pozwala nam doskonalić nasze usługi i pojazdy. Dziękujemy za to, że wybieracie markę DAF i naszą sieć serwisową jako partnerów w Waszym biznesie” – powiedziała Monika Prościńska, dyrektorka sprzedaży w DAF Trucks Polska.



Agnieszka Głowicka

menedżerka ds. marketingu w DAF Trucks Polska, a także głównodowodząca i prowadząca galę 30-lecia firmy

Bardzo dziękuję każdemu, kto był z nami w tym wyjątkowym dniu. Ostatnie tygodnie były wypełnione wyjątkowo intensywną pracą, by przygotować wydarzenie, które zapamiętacie na zawsze. Gdy adrenalina już opadła, dostrzegłam wokół siebie niezliczone uśmiechy i poczułam, że jestem wśród bliskich mi ludzi. Cieszę się, że dobrze się bawiliście, bo to dla nas najlepszy prezent urodzinowy.



Krzysztof Michalik

dyrektor zarządzający DAF Trucks Polska

Kiedy przychodziłem tutaj pół roku temu, jeden z kolegów powiedział mi: zobaczysz, DAF to nie tylko ciężarówki, to są ludzie, to są relacje, to są bardzo pozytywne emocje, bardzo pozytywna energia, która jest z nami cały czas.

Szybko przekonałem się, że miał rację. Równie szybko upewniłem się, że to dzięki Wam – naszym pracownikom, partnerom oraz klientom marka DAF staje się silniejsza każdego dnia. Dołożymy wszelkich starań, by przez trzy kolejne dekady nieustannie pracować razem z Wami i dla Was w myśl hasła „Powering Your Success”.

DAF otworzył swoje oficjalne przedstawicielstwo w Polsce w roku 1995, 2 lata później, w lipcu 1997 r., ukazał się pierwszy numer miesięcznika „Samochody Specjalne”. Jubileusz to zawsze czas wspomnień. Dlatego poszperaliśmy w naszym archiwum redakcyjnym. Zamieszczamy zdjęcie naszej okładki z modelem DAF XF 95 opublikowanej 27 lat temu w numerze, który ukazał się wiosną 1998 r. DAF XF 95 otrzymał wtedy nagrodę International Truck of the Year 1998 (Ciężarówka Roku 1998). Gratulujemy pięknego jubileuszu i dotychczasowych dokonań oraz życzymy kolejnych lat rozwoju.

Zdjęcia: © DAF Trucks Polska



Renault Trucks gamy C jako uniwersalne narzędzie do transportu drewna

Krzysztof Kosk

Przewóz drewna to jeden z najbardziej wymagających rodzajów transportu, głównie ze względu na rodzaj ładunków oraz trudno dostępny teren leśny, po jakim pojazdy się poruszają.

Oczekiwania, jakie muszą spełnić podwozia używane do transportu drewna, czyli przede wszystkim ponadprzeciętna wytrzymałość na duże obciążenia statyczne i dynamiczne, dzielność w terenie oraz niezawodny układ napędowy, powodują, że na polskim rynku jest jedynie kilku dostawców, którzy mają w swojej ofercie pojazdy mogące podolać tym wyzwaniom.

Do niedawna temat ciężarówek do transportu drewna kojarzony był głównie z producentami ze skandynawskim rodowodem. Aktualnie rynek w tym segmencie się bardzo zmienił, a klienci coraz częściej wybierają nowe rozwiązania i pojazdy produkowane we Francji.

Zespół handlowy Renault Trucks Polska od 4 lat wspólnie z białostocką firmą Hydrofast, która od ponad 28 lat specjalizuje się w projektowaniu i produkcji specjalistycznych zabudów oraz przyczep dla branży leśnej, pręźnie rozwija rozwiązania odpowiadające na kolejne potrzeby szerokiej grupy klientów realizujących transport w branży leśnej. Od początku działalności, czyli od prawie trzech dekad, wizją właścicieli firmy Hydrofast jest dostarczanie najlepszych narzędzi transportowych. Każda zabudowa jest „szyta na miarę” i skonfigurowana tak, aby spełniła oczekiwania zamawiającego i służyła przez długie lata.



Renault Trucks C520 8x4 Tridem ze specjalną zabudową – rębakiem do drewna marki Bruks i przyczepą Hydrofast do transportu biomasy przy pracy



Jadąc w trudny teren

Jeszcze kilka lat temu ciężarówki Renault Trucks przeznaczone do najcięższych zadań kojarzono głównie z branżą budowlaną i gamą K, następcą legendarnego Keraxa. Francuscy konstruktorzy, projektując gamę K, postawili na mocną i wytrzymałą konstrukcję, dobierając parametry pojazdu tak, by bardzo dobrze radził sobie w trudnym terenie nawet przy wymagającej konfiguracji napędu, jaką jest 6×4 oraz 6×6. Charakterystyczny przód gamy K z potężnym, 3-częściowym stalowym zderzakiem tylko potwierdza te założenia. Dodatkowym ułatwieniem na drogach gruntowych mogą być takie parametry, jak najlepszy na rynku kąt natarcia wynoszący 32°, 515 mm prześwitu pod zbiornikami paliwa i 380 mm pod osiami. Znaczenie ma też płyta ochronna pod chłodnicą i ele-



Krzysztof Kosk

area sales manager
Renault Trucks Polska

Nasze pojazdy do transportu drewna wyróżniają się przede wszystkim dużym prześwitem, kątem natarcia i dobrymi parametrami jezdnyimi, a wyposażone w stalowy zderzak są pancerne i wytrzymałe. W konfiguracji ze skrzynią Xtended, która ma biegi pełzające i biegi drogowe, dobrze radzą sobie w trudnym terenie. Proponujemy klientom 520-konny silnik, który jest w zupełności wystarczający do poruszania się takim pojazdem, a w trudnym terenie zapewni odpowiednio wysoki moment obrotowy. Mimo że osie są na zwolnicach, dzięki tej skrzyni pojazd zużywa mało paliwa, gdy jest używany do transportu drogowego, a w terenie jest silny i dzielny. To najlepszy stosunek jakości do ceny i ekonomiki paliwowej.



dzonych, a równocześnie dobrze radzącymi sobie w umiarkowanie trudnym terenie, jakim są drogi dojazdowe do miejsc załadunku w lesie. Podwozia te mają dużo większe możliwości konfiguracji zawieszenia i układu napędowego, dzięki czemu są uniwersalną platformą do zabudów leśnych. >

Pojazdy Renault Trucks wyposażane są w felgi aluminiowe z kutego aluminium Alcoa Wheels DuraBright – łatwe w utrzymaniu, a co najważniejsze, ich użytkowanie obniża koszty eksploatacji floty. Obręcze te są o ok. 51% lżejsze i bardziej wytrzymałe od stalowych. Oszczędność to ok. 17 kg na jednym kole – w zestawie mającym 16 kół, po 8 na ciągniku i naczepie, to ok. 270 kg oszczędności

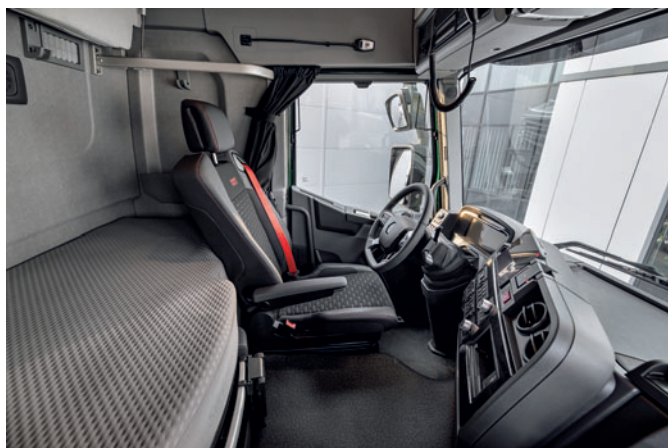
mentami układu sterowania sprężonym powietrzem oraz stalowa miska olejowa silnika. We wszystkich wersjach w standardowym wyposażeniu zastosowane są blokady mechanizmów różnicowych na wszystkich osiach napędowych.

Wybierając drogi utwardzone

Istnieje również grupa przewoźników niepotrzebująca tak dzielnego terenowo pojazdu do codziennej pracy. Okazjonalnie wjeżdżają w lekki teren, transportując drewno na długie dystanse po utwardzonych drogach, często po autostradach. Takim przewoźnikiem Renault Trucks proponuje podwozia gamy C, będące pojazdami przeznaczonymi do wykorzystania w 80% po drogach utwar-



Zmodernizowany model C520 6×4 Smart Racer z zabudową aluminiową Hydrofast na ławach HF5 do drewna stosowego i żurawiem Hiab Loglift 125Z z kabiną



Kabiny pojazdów do drewna wyposażone są w komfortowy fotel kierowcy z podgrzewaniem i pełną regulacją pozycji za kierownicą, z leżanką dolną Serenite, lodówką oraz innymi udogodnieniami znanymi z ciężarówek dla ruchu międzynarodowego

➤ Tak jak ich „pancerni bracia” z gamy K, mają one takie same jednostki napędowe DE13 o pojemności 12,8 dm³, mocy 520 KM i maksymalnym momencie obrotowym 2550 Nm w zakresie 990–1400 obr/min. Za przeniesienie mocy i momentu na koła odpowiada 13-biegowa, zautomatyzowana skrzynia biegów Optidriver Xtended AT 2613 z biegami pełzającymi zwiększającymi możliwości terenowe pojazdu i ułatwiającymi ruszanie z miejsca pod dużym obciążeniem. Mimo że podwozie skonstruowano z myślą o eksploatacji głównie po drogach utwardzonych, skrzynia biegów wyposażona jest w chłodnicę oleju o zwiększonej wydajności. Zmiany wprowadzone w najnowszej generacji skrzyni Optidriver pozwalają na 30% szybszą i płynniejszą zmianę biegów. Natomiast aby zapewnić minimalne zużycie paliwa podczas długich tras, układ napędowy współpracuje z tempomatem Optivision MapBased, który przesyła dane topograficzne terenu do komputera pokładowego dla optymalizacji strategii zmiany biegów.

Odpowiednio mocne podwozie

Dobór rodzaju zawieszenia i układu jezdnego do wykonywanej pracy jest istotnym czynnikiem definiującym w późniejszym czasie efektywność i rentowność pojazdu.

Najpowszechniejszym wyborem klientów są mosty napędowe PMR 23150 z pojedynczą redukcją oraz blokadą mechanizmu różnicowego o maksymalnej nośności technicznej 23 t, zawieszenie pneumatyczne z 8 poduszkami oraz wzmocnionym stabilizatorem osi tylnej. Przednie zawieszenie w zależności od preferencji jest mechaniczne o nośności osi przedniej do 10 t lub pneumatyczne o nośności do 9 t.

O uniwersalności podwozia gamy C może też świadczyć to, że można je skonfigurować w wersji off-road z technicznie dopuszczalną maksymalną masą całko-

witą zespołu pojazdów 100 t ze stalowym 3-częściowym zderzakiem i stalową płytą ochronną chłodnic (takim jak w gamie K). Kąt natarcia wynosi wtedy 25° przy zastosowaniu opon w rozmiarze 13 R22,5". W specjalnych przypadkach możliwe jest zastosowanie mostów napędowych ze zwolnicami o maksymalnym nacisku na oś do 26 t i zawieszeniem z 3 resorami parabolicznymi.

Wygodna kabina

Renault Trucks zawsze dbało o komfort pracy kierowcy, dlatego kabiny pojazdów gamy C są takie same jak u „szosowego brata”, czyli w gamie T Sleeper. Aktualnie pracodawcy kładą duży nacisk na zapewnienie kierowcy operatorowi zarówno pracy, jak i wypoczynku w komfortowych warunkach, dlatego najczęściej wybierają największą kabinę wyposażoną

Na obręczach zamontowano drogowo-terenowe opony Bridgestone o solidnej rzeźbie bieżnika i wysokiej trakcji na nierównych nawierzchniach



Podwozie C520 6×4 z żurawiem i możliwością spięcia z rozsuwaną naczepą Hydrofast do transportu drewna dłuźycowego albo wózkami dolly z obrotnicą do podparcia drewna

w komfortowy fotel kierowcy z podgrzewaniem i pełną regulacją pozycji za kierownicą, z leżanką dolną Serenite, lodówką oraz innymi udogodnieniami znanymi z ciężarówek dla ruchu międzynarodowego.

Specjalistyczne zabudowy

W transporcie drewna podwozie nie może funkcjonować bez odpowiednio skonfigurowanej zabudowy spełniającej wysokie wymagania użytkowników. W zależności od rodzaju ładunku wyróżniamy główne typy zabudów leśnych:

- zabudowa na ławach: przystosowana do przewozu drewna stosowego w różnych długościach. Może być wyposażona w ławy stalowe lub aluminiowe.
- zabudowa platforma: jest bardziej uniwersalną zabudową mogącą przewieźć drewno stosowe oraz palety. Aby było to możliwe, wyposażona jest w pełną płaską podłogę oraz demontowane kłonicze ze stali lub aluminium.
- zabudowa dłuźycowa: przystosowana do przewozu długiego drewna z wykorzystaniem wózka dolly z hydraulicznym systemem sterowania skrętem. Drugim sposobem jest użycie specjalistycznej naczepy – metoda bardziej uniwersalna, ponieważ umożliwia w niektórych przypadkach załadunek drewna stosowego.
- samowyladowcza zabudowa ze ścianami z aluminium lub ze stali do przewozu zrębki i biomasy: umożliwia przewóz towarów objętościowych o kubaturze od 30 m³ do 40 m³ (podwozie). Do rozładunku wykorzystywany jest boczny wywrot sterowany radiowo. Na życzenie klienta zabudowę wyposaża się w hydraulicznie otwierany dach również sterowany radiowo.
- zabudowa rębaka mobilnego: przeznaczony do rozdrabniania i do produkcji zrębki energetycznej i przemysłowej z gałęzi, odpadów tartacznych i innych części oraz całych drzew o średnicy do 60 cm. Urządzenie daje możliwość wysypywania zrębki bez-



pośrednio do kontenerów, na naczepę lub podłoże. Kompaktowe urządzenia zasilane są od silnika ciężarówki, a największe mają swój silnik Diesla o pojemności 16 l i mocy 780 KM. W tym przypadku podwozie pełni rolę platformy transportowej na miejsce pracy, ponieważ rębak wraz z żurawiem zasilane są od zintegrowanego silnika maszyny. W takim przypadku Renault Trucks buduje podwozia gamy C w konfiguracji napędu 8×4*4 Tridem z kabiną dzienną. Mimo dużych rozmiarów pojazdu, dzięki skrętnej pierwszej i czwartej osi promień zawracania porównywalny jest z takim jak w pojazdach o układzie napędowym 6×4.

Żuraw hydrauliczny — niezbędny w lesie

Żurawie stosowane w transporcie drewna można podzielić na 2 podstawowe grupy. Pierwsza, to urządzenia składane w „Z” charakteryzujące się bardziej zwartą formą w pozycji transportowej, stosowane zarówno w zabudowach platformach z montażem na zwisie podwozia, jak i dłuźycowych montowanych za kabiną. Druga natomiast, to żurawie składane w „L” i stosowane głównie przy zabudowach do drewna stosowego. Są prostsze w budowie i obsłudze, dzięki czemu też częściej wybierane przez użytkowników.

Opcjonalnie każdy żuraw może być wyposażony w kabinę – centrum dowodzenia dla operatora – zapewniającą kom-

fort pracy w każdych warunkach, wyposażoną w integralną klimatyzację oraz ogrzewanie. Kabiny są też wygłuszone, mają radio oraz regulowany fotel – wszystko po to, by wielogodzinna praca była maksymalnie komfortowa i bezpieczna.

Zabudowy do przewozu zrębki i biomasy sprzężone są z żurawiami wyposażonymi w tzw. łupinę – specjalną nakładkę na chwytak umożliwiającą załadunek surowca bezpośrednio z gruntu.

Profesjonalnie dla użytkowników

Unikatowość oferty Renault Trucks wynika z możliwości zakupu gotowych zabudowanych pojazdów „od ręki” lub dopasowanych do wymagań klienta i to wszystko w rekordowo krótkim czasie realizacji. Możliwe jest to dzięki stałemu stokowi podwozi gamy C i K w różnych konfiguracjach napędów dostępnych w zakładzie w Białymstoku.

Od początku współpracy Renault Trucks i firma Hydrofast kładą duży nacisk na bezpośrednie spotkania z użytkownikami pojazdów leśnych. Podczas takich wydarzeń prezentowane są wspólnie przygotowane zestawy do transportu drewna.

W najbliższym czasie pojazdy Renault Trucks z zabudowami Hydrofast będzie można zobaczyć w pierwszym tygodniu września na największym wydarzeniu branży leśnej – odbywającym się w cyklu dwuletnim – czyli targach Eko Las w Mostkach k. Świebodzina. ■

Zdjęcia: © Renault Trucks Polska

MAN startuje z seryjną produkcją elektrycznych ciężarówek

16 czerwca w monachijskiej fabryce MAN Truck & Bus uroczyste zainaugurowano rozpoczęcie seryjnej produkcji elektrycznych samochodów ciężarowych eTGX oraz eTGS.

Przyszłość MAN zaczyna się teraz

W swoim wystąpieniu podczas uroczystego uruchomienia produkcji Alexander Vlaskamp, prezes zarządu firmy MAN, zwrócił uwagę na historyczne znaczenie tego wydarzenia. „To punkt zwrotny w naszej historii. Przyszłość MAN zaczyna się teraz, w tej właśnie chwili. Cały zespół MAN jest dumny, że aktywnie kształtuje transformację z napędu spalinowego na napęd elektryczny. To niezwykle ważny krok w kierunku osiągnięcia naszego celu, jakim jest uzyskanie neutralności pod względem emisji CO₂ do 2050 r. Fakt, że możemy produkować elektryczne ciężarówki na tej samej linii produkcyjnej, co nasze najnowocześniejsze ciężarówki z silnikiem Diesla, daje nam również ogromną elastyczność i zwiększa wydajność produkcji”.

To historyczny moment dla firmy MAN Truck & Bus. Od teraz samochody ciężarowe zarówno z napędem elektrycznym, jak i spalinowym będą produkowane w całkowicie zintegrowanym, mieszanym procesie produkcyjnym na tej samej linii w monachijskiej fabryce MAN. Celem jest dostarczenie pierwszych 1000 ciężarówek elektrycznych do końca 2025 r. Wydaje się to bardzo realne, ponieważ portfel zamówień na takie samochody jest już wypełniony do końca października – to aż 700 szt. Obecnie trwa „dostrajanie” cyklu produkcyjnego, wydajność już pod koniec sierpnia ma dojść do 30 pojazdów elektrycznych dziennie montowanych przy pracy na 2 zmianach.

Dostawy przedseryjne

Firma MAN wyprodukowała i dostarczyła już prawie 200 elektrycznych ciężarówek przedseryjnych, które przejechały ponad 2 mln km w rzeczywistych warunkach użytkowania na europejskich drogach. Niektóre z nich pokonują dziennie do 850 km i mają bardzo niskie zużycie energii wynoszące średnio 97 kWh/100 km.

Warto przypomnieć, że MAN oferuje nie tylko samochody ciężarowe z napędem elektrycznym, ale także autobusy elektryczne. Producent jest jednym z europejskich liderów w segmencie elektrycz-

nych autobusów miejskich (modele Lion's City E), które są produkowane w zakładzie w Starachowicach. Obecnie w różnych miastach Europy jeździ ponad 2500 autobusów MAN z napędem akumulatorowo-elektrycznym. W nowym roku modelowym zostaną one wyposażone w akumulatory z Norymbergi – w zakład ten firma MAN Truck & Bus zainwestowała 250 mln euro.



Michael Kobriger, dyrektor ds. produkcji w firmie MAN, wspólnie z Manfredem Weberem, posłem do Parlamentu Europejskiego i przewodniczącym Europejskiej Partii Ludowej, (EPL) oraz Alexandrem Vlaskampem, prezesem zarządu firmy MAN (od lewej do prawej), 16 czerwca dali sygnał do rozpoczęcia produkcji w zakładzie MAN w Monachium



W fabryce MAN w Monachium elektryczne modele eTGX oraz eTGS montowane są na tej samej linii produkcyjnej co pojazdy z silnikami spalinowymi

Elektryczny moduł napędowy składający się z silnika, skrzyni biegów, 2 pakietów akumulatorów trakcyjnych oraz niezbędnego osprzętu powstaje na odrębnym stanowisku, potem trafia w całości na główną linię montażową i tam zastępuje konwencjonalny układ napędowy



Transformacja w głównym zakładzie MAN jest wyraźnie widoczna. Maksymalna zdolność produkcyjna wynosi obecnie około 100 ciężarówek dziennie, niezależnie od rodzaju napędu. Wyprodukowanie ciężarówki zajmuje około 8 godzin, powstają one w takcie produkcyjnym wynoszącym 7,5 min na pojazd. Produkcja ciężarówek elektrycznych lub wysokoprężnych na jednej linii może być elastycznie dostosowywana do rozwoju rynku, a pojazdy mogą być budowane dokładnie w kolejności, w jakiej są zamawiane przez klientów. Ta innowacyjna koncepcja wiąże się z rozległymi zmianami na linii montażowej, a także w łańcuchu dostaw i logistyce.

Kluczem optymalizacja procesów

Uruchomienie produkcji elektryków na jednej linii z pojazdami konwencjonalnymi wymagało sporych prac przygotowawczych. Wszystkie pojazdy – a jest to 87 różnych modeli bazowych, nie licząc opcji dodatkowych specyfikowanych przez klientów – powstają zgodnie z zasadą „Build to order”, czyli zgodnie z zamówieniami klientów. Aby zoptymalizować produkcję, wykorzystano tzw. cyfrowe bliźniaki (digital twins), co pozwoliło w wir-

tualny sposób dopracować wszystkie detale dotyczące technologii i kolejności montażu. W kolejnym etapie przeszkolono załogę – zarówno pojazdy konwencjonalne, jak i elektryczne są montowane przez ten sam zespół. Ważnym założeniem było maksymalne wykorzystanie istniejących zasobów – udało się to w 95%.

Największym wyzwaniem było zintegrowanie montażu elektrycznego modułu napędowego tworzonego przez silnik elektryczny, skrzynię biegów CCT, dostarczanych w ramach współpracy w Grupie Traton z fabryki Scanii w Södertälje oraz połączone z nimi 2 bloki akumulatorów trakcyjnych wraz z niezbędnym osprzętem. Akumulatory typu NMC firma MAN produkuje we własnym zakresie w swojej fabryce w Norymberdze. Elektryczny moduł napędowy jest przygotowywany oddzielnie na dodatkowo wyodrębnionym gnieździe montażowym, skąd w całości trafia na linię produkcyjną. Pozostałe bloki akumulatorów pozwalające na uzyskanie zasięgu do 500 km (łącznie 6 bloków o pojemności 534 kWh) montowane są na ramie, zastępując zbiorniki paliwa. W przypadku podwozi 6×2, przy odpowiednio dużym rozstawie osi, możliwe jest wykorzystanie do 7 bloków akumulatorów, co pozwala na uzyskanie zasięgu do 740 km bez ładowania. ■



Modele eTGX i eTGS mają napęd centralny, dzięki czemu geometria ramy nie uległa zmianie w porównaniu z konwencjonalnymi wersjami z silnikami spalinowymi. Dostępnych jest aż 9 różnych rozstawów osi. Każdy pakiet akumulatorów (maksymalnie 6 w ciągnikach lub 7 w podwoziach) ma pojemność netto do 80 kWh. Deklarowany zasięg bez ładowania to 500 km lub do 740 km (7 pakietów baterii). W zależności od konfiguracji za napęd odpowiada silnik elektryczny o mocy maksymalnej od 245 kW do 400 kW (od 335 KM do 544 KM) współpracujący z 2- lub 4-biegową skrzynią MAN TipMatic (CCT)

Opracowanie Dariusz Piernikarski
Zdjęcia: © D. Piernikarski

50×Beyond: Iveco świętuje 50-lecie



Przeszość, teraźniejszość i przyszłość

Pod hasłem „Empowering Stories” (Historie, które dają siłę) wystąpiło wielu gości specjalnych, którzy dzielili się historiami o doskonałości, innowacji i determinacji. Alberto Alessi, Design Guide of Alessi SpA, w rozmowie z Olofem Perssonem, CEO Iveco Group, podkreślał wspólne wartości włoskiej kreatywności i wzornictwa przemysłowego. Był CEO Iveco i General Manager, Paolo Monferino, w dyskusji z Lucą Sra oraz mistrzem rajdowym Team Iveco Miki Biasionem, opowiadał o historii i ewolucji marki. Gwiazdy sportów motorowych – F1 Vice World Riccardo Patrese oraz legenda MotoGP Dani Pedrosa – dzielili się osobistymi refleksjami na temat wytrwałości i najwyższych osiągnięć sportów motorowych.

Hołd legendom, zapowiedź przyszłości

Głównym punktem 50×Beyond była wspaniała ekspozycja pojazdów prezentująca dziedzictwo techniczne Iveco oraz najnowsze osiągnięcia. Symbolem dziedzictwa marki był pierwszy model Daily z 1978 r. oraz legendarny Turbostar 190.48 – pojazd gamy ciężkiej, który stał się bestsellerem we Włoszech i głównym graczem na rynku europejskim w latach 80. (pokazano eksponat wyprodukowany w 1990 r.).

50×Beyond to spektakularne wydarzenie, które zgromadziło społeczność Iveco w Turynie w dniach 12–15 czerwca, aby uczcić 50. rocznicę istnienia marki.

50×Beyond było wyrazem uznania dla wszystkich, którzy przyczynili się do podróży Iveco w ciągu ostatnich pięciu dekad i którzy dzięki swojej pasji i poświęceniu każdego dnia kształtują ewolucję marki.

Dariusz Piernikarski

Centrum wydarzeń 50×Beyond i cztero-dniowego programu jubileuszu Iveco było OGR w Turynie, czyli Officine Grandi Riparazioni – majestatyczny kompleks przemysłowy z końca XIX w., który odrodził się jako centrum sztuki, kreatywności i innowacji. W OGR goście zostali zabrani w podróż przez historię marki – w czasie wystąpień, pokazów artystycznych, a także w postaci ekspozycji historycznych i najnowszych modeli pojazdów oraz silników.

Podczas eventu Iveco podkreślało swoją pozycję rynkową – jako marki premium, wyróżniającej się technologicznym zaawansowaniem i silnym skupieniem na kliencie. Klarownym przesłaniem było to, że Iveco to marka, która wykorzystuje swoje dziedzictwo i nieustanną pasję do innowacji, aby dostarczać rozwiązania skoncentrowane na kierowcy i rentowności biznesu. Producent napędza ducha przyszłości, korzystając z synergii rozwijającej się sieci dealerów i partnerów strategicznych o podobnym, innowacyjnym nastawieniu.



Stare spotyka nowe:
Iveco Daily 35-10
z 1978 r. i elektryczne
eDaily z roku 2025

Iveco Turbostar 190.48
– pojazd gamy ciężkiej,
który stał się bestsellerem
we Włoszech i głównym
graczem na rynku euro-
pejskim w latach 80.



Nowy ciągnik siodłowy o napędzie elektrycznym – Iveco S-eWay ma zasięg do 600 km, zapewniając wydajną i bezemisyjną alternatywę dla transportu długodystansowego i regionalnego. Akumulatory LFP o pojemności brutto 603 kWh (585 kWh pojemności użytecznej) objęte są gwarancją na 10 lat i 1,2 mln km przebiegu. Wykorzystano osłony napędową FPT eAxle ze zintegrowanymi silnikami elektrycznymi o mocy ciągłej 480 kW. Kabina AeroCab o wydłużonym przodzie została zoptymalizowana pod kątem aerodynamiki i integracji zestawu ciągnik–naczepa. Iveco S-eWay jest w pełni zintegrowany z ekosystemem usług Iveco, oferując zaawansowaną łączność, indywidualnie dopasowane usługi i wsparcie sieci serwisowej

Sygnalem zrównoważonej przyszłości Iveco były najnowsze pojazdy z napędem elektrycznym. Po raz pierwszy szerokiej publiczności zaprezentowano ciągnik siodłowy Iveco S-eWay. Mając zasięg bez ładowania do 600 km, pojazd ten łączy w sobie to, co najlepsze w modelach S-Way z najnowocześniejszą technologią akumulatorów elektrycznych, zapewniając wydajne, bezemisyjne rozwiązanie dla transportu dalekobieżnego i regionalnego. Dostawy nowego ciągnika Iveco S-eWay rozpoczną się w 2026 r.

Premierę miały również 2 elektryczne pojazdy dostawcze. Są one wynikiem partnerstwa ze Stellantis Pro One, ogłoszonego w marcu tego roku i uzupełniają gamę elektrycznych lekkich pojazdów użytkowych Iveco, obejmującą teraz modele od 2,8 t do 7,2 t dmc. Model eJolly to w pełni elektryczny furgon od 2,8 do 3,2 t dmc., zaprojektowany z myślą o centrach miast i stanowiący punkt odniesienia dla segmentu średniego. Z kolei eSuperJolly jest pozycjonowany w segmencie od 3,5 t do 4,2 t dmc., a mając

zasięg do 420 km może zapewnić efektywność kosztową dla flot dostawczych. Dostawy modelu eSuperJolly rozpoczną się w pierwszym kwartale 2026 r., natomiast eJolly trafi do klientów w drugim kwartale.

Na scenie eksponowana była również limitowana do 250 egzemplarzy edycja Iveco S-Way „Anniversario” z unikatowym malowaniem upamiętniającym jubileusz. Specjalna grafika obejmuje oklejenie „50 Years”, logo „Anniversario” na przodzie pojazdu, grill w kolorze kabiny oraz dodatkowe opcje wyposażenia. Wnętrze zostało wykończony spersonalizowanymi dywanikami, pokrowcami na fotele, a pasy bezpieczeństwa oraz obszyta skórą deska rozdzielcza zyskały element włoskiej flagi. >

Nowy eSuperJolly to pojazd od 3,5 t do 4,25 t dmc. Z napędem o mocy 200 kW i momencie obrotowym 410 Nm, zapewnia dynamiczne przyspieszenie i zwrotność. Akumulator o pojemności 110 kWh zapewnia zasięg do 420 km – to jeden z najlepszych wyników w tym segmencie.

Przestrzeń ładunkowa ma pojemność do 17 m³, samochód zabiera do 1,4 t ładunku. Przedni napęd i konstrukcja samonośna sprawiają, że pojazd doskonale sprawdza się w dostawach, logistyce i usługach



Iveco eJolly od 2,8 t do 3,2 t dmc. ma ładowność do 1175 kg, wysokość auta poniżej 1,9 m umożliwia wjazd do parkingów podziemnych. Silnik elektryczny o mocy 100 kW i momencie obrotowym 260 Nm zapewnia płynne przyspieszenie i komfort prowadzenia na poziomie samochodu osobowego. Klienci mogą wybierać spośród dwóch konfiguracji akumulatorów: 49 kWh (zasięg do 224 km) lub 75 kWh (do 352 km)

> Święto Iveco na ulicach miasta

W ostatnim dniu obchodów jubileuszu Iveco, 15 czerwca, ulicami Turynu przejechała parada kilkunastu pojazdów, które zapisały się w historii marki. Trasa z Industrial Village do OGR Torino miała podkreślać trwałą obecność Iveco w życiu miasta na przestrzeni pokoleń. W paradyce pojawiły się unikatowe, symboliczne modele z lat 30. i 40. XX w., legendarny Iveco 330 ANW Overland znany z ekspedycji w trudnych warunkach terenowych i klimatycznych w latach 90., a także modele współczesne. W defiladzie nie zabrakło nowoczesnych symboli mocy i wydajności, takich jak S-Way Metallica oraz limitowane edycje specjalne Ferrari.

Dziennikarskim okiem...

Iveco konsekwentnie realizuje strategię rozwoju przez partnerstwa. Przykłady z ostatnich lat to np. współpraca z Ford Otosan w zakresie opracowania

nowej kabiny, rozwój ogniw paliwowych realizowany wspólnie z firmą Hyundai czy wykorzystanie platformy vanów Stellantis Pro One. Wydaje się to bardzo dobrym sposobem w zakresie współdzielenia kosztów inwestycji.

Z pewnością pewien niedosyt może wzbudzać dość słaba pozycja Iveco w europejskim segmencie ciężkim. Producent ma w nim do zaproponowania szeroką gamę pojazdów, jednak wąskim gardłem wydają się w tym przypadku małe moce produkcyjne fabryki w Madrycie, niepozwalające na szerszą ekspansję. Można oczekiwać, że wzrost zapotrzebowania na pojazdy elektryczne umożliwi pełniejsze wykorzystanie nowoczesnego zakładu produkcyjnego w Ulm i tym samym ogólne zwiększenie udziałów rynkowych.

Iveco S-Way w limitowanej do 250 egzemplarzy edycji „Anniversario” z unikatowym malowaniem upamiętniającym jubileusz i ekskluzywnym wykończeniem wnętrza

Posunięcia taktyczne polegające na poszerzeniu oferty Iveco w segmencie lekkich samochodów dostawczych z pewnością wzmocni rynkową pozycję producenta. Wypada ufać, że w wyniku współpracy z Fordem Iveco wzmocni się również w segmencie ciężkim. Kabina to przecież jeden z komponentów każdego pojazdu ciężarowego, wymagających największych nakładów w zakresie produkcji i jej finansowania.

Na pewno przyszłość Iveco należy widzieć w dobrym świetle. Firma ma klarowną wizję, do jej realizacji przyczyni się wykorzystanie innowacyjnych i zrównoważonych technologii, którymi Iveco dysponuje i stale je rozwija.

Zdjęcia: © D. Piernikarski



TrailerTec



K→FORCE
2.0

K→FORCE
SD



K→FORCE
AGRI

**Naczepy o najdłuższej
żywności**

*Trailertec Polska Sp. z o.o.
Kuźnie 34J, 98-200 Sieradz
biuro@trailer-tec.pl
+48 605 204 206
www.trailertec.pl*

D-TEC: Innowacja na osi jakości i elastyczności

Rodzinna siła, zrównoważony rozwój i inżynierska precyzja to filary, na których D-TEC od lat buduje swoją pozycję jako europejski lider w segmencie naczep podkontenerowych, asenizacyjnych i wywrotek.

D-TEC działa w strukturach grupy TrailerTec tworzonej wraz z Kraker Trailers – producentem naczep z ruchomą podłogą, aby wykorzystywać maksymalnie synergie wynikające ze wspólnej organizacji sprzedaży i sieci serwisowej. W Polsce oficjalnym przedstawicielem D-TEC jest Trailertec Polska (<https://trailertec.pl>), zarządzana przez Łukasza Kędzię. Siedziba firmy znajduje się w Kuśniah k. Sieradza, w centralnej Polsce, co umożliwia efektywną obsługę klientów z całego kraju. Trailertec Polska oferuje pełne wsparcie w zakresie sprzedaży, serwisu oraz doradztwa technicznego, zapewniając dostęp do innowacyjnych rozwiązań D-TEC.

Naczepy podkontenerowe

D-TEC oferuje szeroką gamę naczep podkontenerowych, zaprojektowanych z myślą o maksymalnej funkcjonalności i dostosowaniu do różnorodnych potrzeb transportowych.

Model Flexitrailer FT-LS-S to wielofunkcyjna naczepa podkontenerowa, która jest rozsuwana w części przedniej, środkowej i tylnej. Można na niej transportować wszystkie kontenery ISO (20", 2x20", 30", 40", 45", 13,60 m) bez przekraczania dozwolonej przepisami długości. Dzięki możliwości wysuwania od środka i od tyłu oraz zastosowaniu blokady Flexilock naczepa może przewozić kontenery 45-stopowe w standardowych wymiarach. Naczepa została zaprojektowana w taki

sposób, aby naciski na siódło oraz na osie były zoptymalizowane pod względem równomierności rozkładu – ma to bezpośrednie przełożenie na trakcję zestawu podczas jazdy. W wersji Flexitrailer FT-HD-S naczepa została opracowana do transportu kontenerów cystern i innych ciężkich kontenerów 20-stopowych oraz ciężkich kontenerów 45-stopowych.

Portmaster PM-3-S Basic to podwozie kontenerowe z teleskopowym tyłem. Pojazd ten najczęściej wybierany jest przez firmy, które poszukują lekkiej, uniwersalnej naczepy, a ich charakterystyka pracy bazuje przede wszystkim na przewożeniu kontenerów 40-stopowych, choć można również przewozić kontenery 20", 2x20" oraz 45" (przy zastosowaniu Flexilock). Koszty utrzymania pojazdu są zredukowane ze względu na solidny, a zarazem prosty projekt.

Model Container Carrier CC-20-3-T został zaprojektowany do transportu 20-stopowych kontenerów, takich jak kontenery wymienne ISO 7,15 m, 7,45 m, 7,82 m. Rama została opracowana specjalnie dla przemysłu chemicznego, z otwartą tylną stroną do podłączenia węży. Z kolei wersja Container Carrier CC-2030-3-F może być wykorzystywana do transportu kontenerów 20- i 30-stopowych oraz kontenerów wymiennych ISO 7,15 m, 7,45 m, 7,82 m.



Wielofunkcyjna rama w naczepach Portmaster zsuwa się całkowicie mechanicznie, bez użycia elementów pneumatycznych. Obsługę ułatwia precyzyjny system oznaczeń

Naczepy podkontenerowe Flexitrailer S-line to redukcja kosztów eksploatacji, zwiększenie jakości, uproszczenie obsługi, podniesienie bezpieczeństwa



Naczepa D-TEC Combitrailer CT-521-S w rzeczywistości składa się z 2 naczep, po rozłączeniu naczepy możliwe jest spięcie każdej z jej części z ciągnikiem siodłowym i realizowanie niezależnych przewozów

letą naczepę Combitrailer CT-521-S jest to, że oddzielnie można wykorzystać zarówno jej przednią, jak i tylną część. Po rozpięciu pojazdu możliwe jest spięcie każdej części z ciągnikiem siodłowym i realizowanie niezależnych przewozów.

Naczepy asenizacyjne

D-TEC oferuje zaawansowane naczepy do transportu cieczy i odpadów płynnych, wykorzystywane m.in. w przemyśle rolniczym, kanalizacyjnym i chemicznym. Modele tanktrailerów D-TEC wyróżniają się doskonałym zbilansowaniem masy i objętości, wykorzystaniem w konstrukcji najwyższej klasy stali nierdzewnej, zastosowaniem systemów szybkiego rozładunku i pompowania oraz modułową budową ułatwiającą serwis i wymianę komponentów.

Wywrotki

Wywrotki D-TEC to odpowiedź na rosnące zapotrzebowanie na precyzyjny i lekki transport materiałów sypkich. Dzięki wykorzystaniu aluminium i stali o podwyższonej wytrzymałości naczepy są lekkie, a jednocześnie odporne na intensywną eksploatację. D-TEC oferuje modele jedno- i wie-

© K. Biskupka



Naczepa z rodziny Container Carrier – model CC-20-3-T została zaprojektowana z myślą o transporcie tzw. tankkontenerów oraz standardowych nadwozi wymiennych o długości 7,82 m

Naczepa Combitrailer CT-521-S w rzeczywistości składa się z 2 naczep, z których każda jest wyposażona we własny sworzeń królewski i otrzymuje indywidualny numer rejestracyjny. Po podzieleniu naczepy można przy rampie załadunkowej jednocześnie załadować lub rozładować 2 kontenery 20-stopowe. Naczepa umożliwi również przewóz kontenerów 40-stopowych. Istotną za-



D-TEC produkuje naczepy cysterny asenizacyjne przeznaczone do transportu obornika, osadów i innych produktów stałych i płynnych – firma ma pod tym względem duże doświadczenie rynkowe

loosowe z różnymi wersjami silowników, skrzyń ładunkowych oraz osprzętu – dostosowane do indywidualnych potrzeb branży budowlanej i rolniczej. Przykładem może być rodzina wywrotek Flexliner, a wśród nich warto zwrócić uwagę na naczepę do przewozu złomu i stali w kręgach D-TEC Flexliner FL-3-S-Coil, która w konkursie International Trailer Award 2025 została wyróżniona drugim miejscem w kategorii nadwozie.

© D-TEC



Naczepa samowyładowcza D-TEC Flexliner FL-3-S-Coil może transportować nie tylko złom, ale również stal w kręgach

Opracowanie Dariusz Piernikarski

MAN PowerLion — nowe moce lwa

Dariusz Piernikarski



MAN TGX 18.520 4x2 BL SA PowerLion spięty z naczepą furgonową Kögel – taki oto zestaw mieliśmy okazję poddać krótkiemu testowi. Celem było sprawdzenie, czy spełnią się obietnice niskiego spalania i maksymalnej wydajności.



MAN TGX z nowym układem napędowym PowerLion zadebiutował publicznie na targach IAA Transportation 2024. Wprowadzone innowacje koncentrują się na zmniejszeniu zużycia paliwa nawet o 3,7% w porównaniu z modelami poprzedniej generacji. Osiągnięto to przede wszystkim dzięki nowemu układowi napędowemu PowerLion i poprawie własności aerodynamicznych pojazdu.

D30 PowerLion

Producent deklaruje, że nowy silnik D3066 (w skrócie: D30) o pojemności 12,7 dm³ ma sprawność ogólną przekra-

Właściwości aerodynamiczne ciągników TGX i TGS poprawiono, wprowadzając m.in. gumowe krawędzie nowej opcjonalnej osłony ramy, zmniejszające szczelinę powietrzną u góry i u dołu; są też nowe aerodynamiczne panele podwozia przed przednią osią

czającą 50% i charakteryzuje się jednym z najniższych w swojej klasie zużyciem paliwa. W konstrukcji tego silnika wykorzystano doświadczenia Scanii – partnera MAN Truck & Bus w Grupie Traton. Silnik D30 jest dostępny w 6 poziomach mocy od 380 KM/280 kW do 560 KM/412 kW (maksymalne momenty obrotowe odpowiednio od 2100 Nm do 2800 Nm).

Wysoką sprawność silnika D30 udało się uzyskać m.in. przez zastosowanie układu wtryskowego XPI common rail o ciśnieniu wtrysku do 1800 bar, wtryskiwaczy z 10-otwórkowymi rozpylaczami pozwalającymi na uzyskanie maksymalnego ciśnienia spalania do 250 bar oraz zoptymalizowanej turbosprężarki. Układ oczyszczania spalin SCR ma 2 ka-

talizatory SCR umieszczone jeden za drugim, każdy wyposażony jest we własny układ wtrysku AdBlue. To pozwala na pominięcie chłodzonej recyrkulacji spalin EGR – niechłodzona recyrkulacja jest stosowana tylko w fazach wybiegu, przy prędkości obrotowej biegu jałowego i przy niskim obciążeniu.

Silnik współpracuje z nowo opracowaną skrzynią biegów MAN TipMatic 14 i również zmodernizowanymi hipoidalnymi osiami napędowymi. Wśród nowych lub zmodernizowanych rozwiązań układu PowerLion znajdziemy również wysokowydajny dekompresyjny hamulec silnikowy CRB o mocy do 355 kW, odłączalny retarder o mocy hamowania do 4700 Nm oraz rozbudowane portfolio przystawek odbioru mocy po stronie silnika i skrzyni biegów.

MAN TipMatic 14

Nowa zautomatyzowana skrzynia biegów MAN TipMatic 14 również skorzystała z połączonej wiedzy technologicznej Grupy Traton. W przyszłości ma ona zastąpić poprzednią skrzynię biegów MAN TipMatic 12 we wszystkich standardowych ciągnikach siodłowych MAN. W porównaniu z nią skrzynia nowej generacji jest o około 60 kg lżejsza.

MAN TipMatic ma 14 biegów do jazdy do przodu i 2 biegi wsteczne. Opcjonalnie, korzystając z MAN Now, można aktywować bezprzewodowo 6 dodatkowych biegów wstecznych. W razie potrzeby możliwe są również wyższe prędkości cofania. MAN TipMatic 14 pozwala także na precyzyjne manewrowanie przy niskich prędkościach jazdy z zamkniętym sprzęgłem.

W skrzyni biegów stosowanych w ciężarówkach Scanii najwyższy bieg ma przełożenie 0,78, pojawia się po 12. biegu i na wyświetlaczu jest oznaczony jako OD (Overdrive). Najniższy bieg, oznaczony jako C (Crawler), ma szczególnie wysokie przełożenie 20,8. „Na papierze” daje to Scanii 12-biegową skrzynię biegów z biegiem pełzającym i nadbiegiem.

W algorytmie sterującym pracą skrzyni MAN TipMatic 14 wprowadzono funkcję SmartShifting, która umożliwia szybką zmianę biegów z minimalnymi przerwami w mocy, zwiększając w ten sposób wydajność. Innym ważnym czynnikiem zmieniającym zasady gry pod kątem potencjalnych oszczędności w zużyciu paliwa jest odejście od skrzyni z najwyższym przełożeniem bezpośrednim (Direct Drive) i zastąpienie jej skrzynią biegów z nadbiegiem (Overdrive). To przynosi potencjalne oszczędności w zużyciu paliwa, zwłaszcza gdy w trakcie jazdy korzysta się z tempomatu MAN EfficientCruise i przewidującej funkcji MAN Predictive-Drive. Jednak, aby uniknąć nieporozumień, podejście MAN Truck & Bus polega na konsekwentnym liczeniu przełożeń od 1 do 14. Najwyższy bieg, ze swoim przełożeniem 0,78, nie jest przeznaczony do długotrwałego wykorzystania na autostradach. Stanowi to odejście od standardu znanego ze skrzyni TraXon, w którym najwyższy bieg funkcjonował jako napęd bezpośredni podczas jazdy na duże odległości i był okazjonalną opcją umożliwiającą bardziej ekonomiczną jazdę w sprzyjających warunkach. >



Algorytm sterujący doбором przełożeń w skrzyni MAN TipMatic 14 dąży do maksymalnego wykorzystania wysokiego momentu obrotowego uzyskiwanego przy niskich prędkościach obrotowych silnika

Spotkanie na trasie: MAN TGX PowerLion dzięki nowemu układowi napędowemu z silnikiem D30 i skrzynią MAN TipMatic 14 ma spalać nawet o 3,7% mniej paliwa w porównaniu z modelami poprzedniej generacji



Nowy silnik D30 o pojemności 12,7 dm³ ma sprawność ogólną przekraczającą 50% i charakteryzuje się jednym z najniższych w swojej klasie zużyciem paliwa



➤ Warto jeszcze wspomnieć o nowych elementach wyposażenia, które poprawiają właściwości aerodynamiczne ciągników TGX i TGS. Pojawiły się gumowe krawędzie nowej opcjonalnej osłony ramy po prawej i lewej stronie, które zmniejszają szczelinę powietrzną u góry i u dołu. Zmniejsza to turbulencje powietrza i opór, a w konsekwencji zużycie paliwa. Nowe aerodynamiczne panele podwozia przed przednią osią poprawiają również przepływ powietrza wokół podwozia w ciągnikach TGX. W pojazdach (ciągniki TGS) bez paneli podwozia wydłużona krawędź spojlera na przedniej osłonie podwozia zapewnia lepszy przepływ powietrza.

Na trasie

Teorię należało zweryfikować w praktyce i sprawdzić, czy rzeczywiście MAN TGX 18.520 4x2 PowerLion w zestawie ważącym 38 460 kg, napędzany silnikiem D30 rozwijającym moc 520 KM/383 kW, jest tak oszczędny, jak czytamy w materiałach prasowych producenta.

Ruszyliśmy na trasę. Pierwszy, ten „łatwiejszy”, odcinek prowadził drogą S8 z siedziby MAN Truck & Bus Polska w Wolicy w okolicę Rawy Mazowieckiej. Tam zawróciliśmy, by na wysokości Mszczonowa zjechać na drogę krajową nr 50 w kierunku Grójca i dotrzeć nią do ekspresówki S7 prowadzącej do Warszawy. Stolicę objechaliśmy obwodnicą i powróciliśmy do polskiej siedziby MAN.

Jazda po „pięćdziesiątce”, choć to niespełna 30 km, okazała się sporym wyzwaniem: lokalny ruch, liczne miejscowości ze skrzyżowaniami wyposażonymi w sygnalizację świetlną oraz kilka radarowych pomiarów prędkości to niekoniernie warunki pozwalające na uzyskanie niskiego zużycia paliwa.

Wynik? Pokonaliśmy w sumie 165 km ze średnią prędkością 71,6 km/h, średnie zużycie paliwa wyniosło 20,6 l/100 km. Być może można było liczyć na lepszy rezultat... Jednak konieczny jest mój komentarz: pokonaliśmy trasę testową niekoniernie w optymalny – jak najbardziej ekonomiczny – sposób. Była to bowiem okazja, aby „zmusić” algorytmy zmiany biegów i systemy wspomagające jazdę (MAN EfficientCruise i przewidującą funkcję MAN PredictiveDrive) do bardziej wyťažonej pracy i w możliwie najszerszym sposobie ocenić, jak zachowuje się układ napędowy i jak sterują nim algorytmy.

Jazda z prędkością 85 km/h i wykorzystanie przełożenia bezpośredniego to silnik pracujący z prędkością obrotową ok. 1150 obr/min, obniżenie prędkości do 80 km/h to silnik pracujący z prędkością ok. 1090 obr/min. Najwyższe 14. przełożenie na naszej trasie aktywowało się sporadycznie. Załączony tempomat dawał sygnał na przejście na nadbieg, gdy pokonywany odcinek był odpowiednio długi i jednocześnie płaski. Zestaw, jadąc z prędkością 85 km/h, miał wówczas silnik pracujący z prędkością ok. 900 obr/min.

Jak zatem algorytm steruje doborem przełożeń? Czy ma to być jazda na biegu bezpośrednim, czy na nadbiegu? Kluczem jest tu filozofia wykorzystania wysokiego momentu obrotowego uzyskiwanego przy niskich prędkościach obrotowych silnika. Silnik D30 swój maksymalny moment obrotowy wynoszący 2650 Nm rozwija od 900 obr/min do 1350 obr/min. Aby rozwiązać problem dotyczący pokusy, jaką przejawiają kierowcy, aby na autostradach preferować nadbieg zamiast 13. przełożenia bezpośredniego, MAN pokazuje na wyświetlaczu tylko bieg startowy. W klasycznych trybach sterowania pracą skrzyni biegów, takich jak Efficiency lub Efficiency Plus, wyświetlacz pokazuje tylko D i nie wskazuje aktualnego biegu.

Przyrost momentu od prędkości obrotowej na biegu jałowym następuje bardzo szybko. Te 450 obr/min rozpiętości, w jakiej dostępny jest moment maksymalny – czyli najbardziej ekonomiczny zakres pracy silnika – trzeba maksymalnie wykorzystać, a za to odpowiada algorytm TipMatic, unikając, gdy to możliwe, redukcji biegu i wchodzenia na wyższe obroty. To sedno tego rozwiązania: jeśli można utrzymać korzystną prędkość obrotową na poziomie około lub nieco poniżej 1050 obr/min, z pewnością zaoszczędzi się paliwo.

Niskie spalanie wspiera zmodyfikowana funkcja Predictive Drive, w której rozwiązano poprzedni problem uporczywej redukcji biegów przy około 1000 obr/min. System działa w następujący sposób: jeśli niższy bieg ze zmniejszonym momentem obrotowym oferuje lepszą wydajność przy takim samym lub niższym

Kokpit kierowcy i wielofunkcyjne koło kierownicy: ergonomia najwyższej klasy

W algorytmie sterującym pracą skrzyni MAN TipMatic 14 wprowadzono funkcję SmartShifting, która umożliwia szybką zmianę biegów z minimalnymi przerwami w mocy, zwiększając w ten sposób wydajność



malne zużycie paliwa przy maksymalnym wykorzystaniu wspomagającego działania siły grawitacji i bezwładności.

Przy przyspieszaniu silnik nie rozpędzał się do wyższych prędkości obrotowych, zmiana biegu następowała zdecydowanie przed 1800 obr/min, a to prędkość, przy której uzyskiwana jest maksymalna moc.

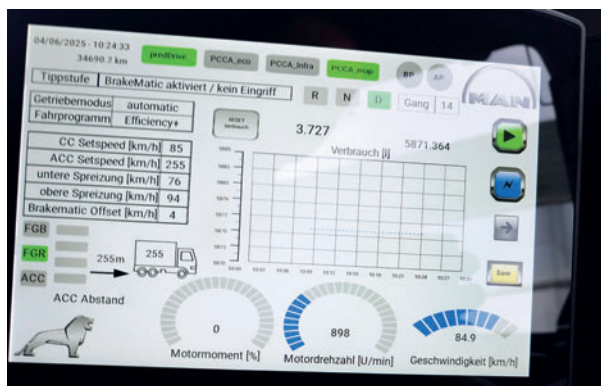
Na zakończenie

Ten krótki test mógłbym podsumować następująco: MAN TGX 18.520 4x2 BL SA i jego układ napędowy PoweLion ma jak najlepiej radzić sobie na trasie. Moim zdaniem najlepiej byłoby, gdyby kierowca mu jak najmniej w tym przeszkadzał. Wtedy pojawia się niemal 100-procentowa pewność, że ilość spalonego paliwa nas pozytywnie zaskoczy.

Wreszcie nadszedł ten moment – pojawiło się zielone światło do zunifikowania najważniejszych podzespołów napędowych w Grupie Traton. Być może dla niektórych w firmie MAN jest to słodko-gorzka nuta: silnik i skrzynia biegów z korzeniami w Södertälje w Szwecji, znalazły się pod maskami ciężarówek monachijskiej marki. Pomimo wszelkiej nostalgii nie można zaprzeczyć, że MAN wykonał mądry ruch. Silnik D26 ma już 17 lat, a skrzynia biegów TraXon dekadę, podczas gdy komponenty Scanii są znacznie nowocześniejsze.

Najistotniejsze jest to, że korzystają na tym przede wszystkim klienci: ciężarówki MAN stały się jeszcze bardziej wydajne i oszczędne!

Testowany ciągnik był wyposażony w dodatkowy komputer pokładowy pozwalający na szczegółową obserwację parametrów pracy układu napędowego



zużyciu paliwa, system szybko się dostosowuje. Powoduje to nie tylko poprawę oszczędności paliwa, ale także większą przyjemność z jazdy i wydajność.

Warto jeszcze zwrócić uwagę na subtelną grę, jaką algorytm MAN TipMatic prowadził w zakresie wykorzystania funkcji swobodnego toczenia MAN EfficientRoll i jazdy z włączonym nadbiegiem. Algorytm sterujący pracą skrzyni biegów „wie” wszystko na temat zestawu (ciężar, rozkład obciążeń osi itp.) i zna drogę, po której się on porusza dzięki znajomości położenia (pozycja z GPS) i topografii terenu (dokładne mapy topograficzne). Funkcja MAN EfficientRoll to typowy wybieg przy rozłączonym układzie przeniesienia napędu, silnik pracuje na biegu

jałowym, zużywając co prawda niewielką ilość paliwa, ale jednak. Podczas toczenia się z włączonym nadbiegiem dawka paliwa równa się 0, jest to typowe hamowanie silnikiem, ale ponieważ przełożenie jest mniejsze od 1, efekt hamowania jest relatywnie umiarkowany.

Na większych spadkach drogi wykorzystywane było toczenie z chwilowym przekroczeniem prędkości ustawionej w polu tolerancji (nawet do 94 km/h). Trzeba przyznać, że w tym przypadku algorytm wykorzystywał nadbieg dość oszczędnie, jazda odbywała się częściej na „wolnym kole”. W strategii doboru przełożeń chodziło o maksymalne wykorzystanie topografii terenu, utrzymanie jak najwyższej średniej prędkości przejazdu i mini-

Zdjęcia: © D. Piernikarski

Elektryczne Renault Trucks E-Tech w dostawach ostatniej mili



w systemy ułatwiające rozładunek intermodalnych silokontenerów. Przekazane pojazdy będą wykorzystywane do realizacji dostaw ostatniej mili dla współpracującej ze Skibitrans spółki Loconi Intermodal, specjalizującej się w transporcie intermodalnym. Firma ta łączy transport kolejowy z transportem drogowym na odcinku ostatniej mili, oferując kompleksowe rozwiązania logistyczne.

Pojazdy przekazano w ramach umowy wynajmu długoterminowego Vertellus – usługi obejmującej pełne finansowanie, ubezpieczenie, serwis, przeglądy, naprawy, a także całodobową pomoc drogową i pojazdy zastępcze. Stała miesięczna opłata pozwala łatwo planować budżet, eliminując nieprzewidziane koszty. Klient

Firma Renault Trucks Polska przekazała 2 elektryczne ciągniki siodłowe Renault Trucks gamy T E-Tech firmie Skibitrans.

Skibitrans to firma z ponad 25-letnim doświadczeniem w branży transportowej, zajmująca się międzynarodowym transportem chłodniczym oraz intermodalnym transportem krajowym i międzynarodowym. Przewoźnik dysponuje nowoczesną flotą pojazdów przystosowanych do przewozu materiałów sypkich luzem, wyposażonych

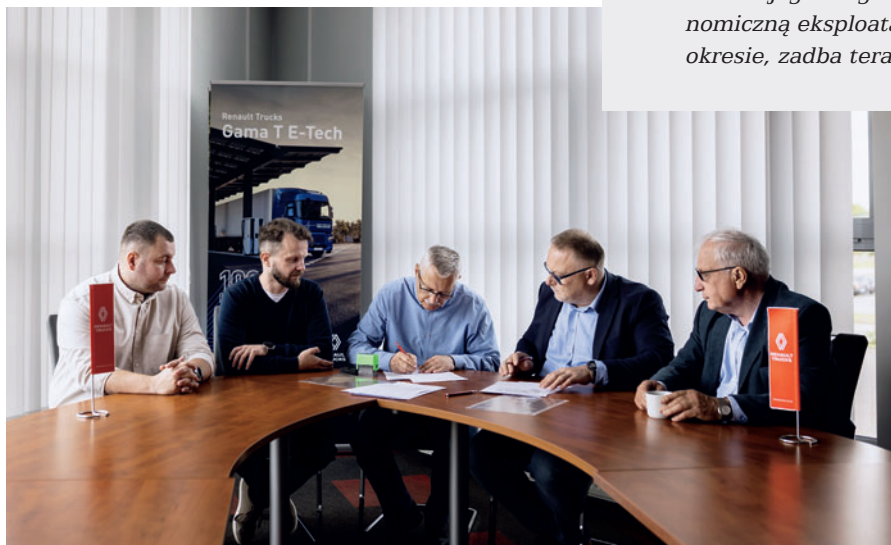


Na zdjęciu od lewej: Marcin Majak – dyrektor sprzedaży Renault Trucks Polska, Paweł Dziębor – reprezentant handlowy Polsad, Bartłomiej Sitek – prezes zarządu Skibitrans, Wojciech Basiński – kierownik terminalu Loconi Intermodal, Sławomir Skibiński – członek zarządu Skibitrans, Szymon Szenicer – electromobility manager Renault Trucks Polska, Jacek Korczak – właściciel Polsad

nie musi inwestować kapitału w zakup pojazdu ani martwić się jego późniejszą sprzedażą. Dodatkowo dostęp do nowoczesnych narzędzi monitorowania floty i wsparcia technicznego pozwala zwiększyć efektywność i bezpieczeństwo transportu. „Dzięki ofercie Vertellus jesteśmy w stanie dostarczyć pojazdy w usłudze wynajmu długoterminowego, zdejmując z barków naszych klientów wszystkie obowiązki związane z zarządzaniem flotą w ramach jednej stałej miesięcznej opłaty” – skomentował Szymon Szenicer, electromobility manager w Renault Trucks Polska.

Cichy układ napędowy

Dostarczone pojazdy Renault Trucks gamy T E-Tech to elektryczne ciągniki siodłowe wyposażone w 3 silniki synchroniczne na prąd przemienny o łącznej mocy 490 kW, zapewniające maksymalny moment obrotowy 2400 Nm. Pojazdy mają 6 pakietów akumulatorów litowo-jonowych o łącznej pojemności 540 kWh. W układzie przeniesienia



napędu zastosowano skrzynię biegów Optidriver zoptymalizowaną pod kątem elektrycznych układów napędowych. Komfort prowadzenia elektrycznych pojazdów Renault Trucks jest wyjątkowy za sprawą zupełnie cichego układu napędowego. Wewnątrz kabiny kierowca znajdzie bardzo wygodną pozycję za kierownicą dzięki regulowanej kolumnie kierowniczej. Komfortu w prowadzeniu Renault Trucks T E-Tech doda także pneumatyczne zawieszenie kabiny oraz pneumatyczne zawieszenie na wszystkich osiach.

Pojazdy wyposażone zostały w systemy spełniające wytyczne GSR, które obejmują szereg funkcji zapewniających bezpieczeństwo kierowcy oraz innych użytkowników dróg. Jednym z nich jest system radarów i kamer monitorujących najbliższe otoczenie wokół pojazdu, ostrzegając kierowcę o obecności pieszych, rowerzystów i innych pojazdów. Kolejną istotną funkcją GSR jest system automatycznego hamowania awaryjnego (AEBS), który reaguje na zagrożenia zdarzenia poprzez aktywowanie hamulców w celu uniknięcia kolizji lub zmniejsze-



Marcin Majak

dyrektor sprzedaży
Renault Trucks Polska

30 maja 2025 r. jest ważną datą na drodze rozwoju elektromobilności. Rusza bowiem zapowiadany od dawna rządowy program wsparcia zakupu lub leasingu pojazdów zeroemisyjnych kategorii N2 i N3. Ale także jesteśmy dziś świadkami przekazania pierwszych ciągników siodłowych w wynajmie długoterminowym, oferowanym przez Vertellus w Polsce. Biorąc pod uwagę te 2 rozwiązania, można powiedzieć, że część obiekcji dotyczących rozwoju elektromobilności w transporcie drogowym została przewyżczona. Dopłaty znacznie obniżą „próg wejścia” dla polskich przewoźników, a mniejszy koszt oznacza automatycznie większą konkurencyjność transportu świadczanego pojazdami zeroemisyjnymi. Również oferta Vertellus nie jest tu bez znaczenia. To rozwiązanie dla tych, którzy najbardziej obawiali się niskiej wartości rezydualnej pojazdów oraz trudności z odsprzedażą po okresie eksploatacji. Wybierając wynajem długoterminowy pojazdu Renault Trucks, przewoźnik uwalnia głowę od zmartwień o jego drugie życie. Zarówno o bezawaryjną i ekonomiczną eksploatację, jak i o to, co wydarzy się po jej okresie, zadba teraz Vertellus.

Przekazanie odbyło się w firmie POLSAD, reprezentującej markę Renault Trucks w województwie łódzkim

nia jej skutków. Tempomat adaptacyjny ACC utrzymuje bezpieczną odległość od poprzedzającego pojazdu, automatycznie regulując prędkość pojazdu. System wspomaganie ruszania pod górę przytrzymuje pojazd przez kilka sekund po zwolnieniu pedału hamulca, co ułatwia ruszanie pod górę. System (LDWS/DDAW) ostrzega o senności, wyzwalając alarm dźwiękowy i wizualny na desce rozdzielczej, gdy ciężarówka zjeżdża z pasa ruchu. Natomiast system (ISA) rozpoznaje znaki drogowe i ostrzega w przypadku, gdy pojazd porusza się z większą prędkością. Pojazdy są idealnie przystosowane do realizacji zadań transportowych w ramach dostaw ostatniej mili, szczególnie w obszarach miejskich, gdzie istotne jest ograniczenie emisji oraz hałasu. ■

Opracowanie: Katarzyna Biskupska
Zdjęcia: © Renault Trucks Polska

Firmy Scania i PepsiCo razem dla dekarbonizacji transportu

Scania Polska i PepsiCo rozpoczynają współpracę mającą na celu stopniową elektryfikację floty transportowej PepsiCo i tym samym ograniczenie emisji CO₂ w transporcie.



Współpraca obu firm to krok w stronę rozwoju transportu niezależnego od paliw kopalnych

Pierwszy etap projektu zakłada, że elektryczna ciężarówka Scania zastąpi tradycyjny samochód ciężarowy w codziennych przejazdach między zakładami firmy PepsiCO. Elektryczna Scania 45R obsłuży będzie trasę pomiędzy zakładem PepsiCo w Tomaszowie Mazowieckim a magazynem centralnym firmy w Mszczonowie. Operatorem trasy i właścicielem pojazdu jest firma P.H.U.T „Trans-PLUS” Robert Słomka, Izabela Słomka, dostawca transportu dla PepsiCo. Pojazd został przygotowany w serwisie Scan-Partner w Łodzi, u autoryzowanego dealera Scanii, który odpowiadał za realizację kontraktu.

„W ramach realizacji strategii PepsiCoPositive podejmujemy szereg działań mających na celu zmniejszenie wpływu naszej działalności na planetę. Nawiązując współpracę z firmą Scania Polska, nie tylko elektryfikujemy naszą flotę i re-

dukujemy emisję CO₂, ale także podnosimy kwalifikacje i świadomość naszych pracowników w zakresie transformacji energetycznej w logistyce” – komentuje Wojciech Osiadacz, transport and fleet manager w PepsiCo Polska.

Pierwszy we flocie

Pilotaże, jak ten PepsiCo Polska i Scania Polska, pozwalają na ocenę wydajności, zasięgu oraz wpływu na codzienną logistykę elektrycznych pojazdów ciężarowych w rzeczywistych warunkach operacyjnych. Dzięki takim działaniom można lepiej dostosować infrastrukturę ładowania, zoptymalizować trasy oraz udoskonalić technologie związane z e-mobilnością. Projekty pilotażowe to także doskonała okazja do weryfikacji wyników analiz zasięgu, zużycia energii oraz wydajności infrastruktury ładowania opartych

na cyfrowych modelach zadań transportowych. Umożliwiają także identyfikację potencjalnych barier i wyzwań, co jest niezbędne do skutecznego wdrożenia zelektryfikowanych rozwiązań na szeroką skalę.

„W Scanii uważamy, że dążenie do zrównoważonej mobilności wymaga współpracy na wielu poziomach. Gdy takie firmy, jak PepsiCo wspierają swoich partnerów transportowych w redukcji emisji, stają się motorem napędowym zmian w całej branży. Dzięki takiemu podejściu nasi partnerzy mogą szybciej rozwijać i wdrażać nowoczesne rozwiązania w zakresie e-mobilności, wspierając transformację sektora transportowego” – komentuje Paweł Kurzawa, dyrektor ds. e-mobilności Scania Polska.

Opracowanie: Katarzyna Biskupska
Zdjęcie: © Scania Polska

reklama

ISOXX insulated steel tipper

Light bulk material, heavy demolition or asphalt

- ✓ Unladen weight: from 6,200 kg
- ✓ Loading volume: up to 29.5 m³ in the robust Hardox HB 450 half-shell body
- ✓ Equipment: Combo press (high/low pressure) with handles bulk, demolition, asphalt.

Langendorf 
high tech on wheels

Contact us:

Piotr Kasprzyk:

☎ +49 (2309) 938-146 📠 +48 798 778 671 ✉ p.kasprzyk@langendorf.de

Wojciech Znamiec:

☎ +48 571 8766 01 ✉ w.znamiec@langendorf.de





Mistrz efektywności paliwowej: Dariusz Piernikarski DAF XG+ 530 FT nowej generacji

Mieliśmy okazję testować flagowy model nowej generacji DAF. To ciągnik siodłowy DAF XG+ 530 FT Fuel Efficiency Champion pracujący w 40-tonowym, aerodynamicznie dopracowanym zestawie z naczepą furgonową Van Hool.

Firma DAF Trucks chce wyznaczać nowe standardy w zakresie oszczędności paliwa, bezpieczeństwa i komfortu kierowcy, czego kolejnym potwierdzeniem był pełny zestaw innowacyjnych rozwiązań dla pojazdów nowej generacji – modeli XD, XF, XG i XG+, przedstawiony na targach IAA Transportation 2024.

Wszystkie pojazdy ciężarowe nowej generacji DAF wyróżniają się doskonałą aerodynamiką, wysoce wydajnymi układami napędowymi i wieloma zaawansowanymi układami wspomagającymi kierowcę, co pozwoliło na zmniejszenie zużycia paliwa nawet o 10% względem poprzednich modeli. Dzięki opcjonalnym udoskonaleniom układu napędowego

i aerodynamiki można uzyskać kolejne 3% oszczędności. Efekt? Modele DAF XF, XG i XG+ nowej generacji kwalifikują się do klasy 3. w niemieckim systemie opłat autostradowych Toll-collect, co potencjalnie pozwala znacznie zaoszczędzić na opłatach drogowych.

Nowe silniki PACCAR MX-11 / MX-13

Podczas targów IAA 2024 firma DAF Trucks zaprezentowała nowe silniki PACCAR MX-11 i MX-13. W porównaniu z poprzednimi generacjami zostały one wyposażone we wtryskiwacze paliwa trzeciej generacji, mniej awaryjne, poprawiające

rozpylanie paliwa i zapewniające bardziej wydajne spalanie. W nowych silnikach zmodyfikowano układ rozrządu, zmodernizowano również turbosprężarkę i EGR, co zapewnia wyższą wydajność i niezawodność. Pojawiła się również nowa pompa w układzie chłodzenia silnika, która może być napędzana elektrycznie lub mechanicznie. Silniki wyposażono również w nowe inteligentne sprężarki powietrza i przeprojektowany układ oczyszczania spalin. Dokonano także zmian w przebiegu kanałów cieczy chłodzącej, ulepszono konstrukcję chłodnicy, z większym udziałem chłodzenia pasywnego, minimalizując aktywację wentylatora i zwiększając w ten sposób niezawodność i wydajność pracy silnika.



Model XG+ przewyższa wszystkie dostępne na rynku pojazdy ciężarowe pod względem ilości miejsca we wnętrzu. Wysokość kabiny XG+ zawiera się w przedziale od 2080 mm w części przedniej do 2170 mm w części tylnej (lekko nachylony dach)

Jednak najważniejszą zmianą w silnikach MX-11 i MX-13 było wprowadzenie termodynamicznego cyklu Millera, w którym zamknięcie zaworów dolotowych występuje z opóźnieniem, już podczas suwu sprężania. Umożliwia to części powietrza zgromadzonego w cylindrach powrót do kolektora dolotowego przy zachowaniu jego ciśnienia i tym samym zwiększenie sprawności napełnienia podczas kolejnego suwu dolotu i obniżenie strat pompowania. Straty pompowania to energia niezbędna do sprężenia gazu w cylindrze.

Cykl Millera dla bardziej dociekliwych

Biorąc pod uwagę pomyślne zastosowanie cyklu Millera w silnikach z zapłonem iskrowym i uzyskane korzyści, wprowadzenie tego wydajnego i przyjaznego dla środowiska cyklu do silników wysokoprężnych (z zapłonem samoczynnym) stało się skuteczną ścieżką do rozwiązania obecnych problemów poprawy efektywności energetycznej i redukcji emisji. Implementacja cyklu Millera zwykle opiera się na technologii elastycznego sterowania zaworami, którą w zależności od metody można podzielić na wczesne zamknięcie zaworu dolotowego i późne zamknięcie zaworu dolotowego.

Silnik pracujący w tradycyjnym cyklu cieplnym, takim jak cykl Otto lub Diesla, ma mały współczynnik rozprężania i duże



DAF XG+ nowej generacji ma zużycie paliwa mniejsze nawet o 10% względem poprzednich modeli. To sprawia, że kwalifikuje się do klasy 3. w niemieckim systemie opłat autostradowych Toll-collect, co potencjalnie pozwala znacznie zaoszczędzić na opłatach drogowych

straty pompowania przy częściowym obciążeniu. Traci się około 40% ciepła odpadowego, co skutkuje niską sprawnością cieplną. Lepsze wykorzystanie energii cieplnej wywiązanej podczas spalania może poprawić sprawność cieplną silnika.

W silniku pracującym w cyklu Millera w połączeniu z układem turbodoładowania i chłodzeniem międzystopniowym (intercooler) można skutecznie obniżyć temperaturę i ciśnienie w początkowej fazie spalania oraz zmniejszyć emisję NO_x i temperaturę spalin, jednocześnie poprawiając moc i sprawność cieplną. Liczne badania wykazały, że bez negatywnego wpływu na moc jednostkową cykl Millera z późnym zamknięciem zaworu dolotowego pozwala na znaczne zmniejszenie strat pompowania związanych ze sprężaniem powietrza w cylindrach (nawet o ponad 25%) i obniżenie zużycia paliwa (nawet do 4%).

Wprowadzenie przez PACCAR cyklu Millera do turbodoładowanych silników wysokoprężnych należy uznać za roz-

wiązanie innowacyjne. Nowe silniki nie zapewniają większej mocy – regulacje są identyczne jak w poprzednich modelach. Silnik PACCAR MX-13 jest nadal regulowany na moce maksymalne 428 KM/315 kW, 483 KM/355 kW i 530 KM/390 kW osiągane przy 1600 obr/min. Maksymalny moment obrotowy to odpowiednio 2300 Nm, 2500 Nm oraz 2700 Nm utrzymywany w zakresie 900–1125 obr/min przy pracy skrzyni biegów na najwyższym przełożeniu. Warto zwrócić uwagę na fakt, że moment obrotowy w silniku

MX-13 osiąga swoje maksimum już przy 900 obr/min, w silniku poprzedniej generacji było to 1030 obr/min. Poprawia to osiągi przy niskich prędkościach obrotowych i wysokim obciążeniu silnika oraz korzystnie wpływa na zużycie paliwa przy przelotowych prędkościach jazdy.

W kierunku najwyższej wydajności

Nowe silniki MX-13 oraz MX-11 z cyklem Millera ucieleśniają filozofię DAF-a dotyczącą pracy przy jak najniższych prędkościach obrotowych i wysokim momencie obrotowym. Aby wygenerować jeszcze większe oszczędności w zakresie zużycia paliwa, DAF gruntownie zmodyfikował tylną oś napędową SR1344, a w niej konstrukcję koła koronowego i zębniaka. Wprowadzono również szerszy zakres przełożeń osi. Obecnie osie napędowe SR1344 dostępne są z przełożeniami: 2,05/2,21/2,38/2,47. Ponadto program osi SR1344 został uzupełniony przełożeniem 2,64 ze szlifowaną konstrukcją przekładni. >

> W ciągnikach siodłowych eksploatowanych na mniej wymagających pod względem ukształtowania terenu trasach (czyli jazda typowo po autostradach, niewielki udział stromych podjazdów) dzięki nowej strategii zmiany przełożeń i optymalizacji silnika, konfigurując pojazd, można wybrać oś tylną o bardzo niskim przełożeniu wynoszącym 2,05:1. W połączeniu z najpopularniejszym rozmiarem opon 315/70 R22,5 zapewnia to najwyższą oszczędność paliwa we wszystkich silnikach ciągników 4x2. Jazda z prędkością 85 km/h oznacza pracę silnika z prędkością obrotową niższą nawet o 7% (950 obr/min zamiast 1030 obr/min).



Niemal płaska podłoga, kabina wydłużona o 330 mm oraz obrotowy fotel pasażera (obróć o 110°) – to sprawia, że stojąc można swobodnie poruszać się po kabinie, przechodzić z miejsca kierowcy na miejsce pasażera, po otwarciu schowków nad szybą bez problemów można włożyć do nich nawet większe rzeczy

Kompletny pakiet aerodynamiczny w standardzie: osłony boczne z przedłużeniem w dolnej części, dolna osłona podwozia, regulowana owiewka dachowa zapewniająca optymalny przepływ powietrza pomiędzy kabiną a zabudową lub naczepą. Do tego kamery systemu DAF Digital Vision zastępujące lusterka

Sprzyja to niskiemu zużyciu paliwa, obniża intensywność zużycia komponentów silnika, redukuje hałas i wibracje w kabinie, a tym samym zwiększa komfort jazdy.

Wspomniana nowa strategia zmiany biegów realizowana przez zautomatyzowaną 12-biegową skrzynię przekładniową TraXon 12TX2620 (rozpiętość przełożeń 16,69–1,00) w trybie EcoFuel/EcoPerformance poprawia właściwości jezdne dzięki jeszcze płynniejszej zmianie przełożeń.

Aby jeszcze bardziej podnieść wydajność ciężarówek nowej generacji, firma DAF wyposaża je w kompletny pakiet aerodynamiczny, w tym osłony boczne z przedłużeniem w dolnej części. Aby zapewnić optymalny przepływ powietrza w ciągnikach, montowana jest dolna płyta aerodynamiczna, a regulowana owiewka dachowa ma kształt zapewniający optymalny przepływ powietrza pomiędzy kabiną a zabudową lub naczepą.

Do standardowej konfiguracji weszły kamery zastępujące lusterka wsteczne, tempomat predykcyjny i opony o niskim oporze toczenia. Producent zapewnia, że daje to łącznie 6-procentową poprawę efektywności paliwowej. Bazując na technologii GPS, tempomat Predictive Cruise Control analizuje zmiany nachylenia terenu na najbliższym odcinku drogi. Tym samym tempomat PCC może zarządzić ustawienie kontroli prędkości, korektę strategii zmiany biegów lub uruchomić funkcję EcoRoll, aby zaoszczędzić paliwo.

Ruszamy na przejażdżkę

Optymalne promienie przejścia przodu w boki kabiny, stożkowata bryła kabiny wraz ze ścisłym spasowaniem poszczególnych elementów pozwoliły na uzyskanie idealnego przepływu powietrza. Wyprofilowana przednia szyba, eliptyczne panele narożne, opływowe osłony słupka A, płyta dolna ze zintegrowaną owiewką powietrza i osłony w nadkolach zapewniają doskonałą aerodynamikę, podobnie jak kamery zamiast lusterek. To tylko niektóre z aerodynamicznych trików wykorzystanych w testowym DAF-ie XG+ 530 FT Fuel Efficiency Champion. Jeśli dodamy do tego naczepę furgonową Van Hool wyposażoną w pełne ospojlerowanie, to niskie zużycie paliwa nawet na bardziej wymagającej trasie nie powinno być zaskoczeniem.

Trzeba było zatem sprawdzić, czy rzeczywiście DAF XG+ 530 FT Fuel Efficiency Champion jest tak oszczędny jak zapewnia producent. Ruszyliśmy na trasę. Pierwszy, ten „łatwiejszy”, odcinek prowadził drogą S8 z TB Truck & Trailer Serwis DAF w Wolicy. Na wysokości Rawy Mazowieckiej zawróciliśmy, by w pobliżu Mszczonowa zjechać na drogę krajową nr 50 w kierunku Grójca i dotrzeć nią do ekspresówki S7 prowadzącej do Warszawy. Stolicę objechaliśmy obwodnicą i powróciliśmy do TB Truck & Trailer. Trzeba przyznać, że chociaż jadąc po „pięćdziesiątce”, mieliśmy do przejecha-



nia niespełna 30 km, to okazało się to nie lada wyzwaniem. Lokalny ruch, liczne miejscowości ze skrzyżowaniami wyposażonymi w sygnalizację świetlną oraz kilka radarowych pomiarów prędkości to niekoniecznie warunki pozwalające na uzyskanie niskiego zużycia paliwa.

Wynik? Pokonaliśmy w sumie 171 km ze średnią prędkością 69 km/h, średnie zużycie paliwa wyniosło 22,5 l/100 km. Można by powiedzieć, że to wynik przeciętny... Jednak konieczny jest mój komentarz: pokonaliśmy trasę testową,



Dużym ułatwieniem w trakcie manewrowania, jazdy czy sprzęgania z naczepą jest system DAF Digital Vision (DVS), w którym kamery zastąpiły lusterka boczne. Opcjonalny system DAF Corner Eye, czyli szerokokątna kamera umieszczona na wysokości słupka A po stronie kierowcy, eliminuje martwe pole i daje większe pole widzenia niż lusterko krawężnikowe i przednie

Modele XG+ mają nisko osadzoną dużą szybę przednią, co zapewnia doskonałą widoczność bezpośrednią. Widoczność poprawia również wąski i cofnięty słupek A. Na tablicy wskaźników o przekątnej 12" pojawiają się wszystkie informacje dotyczące pojazdu. Jest też 10-calowy ekran dotykowy przeznaczony do obsługi systemu nawigacyjnego i informacyjno-rozrywkowego DAF



którą wykorzystujemy przy okazji testów pojazdami innych marek. Oczywiście za każdym razem warunki przejazdu są inne. Nie wypada mi także przytaczać uzyskiwanych wcześniejszych wyników. Muszę jednak odnotować, że DAF XG+ 530 FT Fuel Efficiency Champion wypadł bardzo korzystnie.

Wrażenia z jazdy

Pod maską DAF-a XG+ 530 FT pracował 530-konny silnik generujący na najwyższym biegu (funkcja Multi Torque) maksymalny moment obrotowy 2700 Nm w zakresie 900–1125 obr/min. Na niższych przełożeniach maksymalny moment obrotowy wynosi 2550 Nm w przedziale 900–1400 obr/min. Mimo że przełożenie tylnego mostu wynosiło 2,05, to te osiągi pozwalają sobie sprawnie radzić nawet z dłuższymi i bardziej stromymi podjazdami. Przy prędkości 80 km/h prędkość obrotowa silnika wynosiła zaledwie ok. 850 obr/min, przy 85 km/h było to ok. 950 obr/min.

Oprogramowanie sterujące pracą skrzyni TraXon miało kilka ciekawych funkcji, takich jak np. automatyczny dobór biegu rozpoczęcia jazdy czy też funkcję szybkiego ruszania (Urge to Move), w której praca sprzęgła jest optymalizowana na podstawie wcześniejszego oddziaływania (zwalniania) na pedał hamulca; poprawiono również funkcje przewidujące tempomat adaptacyjnego. Tempomat PCC pracował bardzo aktywnie. Objawiało się to np. tym, że przy pokonywaniu wzniesień do końca starał się utrzymać najwyższe przełożenie, a funkcja EcoRoll aktywowała się jeszcze przed pokonaniem szczytu. Podczas zjazdów zestaw rozpędzał się do wyższej prędkości – oczywiście w ramach wcześniej ustawionych tolerancji – aby zwiększyć swoją energię kinetyczną, którą potem można było wykorzystać przy kolejnym podejździe. Przy rozpędzaniu silnik bardzo szybko reagował na zmiany obciążenia – to za wysokich wartości momentu obrotowego przy niskich prędkościach obrotowych silnika.

Niejaką efektem ubocznym dopracowanych właściwości aerodynamicznych zestawu, mających poprawiać ekonomię paliwową, było zauważalne obniżenie poziomu hałasu w kabinie. Podczas jazdy było przyjemnie cicho, do wnętrza w zasadzie docierał tylko szum toczących się opon i cichy pomruk pracującego pod podłogą silnika. Przy prędkości 85 km/h zmierzone przeze mnie natężenie dźwięku w kabinie wynosiło średnio 76 dB, przy 89 km/h było to zaledwie 79 dB. To naprawdę mało!

Podsumowując

DAF XG+ 530 FT Fuel Efficiency Champion wydaje się rozwiązaniem spełniającym oczekiwania użytkowników pod względem ekonomiki eksploatacji, wysokiego poziomu bezpieczeństwa i doskonałego komfortu pracy i odpoczynku w kabinie. Wypada mieć również nadzieję, że sprawdzi się również pod względem niezawodności i tym samym szybko odbuduje częściowo utracone w poprzednich latach zaufanie klientów do marki. ■

Zdjęcia: © D. Piernikarski

KRONE 360° Trailer Service

Firma KRONE oferuje swoim klientom maksymalne wsparcie w ramach KRONE 360° Trailer Service.

Ta kompleksowa oferta to możliwość zakupu w sklepie internetowym zarówno części zamiennych, pakietów konserwacyjnych, jak i cyfrowego zarządzania flotą.

W logistyce liczy się każda minuta, a przestoje kosztują. Nieplanowane naprawy, długi czas oczekiwania na części zamienne lub nieefektywne trasy mogą niepotrzebnie zwiększyć koszty użytkowania. Dzięki KRONE 360° Trailer Service operatorzy flot mają pełną kontrolę nad swoimi pojazdami przez cały czas: wydajnie, przewidywalnie i ekonomicznie.

Szybka dostawa części zamiennych

Uszkodzony podszespol nie musi oznaczać długich przestoju. W sklepie internetowym KRONE Spare Parts części zamienne są dostępne w każdej chwili i można je zamówić dosłownie za pomocą kilku kliknięć. Dzięki zoptymalizowanej i sprawnie działającej sieci logistycznej dostawa zamówienia jest szybka i niezawodna, zazwyczaj nie prze-

kracza 24 godzin. Dla firm transportowych oznacza to minimalizację przestoju i maksymalną dostępność pojazdów – wracają one na drogę tak szybko, jak to możliwe.

W sklepie z częściami zamiennymi KRONE Spare Parts można kupić nie tylko części eksploatacyjne. Optymalnie wyposażona naczepa oszczędza pieniądze i zapewnia bezpieczeństwo. Operatorzy flot mogą znaleźć odpowiednie opony w sklepie z oponami KRONE – są to zarówno opony marek premium do dużych przebiegów, jak i ich ekonomiczne alternatywy.

Latem 2025 r. w sklepie internetowym pojawi się rozszerzona oferta własnych opon KRONE, a nowa opona PRIME:TYRE była już prezentowana na czerwcowych targach Transport Logistic w Monachium

„Dzięki naszemu sklepowi z oponami oferujemy wygodne i ekonomiczne rozwiązanie pozwalające utrzymać flotę optymalnie wyposażoną przez cały czas. Zmniejsza to koszty i zwiększa bezpieczeństwo na drodze” – komentuje Ralf Faust, dyrektor zarządzający ds. serwisu w KRONE Trailer. Aby sprostać różnym wymaganiom klientów, już latem 2025 r. w sklepie internetowym KRONE pojawi się rozszerzona oferta własnych opon KRONE. Na przykład nowa opona PRIME:TYRE będzie już prezentowana na czerwcowych targach Transport Logistic w Monachium.

Kompleksowe usługi serwisowe

Z jednej strony niespodziewane naprawy oznaczają stres i wysokie koszty, ale z drugiej planowanie i przeprowadzanie konserwacji bywa czasochłonne. Fair Care Service firmy KRONE przejmuje właśnie te zadania. Indywidualne pakiety konserwacyjne zapewniają przejrzyste koszty i przewidywalne naprawy. Regularne kontrole, naprawy eksploatacyjne i całodobowy serwis pomocy drogowej minimalizują ryzyko awarii i jednocześnie zwiększają wydajność floty. „To nie tylko oszczędza cenny czas naszych klientów, ale także optymalizuje kontrolę kosztów” – wyjaśnia Ralf Faust.



Centralny magazyn części zamiennych w Herzlake realizuje dostawy złożone w sklepie internetowym KRONE Spare Parts w szybki i niezawodny sposób

KRONE Smart Assistant jest przeznaczony nie tylko do naczep KRONE, ale działa we wszystkich markach. Ten inteligentny asystent opiera się na centralnej platformie komunikacyjnej, która jest sterowana za pomocą kodu QR i usług komunikacyjnych



Jak ocenia KRONE, szkody w naczepie wynoszą średnio do 130 euro miesięcznie. Dzięki KRONE Smart Assistant czas rozwiązania problemu został skrócony nawet o 90%, a rozliczanie szkód na podstawie przyczyn określonych przez Smart Assistant ma skuteczność 60%, bez inteligentnego asystenta – tylko 15%

Cyfrowa kontrola wyjazdu

Codzienna kontrola wyjazdu została również przeniesiona na platformę KRONE Smart Assistant. Kierowcy przeprowadzają wstępnie zdefiniowaną kontrolę za pomocą kodu QR i komunikatora, a następnie otrzymują potwierdzenie w formacie PDF. Zapewnia to sprawdzenie wszystkich punktów istotnych dla bezpieczeństwa. To istotny wkład w bezpieczeństwo operacyjne.

Można również uprościć „papierową” dokumentację naczepy. Dokumenty transportowe, takie jak dowody rejestracyjne lub dokumenty celne, są przechowywane w formie cyfrowej i można uzyskać do nich dostęp w dowolnym momencie. Podczas kontroli lub inspekcji kierowcy mogą je przedstawić bezpośrednio za pośrednictwem komunikatora – oszczędza to czas i pozwala uniknąć opóźnień w procesie transportu.

Nie tylko dla naczep KRONE

Inteligentny asystent KRONE jest przeznaczony nie tylko dla naczep KRONE, ale działa we wszystkich markach. Dzięki prostemu procesowi modernizacji firmy transportowe z flotami mieszanymi mogą łatwo włączyć system KRONE Smart Assistant do swoich działań, niezależnie od producenta pojazdu. Połączenie łatwości obsługi, wysokiej wydajności i maksymalnej przejrzystości zapewnia przyszłościowe rozwiązanie, które w zrównoważony sposób usprawnia codzienną pracę w branży logistycznej.

Opracowanie Dariusz Piernikarski
Zdjęcia: © KRONE Trailer

Cyfrowe zarządzanie flotą

Branża transportowa i logistyczna stoi przed coraz większymi wyzwaniami: presja czasu, niedobór kierowców i złożone procesy komplikują codzienne życie firm przewozowych i operatorów flot. Kluczem do efektywnego zarządzania flotą stają się dane dostępne w czasie rzeczywistym. Tak dzieje się za sprawą KRONE Telematics – operatorzy flot otrzymują wszystkie istotne dane o pojazdach w czasie rzeczywistym: od lokalizacji i temperatury po ocenę wykorzystania przestrzeni ładunkowej. Krone Telematics umożliwia optymalne planowanie tras, zwiększa bezpieczeństwo i zmniejsza koszty użytkowania. Według Ralfa Fausta klienci KRONE potrzebują czegoś więcej niż tylko naczepy – potrzebują rozwiązania, które ułatwi im codzienne życie i zapewni przejrzystość. Odpowiedzią na ich potrzeby jest system KRONE Smart Assistant.

Jako inteligentny system dla naczep KRONE Smart Assistant wspiera optymalizację procesów logistycznych i oferuje przyjazną dla użytkownika, cyfrową platformę do efektywnego zarządzania naczepami. Innowacja ta zdobyła już uznanie w postaci nagrody German Logistics Award 2024. Doceniono niskoprogowe zastosowanie, wysoką wydajność i zrównoważoną cyfryzację systemu KRONE Smart Assistant.

Ten inteligentny asystent KRONE opiera się na centralnej platformie komunikacyjnej, która jest sterowana za pomocą kodu QR i usług komuni-

kacyjnych. Każda naczepa jest wyposażona w indywidualny kod QR, który można łatwo zeskanować za pomocą smartfona bez konieczności pobierania dodatkowych aplikacji lub skomplikowanych rejestracji. Daje to kierowcom i menedżerom floty natychmiastowy dostęp do wszystkich istotnych informacji o naczepie, od raportów o uszkodzeniach i kontroli wyjazdów po cyfrowe zarządzanie dokumentami.

Efektywne zarządzanie uszkodzeniami

Zarządzanie uszkodzeniami było często nieefektywne: tracono informacje, uszkodzenia nie były zgłaszane lub nie można było ich jednoznacznie przypisać. KRONE Smart Assistant rozwiązuje ten problem dzięki cyfrowemu i ustrukturyzowanemu raportowi szkody. Schemat działania jest prosty. Kierowca skanuje kod QR, zgłasza szkodę bezpośrednio przez Messengera i dodaje zdjęcia. Kierownicy flot otrzymują natychmiastowe powiadomienie i mogą rozpocząć działania mające na celu naprawienie szkody. Dzięki jasnej alokacji zmniejsza się wysiłek administracyjny, a jednocześnie zwiększa się przejrzystość i kontrola kosztów.

Tym samym system KRONE Smart Assistant daje scentralizowany przegląd historii każdej naczepy i umożliwia dokumentowanie uszkodzeń w identyfikowalny sposób, a realizowana w ten sposób cyfryzacja dokumentacji naczep pozwala zaoszczędzić mnóstwo czasu.

Goldhofer E-PowerPack: bezemisyjny napęd modułów transportowych

Na targach bauma 2025 firma Goldhofer pokazała po raz pierwszy samobieżny moduł transportowy PST/SL-E Split z hydraulicznym poszerzeniem. Moduł ten oferuje pełny zakres możliwości łączenia w ramach rodziny ciężkich modułów Goldhofer. Dostępny jest w wersjach poruszających się na 4 lub 6 liniach osiowych o nośności 45 t, przygotowano również opcjonalne akcesoria do kombinacji 1 + 1/2.

Dzięki hydraulicznemu poszerzeniu platforma ładunkowa może mieć szerokość od 3000 mm do 5100 mm (opcjonalnie 6800 mm). Moduł PST/SL-E jest idealnym rozwiązaniem dla szerokiego zakresu zadań, szczególnie do transportu łopat turbin wiatrowych. Moduł PST/SL-E cechuje się dużą łatwością obsługi. Dzięki bezpośredniemu przenoszeniu mocy pozycjonowanie ładunków z dokładnością do milimetra nie jest już tylko sloganem marketingowym, ale rzeczywistością, z której korzystają

klienci Goldhofer. Nowy system operacyjny z zaprojektowanym pilotem zdalnego sterowania, jasnym wyświetlaczem LED i zintegrowanym inklinometrem dowodzi, że Goldhofer postrzega siebie jako partnera premium i w pełni uwzględnia potrzeby klientów w rozwoju produktów.

Moduł był połączony z nowym elektrycznym modulem napędowym E-PowerPack. Specjaliści firmy Goldhofer podczas opracowywania tego technicznie zaawansowanego rozwiązania wykorzystali efekty doświadczenia działu Airport Technology

w zakresie zastosowania elektrycznych ciągników lotniczych, z jakich niektóre poruszają się z wagą ponad 300 t.

Moc znamionowa modułu E-PowerPack wynosi 250 kW (ok. 340 KM), co gwarantuje ogromną siłę pociągową połączonego z nim modułu transportowego i wydajną pracę. E-PowerPack oparty jest na technologii PSC SLE. Zastosowano w nim 6 modułów akumulatorów, które mają łączną pojemność 243 kWh i działają w technologii 800 V. Można je szybko naładować, czas ładowania zależy od mocy dostępnej infrastruktury. Uzupełnia dotychczasową ofertę firmy Goldhofer, w której znajdują się moduły napędowe wykorzystujące silniki spalinowe o mocach od 155 kW (210 KM) do 390 kW (530 KM). W zależności od rynku przeznaczenia spełniają one normy emisyjne Tier 3 lub Tier 4 Final oraz Stage V.

Nowy E-PowerPack może być bezproblemowołączony z istniejącymi ciężkimi modułami transportowymi Goldhofer z rodziny PST: PST/SL, PST/SL-E oraz PST/ES-E. Można je zatem zastosować w istniejących zestawach, bez konieczności zakupu nowych.

Ciekawym uzupełnieniem modułu E-PowerPack jest kalkulator zużycia energii, umożliwiający symulację trasy transportowej z uwzględnieniem parametrów, takich jak odległość do pokonania, nachylenie terenu czy poziom naładowania akumulatorów. Użytkownik może w ten sposób sprawdzić, czy dany przejazd da się zrealizować bez potrzeby ładowania po drodze.

Opracowanie Dariusz Piernikarski

**Nowość w ofercie Goldhofer:
samobieżny moduł transportowy
PST/SL-E Split z hydraulicznym
poszerzeniem połączony z elektrycznym
modulem napędowym
E-PowerPack**



Goldhofer



MADE
FOR
YOUR
MISSION.

bauma

Naczepy niskopodwoziowe

Monachijska bauma jest dla branży przewozów nienormatywnych z pewnością najważniejszą imprezą wystawienniczą. Na targach nie mogło więc zabraknąć najnowszych rozwiązań z grupy specjalistycznych pojazdów wykorzystywanych do transportu dużych i ciężkich ładunków.

Propozujemy telegraficzny przegląd najciekawszych nowości pokazanych na tegorocznych targach bauma, a spełniających potrzeby ciężkiego transportu specjalistycznego. Nasze propozycje zostały wybrane spośród oferty firm Doll Fahrzeugaufbau Faymonville, Goldhofer, Kässbohrer, MAX Trailer oraz Nooteboom.

Przypomnijmy, że nowości w grupie samobieżnych modułów transportowych SPMT zostały już opisane w poprzednim numerze.

Doll Fahrzeugaufbau

Firma Doll Fahrzeugaufbau na targach bauma zaprezentowała swoje najnowsze rozwiązania w zakresie pojazdów do transportu ciężkiego. Wśród nich były m.in. trzyosiowa naczepa niskopodwoziowa z osią wahlivą Doll tera, trzyczęściowy system do transportu łopat elektrowni wiatrowych oraz naczepa z rodziny Doll panther do zastosowań wojskowych w trudnym terenie.



Trzyosiowa naczepa niskopodwoziowa z osiami wahlivymi Doll tera wyposażona była we wnękę na ramię koparki o szerokości 900 mm i głębokości 550 mm

Trzyosiowa naczepa niskopodwoziowa z osiami wahlivymi Doll tera to pojazd odpowiedni do zastosowań wymagających maksymalnego prześwitu. Podnoszenie podwozia do 600 mm pozwala na uniesienie pokładu na nierównych nawierzchniach i przy różnicach wysokości. Jednocześnie oś wahliva kompensuje nierówności podłoża i utrzymuje pojazd w poziomie. Ponadto wysokość ładunku można precyzyjnie dopasować do rodzaju przewożonego ładunku, aby zapewnić zgodność z dopuszczalną wysokością całkowitą pojazdu. Kąt skrętu osi do 60° ułatwia manewrowanie w ciasnych prze-

strzeniach. Pokazana na targach naczepa Doll tera była wyposażona we wnękę na ramię koparki o szerokości 900 mm i głębokości 550 mm.

Osie wahlive stosowane w naczepie Doll tera mogą być sterowane za pomocą cyfrowych systemów wspomagania Doll tronic, Doll connect i Doll control. Dzięki Doll tronic kierowca ma dostęp do wszystkich centralnych funkcji pojazdu za pośrednictwem klawiatury na łabędziej szyi. Wersja wyposażenia Doll control zastępuje klawiaturę 7-calowym kolorowym wyświetlaczem dotykowym, który służy jako cyfrowe centrum sterowania naczepą.

Proponowany przez Doll Fahrzeugbau system do transportu łopat elektrowni wiatrowych składa się z wózka, adaptera podnoszącego i 4-osiowej naczepy i może przewozić łopaty o długości do 120 m

Natomiast dzięki radiowemu sterowaniu Doll connect można również sterować układem kierowniczym naczepy, regulować wysokość jazdy lub wybierać wcześniej ustawione poziomy jazdy z kabiny.

Zoptymalizowany pod kątem maksymalnej zwrotności system do transportu łopat elektrowni wiatrowych składa się z wózka, adaptera podnoszącego i czteroosiowej naczepy. Naczepa jest wyposażona w hydrauliczny układ kierowniczy Doll i ma podpory o kącie nachylenia do 85° w lewo i w prawo. Osie dodatkowo wspomagają manewrowanie z kątem skrętu do 55°. Pojazd zachowuje sterowność nawet podczas najostrzejszych manewrów. W skrajnych przypadkach może nawet jechać w kierunku przeciwnym. Nowy, inteligentny system czujników precyzyjnie monitoruje kąt skrętu i ostrzega z dużym wyprzedzeniem przed osiągnięciem limitu skrętu. W ten sposób zapobiega się oddziaływaniu nadmiernych



© D. Piernikowski

sił bocznych. Nowością jest również inteligentny system ładowania akumulatorów, który zapewnia, że naczepa pozostaje sprawna i sterowna nawet w sytuacjach awaryjnych. System ładowania utrzymuje stabilne napięcie robocze – nawet podczas dłuższych okresów bezczynności.

Naczepa jest przeznaczona do transportu łopat o długości do 120 m i masie 32 t, otrzymała również homologację

od wszystkich producentów łopat turbin wiatrowych. Wysoki prześwit pozwala na swobodne pokonywanie przeszkód – bez konieczności stosowania nisko zawieszanej ramy teleskopowej pod łopatą. Podczas pokonywania zakrętów lub wąskich przejść łopata wirnika może ślizgać się nad potencjalnymi przeszkodami – takimi jak ogrodzenia, bariery ochronne czy znaki drogowe. >

reklama

NOWOŚĆ - MAX710

MAX TRAILER

COMPACT STRENGTH. EXCEPTIONAL AS STANDARD.

Kompaktowy. Przyjazny dla użytkownika. Najlepszy stosunek ceny do wydajności.

Dzięki nowej naczepie niskopodwoziowej MAX710, firma MaxTrailer rozszerza swoją ofertę o wydajne rozwiązanie do większych ładunków. Wersje niskopodwoziowe z 6, 7 lub 8 osiami wyznaczają nowe standardy pod względem kompaktowości, elastyczności i stosunku jakości do ceny. Pojazd składa się z tabędziej szyi, wyjmowanego przedniego wózka z dwiema lub trzema osiami, przedłużanego pokładu zagłębianego – dostępnego jako pokład koparkowy lub z belkami zewnętrznymi – oraz tylnego wózka z czterema lub pięcioma osiami. Klienci mogą później dostosować istniejące kombinacje, kupując poszczególne komponenty. MAX710 łączy w sobie inteligentną modułowość, standaryzowaną jakość i zorientowaną na przyszłość wszechstronność.

Uzyskaj poradę od jednego z naszych ekspertów!

T: +352 26 90 04 474 | info@maxtrailer.eu | www.maxtrailer.eu

Powered by **FAYMONVILLE GROUP**



© D. Piernikarski

Naczepa Faymonville CombiMax PA-X w kombinacji z 3-osiowym wózkiem przednim, dopinaną pojedynczą osią joker oraz podwójnie rozciąganą (od 20 m do 41,9 m) 8-osiową platformą ładunkową

5-osiowa naczepa Faymonville MultiMAX z pokładem o stałej szerokości 2740 mm ma stalowy pokład na całej powierzchni wyposażony w liczne pola z gumową osłoną o podwyższonym współczynniku tarcia, co upraszcza w ten sposób zabezpieczanie ładunku



© K. Biskupska

Naczepa Faymonville MultiMAX Plus ma pełnowierzchniową podłogę kratownicową, a hydraulicznie podnoszona i opuszczana platforma załadunkowa pozwala na wjazd wózków widłowych, podnośników platformowych lub małych maszyn na pokład ładunkowej szyi



© K. Biskupska

> Faymonville

Grupa Faymonville zaprezentowała na swoim stoisku w sumie 14 pojazdów wybranych z oferty marek Faymonville, Cometto i MAX Trailer.

Za najbardziej interesujący eksponat w grupie naczep niskopodwoziowych Faymonville należy uznać model CombiMAX, pokazany jako kombinacja z osiami wahadłowymi PA-X. To obecnie najmocniejsza wersja w rodzinie CombiMax PA-X pod względem ładowności i długości pokładu ładunkowego. Omawianą kombinację tworzy 3-osiowy przedni wózek, dopinana pojedyncza oś joker oraz podwójnie rozciąganą (od 20 m do 41,9 m) 8-osiową platformą ładunkową. Chcąc uzyskać minimalną wysokość załadunku wynoszącą 790 mm, w naczepie CombiMAX zastosowano osie wahadłowe. Skok zawieszenia wynosi 600 mm,

a maksymalny kąt skrętu 60°. W 12-osiowej konfiguracji prezentowanej na targach ładowność wynosi ponad 120 t przy naciskach 12 t na oś. Technicznie możliwe jest uzyskanie ładowności do 150 t, jeśli jest to zgodne z lokalnymi przepisami dotyczącymi obciążeń osi i sworzni lub jeśli jest to pojazd terenowy.

Rodzinę MultiMAX na targach reprezentował wariant 4-osiowy wyposażony w hydraulicznie poszerzaną platformę ładunkową, wnęki na koła oraz rynnę na ramię koparki. Platformę można płynnie poszerzyć z 2540 mm do 3200 mm, dostosowując szerokość pokładu do transportowanej maszyny. Z kolei 5-osiowa naczepa MultiMAX ma stalowy pokład o stałej szerokości 2740 mm wyposażony w liczne pola z gumową osłoną o podwyższonym współczynniku tarcia, co upraszcza w ten sposób zabezpieczanie ładunku. W naczepie zastosowano sprawdzone

zawieszenie niezależne Twin Axle II. W niektórych krajach, np. w Niemczech, pozwala to na obciążenie osi do 12 t. Minimalna wysokość załadunku wynosi za ledwie 780 mm, a całkowity skok zawieszenia to 315 mm. Ponadto dzięki maksymalnemu kątowi skrętu osi wynoszącemu 55° niskopodwoziowa naczepa MultiMAX precyzyjnie podąża za ciągnikiem, co znacznie zmniejsza obciążenie kierowcy w codziennej pracy dzięki zwiększonej zwrotności pojazdu.

Faymonville pokazało również 3-osiową naczepę niskopodwoziową MultiMAX Plus. Imponuje ona pełnowierzchniową podłogą kratownicową i zoptymalizowaną pod względem masy konstrukcją o wysokiej nośności punktowej. Dzięki hydraulicznie podnoszonej i opuszczanej platformie załadunkowej wózki widłowe, podnośniki platformowe lub małe maszyny budowlane mogą być przewożone



Naczepa MAX Trailer – model MAX100 – jest wyposażona w 2 pary wnek na koła i rynnę na ramię koparki, co pozwala na elastyczny transport ładunków kołowych, wozideł lub pojazdów z wysięgnikami

na pokładzie łabędziej szyi. Niewielki kąt najazdu w obszarze ramp i łabędziej szyi umożliwia również bezproblemowy przejazd pojazdów o niskim prześwicie.

Na stoisku Grupy Faymonville zaprezentowano także rozsuwaną naczepę marki MAX Trailer. Model MAX100 wyposażono w 2 pary wnek na koła i rynnę na ramię koparki. Tym samym pojazd ten pozwala na elastyczny transport ładunków kołowych,

wozideł lub pojazdów z wysięgnikami. Ekspozycję uzupełniała naczepa MAX510. Ten 2-osiowy eksponat z zawieszeniem pneumatycznym wyposażono w rozsuwany pokład ładunkowy z belkami zewnętrznymi, co doskonale odzwierciedla filozofię marki: najwyższa jakość i optymalny stosunek ceny do wydajności. O nowości – naczepie MAX710 – pisaliśmy w poprzednim wydaniu „Samochodów Specjalnych”.

reklama

Goldhofer

Na stoisku producenta uwagę zwracała naczepa Goldhofer RA 3-100 (4+7) przeznaczona do transportu sekcji wież turbin wiatrowych i podobnych ładunków. Ma ładowność 100 t, a szerokość podwozia 2950 mm zapewnia stabilność boczną i maksymalne bezpieczeństwo podczas jazdy. Szerzej o tej naczepie pisaliśmy w poprzednim wydaniu „Samochodów Specjalnych”.

Wśród pojazdów Goldhofer nie mogło zabraknąć naczepy STEPSTAR z rodziny STARLINE, która ugruntowała już swoją pozycję w logistyce ciężkiej. STEPSTAR to pojazd, który dzięki niskiej wysokości jazdy wynoszącej zaledwie 790 mm i 10-tonowym osiom ze skrzętem wymuszonym zapewnia przewoźnikom mniej objazdów i przestojów. Różnorodne opcje zabezpieczania ładunku oraz innowacyjna podłoga TRAFFIDECK GO, a także konsekwentne stosowanie najwyższej jakości komponentów zapewniają maksymalne bezpieczeństwo i dostępność. >



NOOTEBOOM WPROWADZA NOWĄ **EURO-PX3**
następna generacja naczep zagłębionych

WWW.NOOTEBOOM.COM





Goldhofer STEPSTAR z rodziny STARLINE ma niską wysokość jazdy wynoszącą 790 mm, jest wyposażona w różne opcje zabezpieczania ładunku oraz innowacyjną podłogę TRAFFIDECK GO

Naczepa Goldhofer ARCUS P 5 z oponami CARGOPLUS o podwyższonej nośności dzięki dużej ładowności i najniższej na rynku wysokości załadunku (735 mm) łączy wydajność i elastyczność w zakresie zastosowań

© D. Piernikarski

Goldhofer zaprezentował pełną linię swoich rozwiązań transportowych, w tym rozsuwane naczepy niskopodwoziowe z rodziny ARCUS o klasie ładowności do 130 t. ARCUS ma układ skrętu osi zaprojektowany tak, aby zapewnić optymalne możliwości pokonywania zakrętów i adaptację układu kierowniczego do każdej długości naczepy. Wykorzystuje się w tym celu osie wahadłowe z tarciovym i wymuszonym mechanizmem skrętu. Ekspozycją przygotowaną na targi przez Goldhofer była naczepa ARCUS P 5 z oponami CARGOPLUS o podwyższonej nośności. Dzięki dużej ładowności i najniższej wysokości załadunku na rynku (735 mm) model ARCUS P 5 łączy wydajność i elastyczność w zakresie zastosowań.

Kässbohrer

Naczepy niskopodwoziowe Kässbohrer są dostępne z maksymalnie 6 osiami, z układem skrętu samoczynnego i wymuszonego hydraulicznie, podwoziem stałym lub rozszerzalnym oraz standardową lub dużą wysokością załadunku. Dostępne są takie opcje, jak wnęka na koła, wnęka na ramię koparki i hydrauliczna rampa pozwalająca na wjazd na ładunkiem szyję.

Na targach pokazano 4-osiową rozsuwaną naczepę niskopodwoziową K.SLA R4 z zagłębieniami na koła, zaprojektowaną z myślą o wydajnym transporcie

W naczepie Kässbohrer K.SLA R4 zagłębienia na koła mają głębokość 425 mm, a stosując pokrywę wykonaną z drewna wzmocnionego stalą, można łatwo przekształcić pokład w płaską platformę i zwiększyć wszechstronność pojazdu



© K. Biskupska

ciężkich ładunków o masie do 44,75 t. Dzięki zagłębieniu na koła o głębokości 425 mm oraz długości ładunkowej wynoszącej 15,44 m naczepa K.SLA R4 jest idealnym rozwiązaniem do przewozu wysokich maszyn budowlanych i rolniczych, bloków stalowych i betonowych oraz innych komponentów przemysłowych.

Stosując pokrywę zagłębień na koła wykonane z drewna wzmocnionego stalą, można łatwo przekształcić naczepę w płaską platformę i zwiększyć jej wszechstron-

ność. Podwozie może zostać wydłużone do 6200 mm w odstępach co 500 mm, dzięki zdejmowanym aluminiowym mostkom przedłużającym o łącznej dodatkowej ładowności 17 t. Boczne wsporniki przedłużające dodają po 300 mm z każdej strony, zwiększając szerokość do 3150 mm, aby pomieścić szersze maszyny.

Model K.SLA R4 wykonany jest z wysokowytrzymałej stali klasy S700 i charakteryzuje się niską masą własną, zaczynającą się od 13 250 kg, co przekłada



© D. Piernikarski



© K. Biskupska

4-osiowa rozsuwana naczepa niskopodwoziowa Kässbohrer K.SLA R4 to pojazd zaprojektowany z myślą o wydajnym transporcie ładunków o masie do 44,75 t

Inną nowością zaprezentowaną na targach była naczepa EURO-PX3. To już 3. generacja naczep zagłębionych EURO-PX wyposażonych w osie wahliwe Pendel, zaprojektowana tak, aby oferować znaczne ulepszenia w porównaniu z poprzednimi generacjami. Kluczowe udoskonalenia obejmują m.in. większą ładowność, szerszą muldę koparkową w wózku osiowym, więcej przestrzeni ładunkowej, zwiększony kąt skrętu osi i zoptymalizowany układ skrętu zapewniający minimalne zużycie opon i najlepsze możliwe parametry zezwoleń. Rama nośna naczepy EURO-PX3 została zoptymalizowana pod względem masowym i wytrzymałościowym, dokonano również modyfikacji w zakresie konstrukcji elementów wyposażenia, co miało na celu poprawę wydajności i redukcję kosztów obsługi.

Te wszystkie ulepszenia sprawiają, że nowa naczepa EURO-PX3 jest ponownie jedną z najbardziej zaawansowanych naczep niskopodwoziowych w branży, zaprojektowaną tak, aby sprostać najtrudniejszemu wyzwaniu transportowemu z precyzją i niezawodnością.

EURO-PX3 jest obecnie dostępna z 2 lub 3 liniami osi wahadłowych Pendel, o nośności 12 t lub 14 t przy 80 km/h. Aby sprostać różnorodnym wymaganiom transportowym, jest oferowana w wielu konfiguracjach. Szerokość pojazdu to 2540 mm, 2740 mm lub 2840 mm, rozstawy osi wynoszą 1360 mm lub 1510 mm, pojazd można wyposażyć w opony 245/70 R17,5 lub 285/70 R19,5.

Opracowanie Dariusz Piernikarski

się na większą oszczędność paliwa. Samonastawne 3. i 4. osie zapewniają wyjątkową manewrowość nawet w trudnych warunkach. Wyposażona w różnorodne konfiguracje pierścieni mocujących oraz kieszenie na kłonicę, naczepa zapewnia bezpieczny transport ładunków o różnych kształtach i rozmiarach. Ponad 40 konfiguracji najazdów umożliwia dodatkową personalizację, aby sprostać specyficznym wymaganiom operacyjnym.

Nooteboom

Nowością w stajni holenderskiej firmy Nooteboom jest naczepa Super Wing Carrier XL przeznaczona do transportu długich łopat wirników turbin wiatrowych. Ta czterokrotnie rozciągana naczepa pozwala na przewożenie łopat o długości przekraczającej 85 m. Rozwiązanie to opisałibyśmy szczegółowo w poprzednim wydaniu „Samochodów Specjalnych”.



© K. Biskupska

Naczepa Nooteboom EURO-PX3 jest dostępna z 2 lub 3 liniami osi wahadłowych Pendel, o nośności 12 t lub 14 t przy 80 km/h

W naczepach Nooteboom Euro-PX3 wprowadzone udoskonalenia obejmują m.in. większą ładowność, szerszą muldę koparkową w wózku osiowym, więcej przestrzeni ładunkowej, zwiększony kąt skrętu osi i zoptymalizowany układ skrętu



© K. Biskupska

SPECIAL TRAILERS24

— nowa platforma rozwiązań transportowych

SpecialTrailers24 to internetowa platforma dostępnych od ręki naczep specjalistycznych. Teraz z zupełnie nowym wyglądem i funkcjonalnościami, dzięki którym zakup rozwiązań transportowych będzie szybszy i łatwiejszy niż kiedykolwiek.



Mario, Lynn, Christopher i Gregory są do dyspozycji klientów. W SpecialTrailers24 nie chodzi tylko o naczepę – chodzi o ludzi, którzy sprawiają, że realizacja takiego projektu jest możliwa. Nad każdym zapytaniem klienta i każdą udaną dostawą czuwa zespół doświadczonych profesjonalistów, ludzi pracujących z pasją i precyzją w działaniu

Niezależnie od tego, czy klient potrzebuje naczepy, czy przyczepy niskopodwoziowej, platformy, lawety, wózka dolly, naczepy inloader, przyczepy modułowej, pojazdu intralogistycznego, czy samobieżnego modułu transportowego SPMT, za pomocą kilku kliknięć znajdzie pojazd dopasowany do własnych potrzeb.

Na platformie znajduje się szeroki asortyment pojazdów wiodących marek MAX Trailer, Faymonville i Cometto, znanych na całym świecie ze swojej trwałości i innowacyjności.

Kliknij — Połącz się — Dokonaj transakcji

Oprócz szybkiego dostępu do oferty pojazdów premium SpecialTrailers24 łączy kupujących z szeroką siecią serwisową Grupy Faymonville. Oznacza to, że dostęp do profesjonalnego wsparcia posprzedażowego, części zamiennych, konserwacji i porad technicznych jest zawsze w zasięgu ręki – niezależnie od tego, gdzie pojazd jest eksploatowany. To z kolei zapewnia klientom spokój ducha przy każdym zadaniu transportowym. SpecialTrailers24 sprawia, że biznes działa sprawnie, elastycznie i online. Dzięki rosnącej bazie użytkowników i rozszerzającej się ofercie pojazdów jest to nowe rozwiązanie do specjalnych zadań transportowych.

Opracowanie: Katarzyna Biskupska
Zdjęcia: © SpecialTrailers24

Nowo zaprojektowana strona

www.specialtrailers24.com to nie tylko nowoczesne i intuicyjne konto użytkownika, ale przede wszystkim bezpośredni dostęp do stale aktualizowanej oferty gotowych do sprzedaży pojazdów specjalistycznych. Dostępność platformy przez 24/7 eliminuje długie terminy realizacji i ograniczone lokalne zapasy pojazdów na stokach. Strona została przygotowana przez ekspertów branżowych, dzięki czemu jest przejrzysta i łatwa w obsłudze – od pierwszego kliknięcia do ostatecznej dostawy.



Nootboom MPL Manoovr z wnęką na ramię koparki

Naczepy Nootboom z technologią osi wahadłowych Manoovr zadebiutowały w 2015 r.

Przy ich opracowywaniu kierowano się jednym głównym celem: najlepsze na rynku parametry we wszystkich kluczowych cechach. I okazało się to sukcesem: Nootboom Manoovr są w każdym aspekcie lepsze od wszystkich innych naczep niskopodwoziowych typu semi, wyposażonych w systemy zawiesznień niezależnych.

Naczepy MPL Manoovr mają pokład ładunkowy o wysokości 780 mm, co pozwala na przewożenie maszyn o wysokości do 3,5 m bez obawy o przekroczenie wysokości dopuszczalnej. Poruszają się na osiach wahadłowych o nośności 12 t przy prędkości 80 km/h. Skok zawieszania wynosi 500 mm, a maksymalny kąt skrętu osi to 70°. Pokład może być pojedynczo lub podwójnie rozsuwany, centralna belka podłużna zapewnia dodatkową stabilność i możliwość wydłużenia do długości nawet 10,1 m, jeśli zajdzie taka potrzeba. Szerokość pokładu można zwiększyć o 2×250 mm za pomocą opcjonalnych podpór, opcjonalnie możliwe jest poszerzenie pokładu o 2×375 mm (750 mm), co przydaje się w przypadku transportu większych i cięższych maszyn. Nootboom w naczepach MPL Manoovr dodał specjalną funkcję, która może być przydatna podczas korzystania z wózka dolly: stosunek obciążenia siodła do obciążenia osi przednich naczepy można regulować hydraulicznie. Łąbedzia szyja może być stopniowo regulowana od 18 t dla ciągnika 6×4 do 30 t dla ciągnika 8×4 przy 12 t na linię osi w przedniej grupie. Regulacja odbywa się za pomocą dwóch pionowych cylindrów w konstrukcji szyi.

Naczepa Nootboom MPL-97-06(V) Manoovr z wnęką na łyżkę koparki na tegorocznych targach bauma

Naczepy z rodziny MPL Manoovr wymagają niewielkiej obsługi i są bardzo lekkie. W przypadku osi wahadłowych położenie kół pozostaje takie samo, niezależnie od ruchu zawieszania, co jest bardzo ważne w kontekście zużycia, obsługi i kosztów ogumienia. W połączeniu z wysoką wartością rezydualną marki Nootboom zapewnia to niewielki koszt każdego przejechanego kilometra. Te uni-

katowe cechy zapewnione przez Manoovr skłoniły już wielu klientów do postawienia właśnie na te rozwiązania.

Wśród wielu odmian naczep semi niskopodwoziowych MPL Manoovr dużym uznaniem użytkowników cieszą się wersje z rynną (wnęką) na ramię koparki. Ta opcja sprawia, że naczepa niskopodwoziowa jest jeszcze bardziej wszechstronna, zwłaszcza do transportu koparek lub maszyn wyburzeniowych, ponieważ ramię wysięgnika można umieścić we wnękę. Wnęką na ramię koparki jest standardowo dostępna we wszystkich naczepach niskopodwoziowych generacji Manoovr, które mają do 6 osi. Pozostałe pojazdy generacji Manoovr mogą być wyposażone we wnękę na życzenie. Jej szerokość zależy od szerokości pojazdu. Przy szerokości naczepy 2740 mm wnęką ma szerokość 800 mm, a przy naczepie o szerokości 2890 mm szerokość wnęki koparki wzrasta do 950 mm. Naczepa niskopodwoziowa Manoovr z wnęką na ramię koparki jest dostępna z rozstawem osi 1360 mm lub 1510 mm.

Na targach bauma firma Nootboom zaprezentowała właśnie naczepę w takiej wersji. Była to 6-osiova naczepa rozsuwana MPL-97-06(V) z wnęką na łyżkę koparki. Pokład ładunkowy (wysokość do jazdy 920 mm) w stanie złożonym miał długość 11 140 mm, pojedynczy wysuw zapewniał kolejne 5310 mm, co łącznie dawało 16 540 mm. Balkon na łąbedziej szyi miał długość 3900 mm, 6 osi z zawieszaniem Manoovr rozstawiono co 1510 mm.

Opracowanie Dariusz Piernikarski



Nadchodzi Wielton EVO

Dariusz Piernikarski

Grupa Wielton wprowadza na rynek nowy produkt.

Wielton EVO to nowoczesne, zintegrowane rozwiązanie, które łączy wysokiej jakości naczepę kurtynową, cyfrową platformę zakupową oraz pakiet inteligentnych usług w jeden spójny ekosystem.

Wielton EVO ma być odpowiedzią na zmieniające się potrzeby branży – zarówno w zakresie kosztów operacyjnych, jak i nowoczesnych narzędzi wspierających zarządzanie flotą. Być może produkt ten będzie również rozwiązaniem, które Grupie Wielton pomoże szybciej uporać się z trudnościami, z jakimi zmagają się od kilkunastu miesięcy. Ich przyczyną jest słaba koniunktura na rynku transportowym, znaczny spadek popytu na naczepy, zwłaszcza kurtynowe, a w efekcie ujemny bilans finansowy.

Premiera nowej naczepy odbyła się 21 maja br. i została zorganizowana z dużym rozmachem, uczestniczyło w niej wielu klientów i partnerów biznesowych. Wydarzenie to odbyło się w hali nowej fabryki Wieltonu w Bełchatowie. W tej fabryce nowych możliwości powstają już naczepy furgonowe, a w niedalekiej przyszłości ma się rozpocząć produkcja naczep chłodniczych Wielton Reefer.

Wielton EVO ma być odpowiedzią na zmieniające się potrzeby branży – zarówno w zakresie kosztów operacyjnych, jak i nowoczesnych narzędzi wspierających zarządzanie flotą

Zintegrowane rozwiązanie transportowe

W założeniu Wielton EVO to nie tylko produkt – naczepa kurtynowa, ale cała filozofia podejścia do transportu, w której standaryzacja nie oznacza ograniczenia, lecz optymalizację, a cyfryzacja – wygodę, szybkość i większą kontrolę.

Centrum rozwiązania stanowi wystandardyzowana naczepa kurtynowa EVO, która zaprojektowana została z myślą o maksymalnej funkcjonalności i efektywności. Jej uzupełnieniem jest cyfrowa platforma e-commerce, dzięki której cały proces zakupu – od konfiguracji, przez leasing, po podpisanie umowy – może odbyć się w całości online, z dowolnego miejsca i w dowolnym momencie. Wielton EVO to także dostęp



Naczepa kurtynowa Wielton EVO – podstawowa charakterystyka techniczna

- Masa własna: 5600 kg
- Wymiary wewnętrzne (wysokość, długość, szerokość): 2725 mm, 13 630 mm, 2480 mm
- Pojemność ładunkowa: 92,1 m³
- Wysokość siodła: 1120 mm
- Wysokość szyi: 120 mm
- Nośność podłogi: 7000 kg
- Oś: 3 x BPW ECO Air, nośność 9 t
- Układ EBS: Knorr iTEBS
- System hamulcowy: siłowniki BPW
- Koła: 6 x felga stalowa, opony Athos HG 2156 385/65 R22,5
- Dach przesuwany: Edscha
- Uchwyty promowe
- Telematyka: ABERG

Innowacyjne technologie produkcji, takie jak wycinanie laserowe 3D czy hydroforming (tak powstały np. osłony boczne widoczne na zdjęciu), pozwoliły na obniżenie kosztów bez kompromisu w kwestii jakości i wytrzymałości



© D. Piemikarski



© D. Piemikarski

Rama naczepy Wielton EVO waży tylko 1750 kg, wykonano ją ze stali o różnych klasach wytrzymałościowych. Kluczowe elementy są ze stali Strenx S700, wykorzystano również materiał klasy S460 i S355

do pakietu usług wspierających eksploatację pojazdu. Są to: rozszerzona gwarancja, zdalna diagnostyka oraz dostępność części zamiennych.

Na pierwszy rzut oka jest to bardzo przemyślana, ustrukturyzowana paleta usług transportowych nowej generacji. Dzięki standaryzacji i automatyzacji produkcji producent będzie mógł w krótkim czasie dostarczyć wysokiej jakości pojazd bardzo korzystny cenowo, bazowa cena wynosi bowiem 21 990 euro netto.

Dobrze przemyślany produkt

Nabywcy pojazdów użytkowych oczekują, że będą one trwałe i niezawodne, tym samym gotowe do wykonywania zadań transportowych. Te typowe i przeciętne niezbyt wygórowane oczekiwania

związane z zakupem i użytkowaniem naczep zostały wzięte na stół warsztatowy przez zespół pracujący nad nowym produktem – naczepą Wielton EVO.

W projekcie Wielton EVO wszystko wydaje się przemyślane, każdy element konstrukcyjny i zastosowany proces technologiczny. Powstał produkt jakościowy, wybrano zaufanych dostawców renomowanych komponentów. Przeanalizowano także cały proces produkcji, maksymalnie go zautomatyzowano i wykorzystano leżące w zasięgu fabryki Wieltonu w Wieluniu nowoczesne technologie. Tym samym zagwarantowano maksymalną powtarzalność i jakość powstających elementów.

Naczepę Wielton EVO zaprojektowano z myślą o standaryzacji, jednak bez kompromisów w zakresie jakości. Podstawo-

we cechy produktu to solidna stalowa rama zabezpieczona w procesie KTL, lekkie aluminiowe komponenty oraz certyfikat zgodności z normą EN 12642 XL z dodatkiem do przewozu napojów. Klienci mogą również rozbudować naczepę o dostępne akcesoria, tworząc rozwiązanie dopasowane do konkretnych potrzeb operacyjnych.

Czy da się kupić naczepę przez internet? Dlaczego by nie. Dodać ją do koszyka, zapłacić i w bardzo szybkim czasie mieć do odbioru. Pojawia się oszczędność czasu, ponieważ w przypadku pojazdów użytkowych – w tym także naczep – określenie ostatecznej ceny produktu jest procesem czasochłonnym. Ma być podobnie jak przy zakupie samochodu osobowego na stronie jego producenta. Jak dotąd na rynku nie były dostępne podobne rozwiązania, dzięki którym nie wychodząc z domu czy biura, można by wygodnie, łatwo i w przejrzysty sposób wybrać naczepę, poznać jej ostateczną cenę i skonfigurować opcje płatności.

W wielu przypadkach bardzo istotną sprawą jest również jak najkrótszy czas dostawy. Jeśli pojazdy byłyby w stałej >

> ofercie, dostępne z tzw. „półki”, problem wielotygodniowego oczekiwania na produkt został rozwiązany. Kolejnym ważnym aspektem jest gwarancja jakości produktu, a może raczej stosunku jakości do ceny. Nikt dzisiaj nie chce taniego produktu, który nie będzie mieć oczekiwanej przez użytkownika jakości.

Obszarem, w którym istnieje duży potencjał poprawy, jest wsparcie klienta w sytuacjach, gdy naczepa ulega awarii. W projekcie Wielton EVO zdecydowano się na zaimplementowanie zdalnej diagnostyki, która pozwala na bieżącą ocenę stanu technicznego, wykrywanie usterek – przede wszystkim w układzie hamulcowym EBS. Wartością dodaną jest w tym przypadku to, że kierowca otrzymuje informacje, gdzie jest najbliższy serwis i co ma zrobić, aby w jak najkrótszym czasie pojazd mógł powrócić na drogę.

Ostatnim filarem strategii wdrażanej wraz z naczepą Wielton EVO jest szerokie wykorzystanie usług cyfrowych – digitalizacja. Powstał pewnego rodzaju ekosystem, w którym klienci będą mogli zobaczyć, prawie dotknąć, produkt online, skonfigurować, zamówić, pobrać ofertę, sfinansować go i to wszystko będzie działać w systemie 27/7.

Standardowa naczepa? Czemu nie . . .

Dział Badania i Rozwoju Grupy Wielton miał bardzo trudne zadanie, żeby stworzyć produkt, jaki będzie można zaoferować po bardzo konkurencyjnej cenie, który będzie wystandaryzowany, a jednocześnie będzie mógł być produkowany w sposób bardzo mocno zautomatyzowany. Narzucono jednocześnie dodatkowe wymagania: wysoka wytrzymałość i niska masa pojazdu.

W zakresie wytrzymałości i niskiej masy własnej kluczem jest rama pojazdu. Zaprojektowano nową, bardzo lekką (1750 kg) i bardzo wytrzymałą ramę nośną, sięgając przy tym zarówno po zaawansowane metody obliczeniowe, takie jak metoda elementów skończonych MES, zaawansowane materiały, takie jak stale o podwyższonej wytrzymałości i innowacyjne technologie produkcji, takie jak wycinanie laserowe 3D czy hydroforming. Towarzyszyły temu testy na znajdującym się w CBR Wielton stanowisku do całopojazdowego badania naczep i przyczep, które umożliwia sprawdzenie zachowania się konstrukcji w realnych warunkach drogowych. Na tym stanowisku naczepa „przejechała”

500 tys. km. Zastosowano także sprawdzone rozwiązania pozwalające na obniżenie masy własnej kompletnej naczepy: drzwi z paneli aluminiowych, aluminiową ścianę przednią zupełnie nowej konstrukcji. Takie podejście pozwoliło na skonstruowanie naczepy lekkiej i wytrzymałej – jej masa własna to tylko 5600 kg.

Wielton EVO to z założenia jedna wersja produktu w bardzo przystępnej cenie i o bardzo dobrej jakości. Brzmi to dość ryzykownie: naczepa o jednej, niezmiennalnej specyfikacji. Okazuje się, że zespół projektowy dobrze odrobił zadanie domowe: przeanalizowano konfiguracje naczep kurtynowych marki Wielton zakupionych w ciągu ostatnich 10 lat i na tej podstawie wytypowano najczęściej wybierane elementy wyposażenia. To z kolei pozwoliło na zdefiniowanie standardowej konfiguracji.

Oczywiście producent nie chce być całkiem ortodoksyjny, oferując wyłącznie jedną wersję pojazdu. Klienci mają możliwość wyboru dodatkowych akcesoriów. Zostały one wcześniej określone na podstawie wspomnianych badań statystycznych. W opcjach znalazły się trzy pakiety. Pierwszy to podwójny kosz na koło zapasowe i dwie małe skrzynki narzędziowe, pakiet drugi obejmuje pojedynczy kosz na koło zapasowe i dużą skrzynkę narzędziową. Pakiet trzeci to dwie skrzynki. Do tego za dopłatą można wymienić drewniane deski stelażu na aluminiowe, zamówić koło zapasowe czy plandekę z nadrukiem określonym przez klienta.

Obsługa posprzedażna

Ważne znaczenie w projekcie Wielton EVO ma obsługa posprzedażna. Opracowując jej zakres, dążono do tego, aby pojazd spędzał jak najkrótszy czas w serwisie. Aby to zobowiązanie wypełnić, skoncentrowano prace na 3 obszarach: sieć serwisowa, pełna dostępność części zamiennych i nowoczesne usługi.

W ramach projektu Wielton EVO producent ściśle współpracuje ze spółką Aberg Service obsługującą marki należące do Grupy Wielton dzięki 420 partnerom w 30 krajach, którzy są w stanie zapewnić obsługę serwisową. Jeśli chodzi o części zamienne, ułatwieniem jest



Całkowicie przekonstruowana lekka ściana przednia z paneli aluminiowych oraz zaprojektowane od podstaw słupki narożne zapewniają wymaganą sztywność konstrukcji

Naczepa Wielton EVO wyjeżdża z fabryki z dwuletnią gwarancją w standardzie. Możliwe jest dodatkowe wydłużenie gwarancji o rok, dwa lata bądź trzy – wszystko w transparentnych cenach

standaryzacja konstrukcyjna, bo dzięki temu można zebrać wszystkie komponenty naczepy Wielton EVO, w szczególności te, w przypadku których trudno o zamienniki. Planuje się stworzenie kilku magazynów części zamiennych rozlokowanych w Europie. Pierwszy powstaje już w Wieluniu, natomiast w ciągu następnych miesięcy kolejne mają powstać na terenie Niemiec, Francji, Hiszpanii i Włoch. Zwiększy to dostępność części i skróci ich czas dostawy do serwisów.

Gwarancja i serwis

Naczepa Wielton EVO wyjeżdża z fabryki z dwuletnią gwarancją w standardzie. Możliwe jest wydłużenie gwarancji o rok, dwa lata bądź trzy – wszystko w transparentnych cenach. Ma to się odbywać za pośrednictwem specjalnie przygotowanej aplikacji mobilnej, bez konieczności wizyty w autoryzowanym serwisie.

Ważnym elementem oferty posprzedażowej jest również diagnostyka zdalna. Dysponując danymi telematycznymi z układu EBS i TPMS, dział wsparcia technicznego będzie w stanie wstępnie ocenić, co dzieje się niewłaściwego z naczepą i podjąć odpowiednie działania. Mogą one wymagać natychmiastowej reakcji, czyli kontaktu z kierowcą lub przedstawicielem firmy odpowiadającym za flotę. Po sprawdzeniu lokalizacji naczepy można ją będzie skierować do najbliższego serwisu. W międzyczasie serwis zostanie o tym uprzedzony, a dzięki diagnozie wstępnej będzie mógł przygotować lub zamówić odpowiednie komponenty do ewentualnej naprawy.

Naczepa do kupienia online

Sprzedaż naczep Wielton EVO odbywać się będzie tradycyjnie za pośrednictwem doradców biznesowych lub online w sklepie internetowym, który można znaleźć pod adresem evo.wielton.com. Tam można zapoznać się z ceną i najważniejszymi informacjami dotyczącymi specyfikacji i wszystkich detali. Na stronie można także przeprowadzić bazową konfigurację i wybrać któryś z pakietów akcesoriów.



© Wielton SA

Także za pośrednictwem strony evo.wielton.com można skorzystać z wydłużonej gwarancji i zapoznać się z symulacją raty leasingu, wynikającej ze stworzonej konfiguracji. Na tym etapie można też modyfikować warunki leasingu i np. wpłatę własną, a finalnie wygenerować ofertę z tymi wszystkimi informacjami lub po prostu dodać naczepę Wielton EVO do koszyka i następnie sfinalizować zamówienie. Do tego niezbędne jest założenie konta, wypełnienie kilku prostych formularzy, wybranie formy zapłaty.

Klik... i zapłacone

W przypadku projektu Wielton EVO postawiono na nowoczesne metody płatności, które można będzie zrealizować za pośrednictwem internetowej bramki płatniczej. Klient będzie miał dostęp do kilkunastu banków w Polsce i dzięki temu możliwe będzie natychmiastowe wykonanie przelewu. Przewidziano także możliwość płatności blikiem, a wkrótce kartą kredytową lub debetową. Oczywiście pozostawiono przelew tradycyjny z późniejszym terminem wykonania.

Najważniejsze wydaje się jednak wykorzystanie finansowania kupionej naczepy za pośrednictwem leasingu. We współpracy z ING Lease stworzono narzędzie – kalkulator dostępny na stronie internetowej, dzięki któremu można samodzielnie obliczyć ratę leasingową. Oferowany jest leasing operacyjny lub leasing finansowy, w złotych lub euro. Po przekazaniu niezbędnych dokumentów rejestrowych i finansowych firmy i wypełnieniu niezbędnych oświadczeń następuje oczekiwanie na decyzję leasingową. Formalne podpisanie umowy leasingowej jest także online, np. w postaci podpisu kwalifikowanego. Złożone i przedpłacone zamówienie zostaje następnie wysłane do zakładu produkcyjnego Grupy Wielton w Wieluniu, by wkrótce trafić do produkcji.

Zakupioną naczepę Wielton EVO można będzie odebrać w Wieluniu. Po indywidualnym ustaleniu kosztu transportu można będzie skorzystać z sieci europejskich punktów odbioru w strategicznych lokalizacjach lub zamówić dostawę do dowolnego miejsca w Europie. ■

Dostawcze Renault zabudów się nie boją

Firma Renault przygotowała wiosenną prezentację swojej bieżącej oferty samochodów dostawczych, szczególną uwagę zwracając na różne możliwości ich zabudowy.

W centrum oferty Renault znajduje się Nowe Renault Master – Van Roku 2025, dostępny w wersji spalinowej i elektrycznej E-Tech (zasięg do 460 km). Wspiera go wszechstronne Renault Trafic, idealne do adaptacji w każdej branży oraz Kangoo Van, zaprojektowane z myślą o miejskich dostawach.

Lider rynku

Rynek samochodów dostawczych (do 3,5 t dmc.) w okresie styczeń–maj 2025 r. wzrósł w Polsce o 3,7% w stosunku do analogicznego okresu w 2024 r. – klienci zarejestrowali 29 119 pojazdów (dane za PZPM). Renault, sprzedając 4027 samochodów, zajmuje trzecie miejsce z udziałem

rynkiem 14,9%. Przypomnijmy, że w 2024 r. Renault było liderem polskiego rynku dostawczaków ze sprzedażą 13 081 samochodów, choć producent odnotował spadek sprzedaży o 2,4% r/r i spadek udziałów rynkowych z 20,7% w 2023 r. do 19,5%.

W statystykach PZPM widzimy również, że w dalszym ciągu najchętniej kupowanym samochodem dostawczym w Polsce jest Renault Master – w 2024 r. było liderem po raz 7. z kolei, utrzymało również tę pozycję w ciągu pierwszych 5 miesięcy 2025 r. Klienci kupili 2962 modele Master (udział w rynku 9,9%).

Od 16 lat Renault jest liderem rynku dostawczych samochodów zabudowywanych w Polsce. Za sukcesem producenta stoją specjalistyczne rozwiązania dla każdej branży i bogata oferta zabudów fabrycznych, które są opracowywane przez dział inżynieryjny firmy Renault i jej certyfikowanych partnerów przy zachowaniu wysokiego poziomu jakości i niezawodności. Do sukcesu marki przyczynia się to, że Renault współpracuje z 24 największymi certyfikowanymi wykonawcami zabudów w Polsce.



Od 16 lat Renault jest liderem rynku dostawczych samochodów zabudowywanych w Polsce. Do sukcesu marki przyczynia się to, że Renault współpracuje z 24 największymi certyfikowanymi wykonawcami zabudów w Polsce



Ubiegłoroczna modernizacja najchętniej kupowanego w Polsce modelu Renault Master to nowa konstrukcja typu Aerovan, opracowana w tunelu aerodynamicznym, która ma znacznie wyższą efektywność energetyczną – zarówno w wersji spalinowej, jak i elektrycznej E-Tech, której zasięg w wersji long range wynosi nawet 460 km

Lekka trójstronna wywrotka miejska przygotowana na Masterze przez firmę Gruau Polska; podłoga stalowa, burty aluminiowe, system wywrotu trójstronny, pompa hydrauliczna napędzana silnikiem elektrycznym; samochód sprawdzi się przy pracach remontowych, budowlanych i porządkowych, szczególnie tam, gdzie duże ciężarówki nie mają wstępu



Marka Renault Pro+

Aby uzupełnić ofertę zabudów, Renault oferuje etykietę Renault Pro+. Certyfikuje w ten sposób najlepszych wykonawców zabudów w Europie, gwarantując, że spełniają oni normy jakości Renault. Renault Pro+ to marka ekspercka, obejmująca nie tylko produkty dostosowane do zróżnicowanych potrzeb użytkowników, ale także rozwiązania „szyte na miarę” i przystosowane do różnych sposobów użytkowania przez klientów biznesowych. Centra Renault Pro+, jako kompleksowe i sprawdzone rozwiązania dla profesjonalistów, mogą pomóc w znalezieniu odpowiedniego pojazdu i zabudowy.

W Polsce Grupa Renault ma 21 eksperckich salonów i serwisów Pro+ specjalizujących się w profesjonalnej sprzedaży i obsłudze klientów flotowych oraz obsłudze samochodów dostawczych i modyfikowanych.

Dostawcze Renault

Nowy Master zadebiutował na rynku w zeszłym roku i otrzymał tytuł „International Van of the Year 2025”. Nowa konstrukcja typu Aerovan ma znacznie lepszą zwrotność i efektywność energetyczną – zarówno w wersji spalinowej, jak i elektrycznej E-Tech, której zasięg w wersji long range wynosi nawet 460 km. >

reklama

słownik motoryzacyjny
 giełdy samochodowe oleje samochodowe
 galerie rozmiary kół targi

www.ForumSamochodowe.pl

Renault Master doskonale sprawdza się jako mobilny warsztat lub serwisowy samochód pomocy technicznej dla różnych branż – niezbędne wyposażenie można inteligentnie rozplanować w zabudowie warsztatowej, którą wykona firma Modul System

Na wakacje: można przebudować Renault Trafic w wersji furgon – na zdjęciu kempingowa zabudowa firmy Wavecamper zapewniająca wysoki komfort podróży w różnych warunkach podczas wypraw turystycznych



Kangoo Van to rozwiązanie stworzone z myślą o pracy w przestrzeni miejskiej. Innowacyjna funkcja Open Sesame by Renault to największy boczny otwór załadunkowy na rynku (szerokość 1,45 m), ułatwiający dostęp do przestrzeni ładunkowej bez konieczności używania tylnych drzwi. Dzięki przemyślanej przegrodzie i rozkładanej kanapie Kangoo Van może przewozić zarówno

Na podwoziu Renault Master można przygotować tak specjalistyczne rozwiązania, jak pojazdy do przewozu koni (zabudowa firmy Prentki) czy lawety pomocy technicznej (zabudowa Jegger)



> Wersje zabudowy dostępne są dla każdego rodzaju napędu, przekonują parametry takie jak ładowność do 1,6 t, możliwość holowania do 2,5 t oraz przestrzeń ładunkowa o pojemności do 22 m³. Na pokładzie znajduje się również system multimedialny openR link z ekranem 10", a bezpieczeństwo czynne wzmacnia 20 systemów ADAS. System Converter Companion, dostępny w nowym Masterze, integruje sterowanie zabudową z systemem multimedialnym, zapewniając wygodny i intuicyjny interfejs użytkownika.

Renault Trafic występuje w wielu wersjach nadwoziowych i konfiguracjach. W samochodzie tym długość ładunkowa wynosi 4,15 m (w wersji L2), pojemność użytkowa zawiera się w przedziale od 5,8 m³ do 8,9 m³, jest też pełny wachlarz rozwiązań dla chłodni, food trucków czy kontenerów.

sprzęt, jak i do 5 osób. Pojemność ładunkowa wynosi 3,9 m³, a funkcjonalność wspierają nowoczesne systemy wspomaganie jazdy oraz multimedialny system Easy Link z ekranem 8".

Opracowanie Dariusz Piernikarski
Zdjęcia: © Renault

SAMOCHODY SPECJALNE

Adres redakcji

„Samochody Specjalne”
Byków, ul. Przemysłowa 1
55-095 Mirków
redakcja@samochody-specjalne.com.pl
www.samochody-specjalne.pl

Jesteśmy członkiem jury



Redaktor naczelny

dr inż. Dariusz Piernikarski
Dariusz.Piernikarski@samochody-specjalne.com.pl

Stali współpracownicy

Arkadiusz Gawron, Piotr Muskała,
Marek Pisarek, Katarzyna Wachowiak

Dział Reklamy i Promocji

Katarzyna Biskupska
tel. 606 290 562
Katarzyna.Biskupska@mazur.eu

Dział Prenumeraty

prenumerata@mazur.eu

Skład i łamanie

Michał Bykowski
dtp@samochody-specjalne.com.pl

Fotoedycja, design

Anna Mazur, Agata Zdziarska

Korekta

Zofia Bronicka-Wyrwas

Montaż elektroniczny i druk

Drukarnia EDIT, Warszawa



Oficyna Wydawnicza MAZUR sp. z o.o.

Byków, ul. Przemysłowa 1
55-095 Mirków

Prezes zarządu

dr inż. Maciej K. Mazur

Dyrektor artystyczny

Beata Tomczak

Redakcja liczy na rzetelność publikowanych ogłoszeń, reklam i artykułów promocyjnych, nie odpowiada jednak za ich treść. Zastrzega się prawo dostosowania materiałów do potrzeb wydawnictwa i zmian w tekstach: przeróbek stylistycznych i technicznych. Zwracamy wyłącznie materiały opatrzone wyraźnym zamówieniem.

Zabroniona jest bezumowna sprzedaż miesięcznika po cenie niższej od ceny detalicznej ustalonej przez wydawcę. Sprzedaż numerów aktualnych i archiwalnych po innej cenie jest nielegalna i grozi odpowiedzialnością karną. Prenumerata realizowana przez RUCH SA.

Zamówienia na prenumeratę w wersji papierowej i na e-wydania można składać bezpośrednio na stronie www.prenumerata.ruch.com.pl. Ewentualne pytania prosimy kierować na adres e-mail: prenumerata@ruch.com.pl lub kontaktując się z Telefonicznym Biurem Obsługi Klienta pod numerem: 801 800 803 lub 22 717 59 59 – czynne w godzinach 7.00–18.00. Koszt połączenia według taryfy operatora.



Marek Dziemiańczyk



nowym wiceprezesem ds. finansów i administracji w DHL eCommerce Polska. Jest menedżerem z ponad 20-letnią praktyką na stanowiskach CFO w dużych, międzynarodowych organizacjach. Karierę rozpoczął w DHL pod koniec lat 90. jako kontroler finansowy w Warszawie, a następnie jako senior business finance controller w brukselskim Global Coordination Center. Pracował także dla takich firm, jak Prologis CEE, CTL Logistics Group, Poczta Polska SA, X-press Couriers, Grupa Allegro czy InPost. Jest absolwentem Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni oraz Uniwersytetu Gdańskiego (Ekonomia), a także programu MBA w South Eastern University w Londynie. Ma również prestiżowy certyfikat CIMA oraz tytuł FCMA.



Dmitrij Voitkevič



nowym dyrektorem operacji transportowych Girteki w Polsce, gdzie odpowiada za wzmocnienie efektywności operacyjnej, podnoszenie jakości świadczonych usług oraz długofalowy rozwój strategiczny. Jest menedżerem z ponad 15-letnim doświadczeniem w zarządzaniu projektami międzynarodowymi i operacjami na dużą skalę. Przed dołączeniem do Grupy Girteka zajmował wysokie stanowiska w obszarze zarządzania projektami i rozwoju operacyjnego, realizując złożone, strategiczne inicjatywy o dużym wpływie, angażujące wielu interesariuszy. W 2022 r. dołączył do Grupy Girteka jako project manager w dziale transportu, gdzie odpowiadał za wprowadzanie kluczowych inicjatyw mających na celu wzrost efektywności i spójności operacyjnej.

WE LIKE TO

MOVE



EWT Truck & Trailer Polska Sp. z o.o.
Generalny Przedstawiciel Schmitz Cargobull AG
ul. Poznańska 339 | 05-850 Ołtarzew | tel. +48 22 733 53 00

authorized
Partner of

