

TRANSPORT

TECHNIKA

BIZNES

SAMOCHOODY SPECJALNE



miesięcznik tom 29 • 2025 • nr 11-12

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



www.samochody-specjalne.pl



Transport dalekobieżny

Konkurs E-Optifuel Challenge

Ford F-MAX Gen 2.0

Systemy nadwozi wymiennych

**DAF XD I XF ELECTRIC
INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR 2026**



**XD XF
ELECTRIC**



Najlepsze z Najlepszych

Pojazdy DAF XD i XF Electric Nowej Generacji zdobyły tytuł International Truck of the Year 2026. Charakteryzują się niezwykle płynną pracą układu napędowego, niewyczuwalną zmianą biegów oraz modułową konstrukcją, zapewniającą elastyczność w konfiguracji akumulatorów i osi. Te nagrodzone pojazdy wyznaczają standardy w dziedzinie wydajności, bezpieczeństwa i komfortu kierowcy. Rozwijają Twój biznes – w każdym wymiarze.

Zobacz zwycięskie modele na stronie WWW.DAF.COM/ITOY2026

Napędzamy zeroemisyjność



7 DAF XD i XF Electric: International Truck of the Year 2026

Ciężarówki DAF XD Electric oraz XF Electric nowej generacji otrzymały tytuł International Truck of the Year 2026. Harald Seidel, prezes DAF Trucks, odebrał tę prestiżową nagrodę 20 listopada podczas ceremonii na targach Solutrans w Lyonie.



18 Pierwszy Konkurs E-Optifuel Challenge

6 października br. to historyczny dzień – po raz pierwszy w historii wszystkich konkursów ekonomicznej jazdy nie tylko w Polsce, ale i w Europie – rywalizację przeprowadzano na całkowicie elektrycznych pojazdach ciężarowych.



24 Scania Super G 430: ta sama technologia, nowe możliwości

Scania Polska udostępniła do testów ciekawy zestaw składający się z ciągnika Scania Super G 430 spiętego z naczepą Wielton Curtain Master. Była to świetna okazja, aby zaobserwować, jak na trasie radzi sobie 11-litrowy silnik DC11 – nowy komponent układu Scania Super Powertrain.



28 Ford F-MAX zmienia wygląd

We wrześniu 2025 r. dokonano gruntownej modernizacji kabin w modelach Ford F-MAX. Polska premiera odświeżonego modelu miała miejsce na początku grudnia. Co pojawiło się nowego? Zapraszamy do lektury.



42 eActros 600: cicho i bez spalin

Mercedes-Benz eActros 600 6×2 z kabiną ProCabin oraz wymiennym nadwoziem Wielton Swap Body Curtain Master to pojazd przeznaczony przede wszystkim do transportu dystrybucyjnego, choć dalsze trasy także mu nie straszne. Test tej ciężarówki pozwolił na zebranie nieco wrażeń.

Samochody Specjalne

11–12/2025

- 12 Scania Polska podsumowuje rok
- 14 Pomagamy prowadzić biznes
- 16 SIRIT Poland przejmuje obsługę rynku niemieckiego i austriackiego
- 18 Pierwszy Konkurs E-Optifuel Challenge
- 21 35-lecie firmy Turbańscy
- 24 Scania Super G 430: ta sama technologia, nowe możliwości
- 28 Ford F-MAX zmienia wygląd
- 31 Uzupełniamy białe plamy
- 32 Ciężarówki MAN „Made in Poland”
- 35 Systemy nadwozi wymiennych: możliwości (prawie) nieograniczone
- 42 eActros 600: cicho i bez spalin
- 46 Heavy Cargo Center firmy DB-PRO otwarte
- 48 MAX810 – nowy produkt w ofercie MAX Trailer
- 50 MAX710: od początku wzbudza zaufanie
- 51 Personalia



2026 zacznę z umiarkowanym optymizmem

Skończył się rok 2025. W drogowym transporcie ciężarowym był to czas zaostrzania przepisów, chociażby związanych z wprowadzaniem nowych tachografów i systemu punktowego SENT.

To także wyzwania związane z rosnącymi kosztami prowadzenia działalności transportowej i konieczność utrzymania pozycji i adaptacji do kolejnych cyfrowych standardów, takich jak np. spedycja cyfrowa czy unijny informatyczny system celny ICS2. To wszystko działo się przy jednoczesnej niepewności rynkowej, zmiennych stawkach przewozowych i poszukiwaniu nowych modeli biznesowych.

W ciągu roku konieczna stała się adaptacja do zmieniających się regulacji i koniunktury rynkowej, a kluczowe okazały się nowe technologie związane chociażby z przystosowaniem się do trwającej w dalszym ciągu zielonej transformacji. Firmy, które zainwestowały w nowoczesne technologie i elastyczne modele biznesowe, miały lepszą pozycję w tym dynamicznym otoczeniu. Co teraz? Mimo trudnego roku 2025 prognozy przewidują umiarkowane odbicie w roku 2026. Firmy stawiają na optymalizację kosztów poprzez dalszą cyfryzację procesów oraz inwestycje w wydajniejsze technologie taboru.

Transformacja w dojrzałej, złożonej branży transportowej nie jest łatwa. Z powodu trudności związanych z wdrażaniem nowych technologii dotyczących chociażby elektryfikacji transportu oraz inercyjnego wpływu starych nawyków nawet najlepsze pomysły mogą wymagać czasu, aby je skutecznie wprowadzić.

Dziesięć lat temu wydawało się, że takie trendy, jak elektryfikacja, cyfryzacja i usługi sieciowe, staną się ważnym, nowym strumieniem wartości dla branży, entuzjastycznie przyjętym przez odbiorców końcowych. Najwięksi producenci mocno zainwestowali w te trendy, czego efektem są dojrzałe technologicznie i w zasadzie sprawdzone rynkowo rozwiązania.

Co jednak poszło nie tak? Można by wskazać na kilka przyczyn, a większość wyjaśnień mieć będzie bardzo racjonalne uzasadnienie. Ostatecznie jednak odpowiedź jest prosta. W każdej transformacji przemysłowej kluczowe jej elementy powinny dojrzewać mniej

więcej w tym samym czasie. Wymieńmy te najważniejsze. Jest to technologia, zdolność branży do dostarczenia tej technologii, zainteresowanie klientów nowymi ofertami, które technologia może wspierać, gotowość klienta do poniesienia wyższych kosztów przemian i wreszcie działający model biznesowy.

W przypadku wciąż „gorącego” tematu, jakim jest elektryfikacja transportu ciężkiego, dekadę temu wymienione wcześniej czynniki jeszcze nie wystąpiły jednocześnie lub nie były zgrane w czasie. Przenieśmy się szybko do roku 2025. Można odnieść wrażenie, że nasza przyszłość dosłownie zależy od tego, czy uda nam się przeprowadzić tę transformację. Całe szczęście, że problemy, o których wspominałem, zostały w dużej mierze rozwiązane. Co wiemy? Eksperci z całego łańcucha wartości branży transportowej zgadzają się, że postęp na wszystkich pięciu frontach znacznie zwiększa prawdopodobieństwo transformacji. Ale czy dojdzie do tego w odpowiednim tempie? Chyba niekoniecznie. Na rynku ciężarówek elektrycznych pojawiają się co prawda oznaki ożywienia, może bardziej sprzyjające staje się także otoczenie. Wskazują na to doniesienia o złagodzeniu unijnych przepisów dotyczących zakazu produkcji silników spalinowych. Niestety wciąż można mieć wiele zastrzeżeń co do gęstości i mocy infrastruktury ładowania czy też systemów dopłat do elektryków.

Całe szczęście, że technologie – napędy – konwencjonalne mają się dobrze i wciąż możliwe jest doskonalenie pojazdów tak, aby spalały jeszcze mniej paliwa, emitując mniej CO₂ i dając możliwość opłacalnej działalności ich użytkownikom.

Ponarzekalem trochę, więc potrzebna jest nutka optymizmu. Patrząc na koniunkturę w transporcie i z wolną poprawiającą się sytuację w gospodarce europejskiej, widzimy osławione światelko w tunelu. Powinno być lepiej, zwłaszcza że na rynku transportowym pozostali gracze z dużym doświadczeniem, znający się na biznesie i umiejący szybko adaptować się do zmiennych warunków otoczenia.

Życzę udanej lektury

Dariusz Piernikarski

dr inż. Dariusz Piernikarski
redaktor naczelny

RENAULT TRUCKS T HIGH

SMART RACER

NAJEM DŁUGOTERMINOWY

Szukasz niezawodnego, ekonomicznego i komfortowego ciągnika siodłowego na elastycznych warunkach najmu? Skorzystaj z wyjątkowej oferty!

Wybierz ciągnik siodłowy T High!



- Stała rata miesięczna
- 24 lub 36 miesięcy
- Przebieg roczny 125 000 km
- Brak opłaty wstępnej
- Kontrakt serwisowy Start&Drive Excellence
- Ubezpieczenie OC/AC/NNW
- Rejestracja i podatek drogowy
- Pakiet VIP RTFS

Ciągnik siodłowy
Renault Trucks T High
480 KM Turbo Compound

Rata od
1890 €*
netto mies.



**RENAULT
TRUCKS**

* Niniejsza informacja nie stanowi oferty w rozumieniu art. 66 k.c. Ostateczne warunki zależą od sytuacji finansowo-prawnej Klienta. Ilustracje nie mają charakteru wiążącego, niektóre elementy wyposażenia nie stanowią wyposażenia standardowego pojazdu. Dostępność pojazdów ograniczona czasowo i ilościowo, szczegółowych informacji udziela Reprezentanci Handlowi Renault Trucks.



PONAD 1000 KM NA JEDNYM TANKOWANIU CNG

Latem 2025 r. ciągnik Iveco S-Way CNG przejechał ponad 1000 km na jednym tankowaniu sprężonego gazu ziemnego (CNG) podczas testów przeprowadzonych przez francuskich dziennikarzy. Jazdy odbyły się na trasie pomiędzy granicą Belgii a Hiszpanii w warunkach w pełni odzwierciedlających codzienną eksploatację. Zestawem testowym był ciągnik Iveco S-Way 500 CNG spięty z naczepą kurtynową Krone obciążoną 30-tonami ładunku. Pojazd wyposażony był w silnik xCursor 13 NG od FPT Industrial, zapewniający 500 KM i 2200 Nm momentu obrotowego. Silnik w połączeniu z drugą generacją zautomatyzowanej skrzyni ZF TraXon o 12 przełożeniach oraz przekładnią główną o niskim przełożeniu dostarcza na koła efektywny moment obrotowy przy utrzymaniu niskich prędkości obrotowych silnika przez większość trasy.

Dziennikarze podkreślili właściwości jezdne i komfort prowadzenia Iveco S-Way CNG. Pojazd testowy, oprócz standardowego hamulca silnikowego wysokiej wydajności HPEB, wyposażony był w retarder hydrauliczny, co zapewniało dużą skuteczność hamowania, a w pełni pneumatyczne zawieszenie i nowy układ kierowniczy poprawiały wygodę jazdy. Silnik gazowy zachwyił ich płynną, natychmiastową reakcją oraz wyjątkowo cichą pracą. Zachowanie na drodze było porównywalne z pojazdami z silnikami wysokoprężnymi – przy zauważalnie niższym poziomie hałasu.

Efektom testów było średnie zużycie poniżej 21 kg/100 km na dystansie przekraczającym 1000 km, co w połączeniu z szybkim tankowaniem pozwoliło na potwierdzenie przydatności rozwiązań CNG Iveco w codziennych operacjach transportowych.

(KB)

Zdjęcie: © Iveco



Pojazdy na okładce to DAF XD Electric oraz XF Electric: Truck of the Year 2026, czyli Międzynarodowy Samochód Ciężarowy Roku 2026. Ciężarówki XD Electric i XF Electric są napędzane silnikami elektrycznymi EX-D1 i EX-D2 firmy PACCAR o mocy od 170 kW (230 KM) do 350 kW (480 KM). Silnik elektryczny znajduje się pośrodku ramy, mniej więcej w połowie rozstawu osi. Maksymalne momenty obrotowe wynoszą odpowiednio 1500 Nm i 2000 Nm. Kompaktowe układy napędowe składają się z 2 oddzielnych silników elektrycznych i zintegrowanej dwusprzęgłowej automatycznej skrzyni biegów z 3 przełożeniami. Silniki i skrzynię biegów przygotowano we współpracy z firmą ZF. Jeden zestaw akumulatorów umieszczono pod kabiną, a pozostałe (maksymalnie do 5) są rozlokowane po bokach podłużnic ramy, również pomiędzy osiami. W układzie przeniesienia napędu postawiono na klasyczne rozwiązanie w postaci wału cardana przekazującego napęd na tylny most. Dzięki modułowym zestawom akumulatorów (ogniwa LFP) o pojemności od 210 kWh do 525 kWh ciągniki 4×2 i 6×2 oraz podwozia pod zabudowę są w stanie uzyskać zasięg wynoszący ponad 500 km na jednym ładowaniu, a nawet ponad 1000 km dziennie przy optymalnym planowaniu ładowania. XD Electric ma zróżnicowany zasięg pozwalający na operowanie zarówno w transporcie typowo miejskim, jak i regionalnym w wersjach solo i zestawach do 44 t dmc. Z kolei model XF Electric przeznaczony jest do jeszcze bardziej wymagających misji o dużym zasięgu. Modele XD Electric i XF Electric nowej generacji są kompatybilne z szybkim ładowaniem o mocy do 325 kW DC. Elektryczne modele DAF mają takie same kabiny jak w udanych modelach XB, XD i XF NG (Nowej Generacji).

DAF XD I XF ELECTRIC: INTERNATIONAL TRUCK OF THE YEAR 2026

Ciężarówki DAF XD Electric oraz XF Electric nowej generacji otrzymały tytuł International Truck of the Year 2026. Harald Seidel, prezes DAF Trucks, odebrał tę prestiżową nagrodę 20 listopada podczas ceremonii na targach Solutrans w Lyonie. To trzecie zwycięstwo firmy DAF w ciągu zaledwie pięciu lat po tym, jak modele XF/XG/XG+ i XD nowej generacji zdobyły tytuł International Truck of the Year odpowiednio w latach 2022 i 2023.

Zgodnie z zasadami konkursu International Truck of the Year wyróżnienie przyznawane jest za pojazd wprowadzony na rynek w ciągu ostatnich 12 miesięcy, który w największym stopniu przyczynił się do efektywności i rozwoju transportu drogowego. Ocena obejmuje szereg kluczowych kryteriów, w tym innowacje technologiczne, komfort, bezpieczeństwo, właściwości jezdne pojazdu, wydajność energetyczną, efektywność środowiskową i całkowity koszt eksploatacji.

Jury złożone z 23 czołowych dziennikarzy zajmujących się pojazdami użytkowymi z całej Europy doceniło gamę ciężarówek DAF XD Electric oraz XF Electric za ich wyjątkową wydajność energetyczną, dopracowany i mocny układ napędowy oraz zaawansowane rozwiązania techniczne. Ponadto nagrodzone pojazdy były chwalone za duży zasięg, wydajną technologię akumulatorów LFP i najwyższy poziom komfortu kierowcy.

Uroczyste wręczenie nagrody nastąpiło na listopadowych targach Solutrans w Lyonie. Na zdjęciu od lewej: Bart Bosmans, DAF Trucks Director Marketing & Sales, Harald Seidel, DAF Trucks President, Jeroen van den Oetelaar, DAF Trucks Chief Engineer Vehicle Development, Rob Appels, Director Corporate Communications at DAF Trucks NV

Członkowie jury podkreślali doskonale układy napędowe i niemal niezauważalną zmianę biegów. „Modułowa koncepcja pojazdu, oferująca szeroki wybór konfiguracji akumulatorów i osi, zapewnia operatorom wyjątkową elastyczność” – skomentował Florian Engel, przewodniczący kapituły konkursu International Truck of the Year. „Dzięki nowym pojazdom XD Electric i XF Electric DAF Trucks pokazuje, że połączenie centralnego silnika elektrycznego i tradycyjnej osi tylnej może być co najmniej tak energooszczędne, jak układ napędowy z e-osią. Co więcej, ta konfiguracja DAF zapewnia doskonały rozkład masy, dzięki czemu jedna platforma techniczna może być wykorzystywana praktycznie we wszystkich zastosowaniach”.

Ciężarówki XD Electric i XF Electric są napędzane silnikami elektrycznymi EX-D1 i EX-D2 firmy PACCAR o mocy od 170 kW (230 KM) do 350 kW (480 KM). Dzięki modułowym zestawom akumulatorów o pojemności od 210 kWh do 525 kWh ciągniki 4×2 i 6×2 oraz podwozia pod zabudowę są w stanie

uzyskać zasięg wynoszący ponad 500 km na jednym ładowaniu, a nawet ponad 1000 km dziennie przy optymalnym planowaniu ładowania.

Ciężarówki DAF XD Electric i XF Electric są przeznaczone zarówno do dystrybucji miejskiej, jak i regionalnej oraz do zastosowań długodystansowych.

„Zdobycie tytułu International Truck of the Year 2026 przez nasze pojazdy XD Electric i XF Electric to powód do dumy dla wszystkich pracowników DAF” – powiedział Harald Seidel, prezes DAF Trucks. „Ta nagroda podkreśla nasze zaangażowanie w kształtowanie przyszłości transportu bezemisyjnego poprzez innowacje, jakość i zrównoważony rozwój. Cieszymy się, że jury złożone z czołowych dziennikarzy zajmujących się pojazdami użytkowymi doceniło wydajność, bezpieczeństwo i wyjątkowy komfort kierowcy, zapewniane przez nasze modele. Otrzymanie najbardziej prestiżowej nagrody w branży pojazdów ciężarowych to kolejny dowód uznania dla ciężkiej pracy całej organizacji DAF na rzecz dostarczania naszym klientom najwyższej klasy produktów i usług”. (DP)

Zdjęcie: © DAF Trucks



LIGA KIEROWCÓW: ŚWIETNY SAMOCHÓD I WIELKIE EMOCJE

Oliwier Jarzębowski z firmy Agrol Plus zajął 3. miejsce w tegorocznej edycji Ligi Kierowców, rywalizacji zorganizowanej przez Daimler Truck Polska w ramach kampanii promocyjnej nowego Actrosa L ProCabin. Wydarzenie odbyło się 18 października br. w TruckTraining Center w Nadarzynie. W sukcesie pomogło mu własne doświadczenie, wskazówki trenerów podczas szkolenia z ecodrivingu oraz sam Actros L Pro-

Cabin. Oliwier Jarzębowski jest kierowcą zawodowym od czterech lat i jeździł już Actrosem poprzedniej generacji, tak więc Actros L ProCabin nie był dla niego całkowitą nowością, choć wzbudził duże oczekiwania.

„Poprzedni model Mercedesa sprawdził się świetnie, przejechał w naszej firmie ponad milion kilometrów niemal bezawaryjnie i jeździło się nim bardzo komfortowo” – mówi Oliwier Jarzębowski. „Dlatego po nowym Actrosie L ProCabin spodziewałem się sporo – i muszę przyznać, że bardzo pozytywnie mnie zaskoczył. System MirrorCam zastępujący lusterka jest chyba najlepszy na rynku, to już dopracowane rozwiązanie, zapewnia dosko-

nałą widoczność. Poza tym jeszcze lepsza jest praca skrzyni biegów i silnika, systemów wspomagających. Bardzo mi się też podoba nowy Multimedia Cockpit 2, a touchpad to naprawdę rewelacja!”

Kolejny uczestnik, Łukasz Hacz z firmy M&M Spedition znalazł się w finale tegorocznej edycji Ligi Kierowców i choć na co dzień kierowca pracuje w pojeździe innej marki, nowy Actros L ProCabin całkowicie go przekonał: „Możliwość przetestowania Actrosa L ProCabin zawdzięczam współpracy naszej firmy z EWT Automotive – doradca udostępnił nam ten pojazd do jazd próbnych” – mówi Łukasz Hacz. „Wcześniej nie miałem styczności z Mercedesem i chciałem zobaczyć różnicę. Actros bardzo pozytywnie mnie zaskoczył właściwie wszystkim: wyglądem, przestrzenią, technologiami – teraz najchętniej jeździłbym właśnie tym modelem”.

Jednak nie tylko samochód był źródłem satysfakcji kierowcy. Wrażenie na nim zrobiła cała organizacja finału Ligi Kierowców, podejście trenerów, profesjonalizm szkolenia, z jakim wcześniej się nie spotkał. „Odbierając samochód od dealera, zapoznałem się z Actrosem od zera, dostałem dużo konkretnych wskazówek, miałem czas zapoznać się ze wszystkimi technologiami, co było bardzo pomocne podczas testu, bo jeśli korzysta się z takich systemów, jak np. Predictive Powertrain Control, można uzyskać naprawdę duże oszczędności w spalaniu. Ten samochód bardzo to ułatwia, wystarczy mu nie przeszkadzać” – dodał Łukasz Hacz, który przy okazji finału miał możliwość przetestować też model eActros 600. (KB)



© EWT Automotive

Finalista Łukasz Hacz

Od lewej: Ireneusz Chłopek – profesjonalny trener TRUCKTraining i koordynator techniczny Ligi Kierowców, Oliwier Jarzębowski zajmujący 3. miejsce w finale i Igor Kaczorkiewicz – head of product & marketing, PR Daimler Truck Polska



© Marcin Klimczak

Po uroczystym podpisaniu umowy przejęcia udziałów: Fernando Bertoni, dyrektor generalny Fagioli Group oraz Stephane Armand, Global Project Logistics Leader at CEVA Logistics



Grupa Fagioli jest znana na całym świecie jako lider w projektowaniu, inżynierii i realizacji specjalistycznych usług transportu nienormatywnego i podnoszenia ciężkich ładunków, niezbędnych w złożonych operacjach logistycznych



© Fagioli Group

© Fagioli

zonych operacjach logistycznych. Grupa Fagioli dysponuje bogatym portfolio własnych i dzierżawionych aktywów, które wspierają rozwiązania inżynierijne proponowane dla projektów klientów. Od żurawi gąsienicowych i bramowych, systemów wieżowych i podnośników linowych po samojazdne transportery modułowe (SPMT), samojazdne przyczepy (SPT), barki i pompy balastowe – pokaźna flota sprzętu Grupy Fagioli uzupełnia wiedzę i doświadczenie jej inżynierów i techników.

Dzięki dogłębnej znajomości branży i relacjom z klientami doświadczenie Grupy Fagioli w zakresie transportu ładunków wielkogabarytowych i rozwiązań inżynierijnych uzupełni obecne operacje logistyki projektowej CEVA. Możliwości Grupy Fagioli pozwolą CEVA oferować kompleksowe rozwiązania, od fazy projektowania, przez spedycję i transport, po złożone operacje dostawy i montażu. Globalne operacje Fagioli będą wspierać działalność CEVA, szczególnie w Europie, regionie Azji i Pacyfiku oraz Ameryce Północnej.

Mathieu Friedberg, prezes CEVA Logistics, powiedział: „Każdy, kto pracuje w logistyce projektowej, zna Fagioli. Ich światowa reputacja i silne wartości firmy były głównym czynnikiem wpływającym na naszą decyzję. Dodanie ich wiedzy technicznej do zespołu CEVA, jako części szerszej grupy CMA CGM, znacznie wzmocniło naszą działalność w zakresie logistyki projektowej, pozwalając oferować naszym klientom najnowocześniejsze, kompleksowe rozwiązania”. Z kolei Fernando Bertoni, dyrektor generalny Fagioli Group, tak skomentował przejęcie Grupy Fagioli przez CEVA Logistics: „Pojawienie się CEVA Logistics zapewni Fagioli doskonały dostęp do rynku, obecność w regionie i lokalne know-how na każdym kluczowym rynku na świecie, a także niezbędne wsparcie finansowe, które przyspieszy długoterminowy rozwój Fagioli”. (DP)

CEVA LOGISTICS KUPUJE GRUPĘ FAGIOLI

Firma CEVA Logistics, światowy lider w dziedzinie logistyki zewnętrznej, na początku grudnia 2025 r. poinformowała o podpisaniu umowy kupna udziałów, na mocy której przejmie 100% udziałów w Fagioli Group, firmie zajmującej się logistyką projektową. Uzupełniające się kompetencje umożliwią CEVA obsługę całego łańcucha wartości logistyki projektowej, oferując rozwiązania od wczesnego etapu rozwoju po finalną dostawę. Transakcja wymaga uzyskania standardowych zgód regulacyjnych. W wyniku przejęcia CEVA pozyska około 450 wysoko wykwalifikowanych pracowników z Grupy Fagioli, w tym ponad 40 wyspecjalizowanych inżynierów, pracujących na różnych stanowiskach technicznych i kierowniczych.

CEVA Logistics to operator w dziedzinie logistyki zewnętrznej, zapewniający globalne rozwiązania w zakresie łańcucha dostaw. Z siedzibą główną

w Marsylii CEVA Logistics oferuje szeroki wachlarz kompleksowych, dostosowanych do potrzeb rozwiązań w zakresie logistyki kontraktowej oraz transportu lotniczego, morskiego, lądowego i gotowych pojazdów w 170 krajach na całym świecie dzięki zatrudnieniu około 110 000 pracowników w ponad 1500 obiektach. Z przychodami w wysokości 18,3 mld USD w 2024 r. CEVA Logistics jest częścią Grupy CMA CGM, globalnego gracza w zakresie rozwiązań morskich, lądowych, lotniczych i logistycznych.

Największym udziałowcem Grupy Fagioli jest fundusz private equity QuattroR, a pozostałe udziały należą do rodziny jej wieloletniego prezesa, Alessandro Fagioli. Z przychodami w wysokości 216 mln euro w 2024 r. firma Fagioli jest znana na całym świecie jako lider w projektowaniu, inżynierii i realizacji specjalistycznych usług transportu nienormatywnego i podnoszenia ciężkich ładunków, niezbędnych w zło-



Nowy serwis MAN Bury w Chęcinach to 6 pełnowymiarowych stanowisk serwisowych, myjnia i niedługo – stacja kontroli pojazdów

MAN SERWIS BURY W CHĘCINACH INAUGURUJE DZIAŁALNOŚĆ

20 listopada br. nastąpiła oficjalna inauguracja działalności serwisu MAN Serwis Bury Kielce. Ten nowy obiekt (Podzamcze 17A, 26-060 Podzamcze) ulokowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie miejscowości Chęciny i drogi szybkiego ruchu S7 biegnącej z Kielc w kierunku Jędrzejowa i dalej – do Krakowa, przy starej drodze nr 7. Serwis MAN Bury w Chęcinach to już 37. obiekt autoryzowanej sieci serwisowej MAN Truck & Bus w Polsce.

W gronie obecnych na uroczystości gości znaleźli się m.in. Bogdan Bury – wiceprezes spółki, Marcin Daniluk – dyrektor ds. serwisu, Michał Matuszewski – kierownik Serwisu Bury Kielce oraz Tomasz Koroluk – dyrektor ds. inwestycji w spółce Bury. Był także Claus Wallenstein – prezes MAN Truck & Bus Polska, Cezary Ładak – dyrektor rozwoju sieci serwisowej MAN Truck & Bus Polska. Robert Jaworski – burmistrz miasta i gminy Chęciny oraz Robert Kaszuba – radny gminy reprezentowali lokalne władze samorządowe. Liczne grono gości stanowili oczywiście klienci firmy Bury i MAN Truck & Bus Polska oraz pracownicy nowego serwisu w Chęcinach. Niestety na uroczystej inauguracji zabrakło Jacka Burego – prezesa spółki, ale przesłał on wcześniej przygotowane nagranie adresowane do uczestników tego wydarzenia.

Firma Bury powstała w 1992 r. i w ciągu 33 lat swojej działalności wypracowała sobie pozycję jednego z największych i najprężniej rozwijających się przedsiębiorstw w regionie. Obecnie jest jednym z największych importerów świeżych owoców



Uroczyste przecięcie wstęgi inauguracyjne oficjalną działalność serwisu MAN Bury w Chęcinach. Na zdjęciu od lewej: Michał Matuszewski, kierownik serwisu Bury Kielce, Cezary Ładak, dyrektor rozwoju sieci serwisowej MAN Truck & Bus Polska, Bogdan Bury, wiceprezes Bury Sp. z o.o., Claus Wallenstein, prezes MAN Truck & Bus Polska, Marcin Daniluk, dyrektor ds. serwisu w spółce Bury, Robert Jaworski, burmistrz miasta i gminy Chęciny, Tomasz Koroluk, dyrektor ds. inwestycji w spółce Bury

i warzyw w południowo-wschodniej Polsce. Nowoczesna flota transportowa firmy Bury to ok. 80 ciągników MAN TGX i ponad 90 naczep chłodniczych firmy Schmitz Cargobull. W 2011 r. firma Bury została partnerem serwisowym MAN Truck and Bus Polska. Jako pierwszy został uruchomiony serwis w Lublinie, od 2014 r. działa autoryzowana stacja serwisowa MAN w Radomiu. Inwestycję związaną z budową kolejnego serwisu MAN Bury w Chęcinach zainaugurowano w marcu 2023 r., pierwsze pojazdy w nowym serwisie zaczęto obsługiwać już w sierpniu 2025 r. Do momentu uroczystej inauguracji z usług skorzystało już ponad 130 klientów.

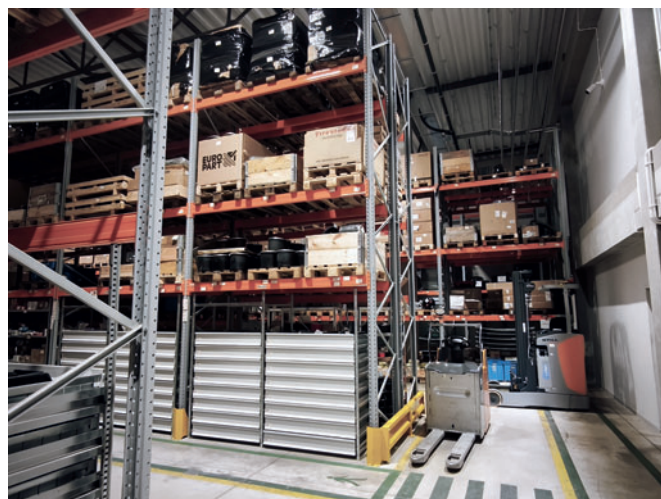
Serwisy MAN Bury świadczą pełną gamę usług serwisowych pojazdów marki MAN i wielu innych (m.in. agregatów chłodniczych Carrier), urządzenia i narzędzia znajdujące się w wyposażeniu warsztatów pozwalają na przeprowadzenie napraw w pełnym zakresie usług, a doradcy serwisowi zaangażowani są w sprawy każdego klienta. Pracę mechaników wspomagają nowoczesne systemy gwarantujące najwyższą jakość usług, a wszyscy

mechanicy szkoleni są według procedur MAN Truck & Bus Polska. Naprawy przeprowadzane są zgodnie z technologią wyznaczoną przez producenta. Duże doświadczenie i zaplecze magazynowe gwarantują wykonanie wszelkich napraw szybko i solidnie.

W serwisie MAN Bury w Chęcinach pracuje 30 osób, w nowoczesnym budynku znajduje się zaplecze biurowe, miejsca odpoczynku dla kierowców, hala warsztatowa ma 6 pełnowymiarowych stanowisk naprawczych, jest nowoczesna myjnia pracująca w obiegu zamkniętym, w której mieszczą się całe zestawy, a w najbliższym czasie uruchomiona zostanie również okręgowa stacja kontroli pojazdów.

Na sąsiedniej działce pojawi się sporych rozmiarów instalacja fotowoltaiczna zasilająca obiekt serwisowy, a na terenie obiektu będzie uruchomiona szybka ładowarka pojazdów elektrycznych o mocy 350 kW. (DP)

Zdjęcia: © D. Piernikarski



RUSZA AUTORYZOWANY SERWIS FORD TRUCKS W ŻARSKIEJ WSI KOŁO ZGORZELCA

3 grudnia 2025 r. miało miejsce oficjalne otwarcie nowego autoryzowanego serwisu marki Ford Trucks. To już 26. serwis Ford Trucks w Polsce, a autoryzację otrzymał obiekt HT Trucks & Parts w Żarskiej Wsi.

Hegelmann Hub, gdzie mieści się obiekt HT Trucks & Parts, znajduje się przy DK94 w Żarskiej Wsi koło Zgorzelca, umożliwiając łatwy dostęp do tras krajowych i międzynarodowych. Jest to kompleksowa baza dla kierowców i ciężarówek. Na jego terenie znajduje się przestronny parking dla samochodów ciężarowych, nowoczesny warsztat, serwis tachografów. Podczas postoju lub naprawy pojazdu kierowcy mogą skorzystać z komfortowego noclegu, jest też baza gastronomiczna.

Działający od 6 lat serwis HT Trucks & Parts specjalizuje się w obsłudze samochodów ciężarowych

i w nieco mniejszym zakresie samochodów dostawczych i osobowych. Bogate zaplecze warsztatowe pozwala m.in. przeprowadzić diagnostykę komputerową i zaawansowaną kontrolę techniczną. Serwis oferuje wymianę płynów eksploatacyjnych, usługi blacharskie i lakiernicze, prowadzony jest również serwis i sprzedaż opon, obsługa układów hamulcowych i zawiesz, sprzedaż części zamiennych.

Nie mogło zabraknąć myjni samochodów ciężarowych, przy czym nie jest to typowa myjnia, istnieje bowiem możliwość dezynfekcji wnętrza naczepy, jak również wystawienie certyfikatu dezynfekcyjnego. Jest to bardzo potrzebne firmom transportowym podczas załadunku chociażby artykułów spożywczych. Serwis HT Trucks & Parts ma też własną pomoc drogową 24/4 i stację paliw. Ponadto wychodząc naprzeciw oczekiwaniom

HT Trucks & Parts to prawdopodobnie największy serwis samochodów ciężarowych w Polsce, mogący w ciągu doby obsłużyć nawet do 100 pojazdów

Klientów, w centrum serwisowym realizowane są rozliczenia z firmami ubezpieczeniowymi, działa także okręgowa stacja kontroli pojazdów. Na czas naprawy można skorzystać z auta zastępczego.

Na terenie obiektu gości urząd celny wraz z agencjami celnymi. Jest to ważne i praktyczne, ponieważ jeżeli firma transportowa przekracza granicę i musi odclić dany produkt, w czasie oczekiwania na oclenie kierowca może udać się czy na pauzę do hotelu, czy do restauracji. A jeżeli zachodzi taka potrzeba, po procesie oclenia towaru może udać się na serwis, skleić plandekę, dokonać drobnych napraw czy wymienić oponę.

Hub dysponuje imponującym magazynem o powierzchni 9 tys. m², gdzie przechowywane są części zamienne niezbędne do realizacji obsługi pojazdów wielu marek. Łączna wartość części znajdujących się w magazynie sięga 7 mln euro. Wszystko po to, aby każdy klient, niezależnie, jakim pojazdem przyjedzie, był obsłużony w jak najkrótszym czasie.

Aby skutecznie prowadzić opłacalny biznes, należy mieć w portfolio jak najwięcej klientów z całej branży. Jednym ze sposobów jest uzyskiwanie autoryzacji poszczególnych marek. Obecnie serwis HT Trucks & Parts ma ich około 30, są to m.in. (w kolejności alfabetycznej): Aberg, BPW, Eberspächer, e-Toll, Ford Trucks, Fruehauf, Hyva, Langendorf, Mercedes-Benz Trucks, Kässbohrer, Knorr-Bremse, Kögel, Krone, PTM, SAF, Schmitz-Cargobull, STAS, Thermo King, Toll Collect, Wabco, Webasto, Wielton, ZF. (DP)

Zdjęcia: © D. Piernikarski

Scania Polska podsumowuje rok

Dariusz Piernikarski

Tradycyjnie w grudniu Scania Polska podsumowuje wyniki swojej działalności. Po raz kolejny historycznie rekordowa sprzedaż, huczne obchody 30-lecia obecności w Polsce, kolejne nowe projekty – tak w skrócie można podsumować rok 2025 w Scanii Polska SA.

W największym skrócie: Scania Polska w roku 2025 to organizacja dysponująca największą siecią serwisową w Polsce, którą tworzą 42 autoryzowane serwisy, 13 dealerów prowadzących sprzedaż pojazdów (w tym 9 własnych) i ponad 1200 pracowników (w tym 553 mechaników).

Rekordowa sprzedaż Scanii

W roku 2025 w dalszym ciągu branża odczuwała konsekwencje związane ze spadkiem popytu na usługi transportowe, szczególnie w dalekobieżnym transporcie międzynarodowym. Mimo to na koniec listopada 2025 r. liczba rejestracji pojazdów nowych w segmencie ciężkim powyżej 16 t dmc. wzrosła o 8,8% w porównaniu z analogicznym okresem roku 2024 r. Według PZPM koniec listopada 2025 r. to 24 697 rejestracji, rok wcześ-



Wiosną 2025 r. Scania rozszerzyła swoją ofertę układów napędowych Super o silnik Super 11 (DC11). Silnik ten jest o 85 kg lżejszy od Super 13 i zapewnia do 7% niższe zużycie paliwa niż silnik 9-litrowy. Silnik jest przeznaczony do transportu wrażliwego na masę i energooszczędnego, oferując operatorom wydajność, osiągi i większą elastyczność bez uszczerbku dla jakości

niej było to 22 694 pojazdy (24 538 w całym 2024 r.). Tę niewielką poprawę koniunktury handlowcy Scanii Polska wykorzystali w bardzo efektywny sposób, rejestrując od stycznia do listopada 2025 r. 5372 nowe samochody, co dało drugie miejsce w rankingu z udziałem rynkowym w segmencie > 16 t dmc. wynoszącym 21,8%. Do końca listopada 2025 r. dostarczono 4306 ciągników siodłowych (wynik niemal identyczny jak rok wcześniej) oraz 1066 podwozi pod zabudowę (+10,4% r/r). W segmencie podwozi Scania jest liderem rynku z udziałem 21,4%. Dane te oczywiście nie obejmują samochodów przeznaczonych dla wojska.



Wojciech Rowiński

dyrektor generalny Scanii Polska

Jesteśmy firmą, która dostarcza 5,5–6 tysięcy samochodów ciężarowych. Dostarczyliśmy w Polsce ponad 70 tysięcy samochodów od początku naszej działalności. Jesteśmy bardzo dużą organizacją, prowadzimy bardzo duży biznes, ale jest to też bardzo duża odpowiedzialność. Poza tym, że klienci kupują nasze samochody, bo są oczywiście śliczne, wykonują nimi ciężką pracę. Odpowiedzialność za to, żeby dowozili swoje obietnice dane klientom, jest dla nas bardzo ważna. Nasz rozwój to nie jest przypadek, jest to bardzo skrupulatna praca, jest to też łączenie wielu wskaźników.



Krzysztof Rosół

dyrektor sieci serwisowej Scania Polska

Skąd my wiemy, co jest ważne dla naszych klientów? Prowadzimy szeroko zakrojone badania. Pytamy kierowców, pytamy szefów flot, właścicieli firm transportowych. Najważniejsza jest jak największa dostępność pojazdu. Ale to nie jest jedyna rzecz. Równie istotne są kwestie związane z kompetencjami. Kompetencjami naszych techników, naszych mechaników, naszych elektromechaników. Klienci chcą, oczekują, żebyśmy przy tym skomplikowanym produkcie, jaki mamy, skutecznie na czas i za pierwszym razem uruchomili pojazd. Przywrócili go do stanu dyspozycyjności.

W trakcie konferencji dowiedzieliśmy się, że na pewno wynik, jaki uzyska Scania Polska na koniec 2025 r., będzie najlepszym rezultatem w 30-letniej oficjalnej obecności marki na rynku polskim. Rekord ubiegłoroczny (5569 szt.) został „pobity” już 4 grudnia!

Za tak mocną i stabilną pozycją organizacji Scania w Polsce stoi przede wszystkim wydajny i dostępny produkt o wysokiej wartości rezydualnej, wsparty bogatą ofertą usług szkoleniowych, wyposażony w wytrzymały, oszczędny układ napędowy Scania Super, zapewniający doskonałe osiągi, niskie zużycie paliwa i niską emisję CO₂. To również ogromna dyspozycyjność całej sieci oferującej usługi serwisowe dostosowane do indywidualnych potrzeb użytkowników. Nie bez znaczenia są również partnerskie więzi z klientami i skoncentrowanie na ich biznesie i potrzebach.

Powodem do zadowolenia w Scanii Polska było również to, że organizacja od kilku lat jest największym dostawcą samochodów pożarniczych – ok. 38% jeżdżących po Polsce samochodów pożarniczych to pojazdy marki Scania, a w grupie pojazdów ciężkich (> 16 t) jest to nawet ok. 90% (w 2025 r. Scania dostarczyła ok. 200 pojazdów). W segmencie pojazdów komunalnych udział Scanii wynosi ok. 42% (w 2025 r. samych śmieciarek dostarczono ok. 200), a w grupie pojazdów do transportu drewna – 40%.

Do klientów przekazano również 100 nowych autobusów – 77 turystycznych (marki Irizar, Higer na podwoziach Scania) oraz 23 autobusy miejskie (w tym 19 zasilanych CNG). Warto odnotować, że Scania na Polskim rynku jest na drugim miejscu pod względem liczby przekazanych autokarów turystycznych z udziałem wynoszącym 21%.

Rozwój sieci i usług

W 2025 r. na mapie serwisów Scanii w Polsce pojawił się nowy punkt w Ostrołęce prowadzony przez Scanię Polska, swoją lokalizację zmienił serwis Scanii w Słupsku. Trwa rozbudowa serwisów w Koszalinie, Krakowie, trwały prace związane z uruchomieniem w 2026 r. centrum likwidacji szkód komunikacyjnych w Warszawie (Nadarzynie) i Poznaniu. Warto dodać, że w 2026 r. planowane jest także uruchomienie nowego, 43. serwisu w Suwałkach oraz zmiana lokalizacji serwisu w Sieradzu.

Usługi serwisowe Scanii to również kontrakty obsługowo-naprawcze, które zostały dopasowane do tego, co marka ma do zaproponowania w całej Europie jako ofertę Services 360. Usługi te są budowane w oparciu o inteligentne i dynamiczne przeglądy i pakiet cyfrowych narzędzi i usług. W ramach Services 360 klienci mają do wyboru 4 poziomy: Core (podstawowy), Plus, Full oraz Pro (najbardziej rozbudowany). W mijającym roku 65% klientów Scanii odebrało swoje ciężarówki wraz z aktywnymi kontraktami obsługowo-naprawczymi, w tym ok. 50% zdecydowało się na wariant Pro.

Scania Finance niezmiennie zapewniała klientom różnorodne, elastyczne rozwiązania finansowe. Obecnie przy zakupie nowych pojazdów z usług Scanii Finance korzysta ok. 30% klientów. ■

Zdjęcia: © D. Piernikarski

Pomagamy prowadzić biznes

Wojciech Rowiński, dyrektor generalny Scania Polska SA, podsumowuje rok 2025 i wyjaśnia, co pozwoliło marce Scania po raz kolejny uzyskać najlepszy w historii wynik sprzedaży w Polsce.



Wojciech Rowiński
dyrektor generalny
Scanii Polska SA

Po raz kolejny z rządu Scania Polska uzyskała najwyższą sprzedaż w swojej historii. Czy łatwo było osiągnąć tak wspaniałą sukces?

Wojciech Rowiński: Rok 2025, mam nadzieję, był rokiem przełomu. Biorąc pod uwagę historię, po absolutnych rekordach, które padały na różnych rynkach, a szczególnie na rynku polskim, w okresie 2022–2023, kiedy przekroczyliśmy granicę trzydziestu tysięcy sprzedanych nowych samochodów. Potem nastąpiła bardzo silna korekta, która trwała przez cały rok 2024 i na początku roku 2025. Widać było ogromne wyhamowanie.

Użyłem dwóch słów, korekta i wyhamowanie. Celowo, bo z jednej strony rzeczywiście rynek wyhamował. Jako główną przyczynę widzimy tutaj nadmiarowe magazynowanie zapasów. Po zerwaniu wszystkich łańcuchów dostaw wiele firm budowało ogromne magazyny części, żeby utrzymać produkcję. Po pandemii i po wybuchu wojny w Ukrainie okazało się jednak, że koszt pieniądza wzrósł, że magazynowanie kosztuje. To spowodowało, że firmy przestały zamawiać nowe towary i prowadziły produkcję, bazując na zgromadzonych zapasach. To, wraz ze zmniejszeniem zapotrzebowania na transport, ogólnie spowodowało rzeczywiście ogromne spowolnienie rynku transportowego. Z taką sytuacją mieliśmy do czynienia przez cały rok 2024. Początek roku 2025 również nie wyglądał optymistycznie.

Spadek sprzedaży był jeszcze większy niż rok wcześniej. Tak długa korekta spowodowała, że firmy, które weszły w transport z przypadku, które chciały skorzystać na bardzo dobrej koniunkturze w czasie pandemii, zbankrutowały lub wycofały się. Rynek – jak zawsze po takim kryzysie – zaczął się oczyszczać. Dodam, że jest to nadal bardzo trudny rynek i wychodzenie z kryzysu trwa. Widzimy jednak, że druga połowa roku była lepsza niż rok wcześniej. Na tyle lepsza, że cały dwudziesty piąty rok zamknijemy lepszym rynkiem niż dwudziesty czwarty.

Świetnie zarysowana koniunktura, ale jak to wyglądało w Scanii Polska?

W Scanii odnotowaliśmy ogromny wzrost sprzedaży naszego nowego produktu, jakim są samochody z układem napędowym Scania Super. W roku 2025 wszyscy, nawet najbardziej ostrożni przewoźnicy przekonali się, że ten produkt się sprawdzi, że ich koledzy czy konkurencja „dowodzi”. Widzą wyniki, czyli przewozy ze spalaniem poniżej 20 litrów paliwa na 100 kilometrów normalnym zestawem.

Do tego bardzo pomagają szkolenia kierowców, które oferujemy. Mamy też programy napraw prewencyjnych, w związku z czym liczba samochodów, które niespodziewanie stają lub muszą przyjechać do serwisu, zmniejsza się. To powoduje, że ekonomika posiadania naszego pojazdu bardzo się poprawiła. Klienci widzą, jak skutecznie pomagamy im prowadzić biznes.

Czy to, że Scania Super pojawiła się w chwili, gdy kłopoty miał jeden z głównych konkurentów, zadziałało na Waszą korzyść?

Niestety to, co się wydarzyło u konkurencji, zadziałało jak miecz obosieczny. Z jednej strony klienci byli bardziej otwarci na zmiany, a z drugiej przyczyna tych problemów, jaką były niedomagania komponentów układu napędowego spowodowała, że klienci nabrali obawy przed nowymi układami napędowymi. A Scania właśnie wprowadzała na rynek nowy układ napędowy. Tak więc my niekoniecznie na tym skorzystaliśmy. Wielu klientów sparzyło się i miało duże obawy.

Usłyszeliśmy o integracji rynku czy oczyszczaniu go z tych mało wiarygodnych, koniunkturalnych podmiotów. Czy to znaczy, że pozostali ci, którzy lepiej planują, lepiej przewidują i mają większe zasoby, żeby te gorsze chwile przetrwać?

Nie ma już przypadkowych przewoźników. Po stronie importerów i producentów nie wygrywa ten, kto ma pojazd, ponieważ działamy na rynku konsumenta i liczy się oferta całego rozwiązania transportowego. Nie ma już przestrzeni na kupowanie „na zapas”. Klienci wolą wziąć samochód w wynajem i podchodzą bardzo uważnie do zakupów. Widzimy też, jak ważne jest finansowanie i jego elastyczność. To samo dotyczy usług serwisowych. Nie ma ryzykownych decyzji, wszystko jest liczone na żyłkę.

Dziękuję bardzo za rozmowę. ■

Rozmawiał Dariusz Piernikarski
Zdjęcie: © Scania Polska

SIRIT[™]
POLAND



Jesteśmy gotowi na wyzwania przyszłości

Złączki do układów pneumatycznych dla
samochodów ciężarowych, autobusów i kolejnictwa.

Air Brake Fittings - www.siritpoland.pl

SIRIT POLAND Sp. z o.o
Weselna 7A, 46-300 Świercze
tel (+39) 347 901 6535
email sales@siritpoland.pl

SIRIT Poland przejmuje obsługę rynku niemieckiego i austriackiego

Nowa siedziba i większe możliwości operacyjne

SIRIT Poland, dystrybutor komponentów pneumatycznych i złączy do systemów hamulcowych do pojazdów użytkowych, ogłasza kolejny strategiczny krok w swoim rozwoju. Od 2025 r. polska centrala firmy odpowiada za pełną obsługę rynków niemieckiego i austriackiego, które dotychczas prowadzone były przez SIRIT Germany.

Spółka przeniosła się do nowej siedziby, zwiększając powierzchnię operacyjną i planuje dalsze powiększenie. Decyzje te wpisują się w długofalową strategię konsolidacji działań operacyjnych w Polsce, optymalizacji logistyki oraz wzmocnienia pozycji SIRIT w Europie Środkowej.

Przejęcie obsługi rynku niemieckiego i austriackiego przez SIRIT Poland to efekt skrupulatnie zaplanowanego procesu integracji, który umożliwił firmie uproszczenie struktur operacyjnych oraz zwiększenie efektywności logistycznej.

Od teraz wszystkie zamówienia klientów z Niemiec i Austrii realizowane są bezpośrednio z Polski, co znacznie skraca czas dostaw i podnosi jakość obsługi.

„Dzięki tej integracji przybliżamy naszych klientów z Niemiec i Austrii do serca operacji SIRIT. Centralizacja zarządzania w Polsce pozwala nam utrzymać jednakowo wysokie standardy na wszystkich rynkach, jednocześnie zwiększając szybkość, efektywność i satysfakcję klientów” – podkreśla Fabrizio Cottura, CEO SIRIT Poland.

Rozwój działalności wymagał inwestycji w przestrzeń operacyjną. Z tego względu spółka SIRIT Poland przeniosła się do nowej, większej siedziby, która odpowiada na rosnące potrzeby produkcyjne, magazynowe i logistyczne. Powierzchnia firmy zwiększyła się z 500 m² do 1200 m², a w planach jest powiększenie o kolejne 350 m².

Największy nacisk położono na reorganizację strefy montażu i magazynu – miejsc kluczowych dla bieżącej działalności. Nowy układ hali został zaprojektowany z myślą o optymalizacji przepływu materiałów i wdrożeniu bardziej ergonomicznego, standaryzowanego systemu logistycznego.

„Decyzja o zmianie siedziby wynikała z potrzeby zapewnienia większej przestrzeni i lepszej organizacji w związku z dynamicznym wzrostem firmy. Modernizacja obiektu pozwoliła nam stworzyć środowisko pracy, które sprzyja efektywności, a jednocześnie poprawia komfort i bezpieczeństwo zespołu” – mówi Fabrizio Cottura.

Jednym z filarów strategii SIRIT Poland pozostaje ciągła optymalizacja procesów obsługi klienta i zarządzania łańcuchem dostaw. Firma wdraża zintegrowany system Kanban, który pozwala na lepsze monitorowanie stanów magazynowych, minimalizację przestoju oraz jeszcze szybsze reagowanie na potrzeby producentów nacpez i pojazdów ciężarowych.



Fabrizio Cottura
CEO SIRIT Poland



Nowoczesne rozwiązania logistyczne w połączeniu z centralizacją zarządzania umożliwiają firmie utrzymanie wysokiej niezawodności dostaw i elastyczności działania – cech kluczowych dla klientów z branży transportowej.

Inwestycja w ludzi i przyszłość

SIRIT Poland podkreśla, że rozwój infrastruktury idzie w parze z troską o zespół. Nowa przestrzeń biurowa jest jasna, nowoczesna i komfortowa, co pozytywnie wpływa na codzienną pracę i zaangażowanie pracowników.

„Dobro naszych współpracowników ma dla nas ogromne znaczenie. Nowe środowisko pracy to nie tylko lepsze warunki operacyjne, ale również większy komfort i satysfakcja zespołu – a to przekłada się na jakość obsługi naszych klientów” – dodaje Fabrizio Cottura.

Silna pozycja w Europie Środkowej

Dzięki przeniesieniu do Polski obsługi rynków niemieckiego i austriackiego SIRIT umacnia swoją pozycję jako kluczowy partner w regionie. Firma konsekwentnie rozwija sieć dystrybucji i systemy wsparcia technicznego, dostarczając rozwiązania, które łączą niezawodność, wysoką jakość i efektywność kosztową.



Jednym z filarów strategii SIRIT Poland pozostaje ciągła optymalizacja procesów obsługi klienta i zarządzania łańcuchem dostaw

To kolejny krok w budowie stabilnej, europejskiej struktury SIRIT – organizacji, która patrzy w przyszłość i konsekwentnie rozwija swoją działalność w duchu innowacji, partnerstwa i odpowiedzialności biznesowej.

Zdjęcia: © Sirit Poland

Pierwszy Konkurs E-Optifuel Challenge

6 października br. to historyczny dzień – po raz pierwszy w historii wszystkich konkursów ekonomicznej jazdy nie tylko w Polsce, ale i w Europie – rywalizację przeprowadzano na całkowicie elektrycznych pojazdach ciężarowych.

Katarzyna Biskupska



© K. Biskupska

W

ydarzenie odbyło się w najnowszym serwisie Tandem Trucks w Kajetanowie koło Kielc. Pilotażowy konkurs E-Optifuel Challenge to dwunasty z kolei Konkurs Jazdy Racjonalnej Renault Trucks Polska, ale pierwszy przeprowadzony na pojazdach z akumulatorowym napędem elektrycznym. Koncepcja konkursu Optifuel Challenge narodziła się w 2009 r. w Polsce, a założeniem pomysłodawców konkursu – Marcina Majaka i Łukasza Kurcbarda – było oraz jest nadal promowanie i nagradzanie kierowców, którzy potrafią jeździć oszczędnie i sprawnie z poszanowaniem przepisów ruchu drogowego. Tak było i podczas konkursu na pojazdach bateryjnych, tylko liczyło się zużycie energii elektrycznej na trasie testowej.



© K. Biskupska

Kierowcy pierwszego historycznego konkursu ekonomicznej jazdy E-Optifuel Challenge wraz z trenerami jazdy

Optizestawy konkursowe

Do udziału w konkursie zaproszono 6 kierowców zawodowych, wybranych mistrzów i finalistów poprzednich edycji Optifuel Challenge. Uczestnicy sprawdzali swoje umiejętności za kierownicą trzech pojazdów elektrycznych Renault Trucks:

ciągnika siodłowego T E-Tech 4x2 z systemem CMS w zestawie z naczepą Wielton, modelu dystrybucyjnego D16Wide E-Tech i dostawczego Mastera E-Tech Red Edition. Pojazdy te po raz pierwszy wykorzystano do praktycznego testu efektywności energetycznej w warunkach zbliżonych do codziennej eksploatacji.

Zwycięzcą pierwszego w historii E-Optifuel Challenge 2025 został Piotr Krahel. Drugie miejsce zajął Artur Sumbar, a trzecie – Tomasz Leki. Na zdjęciu od prawej: Janusz Buława – dyrektor zarządzający Renault Trucks Polska, Piotr Krahel, Artur Sumbar, Tomasz Leki i Łukasz Kurcbar – sędzia konkursu E-Optifuel Challenge



© Renault Trucks Polska

Warto podkreślić, że żaden uczestnik nie prowadził elektrycznego pojazdu ciężarowego wcześniej. Dopiero podczas rywalizacji mogli sprawdzić, jak pojazdy elektryczne, tocząc się, odzyskują energię. W przypadku pojazdów BEV technika płynnej, przewidującej jazdy z dużą ilością toczenia się zyskuje na ważności.



© Renault Trucks Polska

Konkurs odbył się w najnowszym serwisie Tandem Trucks w Kajetanowie koło Kielc otwartym w maju br. Grupa Tandem działa na terenie województwa świętokrzyskiego już od listopada 2009 r. Nowo otwarty serwis to jeden z 3 autoryzowanych serwisów Renault Trucks tej grupy. Obiekt zajmuje powierzchnię ponad 4 hektarów, z czego połowa jest już w pełni zagospodarowana. Hala serwisowa o powierzchni 2000 m² ma 7 bram przelotowych i pomieści 21 pojazdów ciężarowych. Pracuje w niej 16 przeszkolonych elektromechaników. Poza tym w obiekcie znajduje się m.in. myjnia, wyspecjalizowane stanowisko napraw powypadkowych, w tym prostowania ram pojazdów i nacze, ścieżka diagnostyczna układów napędowych, stanowisko do pomiaru geometrii układu jezdnego oraz wiele innych związanych z obsługiwanyimi pojazdami. Wokół budynku znajduje się parking główny o powierzchni 3000 m² mieszczący ponad 40 zestawów pojazd-naczepa. Aktualnie trwają prace dalszej rozbudowy o kolejne 4000 m² parkingu.



© K. Biskupska



© K. Biskupska

Nowa formuła konkursu

Kierowcy rozpoczęli rywalizację testem pisemnym. Następnie każdy z nich odbył 32-kilometrową trasę konkursową w każdym z trzech pojazdów. Tak więc trzy różne pojazdy, trzy inne trasy, a każda symulowała realne warunki, w których pojazd jest użytkowany. I tak ciągnik z naczepą Wielton z 22 t ładunku poruszał się po drodze ekspresowej S7, symu-



© Renault Trucks Polska

35% dostępnej energii w baterii trakcyjnej, a D16 E-Tech nawet ponad 50%. Pojazdy nie wymagały uzupełniania energii podczas konkursu ze względu na swoją doskonałą wydajność energetyczną.

Dla zwycięzców konkursu średnie zużycia energii kształtowały się następująco: dla T E-Tech: 116 kWh/100 km przy prędkości średniej 61 km/h, dla D16 E-Tech: 58 kWh/100 km przy 44 km/h, a dla Master E-Tech: 18,1 kWh/100 km przy 43 km/h. Nawet pagórkowaty teren województwa świętokrzyskiego i deszczowa, chłodna, jesienna pogoda nie stały się na przeszkodzie w osiągnięciu najlepszych wyników.

➤ łąjąc dystrybucję międzymiastową. Pojazd dystrybucyjny z 4-tonowym ładunkiem jechał w trybie mieszanym: od dróg lokalnych po fragmenty trasy szybkiego ruchu, a van z ładunkiem 500 kg poruszał się po drogach lokalnych, usianych ograniczeniami prędkości, skrzyżowaniami i terenami zabudowanymi.

Zwycięzcą został ten, który przywiózł sumarycznie najlepszy wynik z przejazdów wszystkimi pojazdami. Liczyło się zużycie energii oraz prędkość plus wynik testu pisemnego. Jak podkreślał sędzia konkursu Łukasz Kurchard: „Konkurs E-Optifuel Challenge pokazał, że efektywna jazda i elektromobilność mogą iść z sobą w parze”.

Warto dodać, że pokonanie całej trasy konkursowej odbyło się bez konieczności dodatkowego ładowania. Renault Trucks T oraz Renault Trucks Master E-Tech po całym dniu jeżdżenia, po przejazdach wszystkich uczestników miały wciąż po



© Renault Trucks Polska



Niedługo pojawią się nowe wersje modelowe gamy elektrycznej Renault Trucks, charakteryzujące się powiększonym zasięgiem operacyjnym (nawet do 600 km na jednym ładowaniu dla T E-Tech „Extended”) w wersjach z nową e-osią napędową łączącą w jednym podzespolu silniki trakcyjne, skrzynię biegów oraz mechanizm różnicowy

© Renault Trucks Polska

35-lecie firmy Turbańscy

Katarzyna Biskupska

Na początku października 2025 r. świętowaliśmy razem z firmą Turbańscy 35-lecie jej istnienia. To rodzinne przedsiębiorstwo, działające w branży transportowej i serwisowej, konsekwentnie się rozwija, stawiając na jakość, profesjonalizm i rodzinne wartości.

Rodzinna firma Turbańscy sięga swoją historią do roku 1991, aktualnie w zarządzanie przedsiębiorstwem zaangażowanych jest pięć rodzin Turbańskich



W ydarzenie rozpoczął Paweł Turbański, prezes spółki Turbańscy, dziękując rodzicom

Genowefie i Krystianowi Turbańskim za założenie firmy i podkreślając, że to właśnie pasja przekazywana z pokolenia na pokolenie, ciężka praca i zgrany zespół są fundamentem sukcesu. Przedstawił zarząd tego rodzinnego przedsiębiorstwa – synów Mateusza, Marcina i Tomasza.

„Patrzymy w przyszłość z wizją. Naszą siłą jest pasja i wieloletnie doświadczenie przekazywane z pokolenia na pokolenie. Aktualnie w zarządzanie firmą zaangażowane jest już trzecie pokolenie rodziny Turbańskich” – mówił Mateusz Turbański, dyrektor zarządzający firmą Turbańscy.

Z pokolenia na pokolenie od 35 lat

Turbańscy to firma rodzinna, od 35 lat zajmująca się usługowym mieszaniami pasz. Wszystko zaczęło się w 1990 r. od jednej mobilnej maszyny do mieszania pasz i wielkiej determinacji jej założyciela, Krystiana Turbańskiego. To była maszyna przywieziona z Niemiec. Nadawała się do kompletnego remontu, ale została zmodernizowana, co było też początkiem serwisowania pojazdów. Wraz z rozwojem firmy i wzrostem potrzeb rynku powiększała się nie tylko warsztat

samochodowy, w którym zaczęto oferować usługi dla klientów zewnętrznych, ale i rozszerzał profil działalności o transport międzynarodowy. W 1998 r. firma uzyskała licencję na przewozy międzynarodowe. Następnie wybudowano myjnię – działała najpierw na użytek własny, później wprowadzono usługi związane z myciem cystern.

W 2010 r. w zarządzanie firmą rodzinną zaangażowały się dzieci Pawła Turbańskiego, trzej bracia: Mateusz (dyrektor zarządzający), Marcin (dyrektor finansowy) i Tomasz (menedżer myjni). >



Pierwsze mobilne pojazdy do mieszania pasz w firmie Turbańscy



Zarządzaniem firmą zajmuje się Paweł Turbański, prezes spółki, wraz z synami: Mateuszem (dyrektor zarządzający), Marcinem (dyrektor finansowy) i Tomaszem (menedżer myjni). Założyciele spółki Genowefa i Krystian Turbańscy są szczęśliwymi emerytami

➤ Rozrastała się też flota pojazdów ciężarowych, a w 2013 r. firma Turbańscy została dealerem marki Gmelin oferującej mobilne mieszalnie pasz. Sześć lat później, w 2019 r. spółka została oficjalnym serwisem sieci Ford Trucks, co zapoczątkowało też pojawienie się we flocie firmy ciężarówek tej marki. Aktualnie tabor pojazdów firmy liczy ponad 70 samochodów ciężarowych z naczepami typu plandeka oraz chłodnia. W 100% są to modele Ford Trucks. W październiku 2024 r. spółki Turbańscy oraz Q-Service Truck – wyłączny importer Ford Trucks w Polsce – podpisały umowę dealerską rozszerzającą dotychczasową współpracę o sprzedaż pojazdów ciężarowych Ford Trucks.

Intensywny rozwój firmy to również rozbudowa serwisu o 4 nowe kanały naprawcze, budowa magazynu chłodniczego wysokiego składowania na 800 miejsc paletowych, a także rozszerzenie współpracy z firmą Gmelin – mobilne

mieszalnie pasz są kompletowane na miejscu w firmie Turbańscy z części dostarczonych przez producenta.

Firma uruchomiła w obiekcie firmy Aret Group w Ostrowie Wielkopolskim autoryzowany subserwis Ford Trucks. W planach jest uruchomienie kolejnego subserwisu pod Poznaniem.

Firma Turbańscy z lokalnego gracza stała się partnerem, na którego liczą rolnicy, przewoźnicy i firmy z całej Polski i Europy. Nie byłoby tego sukcesu, gdyby nie pracownicy. Firma zatrudnia profesjonalnych i odpowiednio przeszkolonych mechaników z dużym doświadczeniem. Aktualnie nie tylko jest autoryzowanym serwisem ciężarówek Ford Trucks, ale i dealerem tej marki. Wysoka jakość obsługi klienta została doceniona na po-

Nowa przestronna hala serwisowa zaadaptowana została na potrzeby jubileuszowej gali z okazji 35-lecia

czątku 2025 r. wyróżnieniem za najlepszy serwis Ford Trucks wśród serwisów Q-Service Truck w 2024 r.

Nowy obiekt serwisowy

Podczas jubileuszu oficjalnie otwarto też rozbudowaną część serwisu pojazdów ciężarowych Ford Trucks i Gmelin, nowego biura obsługi klienta oraz nowego zaplecza socjalno-biurowego. Aktualnie obiekt to osiem stanowisk serwisowych, gdzie przeprowadzane są kompleksowe naprawy samochodów ciężarowych oraz naczep wszystkich marek.

Inaugurując działalność nowego obiektu, wstępując przecięli m.in. założyciele firmy Genowefa i Krystian Turbańscy, syn Paweł Turbański – prezes zarządu z żoną Wiesławą oraz wnukowie: Mateusz z żoną Martą, Marcin z żoną Anną i Tomasz z żoną Julią.

Bogata i różnorodna flota

Jednym z głównych punktów wieczoru było uroczyste odsłonięcie limitowanego modelu F-MAX 510 – specjalnej bogato wyposażonej wersji, w jubileuszowym oklejeniu specjalnie zaprojektowanym





Pierwsza zmontowana w Polsce na modelu Ford F-LINE 2642 6x2 ze skrotną osią włączoną mobilna mieszalnia pasz Gmelin FN 3010 przekazana została firmie P.W. KON-BUD Konrad Genderka. Kluczyki odebrał Patrik Genderka

Obok hali serwisowej znajduje się nowo wybudowana myjnia samochodów ciężarowych oraz cystern. Są to dwa niezależne stanowiska, na których zamontowane są profesjonalne urządzenia myjące

na 35-lecie firmy. Przed serwisem natomiast prezentowano bogatą flotę modeli Ford Trucks w różnej konfiguracji. Goście mieli okazję zobaczyć premierowy model New F-MAX Gen 2, wcześniejsze wersje ciągnika siodłowego F-MAX, a także podwozia serii F-LINE 6x4 z wywrotkami tylnosypowymi Feber dużej ładowności w specjalnej konfiguracji przygotowanej dla Wojska Polskiego. Zaprezentowano też pierwsze podwozie Ford F-LINE 2642 6x2 ze skrotną osią włączoną z mieszalnią pasz Gmelin FN 3010, zmontowane w serwisie Turbańscy.

Razem na kolejne lata

Podczas uroczystej gali były wystąpienia i podziękowania, pamiątkowymi statuetkami wyróżniono partnerów biznesowych oraz firmy, które zakupiły limitowane modele Ford F-MAX 510 w jubileuszowym wydaniu, a także właściciela pierwszej zmontowanej w Polsce mobilnej mieszalni pasz Gmelin.

Limitowane modele Ford F-MAX 510 w jubileuszowym wydaniu



Obecni byli również m.in.: Wojciech Kopiel – dyrektor zarządzający Ford Trucks Polska, Yasin Toka – country manager Poland & Baltic Ford Trucks, Piotr Wójcik – dyrektor ds. usług posprzedażnych Ford Trucks, Ralf Hailfinger – właściciel Gmelin GmbH i Maciej Mansfeld – dyrektor operacyjny firmy Turbańscy.

35 lat działalności firmy Turbańscy to historia pasji, rozwoju i rodzinnej determinacji. Dzięki partnerstwu z Ford Trucks i Gmelin oraz inwestycjom w nowoczesne zaplecze serwisowe firma wchodzi w kolejną dekadę działalności z odwagą i wiarą w przyszłość.

Zdjęcia: © K. Biskupska



Scania Super G 430: ta sama technologia, nowe możliwości

Dariusz Piernikarski



Scania Polska udostępniła do testów ciekawy zestaw składający się z ciągnika Scania Super G 430 spiętego z naczepą Wielton Curtain Master. Była to świetna okazja, aby zaobserwować, jak na trasie radzi sobie 11-litrowy silnik DC11 – nowy komponent układu Scania Super Powertrain.

Wiosną 2025 r. Scania rozszerzyła swoją ofertę układów napędowych Super o silnik Super 11 (DC11). Jest on o 85 kg lżejszy od Super 13 i zapewnia do 7% niższe zużycie paliwa niż silnik 9-litrowy. Silnik ten przeznaczony jest do transportu wrażliwego na masę i energooszczędnego, oferując operatorom wydajność, osiągi i większą elastyczność bez uszczerbku dla jakości.

Super 11

Dlaczego 5 cylindrów? Przedstawiciele Scanii wyjaśnili, że koncepcja silnika 5-cylindrowego pojawiła się, gdy tylko rozpoczęto prace nad serią Super. Był to najprostszy sposób, aby dysponować silnikiem o mniejszej pojemności skokowej, przeznaczonym do lżejszych zastosowań, a jednocześnie zachować pełną modułowość konstrukcji, do mini-

mum ograniczając projektowanie nowych elementów. 11-litrowy 5-cylindrowy silnik Super 11 bazuje na rozwiązaniach, jakie zastosowano w silniku 13-litrowym Scania Super 13 – ma 85% wspólnych podzespołów, 60% elementów jest całkowicie wspólnych dla DC11 oraz DC13, 25% wymagało niewielkiego dopasowania i tylko 15% komponentów jest zupełnie nowych.

Silnik Super 11 dostępny jest w 3 wariantach regulacji: 350 KM/1800 Nm, 390 KM/2000 Nm oraz 430 KM/2200 Nm. Przygotowywany jest pod różne normy emisji spalin (Euro IV, Euro V, Euro VI) i ma zapewniać wydajność w szerokim zakresie zastosowań transportowych, od logistyki miejskiej po transport regionalny.

Wykorzystano zatem sprawdzone rozwiązania, takie jak np. pojedyncza głowica z dwoma wałkami rozrządu. Jest oczywiście dwufazowy układ dawkowania AdBlue, czyli Scania Twin SCR. Istotne



Kabina G to złoty środek w ofercie kabin Scanii: zapewnia doskonałą widoczność, komfort jazdy i wystarczająco dużo miejsca na schowkach, miejsce pracy kierowcy bez zarzutu, a cyfrowe wyświetlacze tablicy wskaźników i systemu multimedialnego ułatwiają obsługę i monitorowanie parametrów pracy pojazdu

Scania rozszerzyła swoją ofertę układów napędowych Super o silnik Super 11 (DC11) w maju 2025 r. Silnik Super 11 jest o 85 kg lżejszy od Super 13 i zapewnia do 7% niższe zużycie paliwa niż silnik 9-litrowy

jest jednak to, że w układzie oczyszczania spalin silnika DC11 pierwszy wtryskiwacz został umieszczony tuż przed turbiną. Rozwiązanie to zostało objęte ochroną patentową. W efekcie AdBlue trafia do strumienia spalin o wyższej temperaturze, co zwiększa sprawność redukcji tlenków azotu w znajdującym się dalej katalizatorze SCR. Scania wylicza, że w przypadku silnika DC11 zużycie AdBlue może osiągać poziom 10% zużywanego paliwa, gdy w silniku DC13 trzeba liczyć się ze zużyciem na poziomie 12%.

Ponieważ silnik ma 5, a nie 6 cylindrów, oznacza to, że konieczne jest jego wyrównoważenie. W tym celu wykorzystano 2 wałki wyrównowazające, co pozwala wyeliminować drgania generowane przez układ napędowy. Oprócz wałków wyrównowazających wprowadzono również wyrafinowany algorytm związany z dawkowaniem paliwa, tak dobierający dawki oleju napędowego wtryskiwane w poszczególnych cylindrach, aby poprzez zróżnicowanie sił działających na tłoki podczas spalania paliwa w jeszcze większym zakresie zmniejszyć niewyrównoważenie. W inteligentny sposób dobiera się także moment samozapłonu mieszanki w poszczególnych cylindrach – w tym pomagają systemy zmiennych faz rozrządu. Te wszystkie rozwiązania stanowią etap przygotowania silników Scania Super do spełnienia normy Euro VII, która pojawi się w 2026 r.

Zastosowanie w pięciocylindrowym silniku zmiennych faz rozrządu VVT (Variable Valve Timing) pozwala przede wszystkim na stałą optymalizację przebiegu spalania i zwiększenie sprawności tego procesu. Zmienne fazy dodatkowo wspomagają siłę hamowania występującą w silniku – to część rozwiązania o nazwie



VVB (Variable Valve Brake). Opracowano przy tym 2 wersje, standardową i wzmocnioną, osiągające moc hamowania na poziomie ok. 230 kW lub 344 kW. To o zaledwie 10 kW mniej niż w silniku Super 13.

Okresy między przeglądami są nawet o 30% dłuższe niż w przypadku 9-litrowych silników Scania DC9 z zastosowaniem oleju silnikowego LDF-5, co pomaga operatorom wydłużyć czas sprawności silnika i obniżyć ogólne koszty serwisu. 11-litrowy silnik Super może być zasilany HVO we wszystkich wersjach, a także paliwem FAME.

Scania G 430 A4×2NA — charakterystyka techniczna

Pod maską ciągnika Scania Super G 430 A4×2NA pracował silnik DC11 102, czyli Super 11 w najmocniejszym wariantcie regulacji. Maksymalna moc 430 KM (316 kW) jest osiągana przy 1800 obr/min, maksymalny moment obrotowy 2200 Nm dostępny jest w zakresie 950–1360 obr/min. Silnik współpracował ze zautomatyzowaną skrzynią biegów Scania Opticruise G25CM i nową osią napędową R756 z prze-

kładnią główną o przełożeniu 2,53. Skrzynia biegów G25CM ma 14 przełożeń do jazdy w przód (12 przełożeń z najwyższym biegiem bezpośrednim, nadbieg oraz bieg pełzający) oraz 4 biegi wsteczne (4 biegi pełzające – opcja). Zwiększono rozpiętość przełożeń, ich wartości na poszczególnych biegach dobrano tak, aby silnik zawsze pracował w swoim optymalnym (najbardziej ekonomicznym) zakresie, dostosowano również strategię zmiany i doboru biegów realizowaną przez program Opticruise. Kombinacja ta powinna zapewnić efektywną i oszczędną jazdę nawet w nieco bardziej wymagających warunkach topograficznych i przy większym obciążeniu zestawu.

Rozstaw osi wynosi 3750 mm, oś przednia o nośności 7,5 t miała zawieszenie mechaniczne na 2 resorach parabolicznych, 11,5-tonowa oś tylna miała zawieszenie pneumatyczne na 4 miechach. Zbiornik paliwa mieści 570 l oleju napędowego, zbiornik AdBlue miał pojemność 80 l.

Ciągnik był spięty z naczepą kurtynową Wielton Curtain Master, na której znajdował się ładunek ważący ok. 15 t. Przy masie własnej ciągnika wynoszącej >

Scania z silnikiem Super 11 to interesująca opcja dla firm wożących lekkie ładunki lub dla przewoźników, którym zależy na uzyskaniu samochodu solo lub zestawu o jak największej ładowności



Wygląd silnika Super 11 mówi sam za siebie – jednostka ta została w przedniej części ucięta, a więc jest to Super 13 skrócony o jeden cylinder; w przedniej części konieczne było wstawienie dodatkowego elementu dysansowego łączącego silnik z wentylatorem chłodnicy

ok. 7190 kg całkowita masa zestawu wynosiła ok. 27,5 t, a więc w sam raz, aby silnik Super 11 mógł pracować w najbardziej dla niego wydajnym, średnim zakresie obciążeń.

Testowana Scania Super G 430 A4x2NA była wyposażona w kabinę G z podwyższonym dachem (Highline). Nisko zawieszona kabina G została zaprojektowana jako złoty środek w ofercie kabin Scanii. Zapewnia doskonałą widoczność, komfort jazdy i wystarczająco dużo miejsca w schowkach. Mimo że w środku znajdował się sporej wysokości tunel silnika (335 mm), to przestrzeni we wnętrzu nie brakowało: przed składanym fotelem pasażera to ok. 2,03 m, a nad tunelem 1,69 m.

Super 11 na trasie

Ruszyliśmy na trasę, która prowadziła początkowo drogą S8 z siedziby Scania Polska w Młochowie na wysokość 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 siedziby Scanii. Wynik? Pokonaliśmy niemal 170 km ze średnią prędkością 69 km/h, średnie zużycie paliwa wyniosło 23,4 l/100 km. Może można było pojechać bardziej oszczędnie, ale usprawiedliwieniem jest to, że na całej trasie zmagaliśmy się z intensywnym

deszczem i dość silnym wiatrem. Poza tym niekoniecznie zawsze zestaw poruszał się w najbardziej ekonomiczny sposób – po drodze wielokrotnie sprawdzaliśmy bowiem interakcje silnika Super 11 i skrzyni biegów Optidriver.

Wrażenia? Przede wszystkim trzeba powiedzieć, że 430-konny silnik rozpędzał zestaw bardzo sprawnie, jak na Scania Super Powertrain przystało. Moim zdaniem, w trakcie jazdy, siedząc w kabinie w zasadzie nie da się jednoznacznie stwierdzić, czy pod nią pracuje silnik 5- czy 6-cylindrowy. To, że do dyspozycji mamy nieco mniejsze osiągi, odczuwamy na pewno na podjazdach. Ma się wrażenie, że gdy silnik pracuje z wyższymi prędkościami obrotowymi – tak powyżej 1100–1200 obr/min – mocy nie brakuje, jednak wraz ze spadkiem prędkości obrotowej odczuwamy pogorszenie właściwości dynamicznych. Oczywiście sporo w tym aspekcie ma do powiedzenia algorytm zmiany biegów Opticruise.

Opticruise steruje doborem przełożeń? Czy ma to być jazda na biegu bezpośrednim czy na nadbiegu? Kluczem pracy algorytmu zmiany biegów Opticruise jest filozofia wykorzystania wysokiego momentu obrotowego uzyskiwanego przy niskich prędkościach obrotowych silnika. To się doskonale sprawdzało w przypadku układów napędowych Scania Super z sil-

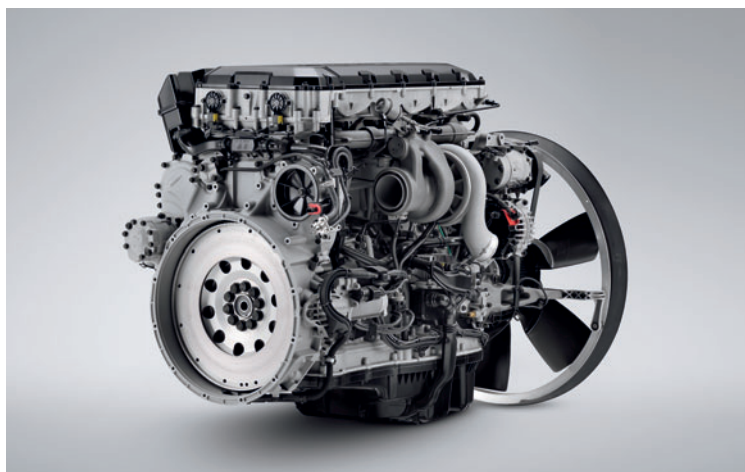
nikiem DC13, który swoje 2500 Nm rozwija w zakresie 900–1290 obr/min. W przypadku Super 11 mamy do dyspozycji tylko 2200 Nm, czyli o te 300 Nm mniej, chociaż maksymalny moment obrotowy jest dostępny w relatywnie szerokim zakresie prędkości obrotowych – jest to bowiem 410 obr/min (950–1360 obr/min). Dla porównania: w przypadku silnika DC13 jest nieco węższy zakres – 390 obr/min.

Chociaż na bardziej stromych podjazdach algorytm Opticruise próbuje w maksymalnym stopniu wykorzystać te 410 obr/min rozpiętości, w jakiej dostępny jest moment maksymalny – czyli „zielony”, najbardziej ekonomiczny zakres pracy silnika, to jednak mocy, czy też momentu obrotowego, zaczyna nieco brakować – zwłaszcza na bardziej stromych podjazdach. Efekt – następuje redukcja biegu i wejście na wyższe obroty. W praktyce oznacza to, że na naszej trasie testowej zestaw przez większość czasu poruszał się na 12. (bezpośrednim) biegu. Nadbieg uruchamiany był bardzo sporadycznie – tylko wtedy, gdy zaistniały sprzyjające ku temu warunki, np. jazda odbywała się na lekkim spadku.

Ciekawym doświadczeniem było dla mnie hamowanie silnikiem. System VVB działał bardzo sprawnie, gdy silnik pracował z wyższymi prędkościami obrotowymi, zmniejszając prędkość i zupełnie nie było odczuwalne to, że do pracy zostało zaprzężniętych tylko 5, a nie 6 cylindrów – czyli hamujące sprężanie powietrza odbywało się przy pojemności 10,6 litra, a nie 12,9 litra. Jednak przy niższych prędkościach skuteczność hamowania była odczuwalnie niższa. Czy to był problem? Niekoniecznie – wystarczyło pamiętać o tym, że zwalnicz ma kilka stopni intensywności hamowania i sięgnąć do dźwigni pod kierownicą i przejść na kolejny, wyższy stopień, a w ostateczności wymusić redukcję biegu, podwyższając tym samym prędkość obrotową silnika.

Podsumowanie

Można by zadać pytanie: po co Scania wprowadziła na rynek silnik 11-litrowy, mający nie 6, ale 5 cylindrów, skoro w gamie jest już silnik Super 13, który wielokrotnie potwierdził swoją wysoką wydajność i bardzo niski apetyt na paliwo? Odpowiedź intuicyjna: jeszcze niższe spalanie. W teorii tak, zgadza się, jednak



© Scania

W zakresie wyrównoważenia 5-cylindrowego silnika Super 11 inżynierowie Scania odrobili lekcję celującą: 2 wałki wyrównowazające w bloku i inteligentne sterowanie dawkowaniem paliwa w poszczególnych cylindrach oraz kątem wyprzedzenia samozapłonu paliwa skutecznie wyeliminowały drgania – w trakcie jazdy odczucia są identyczne, jakby na pokładzie pracowała rzędowa szóstka

W kabinie G jest tunel silnika o wysokości 335 mm, jednak mimo to przestrzeni wewnątrz nie brakuje: przed składanym fotelem pasażera wysokość to ok. 2,03 m, a nad tunelem – 1,69 m



warto zwrócić uwagę, że założenia przyjęte podczas opracowywania nowego silnika Super 11 były nieco inne. Tak, niższe spalanie jest możliwe, ale tylko pod niewielkimi obciążeniami, gdy silnik będzie pracował w obszarach obciążenia częściowego, a nie będzie „zmuszany” do pracy na zewnętrznej charakterystyce obciążeniowej. Kiedy ma to miejsce? Oczywiście podczas jazdy po mało wymagających trasach (czytaj: płaskich, z dobrą nawierzchnią) i co zdecydowanie ważniejsze – przy całkowitej masie pojazdu (zestawu) niekoniecznie sięgającej 38–40 t, a raczej zbliżonej do, powiedzmy, 20 t. Jakie są zatem inne korzyści? Silnik 5-cylindrowy jest lżejszy – waży o 85 kg mniej niż silnik 6-cylindrowy. Nie bez znaczenia jest także aspekt ekonomiczny: Scania z silnikiem Super 11 ma być tańsza niż wersje Super 13, co pozwoli producentowi skuteczniej konkurować z markami uznanymi za budżetowe.

Kto zatem powinien kupić samochód Scania wyposażony w silnik Super 11? Biorąc pod uwagę przedstawione argumenty, czyli niskie spalanie przy niewielkiej masie pojazdu, mniejszą masę i niższą cenę, może być to interesująca opcja dla firm wożących lekkie ładunki lub przewoźników, którzy przeważnie wykorzystują maksymalną ładowność pojazdu. Przypadki takie to np. transport betonu czy materiałów ciekłych (paliw) w cysternach. Wniosek: Scania – czy to podwozie pod zabudowę, czy ciągnik siodłowy – wyposażona w silnik Super 11 będzie dobrym wyborem w zastosowaniach specjalistycznych. W przypadku uniwersalnych zadań transportowych, w których o efektywności nie decyduje masa możliwego do zabrania ładunku, stawiałbym jednak na klasykę, czyli Scanię z silnikiem 6-cylindrowym. ■

Zdjęcia: © Dariusz Piernikarski

Ford F-MAX zmienia wygląd

Dariusz Piernikarski

W marcu 2025 r. Ford F-MAX otrzymał nowy silnik Ecotorq GEN 2 o mocy 510 KM, we wrześniu pojawiła się nowa kabina. Na rynek wkracza nowoczesna, oszczędna i do tego całkiem ładna ciężarówka



We wrześniu 2025 r. dokonano gruntownej modernizacji kabin w modelach Ford F-MAX. Polska premiera odświeżonego modelu miała miejsce na początku grudnia. Co pojawiło się nowego? Zapraszamy do lektury.

Nowory Ford F-MAX wyróżnia się nowoczesną stylistyką i oszczędnością paliwa sięgającą nawet 11,3% w porównaniu z modelami z silnikami Ecotorq GEN 1.5. Powodem jest silnik Ecotorq GEN 2 oraz szereg innowacyjnych rozwiązań technologicznych wprowadzonych w układzie napędowym. We wrześniu 2025 r. Ford F-MAX pojawił się z nową kabiną.

Z zewnątrz natychmiast zauważymy nowy logotyp i przeprojektowaną atrapę chłodnicy, która harmonijnie komponuje się z sylwetką pojazdu. Nowe przednie reflektory z czarną oprawą, dostępne w standardzie, łączą w sobie styl i funkcjonalność. Warto też zwrócić uwagę na opcjonalny system cyfrowych lusterek (Digital Mirror System), który dodatkowo poprawia aerodynamikę oraz zwiększa bezpieczeństwo jazdy dzięki trybowi podglądu (Sentinel). Z tyłu uwagę zwracają

zespolone lampy LED, które zastąpiły lampy standardowe. To wszystko sprawia, że kabina nowego Forda F-MAX wygląda bardzo nowocześnie i spójnie.

Odświeżony wygląd kabiny sprawia, że Ford F-MAX nowej generacji jawi się jako nowoczesna, oszczędna i do tego całkiem ładna ciężarówka.

Ecotorq GEN 2

Pracujący pod maską nowego Forda F-MAX 6-cylindrowy rzędowy silnik Ecotorq GEN 2 o pojemności skokowej 12,7 dm³ został wprowadzony w marcu 2025 r. Silnik ten dostępny jest tylko w jednej regulacji. Jego maksymalna moc to 510 KM (375 kW) rozwijana w zakresie 1450–1800 obr/min, maksymalny moment obrotowy to 2600 obr/min w zakresie 1000–1300 obr/min. Silnik może być zasilany paliwem HVO100.

W silniku zoptymalizowano komorę spalania i tłoki, podniesiono stopień sprężania do 21:1 (poprzednio 17:1) i maksymalne ciśnienie spalania. Ponadto nowy blok cylindrów i głowica zostały poddane optymalizacji masowej, co dało w efekcie redukcję masy o 45 kg w porównaniu z silnikiem Ecotorq GEN 1.5. Pojawiły się także układ wtrysku paliwa i pompa paliwa nowej generacji. Zmodyfikowano układ chłodzenia, przeniesiono termostat oraz czujnik ciśnienia cieczy chłodzącej w nowe położenie. Zastosowano również wysokowydajną turbosprężarkę o stałej geometrii FGT oraz pompę oleju o zmiennej wydajności.

W silniku działa wydechowy hamulec dekompresyjny, który zapewnia moc hamowania do 400 kW, opcjonalnie dostępny jest retarder o mocy 450 kW i momencie hamującym 3800 Nm. Ciekawym rozwiązaniem jest aktywna żaluzja grilla – system kłapek, zamykających się bądź otwierających i regulujących w ten sposób dopływ powietrza z zewnątrz do komory silnika, stanowi dość duży walor aerodynamiczny. System jest w pełni automatyczny i dostosowuje swoje działanie w zależności od zapotrzebowania na chłodzenie silnika.

Przypomnijmy, że od końca 2023 r. w Fordach F-MAX montowana jest opracowana samodzielnie przez Ford Trucks zautomatyzowana skrzynia biegów Ecotorq, z 16 biegami do przodu i 2 biegami wstecznymi (opcjonalnie dostępne są 4 biegi wsteczne). Producent deklaruje, że Ecotorq zmienia biegi od 10% do 40% szybciej niż stosowana wcześniej skrzynia TraXon.

Skrzynia Ecotorq ma funkcję EcoRoll, wyposażono ją również w funkcję wybijania (off-road/rocking mode). Inteligentny tempomat adaptacyjny łączy rozpoznawanie znaków drogowych i dane z mapy nawigacyjnej z funkcją tempoma-

tu stop and go. Ciekawym rozwiązaniem jest MAXCruise – funkcja tempomatu dostępna w trybie Eco, która reguluje prędkość, aby zoptymalizować zużycie paliwa. W ramach trybu Eco ogranicza to dynamikę pojazdu, obniżając moc silnika (do 450 KM) i moment obrotowy, a także limituje prędkość do 85 km/h. Producent deklaruje, że wykorzystanie tempomatu MAXCruise to oszczędności paliwa do 4%.

Silnik Ecotorq Gen 2, połączony ze skrzynią biegów z nadbiegiem, do tego niższe przełożenia tylnego mostu, opony o niskim oporze toczenia – wszystko to idealnie balansuje nam zapotrzebowanie na osiągi i ogranicza zużycie paliwa. Efekt? Zużycie paliwa w ciągniku F-MAX nowej generacji obniżone o 11,3%.

Cyfrowe lusterka

Digital Mirror System zastosowany w nowym Fordzie F-MAX wymaga nieco dłuższego opisu. Otóż po raz pierwszy ramiona z obiektywami trafiły na drzwi kabiny, pod szyby boczne, zamiast zostać zamontowanymi nad drzwiami. Zaletą takiej lokalizacji jest to, że obraz prezentowany na wyświetlaczach wydaje się znacznie bardziej naturalny i łatwiejszy do przyzwyczajenia niż w przypadku kamer montowanych nad drzwiami. Obraz pobierany jest tu bowiem z miejsca, któremu znacznie bliżej do położenia klasycznych lusterek. Nisko zamontowane ramiona pozostają w pełni widoczne dla kierowcy podczas jazdy, także po stronie pasażera. Dzięki temu łatwiej ocenić sytuację w trakcie przejazdu przez bardzo ciasne miejsca lub podczas mijania się w niewielkich odległościach.



Kamery zastępujące lusterka, czyli Digital Mirror System, umieszczono na ramionach drzwi kabiny, pod szybami, opcją jest kamera szerokokątna zastępująca lusterko przednie i krawężnikowe. Obraz przekazywany jest na duże wyświetlacze na słupkach A

Obiektywy kamer mogą być podgrzewane. Jest też funkcja podążania obiektywu za tylnym narożnikiem naczepy, znana już z innych marek, a także funkcja wyświetlania linii wyznaczającej tył naczepy. Ciekawą funkcją jest możliwość nagrywania obrazu z kamer, które uruchamia się przełącznikiem na drzwiach bocznych. W trybie Sentinel cały pojazd może być monitorowany z wnętrza, a każde niepożądane zbliżenie jest wyraźnie widoczne. Jeśli system wykryje ruch lub aktywność w monitorowanym obszarze, może uruchomić alarm lub aktywować nagrywanie obrazu.

Słabością rozwiązania zastosowanego w modelu F-MAX jest to, że po otwarciu drzwi traci się widoczność na sytuację za pojazdem (kamery są na drzwiach). Analogiczna sytuacja występuje w przy-

padku klasycznych lusterek: przy wysiadaniu z kabiny trudniej dostrzec pojazdy obecne na sąsiednim pasie ruchu.

Opcją wyposażenia Forda F-MAX jest kamera szerokokątna, montowana na narożniku kabiny i zastępująca oba mniejsze lusterka. Montaż kamery narożnikowej wymaga rezygnacji z osłony przeciwsłonecznej. Oczywiście pojazd nadal można zamówić ze wszystkimi lusterkami.

Wnętrze

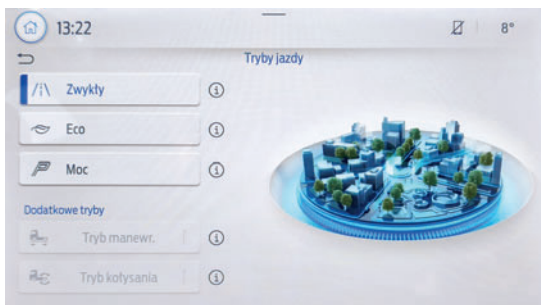
W środku nowa kabina Forda F-MAX ma zauważalnie większy komfort i funkcjonalność w porównaniu z modelem wersji poprzedniej. Mamy przeprojektowaną nową kierownicę, liczne wyświetlacze cyfrowe, system bezkluczkowy start-stop oraz elektroniczny hamulec postojowy. >



Nowa kabina Forda F-MAX ma zauważalnie większy komfort i funkcjonalność w porównaniu z modelem wersji poprzedniej. Przeprojektowano kierownicę, pojawiły się wyświetlacze cyfrowe, system bezkluczkowy start-stop oraz elektroniczny hamulec postojowy



Nad górną leżanką o szerokości 650 mm umieszczono sporych rozmiarów schowki, dolna leżanka w najszerszym miejscu ma 800 mm szerokości, za fotelami to 700 mm



Wyświetlacze cyfrowe: 12-calowy cyfrowy zestaw wskaźników i 12,4-calowy wyświetlacz multimedialny mają możliwość personalizacji wyglądu i układu informacji oraz zapewniają nowoczesną, zorientowaną na kierowcę obsługę



Na piszącym te słowa największe wrażenie zrobiły wyświetlacze cyfrowe: 12-calowy cyfrowy zestaw wskaźników i 12,4-calowy wyświetlacz multimedialny. Mają one możliwość personalizacji wyglądu i układu informacji oraz zapewniają nowoczesną, zorientowaną na kierowcę obsługę. Sterowanie większością funkcji odbywa się za pośrednictwem ekranu dotykowego. Obejmuje to m.in. oświetlenie wewnętrzne, tryby pracy skrzyni biegów, tryby pracy aktywnego układu kierowniczego. Pola wyboru na ekranie są wzorowo duże i bardzo łatwo nakierować na nie palec, nawet bez skupiania na tym wzroku. W efekcie przeniesienia funkcji obsługowych na ekran w desce rozdzielczej pojawiły się zaślepki po klawiszach, które przestały być potrzebne.

Wśród nowych funkcji jest asystent głosowy, który rozumie polecenia w 13 językach i może być aktywowany za pomocą czterech różnych poleceń. Umożliwia to wygodną obsługę klimatyzacji, muzyki, radia i telefonu za pomocą sterowania głosowego. Kierowcy mają również łatwy dostęp do ważnych funkcji podczas odpoczynku za pośrednictwem 7-calowego ekranu dotykowego umieszczonego na tylnej ścianie obok łóżka.

Pakiet Comfort jest standardem, opcjonalnie można wybrać pakiet Luxury, który różni się oświetleniem Ambient Light, dodatkowo bezprzewodową ładowarką, systemem MaxLock oraz ciemnym wnętrzem. Personalizowane oświetlenie ambientowe z 7 opcjami kolorystycznymi tworzy zrównoważoną i przyjemną atmosferę w kabinie, a regulowana jasność pozwala

Nowy Ford F-MAX wyróżnia się nowoczesną stylistyką i oszczędnością paliwa sięgającą nawet 11,3% w porównaniu z modelami z silnikami Ecotorq GEN 1.5

uzyskać optymalne oświetlenie. Nowy system MaxLock zapewnia dodatkowe bezpieczeństwo podczas parkowania.

Pod względem zagospodarowania kabiny, pozycji za kierownicą oraz warunków wypoczynkowych wprowadzone modyfikacje są raczej minimalne. Zakres regulacji położenia koła kierownicy jest wystarczający, chociaż, jak w poprzednim modelu, szerokie łóżko ogranicza możliwość cofnięcia fotela, co limituje przestrzeń na nogi dla postawnych kierowców. Wyciszenie wnętrza należy uznać za jak najbardziej poprawne, podobnie jak ergonomię deski rozdzielczej po stronie kierowcy. Nadal środkowa i prawa część deski rozdzielczej są nachylone w kierunku szyby przedniej, co uniemożliwia wygodne odkładanie różnych drobiazgów – na środku przydałoby się więcej płaskiej, ale i poziomej powierzchni, a z prawej strony mógłby znajdować się rozkładany czy wysuwany stolik.

Maksymalna wysokość kabiny to 2160 mm, a 90-milimetrowy tunel silnika nie utrudnia poruszania się po wnętrzu. Łodówka umieszczona w środkowej części pod leżanką dolną ma 37 l pojemności, dosyć wysoką konstrukcję oraz

część zamrażającą. Spora leżanka dolna (2160 mm długości i 700 mm szerokości za fotelami oraz 800 mm w części środkowej) otrzymała wygodniejszy materac oraz podnoszoną podstawkę pod głowę, tworzącą coś w rodzaju leżaka. Leżankę górną (2000 mm długości, 650 mm szerokości) można ustawić w 3 pozycjach: opuszczonej, częściowo podniesionej, a także podniesionej pionowo. Nad górną leżanką umieszczono 3 sporej wielkości schowki. Ogólna jakość wykonania całego wnętrza nie budzi żadnych zastrzeżeń.

W nowym Fordzie F-MAX pojawiły się większe możliwości w zakresie dopasowania wyglądu wnętrza kabiny. Można bowiem zamówić ciemniejszą tapicerkę, w opcjach znajdziemy tapicerkę z czarnego weluru, pneumatyczne zawieszenie prawego fotela, dodatkowe klamry do podwieszania głównego łóżka w pozycji częściowo pochylonej, większy system multimedialny z 9-calowym wyświetlaczem i bezprzewodowym systemem CarPlay, a także nowe systemy bezpieczeństwa zgodne z obowiązującymi przepisami. ■

Zdjęcia: © Dariusz Piernikarski

Uzupełniamy białe plamy

W sieci sprzedaży Ford Trucks Polska pojawił się Ford F-MAX nowej generacji, a serwis HT Trucks & Parts stał się kolejnym autoryzowanym serwisem marki Ford Trucks. O tym, jakie nastroje panują w organizacji Ford Trucks Polska, opowiada Wojciech Kopiel, jej dyrektor zarządzający.



Wojciech Kopiel

dyrektor zarządzający
Ford Trucks Polska

Pojawił się Ford F-MAX nowej generacji, z nowym silnikiem i odświeżoną kabiną. Czy macie już opinie od klientów dotyczące nowego modelu?

Jeżeli chodzi o wrażenia dotyczące nowej kabiny, to jeszcze jest za wcześnie, bo jest oferowana dopiero od kilku tygodni.

Posiadamy informację zwrotną dotyczącą silnika nowej generacji, który pojawił się na rynku już kilka miesięcy temu. Wyniki wskazują, iż spalanie jest niższe o 11% w stosunku do poprzedniej wersji. Klienci informują nas, że jest to mniej o dwa, dwa i pół litra na sto kilometrów, a to jest dużo. Wcześniej, jeszcze przy starym silniku, zaczęliśmy wprowadzać szybsze przełożenia mostu, co też obniżało zużycie paliwa, zwłaszcza u klientów, którzy wozili lżejsze ładunki głównie w transporcie dalekobieżnym. Teraz, gdy mamy zupełnie nowy silnik, spalanie jest jeszcze niższe.

Jakie wiążecie nadzieje z wprowadzeniem do sprzedaży odświeżonego modelu F-MAX? Podniesie sprzedaż Ford Trucks w Polsce?

Zobaczymy, co przyniesie rynek w przyszłym roku. Na razie utrzymaliśmy cenę tego samochodu. Jest lekko na plusie, rynek powoli się budzi, czwarty kwartał jest dobry. Myślę, że w tym roku dostarczymy ponad 400 samochodów. W przyszłym roku chcemy w Polsce sprzedać około 700 pojazdów. To takie plus 75%, ale jak się ma małą bazę, to łatwo zrobić znaczący wzrost względny i stąd te plus 75%.

Z naszych rozmów z klientami i zamówień, jakie mamy już na pierwszy kwartał, wynika, że to może się udać, oczywiście jeśli sytuacja na rynku nie ulegnie drastycznej zmianie. Niestety obecnie rynek jest bardzo zmienny. Z zamówieniami na przyszły rok pojawiły się u nas małe firmy transportowe. Kupują już nie tylko floty, bo te wymieniają pojazdy z automatu co trzy-cztery lata, właściwie niezależnie od sytuacji rynkowej. Mniejsze firmy patrzą, co się dzieje na rynku i ostatnio wydłużyli użytkowanie samochodów. Teraz zaczynają zamawiać samochody na przyszły rok. Widzą, że koniunktura stopniowo się poprawia, a biznes zaczyna wracać do normy. Przestają się obawiać i zamawiają pojazdy, bo wiedzą, że będą ich potrzebować. Wciąż też jest jeszcze duża grupa klientów, która szuka okazji cenowych. Końcówka roku to jest zawsze moment, gdy można coś kupić taniej. Część firm poczeka na styczeń, gdy przeskoczy rocznik i pojawi się argument, żeby wynegocjować sobie troszeczkę lepszą stawkę.

Premiera nowego F-MAX-a została połączona z otwarciem nowego autoryzowanego serwisu marki Ford Trucks – HT Trucks & Parts w Żarskiej Wsi. To jest już 26. serwis w Polsce – czy na tym poprzestajecie? Staramy się uzupełniać białe plamy na mapie. Wszystkie ciężarówki Ford Trucks są połączone, mają takiego GPS-a serwisowego, my wiemy, gdzie te samochody jeżdżą. Tym samym możemy ocenić, gdzie potrzebny jest serwis. Tworzymy taką mapę, patrzymy, gdzie zagęszczenie naszych samochodów jest duże i gdzie są jeszcze białe plamy. Oczywiście w tej chwili bardzo popularne są wszystkie serwisy przy granicy z Niemcami. Wiadomo, że firmy nie chcą zjeżdżać do Polski za daleko. Muszą to robić, więc chcą przekroczyć granicę i nie jadąc zbyt daleko w głąb Polski, szybko wrócić do pracy na Zachodzie. Teraz uruchamiamy serwis HT Trucks & Parts Hegelmana, w tym roku otworzyliśmy też serwis Q-Service Truck niedaleko przejścia w Świecku. Naszą przewagą jest fakt, że serwisy Q-Service Truck są aktywnie działającymi punktami, posiadającymi własną, stałą bazę klientów. Nie są to obiekty budowane tylko wewnętrznie pod Ford Trucks, jest on dla nich elementem dodatkowym. Dla wielu z nich to jest wejście na wyższy poziom, bo autoryzacja to spełnienie określonych wymagań.

Na początku, w roku 2019, mieliśmy tylko 9 dealerów i wszyscy mieli sprzedaż. To była zasada. Jak nie było sprzedaży, to nie było sensu otwierać nowego serwisu, bo przecież co on by robił? Przypomnę, że w roku 2019 nie było ani jednego Forda w Polsce. Nie było żadnego zarejestrowanego jako pojazd nowy. W tej chwili otwieramy już serwisy, które nie prowadzą sprzedaży ciężarówek Ford Trucks. Przykładem jest serwis HT Trucks & Parts, w którym jesteśmy. Obecnie możemy sobie już pozwolić na to, aby nasze serwisy obsługiwały i naprawiały wyłącznie ciężarówki Ford. Flota naszej marki w Polsce jest na tyle rozbudowana, że zapewnia wystarczający wolumen zleceń, by zachować rentowność autoryzowanego serwisu Ford Trucks.

Dziękuję za rozmowę. ■

Rozmawiał Dariusz Piernikarski
Zdjęcie: © Ford Trucks Polska

Ciężarówki MAN „Made in Poland”

Katarzyna Biskupska

MAN jest mocno obecny w Polsce nie tylko jako producent i pracodawca, ale i przedsiębiorstwo wspierające rozwój gospodarki, transportu i życia publicznego w Polsce. Jednym z zakładów produkcyjnych firmy MAN Truck & Bus ulokowanych w Polsce jest montownia samochodów ciężarowych w Niepołomicach.

Jest to największy zakład produkcyjny MAN i jedyny, gdzie powstają wszystkie pojazdy z oferty firmy: pojazdy gamy ciężkiej TGX i TGS, lekkiej TGL i średniej TGM, w różnych konfiguracjach jako pojazdy 2-, 3- i 4-osiowe. Stąd zaopatrywane są wszystkie rynki, również te spoza Unii Europejskiej. Rocznie produkowanych jest tutaj kilkadziesiąt tysięcy pojazdów MAN. 10% produkcji to pojazdy montowane na rynek polski – ich przygotowanie zajmuje 15–20 dni w roku. Pod koniec 2024 r. fabryka świętowała wyprodukowanie ciężarówki nr 300 000, która trafiła do polskiego klienta, firmy transportowej MCG Logistics.

Ciężarówki #MadeInPoland

MAN Trucks to zakład montażowy, co oznacza, że główne podzespoły, takie jak osie, silniki czy skrzynie biegów, są dostarczane przez inne zakłady MAN-a bądź pochodzą od zewnętrznych dostawców. Ok. 50% części dostarczanych jest w systemie „just in time”. Podwozia mogą być polakierowane w dowol-

MAN Trucks to zakład montażowy, co oznacza, że główne podzespoły, takie jak osie, silniki czy skrzynie biegów, są dostarczane przez inne zakłady MAN-a bądź przez zewnętrznych dostawców



Biorąc udział w projekcie MAN „Made in Poland”, mieliśmy okazję zwiedzić zakłady produkcyjne MAN Truck & Bus w Polsce. Po wizycie w fabryce autobusów MAN Bus w Starachowicach zwiedziliśmy zakład produkcji ciężarówek MAN Trucks w Niepołomicach, otwarty w październiku 2007 r. Po rozbudowie w roku 2023 stał się jedną z najnowocześniejszych montowni samochodów ciężarowych na świecie. Zajmuje obszar 523 tys. m² i zatrudnia blisko 4000 osób.





65%-70% produkcji to pojazdy ciężarowe gamy ciężkiej > 16 t dmc., reszta to gama lekka

reklama





W hali Truck Modification Center wykonywane są modyfikacje pojazdów, m.in. pod zabudowę komunalną i dla straży pożarnej

> nym kolorze, 5% zamówień ma lakierowane ramy. Warto dodać, że 65%–70% produkcji to pojazdy ciężarowe gamy ciężkiej, > 16 t dmc., reszta to gama lekka. W Niepołomicach powstały już prototypy modeli elektrycznych eTGM, a w styczniu 2026 r. ruszy produkcja seryjna eTGM.

Dodatkowo na terenie fabryki MAN Trucks w Niepołomicach znajduje się hala Truck Modification Center (TMC), gdzie wykonywane są modyfikacje pojazdów według indywidualnych potrzeb

klientów. Obejmuje to zarówno elementy funkcjonalne, jak i estetyczne, m.in. doposażanie w dodatkowe zbiorniki i wzmocnienie podwozia pojazdów ponadnormatywnych czy wydłużanie ramy lub przygotowanie pod zabudowę komunalną i dla straży pożarnej. Około 14% rocznej produkcji seryjnej trafia do TMC. W ciągu 2 lat wykonano 10 000 modyfikacji.

Zakład stale doskonali swoje procesy, dzięki czemu dostarcza najwyższej jakości produkty odpowiadające wymaganiom klientów, czego potwierdzeniem

są liczne nagrody za jakość produktu. W grudniu 2024 r. fabryka została odznaczona nagrodą „Najwyższa Jakość Quality International”.

MAN „Made in Poland” to nie tylko hasło. To synonim pojazdu najwyższej jakości, innowacyjnego, który powstał według polityki zrównoważonego rozwoju. MAN produkowany w Polsce to marka, która łączy tradycję z nowoczesnością, budując przyszłość transportu.

Zdjęcia: © MAN Trucks



Do zakładu MAN Trucks w Niepołomicach – jednego z największych zakładów produkcji ciężarówek w Europie – dotarliśmy vanem, oczywiście MAN TGE, który powstaje w zakładzie Volkswagen Poznań we Wrześni

W zakładzie powstają pojazdy ciężarowe MAN z serii TGS, TGX i TGM oraz TGL, montowane w różnych konfiguracjach jako pojazdy 2-, 3- i 4-osiowe



© K. Biskupska

Systemy nadwozi wymiennych: możliwości (prawie) nieograniczone

Dariusz Piernikarski

Spróbujemy nieco przybliżyć temat związany z konstrukcją systemów służących do mocowania nadwozi wymiennych na podwoziach samochodów ciężarowych i na przyczepach.

W ostatnich latach liczba producentów systemów wymiennych zmalała z powodu konkurencji cenowej. Ponieważ rozwiązanie to jest najchętniej wykorzystywane przez niemieckich operatorów logistycznych, wśród liczących się dostawców sprzętu tego typu dominują firmy niemieckie – wśród nich można wymienić tak znanych producentów, jak (kolejność alfabetyczna): Ackermann Fahrzeugbau, Fliegl, Göbel Fahrzeugbau, HGW Nutzfahrzeuge, Kässbohrer, Krone, Kögel, SDG Modulteknik, Schwarzmüller, Sommer, Spier, WESOB. Co ciekawe, coraz większe znaczenie zaczynają mieć producenci polscy, w tej grupie wśród czołowych dostawców można wymienić takie firmy, jak GT Trailers, Redos, Wielton czy bazująca na rozwiązaniach WECON firma WESOB. >

tyczna): Ackermann Fahrzeugbau, Fliegl, Göbel Fahrzeugbau, HGW Nutzfahrzeuge, Kässbohrer, Krone, Kögel, SDG Modulteknik, Schwarzmüller, Sommer, Spier, WESOB. Co ciekawe, coraz większe znaczenie zaczynają mieć producenci polscy, w tej grupie wśród czołowych dostawców można wymienić takie firmy, jak GT Trailers, Redos, Wielton czy bazująca na rozwiązaniach WECON firma WESOB. >



Jednym z najczęściej wybieranych produktów systemu BDF firmy WESOB - WECON jest niskie uzbrojenie podwozia, niska przyczepa wymienna na 19,5-calowym ogumieniu wraz z kontenerami wymiennymi o wysokości wewnętrznej nawet do 3000 mm

Ramiona wspornikowe systemu wymiennego wyposaża się w stosowane w transporcie kontenerów ISO blokady skrętne twistlock (blokady grzybkowe)



© Witalon

System wymienny BDF, stanowiący połączenie między pojazdem a nadwoziem wymiennym, tworzą najczęściej 2 podłużnice połączone ze sobą przez 2 segmentowe ramiona podporowe. Ramiona wyposaża się w uchwyty mocujące, które mają blokady skrętne twistlock; prowadzenie nadwozia zapewniają rolki prowadzące oraz ograniczniki ustalające położenie tunelu centrującego znajdującego się u dołu nadwozia



© D. Piernikarski

Nogi podporowe muszą być wyposażone w płytę podstawy o wymiarach co najmniej 95 × 95 mm oraz 2 blokady transportowe, po złożeniu nie mogą wystawać poza całkowitą szerokość nadwozia wymiennego i nie mogą utrudniać dostępu do krawędzi chwytnych w przeładunku intermodalnym

> Zastosowania nadwozi i systemów wymiennych

Systemy nadwozi wymiennych dają szczególne korzyści w transporcie kombinowanym (drogowo-kolejowym) oraz w transporcie wahadłowym (dwukierunkowym). W przeciwieństwie do zabudów stałych system BDF wykorzystuje wiele różnych typów nadwozi – możliwości są praktycznie nieograniczone.

Ważną zaletą systemów wymiennych jest to, że mając 2 oddzielne nadwozia w zestawie, można przewieźć 2 różne ładunki niekoniecznie przeznaczone dla jednego odbiorcy. Ponadto dzięki daleko posuniętej normalizacji w zakresie konstrukcji i sposobu mocowania nadwozi wymiennych mogą one z powodzeniem „pracować” w taborze obcego spedytora podobnie jak przyczepy. Przy tym samym zużyciu paliwa i praktycznie przy tej samej ładowności można przewozić większy przestrzennie ładunek, co w efekcie pozwala na uzyskanie lepszej stawki kilometrowej. Wadami w porównaniu z za-



© D. Piernikarski

budowami stałymi są wyższa cena zakupu oraz wynikająca z ciężaru systemu mocowania mniejsza ładowność, która dla zestawu samochód ciężarowy–przyczepa nie przekracza zazwyczaj 22 t.

Systemy nadwozi wymiennych oferowane przez czołowych producentów cechują się doskonałym stosunkiem ceny do jakości i niskimi kosztami cyklu życia, wynikającymi z długiego okresu eksploatacji – to korzystnie wpływa na rentowność eksploatacji. Dotyczy to również transportu kolejowego.

Używane nadwozia wymienne mogą w dalszym ciągu służyć jako transportowe jednostki ładunkowe, ale mogą być także wykorzystywane jako kontenery magazynowe i nośniki sprzętu. Pozwala

to na szybki i łatwy montaż maszyn, generatorów lub pomp. Dzięki szybkiemu montażowi na podwoziu nadwozia wymiennego BDF systemy te oferują elastyczne możliwości wdrożenia.

Przede wszystkim standaryzacja

Budowa pełnego zestawu BDF jest względnie prosta – składa się on ze zintegrowanych ze sobą części: nadwozia wymiennego, czyli „ruchomej” części zestawu, oraz nośnika do jego przewożenia, który tworzy system prowadzenia i mocowania nadwozia, a także środka transportu, czyli samochodu ciężarowego i towarzyszącej mu przyczepy. Kluczowe elementy konfiguracji systemu nadwozi

© D. Piernikarski



© D. Piernikarski

Po podniesieniu pojazdu stojące na nogach podporowych nadwozie wymienne zostaje uniesione nad podłoże, następnie jest ono blokowane za pomocą blokad twistlock na wspornikach montażowych, a nogi podporowe są składane i zabezpieczone, następnie podwozie zostaje opuszczone z powrotem do pozycji jazdy

wymiennych to wysokość odstawienia (wysokość postojowa) i długość nadwozia wymiennego. Następnie dobiera się odpowiedni typ podwozia, najlepiej z pełnym zawieszeniem pneumatycznym. Ważne parametry to rozstaw osi (obciążenie osi zależne od obciążenia), wysokość ramy podwozia, tylny zwis ramy oraz wymiary zastosowanych opon.

Norma europejska EN 284 określa podstawowe wymagania dla nadwozi wymiennych klasy C, które mogą być zaprojektowane jako nadwozia zamknięte (np. kontenerowe lub chłodnicze) albo otwarte (np. platformy z kurtyną lub bez). Norma ta nie ma zastosowania do nadwozi wymiennych o masie całkowitej przekraczającej 16 t. Dla nadwozi wymiennych klasy C określono następujące długości:

Położenie nadwozia wymiennego w kierunku jazdy ustalane jest za pomocą ogranicznika o regulowanym położeniu, co pozwala na dostosowanie go do nadwozi wymiennych o różnej długości

7150 mm (C 715), 7450 mm (C 745), 7630 mm (C 763), 7820 mm (C 782). Klasa C oznacza, że wszystkie nadwozia wymienne z tym oznaczeniem są wyposażone w dolne mocowania, które spełniają wymagania ISO dla kontenerów 20-stopowych klasy 1C.

Typowo systemy nadwozi wymiennych BDF są klasyfikowane w następujących grupach:

- standardowy system nadwozi wymiennych, w większości przypadków odpowiedni dla 2 wysokości odstawienia (parkowania), >



© D. Piernikarski

reklama

OVER 25 YEARS
OF EXPERIENCE



wesob.com.pl

Tel. +48 (33) 857 1493
sekretariat@wesob.com.pl

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



wesob[®]
Producent marki **WECOM**

▶ Zestawy przestrzenne

▶ Zabudowy stałe

Systemy wymienne BDF



© Wielton

Wielton oferuje 3 modele nadwozi wymiennych: Swap Curtain Master – nadwozie kurtynowe, Swap Dry Master – nadwozie w wersji furgon oraz Swap Curtain Volume Master – nadwozie w wersji kurtynowej z najniższą na rynku ramą podłogową. Uzbrojenie (adaptacja) pod system BDF podwozi samochodów ciężarowych to wersje Swap Frame Volume Master, Swap Frame Courier Master oraz Swap Frame Multi Master, różniące się przede wszystkim zakresami wysokości odstawienia kontenerów; ofertę dopełniają przyczepy (centralnoosiowe i z obrotnicą) z serii Swap Trailer Master – w wersjach zależnych od wymaganej wysokości odstawienia nadwozia (Volume/Courier/Multi)

Systemy nadwozi wymiennych firmy REDOS są konstruowane na solidnej ocynkowanej ramie stalowej o podwyższonej wytrzymałości, która konstrukcyjnie jest przygotowana do transportu kontenerów typu C715 i C745 o wysokości odstawienia 1220 mm i 1320 mm

GT Trailers oferuje nowoczesne zestawy BDF do transportu intermodalnego, których niezaprzeczalną zaletą jest możliwość dostosowania produktu do indywidualnych potrzeb klienta; nadwozie o bardzo niskiej wysokości odstawienia (np. 920 mm) oraz przyczepa i samochód ciężarowy o niskiej wysokości ramy i mniejszych, niskoprofilowych oponach to recepta na to, by móc przewieźć ładunek o objętości nawet 115 m³



© REDOS



© D. Piemkarśki



Kontener wymienny 45-stopowy typu firanka to alternatywa do naczep typu Huckepack. Jednym z największych plusów jest możliwość przewożenia na standardowych wagonach kolejowych

© WESOB

- system nadwozi wymiennych z regulacją wysokości, odpowiedni dla maksymalnie 4 wysokości odstawienia,
- system nadwozi wymiennych do transportu nadwozi o dużej objętości i maksymalnej wysokości załadunku
- systemy specjalne, np. z pneumatycznym podnoszeniem.

Najpopularniejszą wersją nadwozi wymiennych, dominującą w firmach kurierskich, są nadwozia kontenerowe typu C782 (7820 mm długości) mające 19 miejsc paletowych, a przy typowej wysokości odstawienia 1120 mm ich pojemność to ok. 52 m³, natomiast wysokość wewnętrzna wynosi 2725 mm. W wersji

kubaturowej wysokość wewnętrzna wynosi 3000 mm, pojemność to ok. 57 m³, co uzyskuje się zazwyczaj przez obniżenie wysokości ramy podłogowej. Nadwozia wymienne o powiększonej objętości są dzisiaj najbardziej pożądanym środkiem transportu ze względu na duży uniwersalizm. Można nimi przewozić zarówno >

— reklama —

40 LAT **KOTPOL**

tel. 83 371 54 65
serwis@kotpol.pl

www.kotpol.pl

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

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

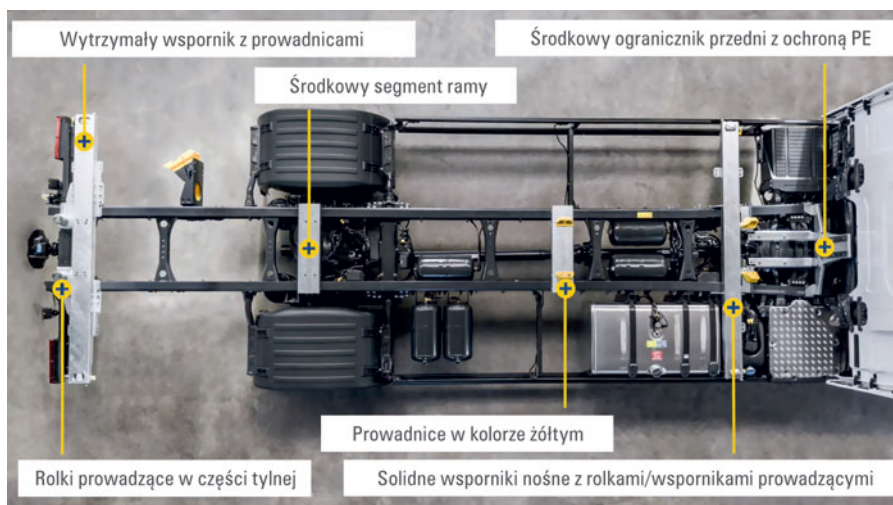
**Regeneracja części
do ogrzewań postojowych
WEBASTO
EBERSPÄCHER**

Zainteresowanym firmom:
- zregenerujemy uszkodzone części,
- wykonamy naprawę całego urządzenia,
- dostarczymy nowe części.



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

Regenerując oszczędzasz pieniądze i dbasz o środowisko.



➤ produkty o dużej masie własnej, jak i ładunki przestrzenne, charakterystyczne dla branży automotive czy opakowań.

Połączenie między pojazdem (samochodem, przyczepą) a nadwoziem wymiennym tworzą najczęściej 2 podłużnice połączone ze sobą przez 2 segmentowe ramiona podporowe. Ramiona wyposaża się w uchwyty mocujące: są to stosowane w transporcie kontenerów ISO blokady skrętne twistlock (blokady grzybkowe). Znormalizowany wymiar blokowania między przednim a tylnym uchwytem mocującym wynosi 5853 mm, a między lewym a prawym – 2259 mm. Wymiary te są identyczne z wymiarami wsporników narożnych 20-stopowego kontenera ISO.

Aby uprościć załadunek i centrowanie nadwozi wymiennych na ramie, belki poprzeczne wyposaża się w 2 pary rolek prowadzących z przodu i z tyłu. Położenie w kierunku jazdy ustalane jest za pomocą

ogranicznika o regulowanym położeniu, co pozwala na dostosowanie go do nadwozi wymiennych o różnej długości. Zukosowanie podłużnic w części tylnej ułatwia załadunek na nierównym terenie, szczególnie gdy tunele centrujące nadwozia znajdują się niżej niż pozwala na to rama podwozia.

W przypadku systemów wymiennych montowanych na podwoziach samochodów ciężarowych z zawieszeniem pneumatycznym tylko z tyłu wymagane jest dodatkowe ramię podnoszące. Ciężarówki z pełnym zawieszeniem mechanicznym rzadko uzbraja się w systemy nadwozi wymiennych – jeśli tak jest, stosowane są 2 ramiona podnoszące.

Obecnie znormalizowane są tylko 2 wysokości odstawienia: 1220 mm i 1320 mm. Wszystkie nadwozia wymienne o dużej kubaturze wymagają niższych wysokości odstawienia, zaczynających się od ok. 980 mm. Aby to wszystko uwzględnić,

Standardowe wyposażenie systemu wymiennego BDF stosowane przez firmę SDG w segmencie NA jest przeznaczone do transportu kontenerów wymiennych objętościowych o wysokości narożników do 3000 mm. Wsporniki nośne mają tylko 85 mm wysokości i są przeznaczone do nadwozi C 715 i C 745. Standardowa konstrukcja jest przeznaczona do użytku z przyczepami z obrotnicą

w przyczepach stosuje się zawieszenia pneumatyczne o długim skoku, aby skompensować te różnice. Zazwyczaj nie jest to możliwe w przypadku samochodów ciężarowych, dlatego wymagają one podnoszonej ramy pomocniczej, ramion podnoszących lub – najczęściej – wsporników montażowych o regulowanej wysokości.

Przyczepy

Do przewożenia nadwozi wymiennych stosuje się zarówno przyczepy klasyczne z obrotnicą, jak i przyczepy centralnoosiowe. Oba typy pojazdów wyposaża się w 2 osie z kołami pojedynczymi lub rzadziej – bliźniaczymi.

W przypadku przyczep centralnoosiowych, z górnym lub dolnym sprzęgiem, wysokość do jazdy wynosi typowo 880–1250 mm. W przypadku przyczep z obrotnicą standardowa wysokość do jazdy wynosi 1250 mm, do przewożenia nadwozi o zwiększonej pojemności (nadwozia kubaturowe, wielkopojemne, jumbo) wysokość do jazdy mieści się w zakresie 950–1080 mm, co pozwala na uzyskanie wysokości wewnętrznej zabudowy na poziomie ok. 3000 mm, bez obawy przekroczenia dopuszczalnej wysokości pojazdu, czyli 4000 mm.



Krone oferuje jedenaście wersji podwozi wymiennych, przyczepy Box Carrier z obrotnicą dwu- i trzyosiowe, a także dwuosiowe przyczepy centralnoosiowe o różnej wysokości parkowania



© SDG Modultechnik



© Spier

Firma Spier w produkowanych nadwoziach wymiennych typu kontenerowego bazuje na aerodynamicznej konstrukcji ATHLET. Oprócz optymalnego uszczelnienia nadwozia te charakteryzują się wyjątkowo niskim oporem powietrza, a wytrzymałe aluminiowe profile nadwozia z solidnymi ściankami typu sandwich ze sklejki chronią nadwozie nawet w trudnych warunkach, nie ograniczając przy tym przestrzeni ładunkowej

W przyczepach z obrotnicą zawieszenie osi przedniej i tylnej może być sterowane oddzielnie za pomocą 2 zaworów podnoszenia i opuszczania. Funkcja ta umożliwia precyzyjne sterowanie i zwiększa bezpieczeństwo eksploatacji.

Co ciekawe, wśród producentów przyczep wykorzystywanych do przewożenia nadwozi wymiennych panuje przekonanie, że wytwarzanie tych pojazdów nie należy do zbyt rentownych, a osiągalne ceny sprzedaży ledwo pokrywają koszty produkcji. Niska marża zysku nie pozwala na wprowadzanie nowych rozwiązań, dlatego w ostatnich latach podwozia optymalizowano niemal wyłącznie pod kątem wydajności produkcji. Przykładem mogą być przyczepy z osią centralną, w których wprowadzenie przykręcanego dyszla, elastycznie regulowanego pod względem wysokości i długości, sprawiło, że zaczęto odchodzić od bardziej czasochłonnnych i kosztownych konstrukcji spawanych, zwłaszcza że naprawy w razie uszkodze-

nia były prostsze. W przypadku przyczep z obrotnicą jedyną kwestią do dyskusji pozostawało pytanie: ile – a raczej jak mało – belek poprzecznych można zastosować między dwoma ramionami podporowymi.

Prostota za- i rozładunku

W samochodach ciężarowych z zawieszeniem pneumatycznym załadunek nadwozia wymiennego odbywa się przez wjechanie pod nie opuszczonym pojazdem. Rolki prowadzące i ogranicznik na podwoziu zapewniają prowadzenie i centrowanie nadwozia.

Po podniesieniu pojazdu stojące na nogach podporowych nadwozie wymienne zostaje uniesione nad podłoże. Następnie jest ono blokowane za pomocą blokad twistlock na wspornikach montażowych, a nogi podporowe są składane i zabezpieczane. Następnie rama podnosząca zostaje opuszczona z powrotem do pozycji jazdy. W przypadku samo-

W przypadku napędów elektrycznych przestrzeń montażowa poniżej górnej krawędzi ramy jest mocno ograniczona przez akumulatory trakcyjne. Problem rozwiązuje ramię podporowe KHV opatentowane przez firmę SDG Modultechnik, które umożliwia regulację wysokości bez konieczności modyfikacji przedniej części ramy

chodów wyposażonych w podnoszącą ramę pomocniczą również konieczne jest wjechanie pod zaparkowane nadwozie. Rama pomocnicza jest podnoszona przez układ pneumatyczny – możliwe jest jej uniesienie nawet o ok. 300 mm. Proces odstawiania nadwozi wymiennych przebiega w odwrotnej kolejności.

Aby bezpiecznie ustawić wysokość odstawienia (parkowania), nieobciążony pojazd transportowy musi być podniesiony co najmniej o 80 mm powyżej maksymalnej wysokości parkowania. W przeciwnym razie ugięcie opon i nierówne podłoże mogą utrudniać rozłożenie nóg podporowych.

Samochody ciężarowe przeznaczone wyłącznie do transportu nadwozi wymiennych o dużej objętości nie są wyposażone w system wymienny mocowany na podwoziu. Punkty mocowania są przykręcone bezpośrednio do ramy pojazdu.

reklama

słownik motoryzacyjny
gieldy samochodowe
oleje samochodowe
rozmiary kół
galeria
targi
www.ForumSamochodowe.pl

eActros 600: cicho i bez spalin

Dariusz Piernikarski

Mercedes-Benz eActros 600 6×2 z kabiną ProCabin oraz wymiennym nadwoziem Wielton Swap Body Curtain Master to pojazd przeznaczony przede wszystkim do transportu dystrybucyjnego, choć dalsze trasy także mu nie straszne. Test tej ciężarówki pozwolił na zebranie nieco wrażeń.

Samochody ciężarowe – podwozia pod zabudowę – z elektrycznym napędem akumulatorowym są środkiem transportu idealnym do realizacji zadań dystrybucyjnych. Ich zasięgi dochodzą już do 400 km, oczywiście zależnie od tego, jaka jest łączna pojemność zainstalowanych akumulatorów trakcyjnych. Na dłuższych trasach wykorzystywać można elektryczne ciągniki siodłowe lub 3-osiove podwozia wyposażone w akumulatory pozwalające na osiągnięcie zasięgu rzędu 500–600 km. Pojazdy te, pracując w zestawach członowych z naczepą lub przyczepą, są w stanie zabrać ładunki o większej masie lub objętości. Zeroemisyjny drogowy transport towarowy powoli, ale konsekwentnie wkracza na drogi.



Konsekwentna elektryfikacja modeli

W Europie Daimler Truck konsekwentnie stawia na elektryczne ciężarówki marki Mercedes-Benz. Po rozpoczęciu produkcji seryjnej pod koniec 2024 r. wyposażony w akumulatorowy napęd elektryczny Mercedes-Benz eActros 600 stał się przekonującą alternatywą dla ciężarówek z konwencjonalnym silnikiem spalinowym.

W październiku br. w ramach optymalizacji procesów produkcyjnych i redukcji kosztów pojawił się eActros 400 drugiej generacji, w którym zastosowano rozwiązania wykorzystywane w większym modelu, jakim jest eActros 600. Najważniejszą zmianą było zastąpienie stosowanych wcześniej ogniw typu Li-Ion NMC (litowo-niklowo-manganowo-kobaltowych) ogniwami LFP (litowo-żelazowo-fosforanowymi).

W przypadku eActrosa 600 pojawiło się więcej możliwości wyboru rozstawu osi. W przyszłości eActros 600 będzie dostępny również jako podwozie 4×2 z rozstawami osi 4000, 5500 i 5800 mm. Oprócz już dostępnych rozstawów osi 4600 mm i 4900 mm, przewidziane są kolejne dla podwozia w konfiguracji 6×2. Obejmuje to rozstawy osi o wartościach 4000, 4500, 5200 i 5800 mm.

eActros 600 — charakterystyka techniczna

Bohater naszej prezentacji – Mercedes-Benz eActros 600 6×2 z kabiną ProCabin oraz wymiennym nadwoziem Wielton Swap Body Curtain Master – lokuje się w segmencie regionalnej i dalekobieżnej dystrybucji ciężkiej. Zabudowanie podwozia systemem pozwalającym na przewożenie nadwozi wymiennych i sposobność połączenia z podobnie skonfigurowaną przyczepą sprawia, że możliwości tego elektrycznego zestawu w zakresie pojemności ładunkowej (do 38

Bohater testu: Mercedes-Benz eActros 600 6×2 z wymiennym nadwoziem Wielton Swap Body Curtain Master jest dobrym kandydatem do wykorzystania w regionalnej i dalekobieżnej dystrybucji ciężkiej – jego zasięg dochodzi do 500 km, a ładowność wynosi 14 415 kg



eActros ma wszystkie systemy wspomagające dostępne w nowoczesnych ciężarówkach Mercedes-Benz, takie jak np. Active Brake Assist 6 (ABA 6), Frontguard Assist, Active Sideguard Assist 2 (ASGA 2), Active Drive Assist 3 (ADA 3)

europalet) stają się atrakcyjną opcją dla wielu operatorów logistycznych bazujących w swym transporcie na systemach wymiennych BDF.

Na pokładzie testowanego eActrosa 600 znajdują się 3 pakiety akumulatorów, każdy o pojemności 207 kWh (łącznie 621 kWh), w których zastosowano trwałe ogniwa litowo-żelazowo-fosforanowe (LFP), które mogą wykorzystywać ponad 95% zainstalowanej pojemności. Napęd zapewnia osł napędowa z 2 silnikami elektrycznymi i 4-stopniową skrzynią biegów. Silniki elektryczne generują moc ciągłą 400 kW (544 KM) i moc szczytową 600 kW (816 KM). eActros 600 może być ładowany z mocą do 400 kW – co istotne, gniazda CCS2 rozmieszczono po obu stronach pojazdu. Poprzez rekuperację z 5 stopniami regulacji można odzyskiwać energię elektryczną, która trafia z powrotem do akumulatorów pojazdu; można również aktywować tryb jazdy z użyciem jednego pedału – tzn. funkcję zwalniania przez rekuperację, z ograniczonym użyciem hamulców zasadniczych.

Pojazd ma system sterujący tempomatem i pracą skrzyni biegów Predictive Powertrain Control (PPC), dostosowany do specyfiki napędu elektrycznego, Multimedia Cockpit Interactive 2 na bieżąco informuje kierowcę o stanie naładowania akumulatorów, pozostałym zasięgu pojazdu oraz aktualnym i średnim zużyciu energii.

Przy akumulatorach naładowanych w 84% zasięg odczytany na wyświetlaczu komputera pokładowego wyniósł 540 km. Po pokonaniu 416 km niezaladowanym pojazdem poziom baterii spadł do 31%, pozostały zasięg wyniósł 270 km. Różnica w zasięgu na początku i na końcu testu wynosiła więc tylko 270 km, a spadek pojemności – 53%. Średnie zużycie energii wyniosło 76,3 kWh/100 km, a skuteczna rekuperacja pozwoliła na odzyskanie 23,9 kWh, czyli ok. 7,5%



Na pokładzie działają sprawdzone systemy wspomagające, m.in. Active Brake Assist 6 (ABA 6), Frontguard Assist, Active Sideguard Assist 2 (ASGA 2), Active Drive Assist 3 (ADA 3). System ABA 6 do prędkości 60 km/h reaguje zarówno na pieszych, jak i rowerzystów poruszających się na pasie ruchu, przecinających tor jazdy lub zbliżających się z naprzeciwka oraz na stojących pieszych, uruchamiając zautomatyzowane hamowanie aż do zatrzymania pojazdu. Z kolei system Frontguard Assist wizualnie i dźwiękowo ostrzega kierowcę o niechronionych uczestnikach ruchu drogowego znajdujących się bezpośrednio przed ciężarówką. W przypadku systemu ASGA 2, dzięki fuzji czujników, monitorowany obszar sięga 7 m z przodu, 30 m z tyłu i 4,25 m po prawej stronie pojazdu.

Rozstaw osi eActrosa 600 6x2 wyniósł 4900 mm, zwis tylny ramy – 1950 mm, całe podwozie miało długość 9780 mm. Wszystkie osie wyposażono w zawieszenie pneumatyczne, osł przednia miała nośność maksymalną 9 t, osł napędowa – 13 t, tylna osł odciążana i podnoszona (na kołach pojedynczych) – 7,5 t. Zgodnie z danymi z dowodu rejestracyjnego ładowność tej 3-osiowej ciężarówki (masa własna kompletnego pojazdu 13 585 kg, 28 t dmc.)

wynosi 14 415 kg, co w niczym nie odbiega od możliwości, jakimi dysponują odpowiedniki z napędem spalinowym.

eActros 600 miał kabinę sypialną ProCabin Big o szerokości 2,5 m i wysokości wnętrza 1910 mm z 3 stopniami wejściowymi, która zapewnia maksymalny komfort, a dzięki płaskiej podłodze i dużemu poczuciu przestrzeni nadaje się szczególnie do długich tras. 2 leżanki o szerokości 750 mm i długości 2200 mm z materacami o grubości 115 mm były obietnicą dobrego odpoczynku. Spory zakres regulacji położenia fotela kierowcy (np. siedzisko poziomo do 60 mm, pionowo – do 120 mm) i pochylenia koła kierownicy (13° + 28° + 114 mm) pozwalała na optymalną konfigurację miejsca pracy.

Świadomie pomijam dalsze szczegóły techniczne – o modelach Mercedes-Benz eActros pisaliśmy w „Samochodach Specjalnych” już kilkakrotnie, zainteresowany czytelnik znajdzie również niezbędne informacje bezpośrednio na stronach Daimler Truck Polska.

No to w drogę...

Wsiadam, zapinam pasy, bez problemu dopasowuję ustawienie siedzenia oraz kierownicy i rozpoczynam proce- >



> durę uruchomienia pojazdu. Odbywa się to poprzez kilkakrotne naciśnięcie przycisku Start, o dziwo bez typowego równoczesnego naciśnięcia pedału hamulca. Po kilkunastu (!) sekundach pojazd jest wreszcie gotów do jazdy. W kabinie jest cicho, do wnętrza docierają jedynie stłumione „elektryczne” odgłosy – być może to pracuje pompa w układzie chłodzenia i grzania akumulatorów lub elektrycznie napędzana sprężarka uzupełniająca powietrze w zbiornikach. Na pewno coś pod podłogą się dzieje, samochód „żyje”... Wreszcie wybieram D na dźwigni i pozwoli ruszam.

Jak to w elektryku: każde ruszenie z miejsca oznacza natychmiastową dostępność maksymalnego momentu obrotowego generowanego przez silniki elektryczne połączone z czterostopniową skrzynią biegów. To zapewnia znakomitą dynamikę rozpędzania i bardzo wysoki komfort jazdy, bardziej relaksujące i mniej stresujące prowadzenie. Na wstępie trzeba zwalczyć pokusę: zbyt dynamiczna jazda oznacza szybsze zużycie energii zgromadzonej w akumulatorach, zatem kierowco pamiętaj – korzystamy z możliwości samochodu z umiarem...



Po zakończonym teście, korzystając z karty RFID Mercedes ServiceCard, akumulatory eActrosa zostały doladowane na publicznej stacji EKOEN w Nadarzynie. Ładowanie prądem stałym z mocą 350 kW pozwoliło na uzupełnienie energii z poziomu 31% do 64% w ciągu ok. 30 min

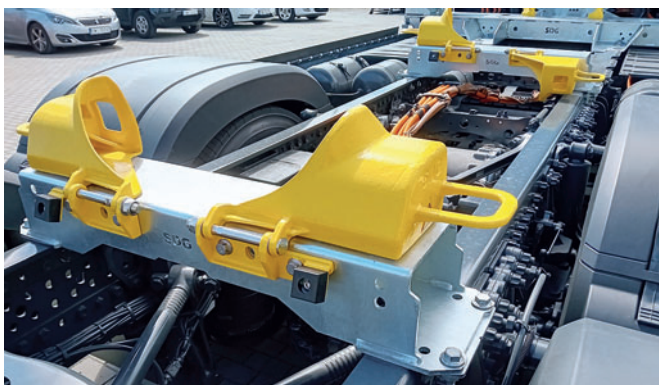
Na całej trasie testu w algorytmie pracy skrzyni biegów wybrany był tryb ECO, a na tempomacie adaptacyjnym 85 km/h, choć możliwa była również jazda z prędkością 89 km/h. Możliwa była także jazda w trybie Range, pozwalającym na zmaksymalizowanie zasięgu – to jednak odbywało się kosztem ograniczenia prędkości maksymalnej do 82 km/h i wiązało się z dezaktywacją funkcji kick-down. Jest też tryb Power oznaczający maksymalną prędkość i wykorzystanie maksymalnej mocy silników (400 kW i krótkotrwale 600 kW), co z oczywistych względów niekorzystnie odbija się na jednostkowym zużyciu energii.

W drodze mam pewnego rodzaju déjã vu. Po raz kolejny, prowadząc elektrycznego eActrosa (testowałem już eActrosa 400), zdecydowanie mam ochotę jeździć wolniej. Dlaczego? Samochód porusza się bardzo cicho – poziom natężenia dźwięku zmierzony w kabinie przy prędkości 85 km/h wynosił średnio 72 dB. Jeszcze ciszej jest podczas manewrowania i jazdy z niewielkimi prędkościami – niemal milkną toczące się opony i znika szum wiatru opływającego wysięgniki, w których zainstalowane są kamery systemu MirrorCam. Zauważalną różnicą jest także zdecydowanie mniejszy poziom drgań odczuwalny w kabinie – na pewno za sprawą pełnego zawieszenia pneumatycznego, ale także ze względu na brak pracującego silnika spalinyowego i skrzyni przekładniowej.

Jadąc eActrosem 600, bez problemu wciągnąłem się w zabawę polegającą na tym, aby zużywać jak najmniej energii, a jednocześnie odzyskiwać jej jak najwięcej. Gdy tylko nadarzała się sposobność, sięgałem do dźwigni zwalnicza, który zapewniał bardzo wydajne, a jednocześnie – dzięki 5 poziomom intensywności – łagodne hamowanie. Oczywiście na drodze szybkiego ruchu zadania te bezbłędnie realizował tempomat adaptacyjny PPC, a ja, jako kierowca, przejmowałem kontrolę na bardziej zatłoczonych odcinkach podmiejskich i w mieście. Przyznam jednak, że tempomat adaptacyjny dzięki funkcji start-stop pozwalał także na pewne poruszanie się eActrosem w mieście. Oczywiście korzyścią z takiego spokojnego stylu jazdy jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa: jazda jest (nieco) wolniejsza, z pewnością bardziej płynna, przewidywanie rozwoju sytuacji na drodze staje się obowiązkowe. W operowaniu zwalniczem można szybko dojść do wprawy na tyle, by użycie hamulców zasadniczych było minimalne – o ile oczywiście pozwalała na to sytuacja na drodze.

Co z zasięgiem?

W trakcie testu przejechałem w sumie 416,6 km po niezbyt wymagającej pod względem topograficznym trasie z Centrum Szkoleniowego Daimler Truck Polska w Nadarzynie do Lublina i z powrotem.



© Wielton

System do przewożenia zabudów wymiennych BDF typu Multi HVC dostarczyła współpracująca z Grupą Wielton firma SDG Modultechnik. To przemyślana i starannie wykonana konstrukcja, zabezpieczona antykorozyjnie w procesie cynkowania ogniowego



Mój test zacząłem, mając akumulatory naładowane w 84%, zasięg odczytany na wyświetlaczu komputera pokładowego wynosił 540 km. Samochód był niezaladowany, zatem przemieszczana była masa tylko ok. 13,7 t – tym samym prezentowane tu wyniki odnoszą się do jazdy bez ładunku!

Po zakończeniu przejazdu poziom naładowania baterii wynosił 31%, pozostały zasięg – 270 km. Odczytana na wyświetlaczu różnica w zasięgu na początku i na końcu testu wynosi więc 270 km, a spadek pojemności – 53%. Co z tego wynika? Skoro pokonanie ok. 416 km wiązało się ze zużyciem 53% pojemności akumulatorów, to wykorzystując 80% ich pojemności, można by przejechać w analogicznych warunkach nawet ok. 630 km. Zauważmy też, że podczas przejazdu dzięki rekuperacji energii podczas toczenia się, hamowania i zjeżdżania ze wzniesień (tych było niestety niezbyt wiele)

eActros 600 przewoził nadwozie wymienne Wielton Swap Body Curtain Master w standardzie C782 (długość 7820 mm), w którym jest 19 miejsc paletowych, a przy typowej wysokości odstawienia 1120 i wysokości wnętrza ok. 2700 mm jego kubatura to 52 m³

udało się uzupełnić akumulatory trakcyjne o 23,9 kWh, co stanowiło 7,5% całkowitej zużytej energii. Można przyjąć, że na trasie z większym udziałem zjazdów rekuperacja będzie bardziej wydajna.

Średnia prędkość na całej trasie wynosiła 69,4 km/h, a finalnie średnie zużycie energii wyniosło 76,4 kWh/100 km, przy czym – głównie za sprawą skutecznej pracy tempomatu aktywnego – udział toczenia, podczas którego samochód poruszał się wyłącznie wykorzystując swoją bezwładność, bez zużycia energii na napęd,

wynosił niemal 20% (83,2 km). Szczegółowe dane dotyczące zużycia energii w ciągu całego testu przedstawia zestawienie w tabeli. Dane te udało się pozyskać z raportów systemu Fleetboard.

Producent deklaruje, że eActros 600 pracujący w 40-tonowym zestawie ma zasięg do 500 km w warunkach rzeczywistej eksploatacji bez konieczności doładowywania akumulatorów. W zależ-

ności od stylu jazdy i trasy można go jeszcze wydłużyć. Można zatem spokojnie założyć, że w typowych zadaniach dystrybucyjnych (jazda w zestawie samochód-przyczepa z ładunkiem i bez) deklarowany zasięg z pewnością wystarczy, aby przekazać ładunek do odbiorców i bez obaw wrócić do bazy po kolejną partię. W bazie można doładować akumulatory lub ewentualnie skorzystać z publicznej stacji ładowania.

Zdjęcia: © D. Piernikarski



Bilans energetyczny przejazdu eActrosa 600 6x2

Zużycie całkowite		Jazda		Bieg jałowy		Napęd		Sprężarka		Klimatyzacja		Inne odbiorniki		Rekuperacja		Trasa	Zużycie średnie
kWh	%	kWh	%	kWh	%	kWh	%	kWh	%	kWh	%	kWh	%	kWh	%	km	kWh/100 km
318	100	312,5	98,3	5,5	1,7	310,3	97,6	1,9	0,6	0,1	0,03	23,3	7,3	23,9	7,5	416,6	76,3

Uwaga: udziały procentowe określono względem całkowitego zużycia energii

Heavy Cargo Center

firmy DB-PRO otwarte Katarzyna Biskupska



Damian Bednarz
właściciel DB-PRO

Jeden z liderów na rynku transportu ponadnormatywnego, firma DB-PRO, funkcjonuje teraz w nowo otwartej siedzibie Heavy Cargo Center w Opolu.

Uroczyste otwarcie nowej siedziby wraz z halą magazynowo-przeładunkową do obsługi ładunków ponadgabarytowych odbyło się 14 listopada br.

Profesjonalizm, energia, innowacje i pasja – tak można w skrócie opisać firmę DB-PRO. Firmę tworzy zespół z wieloletnim stażem w transporcie ponadnormatywnym oraz project cargo. Specjalnością tego przewoźnika jest realizacja transportu ładunków o ponadprzeciętnych gabarytach. Firma na koncie ma już bogatą listę zrealizowanych transportów tego typu. W ostatnich latach przewoźnik uczestniczył m.in. w budowie wszystkich nowych elektrowni gazowych w Polsce. DB-PRO realizowało również transporty elementów krytycznych gigantycznego europejskiego projektu petrochemicznego – Olefiny III w Płocku. Rok 2025 jest rekordowy pod względem masy przetransportowanych ładunków – przewoźnik zrealizował transport o masie całkowitej ponad 500 t.

DB-PRO dysponuje flotą naczep modułowych Goldhofer z możliwością połączenia do ponad 100 linii osiowych, zdolnych do pracy w konfiguracji pojedynczej, dzielonej 1+1/2 oraz równoległej 1+1. Umożliwia to dobranie odpowiedniej konfiguracji pod konkretny ładunek.



Realizacja gigantycznych projektów i operacje nocne w trudnych warunkach, wymagające doskonałego przygotowania technicznego i logistycznego oraz niemal chirurgicznej precyzji na każdym etapie – to jest to, co robimy najlepiej.



Nowy budynek Heavy Cargo Center w Opolu ma powierzchnię 1600 m²



Heavy Cargo Center

„Dzisiejszy dzień to dla nas wyjątkowy moment, zakończenie wielu miesięcy prac, planowania i zaangażowania całego zespołu DB-PRO oraz naszych partnerów. Inwestycja ta to nie tylko nowy obiekt, to symbol rozwoju, odwagi i ambicji, by wyznaczać nowe standardy w branży logistycznej” – powiedział Damian Bednarz, właściciel DB-PRO, rozpoczynając uroczystość.



© DB-PRO



Gigantyczna hala magazynowo-przeładunkowa do obsługi ładunków Heavy Cargo Center w Opolu pomieści parę zestawów ponadnormatywnych

DB-PRO jest firmą zrzeszoną w Ogólnopolskim Stowarzyszeniu Pracodawców Transportu Nienormatywnego (Ponadnormatywni.pl). Na zdjęciu (od lewej) Łukasz Chwalczuk – prezes zarządu stowarzyszenia i Damian Bednarz – właściciel DB-PRO

Potencjał nowej siedziby Heavy Cargo Center zwiększa jej położenie: jest ona oddalona 500 m od portu rzecznego w Opolu, gdzie znajduje się największa suwnica bramowa o udźwigu 500 t. Wykorzystanie tych możliwości w transporcie śródlądowym pozwala na przewiezienie znacznie większych i cięższych ładunków, niż byłoby to możliwe tylko transportem drogowym czy kolejowym.

„Lokalizacja ta daje nam zupełnie nowe możliwości, możemy transportować komponenty o mniejszych gabarytach drogą lądową, tutaj w hali je scalać i wysyłać dalej barkami do wszystkich portów

europjskich. To realny krok w stronę bardziej zrównoważonej i efektywnej logistyki przyszłości” – dodał właściciel.

Nowa siedziba DB-PRO to oprócz hali magazynowo-przeładunkowej do obsługi ładunków ponadgabarytowych także budynek, gdzie znajdują się nowoczesne biura, sale konferencyjne i pomieszczenia socjalne. Jeśli będzie zapotrzebowanie na magazynowanie, istnieje możliwość rozbudowy i przedłużenia obiektu o 100 m i tym samym zwiększenie powierzchni o dodatkowe 2600 m².

Zdjęcia: © K. Biskupska

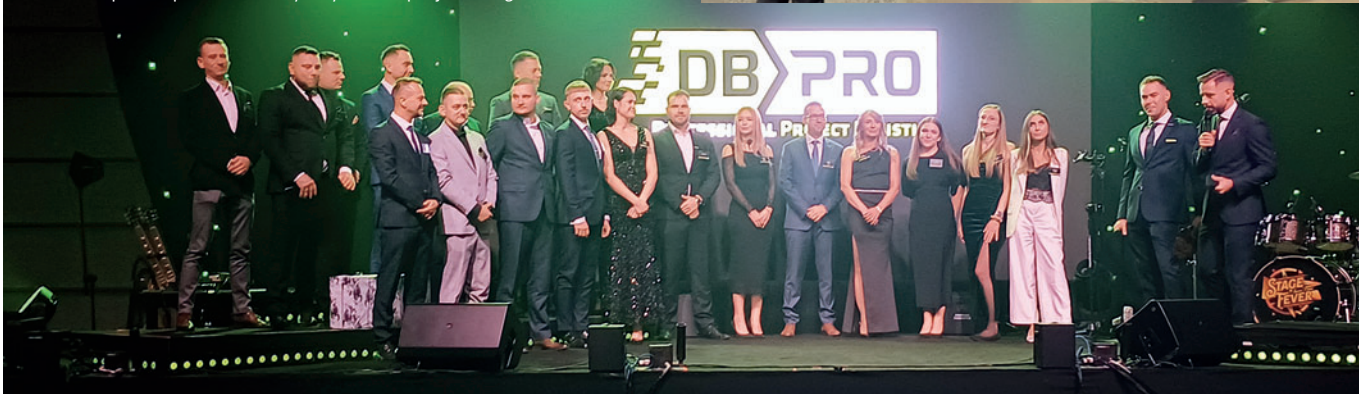
Nowo otwarty obiekt jest unikatowy na skalę krajową. Ma powierzchnię 1600 m², posadzkę o udźwigu 30 t/m², wysokość wewnętrzną 16 m i 2 wielkie bramy wjazdowe o wymiarach 8x8 m. W hali znajdują się 2 suwnice Rialex o udźwigu 60 t, z których każda może pracować w tandemie i podnosić elementy o masie 120 t. Dzięki temu firma może realizować operacje, jakie dotąd wydawały się w Polsce niemożliwe.

Obiekt ma 2 wielkie bramy wjazdowe o wymiarach 8x8 m



© DB-PRO

Firmę DB-PRO tworzy zespół z wieloletnim stażem w transporcie ponadnormatywnym oraz project cargo



MAX810 — nowy produkt w ofercie MAX Trailer

Wprowadzając na rynek nową naczepę niskopodwoziową MAX810, firma MAX Trailer rozszerza swoją ofertę i wkracza na nowe obszary działalności. Koncepcja wzbudza uznanie zoptymalizowaną masą własną, dużą ładownością oraz modułowym połączeniem przedniego wózka i platformy ładunkowej.

„Wszechstronność była dla nas szczególnie ważna: naczepa MAX810 może być dostosowana do szerokiej gamy scenariuszy pracy – od ciężkiego transportu drogowego po zadania realizowane w wymagających warunkach terenowych” – komentuje Mario Faymonville, menedżer produktu i dyrektor sprzedaży w MAX Trailer. To połączenie zapewnia optymalne właściwości pokonywania zakrętów przy dowolnym zakresie rozsunięcia, bez ko-

Naczepa MAX810 może być uważana za punkt odniesienia w technologii i stosunku ceny do wydajności. To pojazd o olbrzymich możliwościach. Platforma ładunkowa o długości 11 000 mm ma 6 lub 7 osi i jest dostępna z pojedynczym lub podwójnym wysunięciem (8200 + 7700 mm). W zależności od potrzeb można ją połączyć z łabędzią szyją lub wydłużyć za pomocą dopinanego 2- lub 3-osiowego wózka przedniego. Łabędzia szyja jest hydraulicznie podnoszona i opuszczana. Naczepa jest przeznaczona do łączenia z ciągnikami 6×4 lub 8×4, a techniczny nacisk na siódło wynosi 38 t.



Odpinana i regulowana hydraulicznie łabędzia szyja ma balkon o długości 3650 mm



MAX810 to nowa naczepa niskopodwoziowa w ofercie MAX Trailer; ma pokład ładunkowy o 6 lub 7 osiach, dostępna jest z pojedynczym lub podwójnym wysuwem

nieczności ręcznej regulacji drążków kierowniczych. Nawet podczas manewrowania do tyłu wymuszony układ kierowniczy zapewnia najwyższą precyzję.

Kluczową cechą nowej naczepy są wysokowydajne osie wahadłowe PA-X. Układ osi wahadłowych mogących przenosić naciski do 13 740 kg przy 30 km/h, z kołami o średnicy 17,5 cala, gwarantuje zwrotność i stabilność nawet w trudnym terenie. Rozstaw osi wynosi 1500 mm. Maksymalny ciężar ładunku, jaki naczepa MAX810 może przewozić, to 96 590 kg, przy masie całkowitej 126 000 kg.

Rozwiązania zastosowane w modelu MAX810 mają 3 kluczowe cechy: zawieszenie o skoku 600 mm, kąt skrętu osi wynoszący 60° oraz wysokość załadunku wynosząca zaledwie 800 mm – idealna do transportu dużych ładunków. Funkcje hydrauliczne, takie jak regulacja wysokości jazdy i zbieżności, można wygodnie kontrolować za pomocą pilota radiowego.

Hydrauliczne rampy, które można łatwo zamontować w zależności od potrzeb, umożliwiają transport najcięższych maszyn, a liczne kłonicie wtykane w otwory w pokładzie o szerokości podstawowej

2750 mm i punkty mocowania oferują elastyczne opcje zabezpieczenia ładunku. Rezultatem jest zoptymalizowane rozwiązanie do transportu maszyn, elementów mostów, komponentów turbin wiatrowych lub części przemysłowych. Pełna metalizacja zapewnia optymalną ochronę antykorozyjną i trwałość w użytkowaniu.

„Koncepcja MAX810 to synonim opłacalności, łatwości obsługi i technicznej finezji – to prawdziwy krok naprzód w swojej klasie” – podsumowuje Mario Faymonville.

Po wprowadzeniu naczepy MAX810 asortyment produktów oferowanych przez MAX Trailer obejmuje 8 produktów:

- **MAX100:** naczepa niskopodwoziowa z liczbą osi od 2 do 6 z tarciovym lub hydraulicznym systemem skrętu, dostępna również w wersji rozsuwanej (wysuw pojedynczy lub podwójny), z wnękami na koła i plandeką,
- **MAX200:** naczepa platformowa o 3 lub 4 osiach, dostępna również w wersji rozsuwanej, z układem kierowniczym ciernym lub hydraulicznym,
- **MAX300:** przyczepa z dyszlem z 2 lub 3 osiami centralnymi i rampami,

- **MAX410:** naczepa balastowa mogąca mieć od 3 do 6 osi, przeznaczona do transportu części żurawi i ich balastów,
- **MAX510:** naczepa niskopodwoziowa o 2 lub 3 osiach w wersjach z osiami wahadłowymi lub skrętnymi, z odłączaną łabędzią szyją i teleskopowo rozsuwaną platformą ładunkową,
- **MAX600:** przyczepa z obrotnicą wyposażoną w 3 lub 4 osie, przeznaczona do sektora budowlanego i robot publicznych,
- **MAX710:** naczepa niskopodwoziowa o budowie modułowej, składająca się z łabędziej szyi, odpinanego wózka przedniego o 2 lub 3 osiach, platformy niskopodwoziowej oraz tylnego wózka o 4 lub 5 osiach,
- **MAX810:** naczepa niskopodwoziowa (typu semi) z pokładem ładunkowym o 6 lub 7 osiach, dostępna z pojedynczym lub podwójnym wysuwem; w zależności od potrzeb można ją łączyć z łabędzią szyją lub wydłużyć, dopinając 2- lub 3-osioowy wózek przedni. ■

Opracowanie Dariusz Piernikarski

Zdjęcia: © Faymonville

reklama

NOWY - MAX810



**LIGHTER
THAN EVER.
FLEXIBLE
WITH EASE.**

MAX TRAILER

Maksymalna elastyczność. Zoptymalizowana masa własna. Świetny stosunek jakości do ceny.

Dzięki naczepie MAX810 typu półnizsza platforma, firma MAX Trailer rozszerza swoją ofertę produktową i wkracza w nowe kategorie wydajnościowe. Koncepcja imponuje zoptymalizowaną masą własną, dużym ładunkiem użytecznym oraz modułowym połączeniem przedniego wózka i platformy ładunkowej. Platforma ładunkowa posiada 6 lub 7 osi i może być teleskopowana jednokrotnie lub dwukrotnie. W zależności od potrzeb, może być sprzęgana z łabędzią szyją lub rozbudowywana o 2- lub 3-osioowy wózek. Łabędzia szyja jest hydraulicznie podnoszona i opuszczana. Rampy hydrauliczne dostępne są jako opcja. MAX810 można dostosować do różnych scenariuszy eksploatacyjnych – od transportu ciężkiego w ruchu drogowym po wymagające warunki terenowe.

Skorzystaj z porady jednego z naszych ekspertów!



**SPRAWDŹ
TERAZ!**

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

Powered by **FAYMONVILLE** GROUP

MAX710: od początku wzbudza zaufanie

Naczepa MAX710 to rozszerzenie portfolio produktowego MAX Trailer o rozwiązanie przeznaczone do transportu większych i cięższych ładunków. Warianty z 6, 7 lub 8 osiami wyznaczają nowe standardy w zakresie zwartości, elastyczności i korzystnego stosunku ceny do wydajności.

Firma MAX Trailer wprowadziła naczepę niskopodwoziową MAX710 wiosną 2025 r. Naczepa jest przeznaczona głównie do transportu większych maszyn budowlanych. Mimo stosunkowo krótkiej obecności na rynku pojazd ten zdążył już zdobyć uznanie jego użytkowników. Kierowcy doceniają kompaktowość i elastyczność pojazdu, krótki czas przygotowania go do załadunku oraz prostą obsługę. Bez wątplenia są to zalety, które pozwalają zaoszczędzić sporo czasu w codziennej eksploatacji.

MAX710 w firmie B&B

Jednym z pierwszych użytkowników naczepy MAX710 jest niemiecka firma budowlana B&B z Essen. Dla tej firmy naczepa MAX710 w mgnieniu oka okazała się prawdziwym ulepszeniem – nie-

zawodnym, solidnym i przemyślanym. Reiner Elfering, kierowca jeżdżący na co dzień zestawem wyposażonym w naczepę MAX 710, zauważa: „Mam do niej prawdziwe zaufanie i nie chciałbym się już z nią rozstać. To naczepa niskopodwoziowa, która łączy w sobie praktyczność, kompaktowość i przydatność w przyszłości”. I dodaje: „Całkowita metalizacja zapewnia optymalną ochronę antykorozyjną. To kolejny atut, który procentuje w długiej perspektywie w wymagających warunkach na placach budowy. Od samego początku poczułem z nią pewną więź – to po prostu frajda”. Jednym z zadań zrealizowanych przez firmę B7B i kierującego zestawem Reinera Elferinga, w którym naczepa MAX710 udowodniła swoje atuty, był transport 56-tonowej kruszarki. Trasa nie należała do najłatwiejszych: jej fragmentem był typowy teren budowy z wąskimi i nierównymi drogami,

ostrymi zakrętami i drzewami ograniczającymi możliwość manewrowania. Okazało się, że dla naczepy MAX710 nie był to jakkolwiek problem: 19,5-calowe osie wahadłowe pokazały, co potrafią dzięki wysokiemu skokowi zawieszenia i dużemu kątowni skrętu. „Po prostu pojazd pozostaje stabilny, cokolwiek by się działo. MAX710 podąża za moim ciągnikiem siodłowym, jakby ciągnięty za sznurek” – tak komentował ekspert od transportu ciężkiego, precyzyjnie prowadząc zestaw pojazdów do celu.

Równie sprawnie przebiegał rozładunek. Po zwolnieniu urządzeń napinających kompaktowy przedni wózek został szybko odłączony od naczepy. „Działa to super szybko” – skomentował z zadowoleniem Reiner Elfering. „Chociaż w zestawie mam naczepę w konfiguracji 2+4, całkowita długość zestawu pozostaje poniżej 23 m. Mogę nim naprawdę wszędzie dojechać”.

MAX710 w skrócie

Konstrukcja naczepy MAX710 opiera się na systemie modułowym: naczepa składa się z łabędziej szyi, odpinanego przedniego wózka z 2 lub 3 osiami oraz tylnego wózka z 4 lub 5 osiami wahadłowymi wyposażonymi w koła z obręczami o średnicy 19,5”. W zależności od przewożonego ładunku naczepę można wyposażyć w platformę koparkową lub pokład niskopodwoziowy z belkami zewnętrznymi. Przy prędkości jazdy 62 km/h naciski na osie mogą wynosić do 14,64 t. Łabędzia szyja zapewnia techniczne obciążenie sprzęgu siodłowego wynoszące 38 t i może być łączona z ciągnikami siodłowymi w konfiguracji 6×4 lub 8×4. Zakres regulacji wysokości zawiera się w przedziale od 1250 mm do 1550 mm. Opcjonalnie dostępne jest również praktyczne zdalne sterowanie radiowe do funkcji hydraulicznych związanych z pozycjonowaniem łabędziej szyi. Zakres regulacji zawieszenia wynosi -200/+400 mm.

Zestaw z 3-osiowym ciągnikiem oraz naczepą MAX710 w konfiguracji 2+4 ma całkowitą długość poniżej 23 m



Opracowanie Dariusz Piernikarski
Zdjęcie: © Faymonville

SAMOCZODY 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 Muskala,
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.



Agnieszka Łyżwińska



1 stycznia 2026 r. objęła stanowisko dyrektora zarządzającego Grupy Renault (marki Renault, Dacia, Alpine) na region EAST (Polska, Czechy, Słowacja i kraje bałtyckie). Z branżą motoryzacyjną związana od blisko 30 lat.

Przez ostatnie lata pełniła funkcję dyrektora zarządzającego marki Dacia na cały region EAST. Wcześniej była dyrektorem marketingu regionu East dla marek Renault i Alpine. W latach 2019–2021 pełniła funkcję dyrektora polskiego oddziału Nissan Sales Central & Eastern Europe. Jej kariera zawodowa od wielu lat jest związana z Grupą Renault – przez ponad 10 lat pracowała w Renault Retail Group, sieci salonów marki, gdzie zajmowała stanowiska dyrektora handlowego oraz dyrektora sprzedaży i marketingu. W latach 2014–2019 pełniła funkcję zastępcy dyrektora wykonawczego w Renault Polska. Jest magistrem ekonomii, ma szerokie doświadczenie w obszarze zarządzania, współpracy z siecią dealerską oraz marketingu.



Rosalinde van Lomwel



1 grudnia 2025 r. objęła stanowisko dyrektora sprzedaży i marketingu FM Logistic w regionie Europy Centralnej, zostając jednocześnie członkiem zarządu FM Logistic na Centralną Europę. Od 2014 r. pracowała w A.P. Moller – Maersk, gdzie rozpoczęła od zarządzania zespołami odpowiedzialnymi za rozwój produktów w zakresie spedycji lotniczej, morskiej i kolejowej. W kolejnych latach zajmowała stanowiska kierownicze, kierując m.in. rozwojem usług logistycznych na wielu rynkach afrykańskich. W 2023 r. została dyrektorem ds. rozwoju biznesu w Europie Północnej, nadzorując tworzenie rozwiązań logistycznych dla sektorów motoryzacyjnego, FMCG, retail, farmaceutycznego i lifestyle. W FM Logistic będzie kierować międzynarodowymi zespołami sprzedaży i marketingu, określać i wdrażać strategię rynkową oraz wspierać rozwój działalności w Europie Centralnej, w tym w Polsce, Czechach, Słowacji i na Węgrzech.

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

