IVECO STRALIS HI-WAY NEOPLAN JETLINER CARAVAN SALON 2012

www.transportpolski.pl

TRANSPORT POLSKI

ISSN 1642-7351
indeks 36939x

Rok XIII NR 4 2012 cena 6,50 zł (w tym VAT 8%)

NOWE VOLVO FH

InterUrbino

Dla pasażera podróżującego autobusem międzymiastowym najważniejsze są wygoda oraz bezpieczne dotarcie do celu. W XXI wieku to jednak zaledwie podstawowe oczekiwania. Dlatego nowy Solaris InterUrbino oferuje znacznie więcej - zapewnia przyjemność płynącą z samej jazdy.

SOLARIS

www.solarisbus.com

TRANSPORT POLSKI
DWUMIESIĘCZNIK TRANSPORTU DROGOWEGO

REDAKCJA:
90-361 Łódź, ul. Piotrkowska 278
tel. (42) 684 76 62 tel./fax (42) 684 34 44
e-mail: redakcja@transportpolski.pl
internet - www.transportpolski.pl

ZESPÓŁ REDAKCYJNY:
Jacek Wejman - *p.o. Redaktora naczelnego*
Halina Cieślak, tel. (42) 684 76 62 - *Sekretarz redakcji*

Robert Lisiecki – *skład i łamanie*
Dorota Cieślak-Góra
Wojciech Góra
Ryszard Gałczyński

WSPÓŁPRACA:
Piotr Duda
Michał Kij
Wojciech Mackiewicz
Agnieszka Pichola
Piotr Pichola

Zespół redakcyjny jest obserwatorem
prac Komisji Sejmowych
przy Sejmie Rzeczypospolitej Polskiej

WYDAWCA:
EURO-TRANZYT Sp. z o.o.,
90-361 Łódź, ul. Piotrkowska 278
CZŁONEK IZBY WYDAWCÓW PRASY

PREZES WYDAWNICTWA:
Elżbieta Prusik

PRENUMERATA, P.R. i MARKETING:
Dorota C. Góra
redakcja@transportpolski.pl

DRUK:
EDIT Sp. z o.o.

KOLPORTAŻ:
EMPIK Sp. z o.o., KOLPORTER S.A.,
RUCH S.A. (salony prasowe), Kiosk24

IZBA WYDAWCÓW PRASY

Prawa autorskie zastrzeżone.
Przedruki za zgodą redakcji.
Redakcja nie odpowiada za treść
artykułów promocyjnych, ogłoszeń i reklam.

Nareszcie jest

Najbardziej oczekiwana premiera ostatnich miesięcy – nowy model Volvo FH w końcu stanął w świetle obiektywów. Przygotowana z ogromnym rozmachem kampania reklamowa i premiera w sześciu miastach europejskich to w dotychczasowej historii koncernu wydarzenie bezprecedensowe. Szwedzi mają się czym chwalić, nowy model przy zachowaniu doskonałych parametrów aerodynamicznych poprzednika zyskał dodatkowy metr przestrzeni we wnętrzu kabiny i zupełnie nową koncepcję ergonomiczną. Posiadł także nowoczesne jednostki napędowe spełniające normę Euro 6 i otrzymał szereg systemów wspomagających kierowcę podczas pracy. Jednak najważniejszym elementem kampanii promocyjnej była konstrukcja przedniego zawieszenia, które jest niezależne i jak zapewnia producent oferuje niespotykane dotychczas w samochodach ciężarowych, właściwości jezdne. Z takim rynsztunkiem oraz oczekiwanym na rok 2013 nowym układem napędowym I-Torque, Volvo FH, będzie poważnym konkurentem dla nowego Actrosa, zachowawczej Scanii R, sprawdzonego DAF-a XF, MAN-a TGX, Iveco Hi-Way i Renault Magnum. W numerze odnajdziecie Państwo relację z premierowej imprezy oraz szczegółowy opis najważniejszych cech nowego Volvo. Na marginesie zachęcam do odwiedzenia zasobów internetowych marki Volvo i obejrzenia filmików promujących nowe FH – robią wrażenie.

W numerze oprócz tradycyjnych działów powróciliśmy także do historii, która dawno nie gościła w naszym magazynie. Na pierwszy ogień proponujemy 70-lat Freightlinera – cenionej marki amerykańskiej obecnie znajdującej się w portfolio koncernu Daimler.

Zapraszam do lektury.

Jacek Wejman

Na okładce:

Nowe Volvo FH, zaprezentowane na początku września, zwraca uwagę całkowicie zmienioną kabiną, ramą, układem napędowym i zawieszeniem. Kabina zyskała ponad metr sześcienny więcej przestrzeni wnętrza oraz nowy styl, przy zachowaniu doskonałych parametrów aerodynamicznych poprzednika. Volvo FH posiada rewolucyjne rozwiązanie IFS, którego centralnym elementem jest niezależne przednie zawieszenie. Jest to rozwiązanie opcjonalne i nieco cięższe od klasycznego zawieszenia, jednak zapewnia większy komfort i poprawia trakcję. W 2013 roku do gamy modelowej FH ma zostać wprowadzony nowy, bardziej efektywny układ napędowy I-Torque, który w połączeniu z silnikami Euro 6 i skrzynią I-Shift 2 ma poprawić efektywność paliwową. Nowe Volvo to także nowy wymiar bezpieczeństwa poprzedzony tysiącem symulacji zderzeń i ponad 100 rzeczywistych crash testów.

Ponadto Volvo oferuje unikalne możliwości serwisowe, dzięki którym stacja serwisowa, za pomocą technologii bezprzewodowej, może na bieżąco monitorować stan zużycia poszczególnych elementów pojazdu i odpowiednio do tego umawiać wizytę w serwisie.

SPIS TREŚCI:

SAMOCHODY CIĘŻAROWE VOLVO FH/FH16 – PREZENTACJA MODELU A.D. 2012 – NOWE VOLVO FH 6
SAMOCHODY CIĘŻAROWE IVECO STRALIS HI-WAY – PREZENTACJA – ZDOBYWCA HI-WAY'A 12
SAMOCHODY CIĘŻAROWE MERCEDES-BENZ ANTOS – PREZENTACJA – SPECJALISTA W DYSTRYBUCJI 16
SAMOCHODY CIĘŻAROWE MAN – NOWY TGX I TGS – CIĘŻKA OFENSYWA 20
SAMOCHODY CIĘŻAROWE MAN – ODŚWIEŻONA RODZINA TGM I TGL – PREMIERA PRZED IAA 23
SAMOCHODY CIĘŻAROWE MASTER TRUCK 2012 – KALEJDOSKOP 26
SAMOCHODY CIĘŻAROWE SCANIA – FINAŁ YOUNG EUROPEAN TRUCK DRIVER 2012 – NAJLEPSZY W POLSCE 29
TECHNIKA DAF TRUCKS – 40 LAT ITS – WZOROWA POMOC 30
TECHNIKA VOLVO TRUCK – I-SEE – WSPOMAGA TOCZENIE 31
TECHNIKA VOLVO TRUCKS – NOWY INTERFEJS TELEMATYCZNY – GSM NA USŁUGACH VOLVO 32
TECHNIKA HMF – ZABUDOWA DO TRANSPORTU SZKŁA –DELIKATNY ZAŁADUNEK 33
TECHNIKA LAFAYETTE TRUCKER – TEST CB – ANTYMISIEK 34
OLEJE ŚRODKI SMARNE MOBIL DELVAC ZMNIEJSZAJĄ ZUŻYCIE PALIWA 38
OPONY CONTINENTAL – ETYKIETA UE – PRZETESTOWANY ASORTYMENT 40
SAMOCHODY DOSTAWCZE V KONFERENCJA ZABUDÓW SPECJALISTYCZNYCH SAMOCHODÓW UŻYTKOWYCH VOLKSWAGENA – SPECJALISTYCZNE VOLKSWAGENY 41
SAMOCHODY 4X4 HONDA CR-V 2.0 ELEGANCE – ZDOBYWA SERCA 46
SAMOCHODY 4X4 VOLVO XC60 D3 AWD OCEAN RACE – SZWEDZKI KONKURENT 48
SAMOCHODY OSOBOWE HONDA CIVIC 1.8 SPORT – ORYGINALNA 50
SAMOCHODY OSOBOWE VOLKSWAGEN SHARAN 2.0 DSG 170 KM – DLA MAJĘTNYCH 52
AUTOBUSY SOLARIS – TROLLINO DLA LUBLINA – KOLEJNE ZAMÓWIENIE 54
AUTOBUSY SOLARIS – URBINO DLA WAŁBRZYCHA 54
AUTOBUSY NEOPLAN JETLINER – NOWY AUTOBUS KLASY PREMIUM – KLASA SAMA W SOBIE 56
KEMPINGOWE CARAVAN SALON DÜSSELDORF 2012 – W OCZEKIWANIU NA KRYZYS 60
HISTORIA FREIGHTLINER 70-LAT – CZ. I – PIONIER Z AMERYKI 64

Najbardziej komfortowe miejsce pracy i do 10% niższe zużycie paliwa.
WSZYSTKIE NOWOŚCI znajdziesz na volvotrucks.pl/fh

NOWE VOLVO FH

Volvo Trucks. Driving Progress

VOLVO FH/FH16 – PREZENTACJA MODELU A.D. 2012

NOWE VOLVO FH

Volvo FH/FH16 w najnowszej odmianie na nowo definiuje pojęcie ciężarówki klasy premium. Pojazd posiada nową kabinę, zaprojektowaną z zachowaniem zasad ergonomii, komfortu i bezpieczeństwa, nowoczesne jednostki napędowe spełniające normy Euro 6 i nowe podwozie z innowacyjnym zawieszeniem niezależnym przedniej osi. Ponadto Volvo Trucks zapewnia rodzinie FH/FH16 nowoczesny sposób diagnostyki i serwisu oparty o system GSM.

Premiera nowego Volvo FH/FH16 odbyła się jednocześnie w 6 miastach europejskich. W mateczniku firmy Volvo, w Goeteborgu, uroczystość miała miejsce w Scandinavium Arena z udziałem 2000 gości i amerykańskiej baleriny Faith Dickey, której wyczyny mogliśmy podziwiać na YouTube. Kolejne 4000 osób wzięło udział w równoległych prezentacjach w: Madrycie, Birmingham, Paryżu, Rotterdamie i Brukseli. Transmisję na żywo z tych wydarzeń oglądało ponad 34 tys. internautów.

Prace projektowe nad następną generacją najlepiej sprzedającego się modelu Volvo Trucks w historii (ponad 650 tys. sprzedanych pojazdów od 1993 roku) rozpoczęły się ponad 5 lat temu i trwają nadal, gdyż szereg innowacyjnych rozwiązań zaplanowanych jest na rok 2013, kiedy to rozpocznie się produkcja nowego FH/FH16.

POSTAWIONE DO PIONU

Kabina nowego FH została zaprojektowana od nowa, nie straciła jednak charakterystycznych dla Volvo ostrych linii i wyraźnego stylu. Najważniejszą zmianą jaką można zaobserwować jest bardziej pionowe zamocowanie większej, przedniej szyby, dzięki któremu powiększono przestrzeń we wnętrzu. Aby nie utracić dynamicznego charakteru bardziej pochylono dach i wykonano kilka zabiegów stylistycznych wzmacniających wrażenie ruchu, m.in. górna krawędź wnęki koła, która opada ku przodowi i łączy się z ostro zarysowanymi reflektorami. Wszystkie zmiany dokonane na poszyciu kabiny zostały wykonane w zgodzie z zasadami aerodynamiki, a dodatkowe elementy jak: narożniki o większym promieniu i od nowa zaprojektowane lusterka wsteczne znacznie poprawiły przepływ powietrza.

W przypadku samochodów użytkowych najważniejszą osobą na pokładzie jest kierowca. Z myślą o nim zaprojektowano wnętrze ergonomiczne, komfortowe i przestronne. Kierowca z udoskonalonego fotela ma lepszy widok na drogę, co jest zasługą zwłaszcza powiększonych szyb i nowatorskich lusterek. Dźwignie i przełączniki są uszeregowane według ich priorytetu, co oznacza, że te

Rikard Orell

najważniejsze znajdują się najbliżej kierowcy. Wieloma funkcjami nowego samochodu ciężarowego – m.in. telefonem i systemem nawigacyjnym – można sterować za pomocą przycisków na kole kierownicy.

– *Nasz nowy zestaw wskaźników podniesie branżowy standard. W swojej części środkowej grupuje najważniejsze wskaźniki, podczas gdy mniej istotne wskazania są prezentowane po jego lewej i prawej stronie. W rezultacie kierowca zwykle nie musi odrywać wzroku od drogi, by sprawdzić najważniejsze odczyty* – wyjaśnia Rikard Orell.

Udoskonalono ergonomię i elastyczność pozycji za kierownicą. Na przykład, regulację koła kierownicy wzbogacono o funkcję regulacji kolumny kierownicy – po raz pierwszy w samochodzie ciężarowym, a nowy mechanizm umożliwia pochylanie koła kierownicy o dodatkowe 20 stopni. Fotel kierowcy oferuje solidniejsze podparcie lędźwiowe i boczne i może być odsuwany do tyłu o cztery centymetry dalej niż dotychczas.

Aby kierowca mógł dobrze wypocząć, potrzebuje komfortowej leżanki. Dlatego właśnie Volvo poszerzyło leżankę do 815 mm i opracowało nowe materace.

Kabina nowego Volvo FH powiększyła się – nawet o jeden metr sześcienny. Wnętrze stało się bardziej przestronne, a dostępna przestrzeń w schowkach wzrosła o 300 litrów. Wygodzie wypoczynku sprzyjać ma zintegrowany schładzacz parkingowy, który zapewnia kierowcy przyjemną temperaturę w kabinie, bez względu na porę dnia. – *W nocy schładzacz nie zużywa paliwa. Zapewnia optymalną cyrkulację powietrza*

Ulf Andreasson

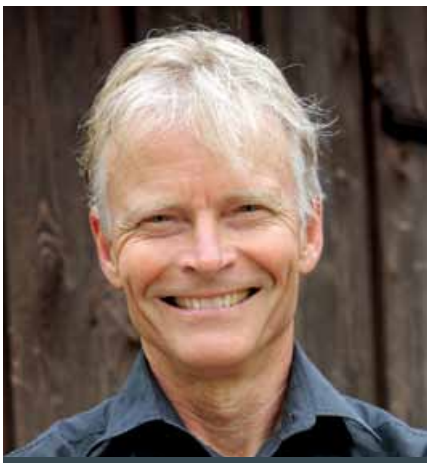
i jest wyjątkowo cichy. Co więcej, jest także inteligentny: oblicza wydajność chłodzenia, jaką można wykorzystywać bez ryzyka rozładowania akumulatorów. Dlatego możemy zagwarantować, że następnego ranka nie będzie problemów z uruchomieniem silnika – wyjaśnia Ulf Andreasson. – *A ponieważ schładzacz ten, dostępny w opcji, jest wbudowany w kabinę, nie pogarsza aerodynamiki samochodu ciężarowego i nie ogranicza miejsca we wnętrzu kabiny.*

Deska rozdzielcza stylem nawiązuje do samochodów osobowych marki Volvo

Zamiast dźwigni hamulca postojowego mamy prostokątny przełącznik

Nowe fotele o ergonomicznym kształcie i deska rozdzielcza wnikająca w środkowej części do wnętrza

Ustawienie przednich słupków do pionu pozwoliło wygospodarować dodatkową przestrzeń na pojemne schowki


Stefan Axelsson

STABILNE I PRZEWIDYWALNE

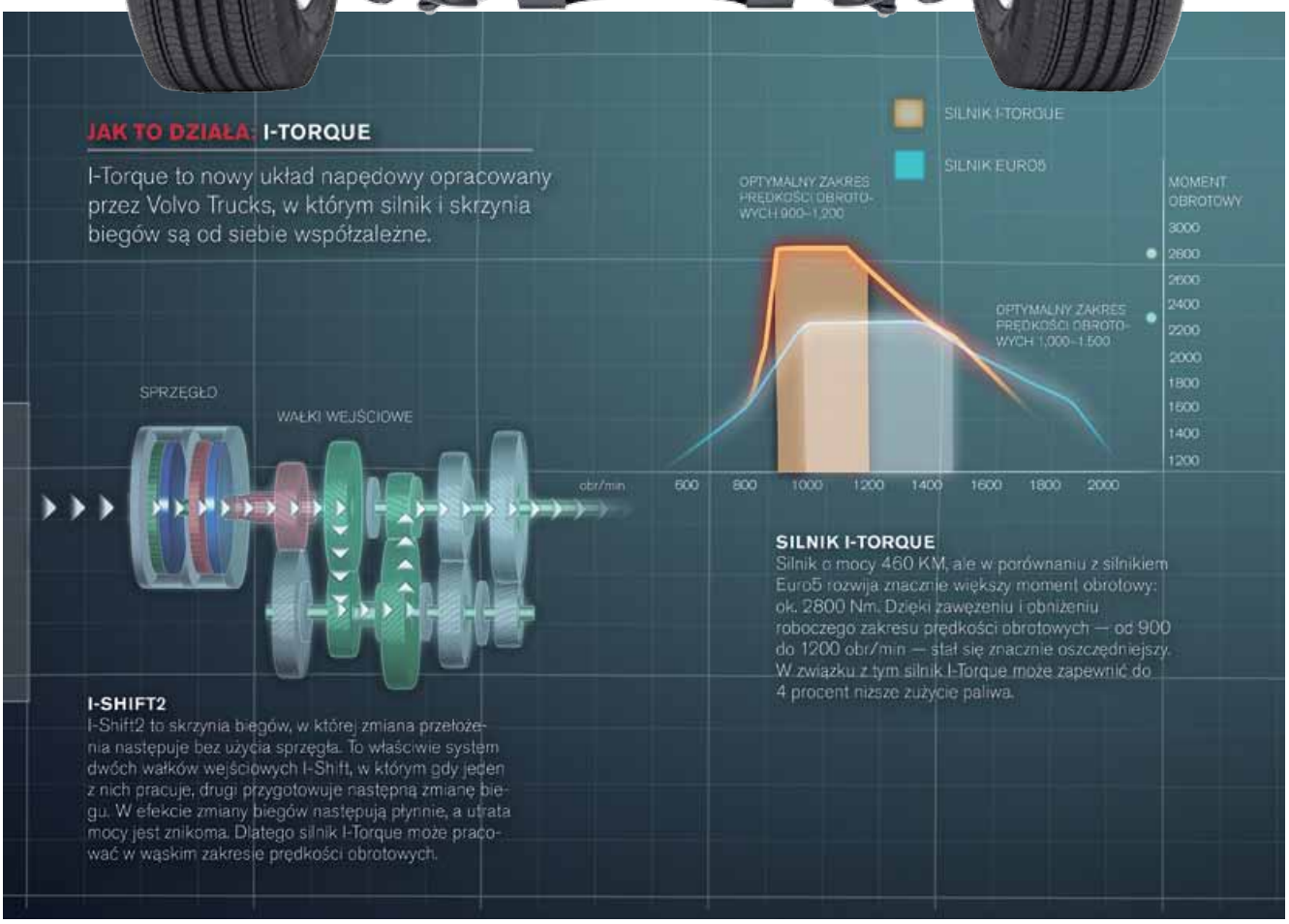
Jednymi z głównych priorytetów Volvo Trucks podczas prac nad nową serią FH były właściwości jezdne i komfort. Za sprawą zoptymalizowanego zawieszenia przedniego i tylnego, zwiększonej stateczności poprzecznej i udoskonalonego zawieszenia kabiny, nowe Volvo FH jest wyjątkowo komfortowe i doskonale trzyma się drogi. Cechy te jeszcze bardziej uwydatnia unikatowe, niezależne zawieszenie przednie. Rozwiązanie jest od dawna stosowane w samochodach osobowych, a od pewnego czasu także w autobusach. IFS polepsza zarówno komfort, jak i stateczność pojazdu

Zoptymalizowana geometria, ulepszenia w zawieszeniu przednim i tylnym, zwiększona stateczność boczna kabiny oraz wzajemnie zrównoważone charakterystyki tłumienia zawieszeń kabiny i podwozia. To właśnie te czynniki odpowiadają, zdaniem Stefana Axelssona, menedżera ds. właściwości jezdnych i komfortu jazdy w Volvo Trucks, za poprawę, o 50 procent, stateczności poprzecznej pojazdu, w porównaniu z poprzednią serią FH.

Udoskonalenia wprowadzone w podwoziu i kabinie polepszyły także stateczność kierunkową nowego Volvo FH. Stateczność kierunkowa, w połączeniu ze statecznością poprzeczną, daje kierowcy poczucie precyzji i kontroli, co czyni jazdę mniej męczącą.

– *Nowy samochód ciężarowy jest stabilny i przewidywalny na drodze. Także reakcje układu kierowniczego są doskonałe – koło kierownicy pozwala dokładnie wyczuć nawet najmniejsze ruchy pojazdu. Ponadto, nowa funkcja regulacji kolumny kierownicy pozwala każdemu kierowcy, bez względu na posturę, zająć najwygodniejszą dla siebie pozycję za kierownicą* – relacjonuje Stefan Axelsson.

Nowe Volvo FH to również IFS, oraz zębatkową przekładnią kierowniczą – dwie nowe cechy zapewniające radykalną poprawę właściwości jezdnych. – *W przypadku IFS każde z przednich kół posiada indywidualne zawieszenie – ruchy jednego koła nie oddziałują na drugie. Rezultatem jest większa płynność i stabilność jazdy* – mówi Martin Palming, menedżer produktu w Volvo Trucks. Zębatkowa przekładnia



Martin Palming

kierownicza to także rozwiązanie zapożyczone z samochodów osobowych. W porównaniu z konwencjonalną przekładnią kierowniczą, przekładnia zębatkowa zapewnia bardziej bezpośrednie sprzężenie między kołem kierownicy a kołami jezdnymi. Dzięki temu kierowca ma lepsze wyczucie drogi.

– *Ten samochód ciężarowy wyznacza nowy standard pod względem stateczności kierunkowej i trzymania się drogi podczas pokonywania zakrętów. Jazda w pełni załadowanym zestawem drogowym z tak doskonałą precyzją i poczuciem bezpieczeństwa robi naprawdę niesamowite wrażenie. Dzięki rzeczywiście imponującej dokładności prowadzenia, na łuku drogi pojazd utrzymuje wyznaczony kurs bez konieczności wprowadzania dodatkowych korekt kołem kierownicy* – mówi Martin Palming o nowej technologii, która początkowo będzie dostępna w pojazdach z kierownicą po lewej stronie.

EFEKTYWNE I EKOLOGICZNE

Nowoczesny samochód ciężarowy do transportu dalekobieżnego nie może istnieć bez odpowiednich jednostek napędowych i układu napędowego. Volvo dla nowego modelu przygotowało rozwiązanie zwane pod nazwą I-Torgue, które oficjalnie na rynku europejskim zadebiutuje jesienią roku 2013. I-Torque wg. producenta, zapewnia znakomite właściwości jezdne, a w połączeniu z I-See (opisywany w numerze w dziale Technika), zmniejsza również zużycie paliwa nawet o 10 procent.

Swoje właściwości I-Torque zawdzięcza połączeniu dużego momentu obrotowego silnika (2800 Nm) D13 Euro 6 o mocy 460 KM, z nową zautomatyzowaną, dwusprzęgłową skrzynią biegów I-Shift 2, zdolną do zmiany przełożeń pod obciążeniem („powershift"). I-Torque udostępnia aż 2800 Nm momentu obrotowego przy niskiej prędkości obrotowej silnika, co zwiększa cichobieżność.

Astrid Drewsen

– *W skrzyni dwusprzęgłowej nie występują przerwy w przenoszeniu momentu obrotowego, nawet w trakcie zmian biegów. W rezultacie, silnik może pracować w wąskim, optymalnym zakresie prędkości obrotowych, zapewniając jednocześnie duże przyspieszenie i znakomite właściwości jezdne. Co więcej, ta nowa technologia zapewnia niższe niż dotychczas poziomy hałasu i zużycia paliwa* – mówi Astrid Drewsen, menedżer produktu ds. I-Torque. – *To tak, jakby posiadać dwie skrzynie biegów w pojeździe. W czasie, gdy wykorzystujesz bieg w pierwszej skrzyni biegów, w drugiej jest już wybrane inne przełożenie. Rzeczywista zmiana biegu odbywa się*

Wprowadzenie na rynek nowego Volvo FH poprzedziły intensywne testy zarówno na torze testowym jak i na drogach publicznych

Mats Franzén

błyskawicznie, bez utraty siły napędowej – mówi Drewsen.

– *Niższa prędkość obrotowa oznacza mniej cykli wtrysku i spalania – i mniejsze tarcie. I-Torque operuje w zakresie, w którym silnik D13 osiąga największą sprawność, czyli między 900 a 1200 obr/min* – mówi Mats Franzén, dyrektor ds. strategii rozwoju silników w Volvo Trucks.

Pierwszy silnik Euro 6 bazuje na wypróbowanym i niezawodnym silniku Volvo klasy Euro 5, który także jest dostępny w nowej serii Volvo FH. Podobnie jak on, posiada sześć cylindrów w układzie rzędowym, Turbocompound, nowe oprogramowanie i układ oczyszczania spalin SCR. W celu spełnienia nowych wymagań emisyjnych, w nowym silniku zastosowano dodatkowo układ recyrkulacji spalin EGR, a także filtr cząstek stałych (DPF), które to rozwiązania Volvo Trucks stosuje już od kilku lat w USA i Japonii.

Istotny wpływ na poprawę ekonomiki pa-

liwowej ma także szereg drobnych udoskonaleń, jak np. sprężarka powietrza wyłączana, gdy nie jest potrzebna, czy alternator o większej sprawności. Również pompa wspomagania układu kierowniczego czuła na obciążenie, z funkcją automatycznego wyłączania.

W sumie, wszystkie te drobne modyfikacje pozwalają zaoszczędzić do 1 procent paliwa.

Wraz z nowym samochodem ciężarowym Volvo Trucks wprowadza na rynek pakiet oszczędności paliwa, dostosowany do specyfiki transportu długodystansowego. Pakiet obejmuje zestaw wyposażenia pojazdu, zawierający m.in. I-See i inne opcje sprzętowe, jak również zestaw usług sprzyjających oszczędzaniu paliwa.

Jedną z nich jest Doradztwo Paliwowe, w ramach którego monitorowane jest zużycie paliwa osiągane przez kierowcę. Na tej podstawie firma i kierowca systematycznie otrzymują wskazówki, jak doskonalić ekonomikę paliwową.

Doradztwo Paliwowe obejmuje trzy elementy: aktywne doradztwo w postaci comiesięcznych raportów z komentarzami, internetowe forum dyskusyjne i mailowe wsparcie techniczne.

W skład pakietu oszczędności paliwa wchodzi także szkolenie. Koncentruje się na stylu jazdy, przewidywaniu sytuacji drogowej oraz skutkach jazdy ofensywnej i defensywnej. Elementem składowym pakietu oszczędności paliwa jest system Dynafleet Paliwo i Środowisko.

BEZPIECZNIE

Dzięki zaprojektowanej od podstaw nowej kabinie, nowe Volvo FH jest bezpieczniejsze nawet od swojego poprzednika. Nigdy przedtem samochód ciężarowy Volvo nie przeszedł z równie dobrym wynikiem tak rygorystycznych testów zderzeniowych jak to miało miejsce w przypadku nowej kabiny FH. A gdyby doszło do przewrócenia się samochodu ciężarowego, kierowca ma w zasięgu ręki wyjście bezpieczeństwa w dachu, będące jednocześnie ponad standard dużym szyberdachem.

Tysiące symulacji zderzeń i około 100

Carl Johan Almqvist

rzeczywistych testów zderzeniowych pozwoliło inżynierom Volvo Trucks zaprojektować bezpieczniejszą kabinę samochodu ciężarowego.

– *Wykorzystaliśmy nowe technologie, nowe materiały i wszystko to, czego nauczyliśmy się od czasu opracowania naszej poprzedniej bezpiecznej kabiny. Użyliśmy wszelkich środków, by skonstruować jeszcze bezpieczniejszy samochód ciężarowy. W ten sposób powstało najbezpieczniejsze na świecie Volvo* – mówi Carl Johan Almqvist, dyrektor ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego i produktów w Volvo Trucks.

Na przykład, w konstrukcji belek pochłaniających energię zderzenia i drzwi zastosowano stal dwufazową o dużej wytrzymałości. Blachy zewnętrznego poszycia kabiny wytłoczono z ultrawytrzymałej stali niskostopowej stabilizowanej termicznie.

– *Dzięki użyciu nowych gatunków stali możemy budować wytrzymalsze kabiny bez zwiększania ich masy. Tym samym zapewniamy większe bezpieczeństwo, nie ograniczając ładowności pojazdu* – mówi Robert Ritzén, menedżer ds. materiałów w nowej kabinie.

Korzystniejsze cechy wytrzymałościowe i funkcjonalne są także wynikiem zastosowania nowych technologii, w tym m.in. spawania laserowego. Metoda ta umożliwia połączenie dwóch płaskich arkuszy blachy jeszcze przed ich uformowaniem. W rezultacie uzyskujemy możliwość kształtowania grubości i jakości każdego elementu poszycia.

Oprócz materiałów i technologii, w kabinie wprowadzono szereg rozwiązań konstrukcyjnych zwiększających poziom bezpieczeństwa. Nowa kabina jest większa, ponieważ ma bardziej pionowo poprowadzone przednie słupki, w rezultacie czego kierowca ma do dyspozycji większą przestrzeń.

Robert Ritzén

Zmodyfikowane drzwi i podłoga zapewniają maksimum bezpieczeństwa podczas zderzenia. Przednia szyba jest wklejana.

– *Dotychczas przednia szyba pełniła funkcję wyjścia bezpieczeństwa. Obecnie funkcję tę pełni wywietrznik dachowy* – wyjaśnia Carl Johan Almqvist.

Bezpieczny samochód ciężarowy może również być bezpiecznie użytkowany. Nowe Volvo FH posiada większe szyby i czytelniejszy zestaw wskaźników. Pole widzenia znacznie się zwiększyło. Ponadto, bezpieczeństwu jazdy sprzyjają aktywne systemy, takie jak Układ Monitorowania Pasa Ruchu (LKS), Układ Wspomagania Zmiany Pasa Ruchu (LCS), aktywny tempomat i Układ Monitorowania Reakcji Kierowcy (DAS).

Nowe Volvo FH jest także bezpieczniejsze dla kierowców samochodów osobowych, gdyż przednia belka przeciwnajazdowa, FUPS (Front Underrun Protection System) zapobiega wjechaniu samochodu osobowego pod samochód ciężarowy w czasie zderzenia czołowego.

Volvo FH uwzględnia jeszcze jeden aspekt bezpieczeństwa. Pojazd jest wyposażony w kilka nowych cech, chroniących kierowcę przed napadem. – *Za pomocą pilota zdalnego sterowania w kluczyku możliwe jest m.in. uruchomienie zewnętrznego oświetlenia lub sygnału dźwiękowego w celu odstraszenia ukrywających się w pobliżu złodziei* – mówi Carl Johan Almqvist.

INDYWIDUALNE FH16

Od wielu lat Volvo FH16 jest preferowane przez przewoźników, którzy wymagają od samochodu ciężarowego szczególnie wysokich osiągów, wydajności, mocy oraz komfortu. Nowe Volvo FH16 według zapewnień producenta, oferuje najwyższą moc, najlepsze właściwości jezdne i najlepszą w swojej klasie ekonomikę paliwową. Przeznaczone jest dla transportu ponadnormatywnego

Christer Pehrsson

i długodystansowego, często realizowanego w terenie górzystym, Volvo FH16 może być napędzane silnikiem o mocy 750 KM. To najmocniejsza jednostka napędowa Volvo Trucks. Duży moment obrotowy dostępny już przy niskich prędkościach obrotowych pozwala ograniczyć liczbę zmian biegów i oszczędzać paliwo. W razie potrzeby można wykorzystać pełne 3550 Nm.

FH16 łączy w sobie doskonałe osiągi z najwyższym poziomem komfortu. Standard wykończenia Volvo FH16 jest bardzo wysoki. Kabina zapewnia optymalne warunki pracy i noclegu. FH16 odróżnia od gamy FH odmienna krata wlotu powietrza, chromy, specjalny lakier i wykończenie bocznych ścian kabiny. Również wnętrze kabiny odpowiada najwyższym standardom: fotel, koło kierownicy i uchwyt pokryte są skórą.

– *Niczego nie pozostawiono przypadkowi, zadbano o każdy, nawet najmniejszy detal. Przewoźnicy, którzy wybierają Volvo FH16 dobrze wiedzą, że odpowiedni samochód ciężarowy zapewnia firmie pozytywny wizerunek. Takim właśnie pojazdem jest Volvo FH16* – konkluduje Christer Pehrsson.

Jacek Wejman
fot. Volvo, autor

IVECO STRALIS HI-WAY – PREZENTACJA

ZDOBYWCA HI-WAY'a

Iveco wprowadza na rynek odświeżony model Stralis, który produkowany będzie w Hiszpanii. Najnowszej generacji pojazd nazwany Stralis Hi-Way to propozycja dla sektora transportu ciężkiego. Wyróżniającymi cechami nowego Stralisa są nowoczesne silniki Cursor wyposażone w opatentowaną technologię Hi-eSCR, opracowane od nowa wnętrze kabiny i nowoczesne systemy bezpieczeństwa.

Powstawaniu nowego Stralisa towarzyszyło najwyższe skupienie na jakości. Liczba kontroli jakości podczas produkcji wzrosła o 40% w porównaniu z poprzednią wersją pojazdu. Zarówno nowe funkcje, nowe materiały, jak i sam proces projektowania były poddawane najbardziej rygorystycznym kontrolom jakości, które sięgały aż do utworzenia floty eksperymentalnej, poddanej licznym testom niezawodności. Testy te obejmowały pokonanie 6 milionów kilometrów w szczególnie surowych warunkach w celu sprawdzenia wytrzymałości pojazdu oraz 11 milionów kilometrów testów niezawodności w normalnych warunkach i z normalnym obciążeniem, z których część została przeprowadzona przez klientów.

OPTYMALIZACJA TCO

Iveco opracowało nowy pojazd przede wszystkim w celu zredukowania całkowitego kosztu utrzymania (*ang. Total Cost of Ownership – TCO*). W zakresie zarządzania pojazdami ciężkimi działającymi na międzynarodową skalę na koszty utrzymania wpływają różne czynniki (podane w wartości procentowej): wartość inwestycji (8%), koszty serwisowania i naprawy pojazdu (5%), zużycie paliwa (36%), koszty związane z zatrudnieniem kierowcy (33%) oraz opłaty i podatki (18%).

Głównym celem stworzenia nowego produktu i szerokiej gamy usług było zmniejszenie każdego z czynników wpływających na koszty utrzymania, tak aby w pełni sprostać wymaganiom coraz bardziej konkurencyjnego rynku.

Dzięki połączeniu wysokiej jakości produktu z szeroką gamą zintegrowanych z nim usług, takich jak np. programowane wspomaganie, zarządzanie flotą i szkolenia kierowców pod względem ekonomicznej jazdy, Iveco może obniżyć koszt TCO nawet o 4% w przypadku przewozów na trasach międzynarodowych realizowanych ciągnikiem Stralis Hi-Way o średnim przebiegu ponad 130 000 kilometrów rocznie w ciągu czterech lat posiadania.

Najwyższe koszty uwzględniane przy określaniu wartości TCO wiążą się ze zużyciem paliwa. W nowym modelu Stralis, zbudowanym w oparciu o technologię Ecotralis – wykorzystywaną już w poprzednich modelach i zapewniającą dobrą ekonomikę zużycia paliwa – zastosowano dodatkowo rozwiązania nowej generacji, co zapewniło dalsze, nawet dziesięcioprocentowe oszczędności zużycia paliwa.

Wśród rozwiązań zastosowanych już w poprzedniej gamie pojazdów należy wyróżnić:

- ECOSWITCH – funkcja która ogranicza prędkość maksymalną i optymalizuje wydajność układu napędowego zgodnie z dopuszczalną masą całkowitą pojazdu;
- ECOFLEET – tryb, który dzięki unikalnej funkcji skrzyni biegów EUROTRONIC kontroluje manualną zmianę biegów, a tym samym do minimum ogranicza nieefektywne zachowania kierowcy;
- TPMS (Tyre Pressure Monitoring System)

– system, który mierzy ciśnienie atmosferyczne w oponach, a tym samym przyczynia się do obniżania zużycia paliwa i zużycia opon oraz wpływa na zwiększenie bezpieczeństwa pojazdu;
- opony o niskim oporze toczenia;
- zoptymalizowane przełożenie jezdne dostosowane do rodzaju trasy i używanych opon.

W nowym modelu Stralisa zastosowano także Driving Style Evaluation, czyli narzędzie umożliwiające kierowcy poprawę stylu jazdy w czasie rzeczywistym. Podstawą idei stworzenia tego urządzenia jest wiedza na temat wpływu efektywnego stylu jazdy na oszczędność paliwa o 5–12%, czyli znacznie więcej niż po zastosowaniu jakichkolwiek rozwiązań technologicznych. Aby umożliwić kierowcom większą efektywność pracy, system wykorzystuje stworzone przez Iveco zaawansowane algorytmy do przetwarzania danych uzyskanych przez silnik, pojazd i GPS. W efekcie kierowca otrzymuje w czasie rzeczywistym dwa wyniki:
- ocenę stylu jazdy, przedstawianą na ekranie w czytelnej i intuicyjnej formie graficznej;
- wskazówki dotyczące zmniejszenia zużycia paliwa, również wyświetlane na tablicy rozdzielczej pojazdu.

Dodatkowo program ten, jeżeli jest połączony z systemem IVECONNECT FLEET, pozwala menadżerowi floty na zdalne ocenianie wydajności poszczególnych kierowców. System IVECONNECT FLEET umożliwia również stałe monitorowanie kierowców, pojazdów oraz innych parametrów transportowych. Możliwość zintegrowania tych danych w systemie zarządzania klienta przyczynia się także do zoptymalizowania i zautomatyzowania zadań logistycznych oraz do znacznej redukcji kosztów.

INNOWACYJNE SILNIKI

Nowy Stralis został wyposażony w stworzone przez FPT Industrial silniki Cursor, które według producenta zapewniają niskie zużycie paliwa i doskonałe osiągi. Jednostki napędowe zyskały unikalny system redukcji katalitycznej – High Efficiency SCR (HI-eSCR) zaprojektowany, opatentowany i wyprodukowany przez FPT Industrial. Technologia Hi-eSCR sprawia, że nowy Stralis jest jedynym na rynku ciężkim pojazdem spełniającym normy emisji Euro VI bez użycia systemu recyrkulacji spalin (EGR). To wyjątkowe rozwiązanie umożliwiło Iveco uproszczenie systemu obróbki spalin oraz zastosowanie konstrukcji nieosłoniętego nadwozia (*ang. body-in white*) już istniejących kabin, ponieważ wyposażony w HI-eSCR silnik nie wymaga dodatkowego chłodzenia.

System HI-eSCR oferuje klientom Iveco liczne korzyści, takie jak redukcja masy pojazdu, mniejsze zużycie paliwa i zwiększona wytrzymałość dzięki zastosowaniu mniej złożonej, a mimo to wysoce skutecznej technologii.

W Stralisie zamontowano stworzone przez FTP Industrial silniki rzędowe Cursor z 6 cylindrami, dostępne w trzech pojemnościach skokowych do wyboru: (8, 10 i 13 litrów dla klasy Euro V oraz 9, 11 i 13 litrów dla klasy Euro VI) oraz w ośmiu wariantach mocy dla silników Diesla (od 310 do 560 KM) i trzech wariantach dla silników w technologii CNG (od 270 do 330 KM). Wszystkie silniki zapewniają niskie zużycie paliwa przy doskonałych osiągach z maksymalnym momentem obrotowym już przy bardzo niskich prędkościach (począwszy od 1000 obr./min). Dzięki zmniejszonej liczbie zmiany biegów elastyczność silników skutkuje wysoką wydajnością i komfortem jazdy.

Wyjątkowy zakres operacyjny pojazdu gwarantuje zbiornik paliwa o pojemności do 1400 litrów . Wszystkie jednostki napędowe zostały wyposażone w dekompresyjny hamulec silnikowy, który zwiększa bezpieczeństwo oraz przyczynia się do redukcji kosztów eksploatacji systemu hamulcowego.

Ponadto we wszystkich silnikach spełniających normę Euro VI nie ma zaworów dławiących gazy spalinowe, co znacznie zwiększa osiągi nowych silników – nawet do 30% w porównaniu z obecnymi silnikami spełniającymi normę Euro V, nazywanymi Super Engine Brake (SEB). Hamulec silnikowy jest zintegrowany z głównym systemem hamulcowym oraz ze zwalniaczem pomocniczym – intarderem.

Duże znaczenie dla optymalizacji sprawności spalania silników mają: wydajne wysokie średnie ciśnienie w cylindrach i wysokie ciśnienie wtrysku. Aby osiągnąć takie wyniki, wprowadzono znaczące zmiany w architekturze skrzyni korbowej i głowicy cylindra, które doprowadziły do większej sztywności konstrukcji, zwiększenia cyrkulacji płynu chłodzącego i większej pojemności nominalnej.

Silniki spełniające normę Euro VI wyposażono w układy wtryskowe typu common rail najnowszej generacji o maksymalnym ciśnieniu wtrysku do 2200 bar. Wprowadzono nową kasetę sterującą, zarówno zarządzającą parametrami silnika, jak i dokładnie sterującą układem oczyszczania spalin. Nowa kaseta sterująca została zaprojektowana w celu optymalizacji upakowania i pełnej integracji wszystkich funkcji silnika, układu SCR i filtra cząstek stałych.

W silnikach Cursor Euro VI z turbosprężarką o zmiennej geometrii wprowadzono sterowanie elektroniczne w celu optymalizacji reakcji na obciążenie przy małych obrotach silnika oraz zwiększenia skuteczności hamulca silnikowego.

Aby uzyskać bardzo dobre wyniki w zakresie ochrony środowiska, silniki z serii Euro V zostały wyposażone w układy odpowietrzania silnika w obwodzie zamkniętym. Rozwiązanie to zachowano nawet w silnikach z serii Euro VI. W celu niedopuszczenia do

przenoszenia mgły olejowej w gazach przedmuchowych wprowadzono wysokosprawne układy oddzielania oleju, zmniejszające do absolutnego minimum spalanie oleju skutkujące zanieczyszczeniem filtra cząstek stałych.

Dzięki programowi optymalizacji warunków spalania emisja cząstek stałych z silnika została zredukowana, dzięki czemu wymuszona regeneracja filtra cząstek stałych nie jest już wymagana. To ważny aspekt w kategoriach zużycia paliwa i okresowej obsługi technicznej.

Ponadto, ponieważ silnik pobiera tylko czyste, przefiltrowane powietrze, a nie recyrkulowane spaliny, jego zużycie jest mniejsze, przebiegi pomiędzy wymianami oleju są wydłużone, a przebiegi między przeglądami sięgają do 150 000 kilometrów.

Przynosi to także korzyści w postaci zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych i skrócenia czasu planowanych konserwacji.

PODWOZIE

Nowy Stralis w całej gamie oferuje trzy różne rodzaje skrzyń biegów: 9- i 16-biegową skrzynię ręczną, zautomatyzowaną skrzynię biegów Eurotronic obsługiwaną za pomocą dźwigni przy kierownicy oraz 6-biegową automatyczną skrzynię biegów. Biegi zostały zoptymalizowane w celu zwiększenia wydajności i produktywności pojazdu. Ręczne skrzynie biegów – dzięki zastosowaniu systemu servo-shift – cechują się łatwością obsługi i wysokim komfortem jazdy.

Zautomatyzowane, 12-biegowe skrzynie biegów Eurotronic ZF oprócz komfortu jazdy wyróżnia także wyraźnie zoptymalizowanie kosztów utrzymania: automatyczny system wybiera odpowiedni bieg zgodnie z zasadami ekonomii jazdy, chroniąc skrzynię biegów przed „przeciąganiem" obrotów, ograniczając hałas, zmniejszając zużycie sprzęgła i zużycie paliwa. Na życzenie klienta ręczna lub zautomatyzowana skrzynia biegów może być wyposażona w zwalniacz hydrodynamiczny Intarder, który zwiększa wydajność hamowania i zmniejsza zużycie części ciernych hamulców.

Nowy Stralis może być wyposażony w różne rodzaje osi, co pozwala idealnie dopasować pojazd do określonych zadań i potrzeb klienta. Największe obciążenie użytkowe osi przedniej to 9 ton. Maksymalne użytkowe obciążenie standardowych tylnych osi z pojedynczą redukcją wynosi natomiast 13 ton. Dostępne są również osie wyposażone w blokadę mechanizmu różnicowego i podwójną redukcję (środkową i w piastach). Szeroki wybór przekładni głównej w zakresie od 2,64 do 5,29 umożliwia dostosowanie pojazdu do dowolnych wymagań i miejsca pracy.

Nowy Stralis może mieć trzy różne układy zawieszenia: paraboliczny, tylny pneumatyczny, pełny pneumatyczny. Zawieszenie paraboliczne jest lekkie i zapewnia wyśmienity komfort jazdy niezależnie od obciążenia. Układ zawieszenia pneumatycznego został wyposażony w automatyczny system kontroli pozycji ECAS (Electronically-Controlled Air Suspension), służący do utrzymywania stałego prześwitu pod pojazdem i odpowiedniego dostosowywania go podczas załadunku, rozładunku i przyłączania naczepy.

NOWA KABINA

By zapewnić długotrwałość kabiny nowego Stralisa, pokryto ją grubą warstwą lakieru kataforetycznego. Obróbka powierzchni chroni elementy podwozia, a jego spód może być opcjonalnie pokryty woskiem antyściernym. Konsekwencją wszystkich wprowadzonych zmian jest zwiększona niezawodność i zmniejszone koszty eksploatacji.

Celem zewnętrznych zmian stylistyki kabiny było przede wszystkim polepszenie aerodynamiki pojazdu. Aerodynamika to jeden z najistotniejszych czynników determinujących efektywność energetyczną: przy prędkości 85 km/h 40% paliwa jest zużywane na pokonanie oporu powietrza. W porównaniu z poprzednimi pojazdami Stralis, Cx najnowszego modelu poprawiono o 3%. Nowy model wyróżnia się m.in. zmienionymi owiewkami wlotu powietrza, nowa zewnętrzna osłona przeciwsłoneczna z wybudowanymi diodami LED, centralną kratą wlotu powietrza i nową stylistyką osłony zderzaka. Ponadto jest wyposażony w nowoczesne oświetlenie wyposażone w diody, światła do jazdy dziennej (DRL) oraz ksenonowe reflektory.

Na szczycie asortymentu kabin Stralisa znalazła się przeznaczona na długie dystanse tras krajowych i międzynarodowych wersja Hi-Way o szerokości 2500 mm z wysokim dachem, której przestrzeń wewnętrzna wynosi ponad 10 m^3 . Również wnętrze kabiny zyskało całkowicie odmieniony wygląd.

Wewnątrz zmieniono ustawienie przyrządów sterujących. Obecnie znajdują się one wokół tablicy rozdzielczej i obszaru centralnego, a dzięki temu są lepiej widoczne i dostępne, co gwarantuje maksymalne bezpieczeństwo. Schowki zostały zmodyfikowane, tak aby zwiększyć ich pojemność, więc teraz kierowca zawsze może mieć dokumenty, tablety, mapy lub potrzebne narzędzia na wyciągnięcie ręki. W centralnej części deski rozdzielczej znajdują się: wygodny i przestronny otwarty schowek, dwie zamykane szuflady na drobne przedmioty oraz dwa poręczne uchwyty na kubki. Ponadto w górnej części umieszczono dużą kasetkę na dokumenty.

Aby jeszcze bardziej poprawić komfort kierowcy, nowy Stralis został wyposażony w nowe wentylowane i podgrzewane fotele oraz pasy bezpieczeństwa z wbudowaną regulacją wysokości.

Komfortowe warunki w kabinie mają kluczowe znaczenie dla wszystkich kierowców obsługujących długie trasy. Dlatego też całe wyposażenie wewnętrzne pojazdu zaprojektowano tak, aby zapewnić maksymalną wygodę podczas podróży: od nowej kierownicy ze zintegrowanym systemem kontroli telefonu, aż po systemu IVECONNECT wyposażony w radio hi-fi i ekran dotykowy obsługujący również funkcję Driving Style Evaluation, system nawigacyjny i zaawansowane usługi telematyczne.

IVECONNECT jest wyposażony w 7-calowy ekran dotykowy wbudowany w deskę rozdzielczą oraz radio, odtwarzacz CD, port USB umożliwiający podłączenie iPoda/iPhone'a i urządzeń MP3, Bluetooth oraz gniazdko AUX/video. Urządzenie do sterowania systemem zostało umieszczone w kierownicy. IVECONNECT DRIVE obejmuje system nawigacji, system Driving Style Evaluation, który spełnia rolę pokładowego instruktora jazdy, oraz mechanizm wspomagania uwagi kierowcy chroniący kierowcę przed zmęczeniem i sennością.

W przestrzeni sypialnej znalazła się nowa dolna leżanka High Comfort, o wymiarach 80 cm szerokości i ponad 2 m długości, z drewnianymi listwami, bardzo wygodnym materacem oraz siedzeniem z pochylanym oparciem. Opcjonalnie dostępna jest również wieloczęściowa leżanka, której centralna część (po złożeniu pozostałych części) może służyć jako przydatny stolik. W wersji z wysokim dachem górna leżanka łatwo się rozkłada dzięki mechanizmowi przechyłowemu wyposażonemu w elementy sprężyste pneumatyczne. Dzięki temu obsługuje się ją łatwo i szybko, a złożenie jej w kierunku tylnej ściany pozwala znacznie powiększyć powierzchnię w kabinie.

Izolacja akustyczna została tak udoskonalona, aby zagwarantować większy komfort środowiska pracy kierowcom.

Pojazd Iveco został również wyposażony w dodatkowy – cichy i energooszczędny – system klimatyzacyjny umieszczony w dachu, który gwarantuje utrzymanie odpowiedniej temperatury w kabinie, gdy silnik jest wyłączony.

W kabinie sypialnej znajdują się dwa przestronne, podświetlane schowki, dostępne zarówno z zewnątrz, jak i od wewnątrz. Zastosowano również dwa inne zewnętrzne schowki, idealne do przechowywania narzędzi lub ubrań roboczych. Lodówka została wzbogacona o poręczny stojak na butelki, a podczas dłuższych tras można zainstalować większą lodówkę o pojemności ponad 50 litrów.

BEZPIECZEŃSTWO

Stralis Hi-Way korzysta również z najbardziej zaawansowanych systemów elektronicznych dostępnych na rynku, takich jak:

- System EBS. W skład układu EBS wchodzą funkcje: ABS (Antilock Braking System), ASR (Acceleration Slip Regulation) – system kontroli trakcji i EBL (Electronic Brake Limiter) – elektroniczny układ ograniczania siły hamowania. Układ łączy działanie hamulca silnikowego oraz zwalniacza. Elementy te są automatycznie włączane w celu zminimalizowania ścieranie się klocków hamulcowych. System zapewnia krótką drogę hamowania i równomierne zużycie płyt ciernych hamulców.
- System ESP. System ESP uaktywnia się w poślizgu, dostosowuje moc silnika i siłę hamowania do poszczególnych kół, a tym samym zapewnia stabilność pojazdu. System skutecznie działa również w sytuacjach nagłego zboczenia z trajektorii jazdy oraz w razie nad- i podsterowności, które mogą pojawić się w przypadku nieodpowiedniego wchodzenia w zakręty.
- Hill Holder. System Hill Holder wspiera kierowcę podczas ruszania pod górę. Jego działanie polega na blokowaniu staczania się pojazdu w momencie zwalniania pedału hamulca. Dzięki temu rozwiązaniu ruszanie pod górę nie wiąże się z niebezpieczeństwem, nie ma też ryzyka ślizgania się sprzęgła, a zużycie opon jest minimalne.
- Aktywny tempomat (ACC). System ACC to inteligentny układ umożliwiający jazdę ze stałą prędkością na poziomie wybranym przez kierowcę. System umożliwia utrzymywanie bezpiecznego dystansu do pojazdu znajdującego się z przodu. Gdy dystans ten spada poniżej bezpiecznej wartości, automatycznie uruchamiają się hamulec silnikowy, zwalniacz oraz hamulce.
- System AEBS. Układ jest dostępny w pojazdach wyposażonych w silnik Euro VI. Ostrzega kierowcę o ryzyku kolizji i automatycznie uruchamia układ hamulcowy w celu uniknięcia zderzenia lub zredukowania prędkości.
- System LDWS. Ten system ostrzegający o niekontrolowanej zmianie pasa ruchu uruchamia sygnał dźwiękowy w razie opuszczania toru jazdy bez zasygnalizowania manewru kierunkowskazami. Układ skutecznie zapobiega wypadkom wywołanym rozproszeniem kierowcy lub sennością.
- Wspomaganie uwagi kierowcy. Ten system stale monitoruje poziom koncentracji kierowcy. Obserwuje sposób kierowania pojazdem, a w razie wykrycia stanu senności ostrzega kierowcę sygnałem dźwiękowym i świetlnym.
- Reflektory ksenonowe. Poprawiają widoczność i zapewniają bezpieczne i odprężające prowadzenie pojazdu.
- Światła do jazdy dziennej. Światła mogą pozostać włączone, by zapewniać maksymalną widoczność nawet w trakcie dnia. Są dostępne zarówno z reflektorami tradycyjnymi, jak i ksenonowymi.

Nowy Stralis jest produkowany w fabryce ciężkich pojazdów Iveco w Madrycie (Hiszpania), która spełnia wysokie wymagania jakościowe programu World Class Manufactring (WCM).

opr. Jacek Wejman

fot. Iveco

MERCEDES-BENZ ANTOS – PREZENTACJA

SPECJALISTA W DYSTRYBUCJI

Wyspecjalizowany w ciężkim transporcie dystrybucyjnym Antos posiada trzy warianty kabiny kierowcy i silniki Euro VI o mocy od 175 kW (238 KM) do 375 kW (510 KM). W szerokiej gamie pojazdów odnajdziemy także wersje specjalizowane Leader i Volumer.

Mercedes-Benz Antos, pierwsza seria samochodów ciężarowych wyspecjalizowanych w ciężkim transporcie dystrybucyjnym z dopuszczalną masą własną 18–26 ton, wkracza na rynek. Oferta dostępnych modeli, jak i obszar ich zastosowania są bardzo różnorodne. Do głównych zalet nowej ciężarówki zaliczyć należy przede wszystkim: szeroki wybór silników zgodnych z normą emisji spalin Euro 6, w pełni zautomatyzowaną przekładnię, przyjazną w obsłudze kabinę kierowcy oraz wyspecjalizowane pojazdy Loader i Volumer.

ACTROS NA WZÓR

Dzięki nowemu Antosowi Mercedes-Benz stał się pionierem wśród producentów samochodów ciężarowych. Jako jedyny oferuje bowiem modele odpowiednie do zastosowania w ciężkim transporcie dystrybucyjnym, gdzie potrzebne są nieskomplikowane, łatwe w obsłudze pojazdy o niskiej emisji spalin. Regionalnie zróżnicowana topografia terenu i różnorodność ładunków wymagają szerokiej palety silników, a wiele postojów w trasie wiąże się z koniecznością zastosowania rozwiązań ułatwiających wsiadanie i wysiadanie. Ciężkie samochody dystrybucyjne powinny dobrze sprawdzać się zarówno w mieście, jak i na trasach międzymiastowych i autostradach.

Nowy Antos spełnia te wymagania, jest bowiem produkowany w wielu wersjach, odpowiadających potrzebom różnorodnych wymagań przedsiębiorstw, jak i kierowców.

Wizualnie Antos niewątpliwie nawiązuje do nowego modelu Actrosa, przeznaczonego do transportów dalekobieżnych, niemniej wyróżnia się pewnymi niepowtarzalnymi akcentami. Stylistyka Antosa jest wprawdzie wzorowana na Actrosie niemniej zawiera oryginalne elementy, podkreślające jego odmienny charakter.

Antos jako pojazd często poruszający się w miejskiej przestrzeni płynnie wkomponowuje się w urbanistyczny krajobraz. W porównaniu z innymi samochodami do transportu dystrybucyjnego wyróżnia się względnie płaską budową, a jednocześnie zachowuje mocną i wytrzymałą sylwetkę. Wrażenie to pogłębia szeroka kabina kierowcy (2,30 m). W połączeniu z szerokim podwoziem Antos prezentuje się dynamicznie i atletycznie. Kabina kierowcy harmonijnie łączy się z nadkolami, a prowadzą do niej trzystopniowe, wygodne schodki.

Centralnym punktem przedniej części pojazdu jest krata wlotu powietrza do chłodnicy z okazałą gwiazdą, symbolem Mercedesa. Dzięki płaskiej kabinie, Antosowi z reguły wystarczają trzy lamele osłony chłodnicy, które podobnie jak w Actrosie, są sportowo perforowane. Podzielony na trzy części zderzak z wytrzymałymi stalowymi krawędziami doskonale sprawdza się nawet przy cięższych zderzeniach, które w transporcie dystrybucyjnym nie należą do rzadkości.

TRZY KABINY

Kabina kierowcy nowego Mercedes-Benz Antos jest dostępna jako ClassicSpace w wersji krótkiej (S) i średniej (M). Wariant średni jest dostępny również jako super płaski CompactSpace, na przykład w ciężarówkach z agregatem chłodzącym w zabudowie. Tunel silnika, zależnie od modelu, ma wysokość 320 mm lub 170 mm. Wyposażenie opcjonalne obejmuje składane łóżko o wymiarach 2000x600 mm i zasłonę, co jest idealnym rozwiązaniem podczas dłuższych przerw lub okazjonalnego noclegu.

Kierowca nowego Antosa zajmuje miejsce w kokpicie typu Premium. Uwagę zwraca wielofunkcyjna kierownica, a także przestronne ustawienie fotela. Wnętrze kabiny nowego Antosa ma sklepioną i przygotowaną z myślą o kierowcy formę podstawową. Również ergonomiczna obsługa i wysoka przejrzystość instrumentów pokładowych to cechy charakterystyczne nowego modelu. Odpowiednio do obszaru zastosowania modelu Antos używane są bardziej funkcjo-

nalne materiały. Kabina po stronie kierowcy utrzymana jest w czarnej kolorystyce, zaś od strony pasażera — w szarej. Na górze natomiast połączono szarość z beżem (tzw. greige), co optycznie powiększyło powierzchnię.

W opcjonalnej wersji kabiny kierowcy z dodatkowym siedzeniem zamiast środkowej części deski rozdzielczej wygospodarowano przestrzeń na nogi pasażera.

JEDNOSTKI NAPĘDOWE

Silniki napędzające Antosa są zgodne z normą Euro 6. Nowy Mercedes-Benz oferuje bogaty wybór silników wysokoprężnych BlueEfficiency Power, obejmujący trzy najnowsze i mocne sześciocylindrowe silniki rzędowe zgodne z normą spalinową Euro 6 o pojemności 7,7 litra, 10,7 litra i 12,8 litra. Ich moc wynosi od 175 kW (238 KM) do lżejszych zastosowań przy pojedynczych składach aż do 375 kW (510 KM) do ciężkich samochodów ciężarowych z naczepą lub ciągników siodłowych z naczepą w wymagających warunkach topograficznych.

Szczególnie kompaktowy i lekki jest nowy sześciocylindrowy silnik rzędowy Mercedes-Benz OM 936. Wśród zastosowanych innowacyjnych rozwiązań technicznych warto wymienić: maksymalne ciśnienie wtryskowe o imponującej wartości 2400 barów lub pierwszy na świecie regulowany wydechowy wałek rozrządu.

Silnik Mercedes-Benz OM 936 jest dostępny w pięciu wersjach mocy i momentu obrotowego.

Również nowy sześciocylindrowy silnik rzędowy, OM 470 o pojemności 10,7 litra zalicza się już do silników klasy heavy duty. Bazuje on na rozwiązaniach zastosowanych w serii OM 471, takich jak system wtryskowy X-Pulse. Ten kompaktowy silnik jest wydajny, a przy tym o wiele lżejszy niż jego poprzednik. Silnik OM 470 jest dostępny w czterech wersjach.

Najwyższy poziom techniki motoryzacyjnej w nowym Antosie reprezentuje przedstawiony w 2011 r. sześciocylindrowy silnik szeregowy Mercedes-Benz OM 471. Jest on dostępny w 4 wersjach mocy i momentu obrotowego.

Wszystkie silniki są zgodne z normą emisji spalin Euro 6. Dysponują wtryskiem typu common rail i systemem odprowadzania spalin. Oczyszczanie spalin następuje w technologii SCR z wtryskiem AdBlue, jak również podłączonym katalizatorem oksydacyjnym i filtrem cząstek stałych.

Maksymalna wydajność jest oczywista w przypadku nowej generacji silników BlueEfficiency Power. Wszystkie silniki zapewniają wg. zapewnień producenta, najwyższą trwałość i niezawodność, wysoką kulturę pracy, niskie zużycie paliwa, AdBlue i oleju silnikowego, jak również dbałość o środowisko oraz długie okresy międzyprzeglądowe, które wynoszą do 120 000 km do wymiany oleju.

ZAUTOMATYZOWANA PRZEKŁADNIA DLA WSZYSTKICH

W pełni zautomatyzowana przekładania jest dostępna dla wszystkich wariantów

Dostępne wersje silników

	Moc	Moment obrotowy
silnik OM 936	175 kW (238 KM) przy 2200 obr./min	1000 przy 1200-1600 obr./min
	200 kW (272 KM) przy 2200 obr./min	1100 przy 1200-1600 obr./min
	220 kW (299 KM) przy 2200 obr./min	1200 przy 1200-1600 obr./min
	235 kW (320 KM) przy 2200 obr./min	1300 przy 1200-1600 obr./min
	260 kW (354 KM) przy 2200 obr./min	1400 przy 1200-1600 obr,/min

	Moc	Moment obrotowy
silnik OM 470	240 kW (326 KM) przy 1800 obr./min	1700 Nm przy 1100 obr./min
	265 kW (360 KM) przy 1800 obr./min	1800 Nm przy 1100 obr./min
	290 kW (394 KM) przy 1800 obr./min	1900 Nm przy 1100 obr./min
	315 kW (428 KM) przy 1800 obr./min	2100 Nm przy 1100 obr./min

	Moc	Moment obrotowy
silnik OM 471	310 kW (421 KM) przy 1800 obr./min	2100 Nm przy 1100 obr./min
	330 kW (449 KM) przy 1800 obr./min	2200 Nm przy 1100 obr./min
	350 kW (476 KM) przy 1800 obr./min	2300 Nm przy 1100 obr./min
	375 kW (510 KM) przy 1800 obr./min	2500 Nm przy 1100 obr./min

silnikowych Antosa. Przeniesienie energii następuje zawsze przez w pełni zautomatyzowaną i szybką przekładnię Mercedes PowerShift 3, z ośmioma lub dwunastoma biegami. Nowy Antos umożliwia połączenie bardzo kompaktowych silników, jak np. OM 936, z wielostopniowymi przekładniami, co korzystnie wpływa na warunki jazdy, również w razie pełnego załadunku samochodów ciężarowych lub ciągników siodłowych z odpowiednimi zespołami napędowymi, zoptymalizowanymi pod kątem ładowności.

Szczególnie ważne w transporcie dystrybucyjnym, który wiąże się z częstym poruszanie się w przestrzeni miejskiej i potrzebą manewrowania na wąskich stanowiskach rozładunkowych, jest przekładnia z funkcją pełzania: przy włączonym biegu kierowca może regulować prędkość pojazdu wyłącznie poprzez pedał hamulca.

Zautomatyzowane przekładnie można w razie potrzeby obsłużyć manualnie za pomocą obsługiwanej intuicyjnie dźwigni przekładni kierowniczej.

PODWOZIE I BEZPIECZEŃSTWO

Antos posiada szeroką ramę (834 mm) zapewniającą stabilną dynamikę jazdy. Nowy układ kierowniczy pracuje precyzyjnie i bezpośrednio. Prowadzenie osi tylnej i symetryczne zawieszenie 4-miechowe osi tylnej dodatkowo wpływają na komfort oraz bezpieczeństwo jazdy.

Wszystkie znane z modelu Actros systemy bezpieczeństwa są również dostępne w nowym Antosie do transportu dystrybucyjnego. Wyposażenie seryjne obejmuje elektroniczną regulację systemu hamowania EBS z hamulcami tarczowymi, skuteczny hamulec silnikowy, system ABS i system kontroli trakcji ASR, a także system regulacji stabilności.

Wyposażenie opcjonalne obejmuje: nowy, równie lekki i silny retarder wodny, hamulec silnikowy wysokiej mocy High Performance Brake oraz asystenta utrzymania odległości z funkcją Stop-and-Go. Dodatkowo dostępny jest również asystent utrzymania pasa ruchu oraz wyjątkowy Active Brake Assist 3 najnowszej generacji, który w razie stojących przeszkód rozpocznie gwałtowne hamowanie.

Asystent kontroli uwagi nieustannie sprawdza funkcje uwagi kierowcy na podstawie różnych parametrów, również w przypadku dezaktywacji asystenta utrzymania pasa ruchu. W razie nadmiernej dekoncentracji wysyłane są wizualne i akustyczne sygnały, aktywowany jest również asystent utrzymania pasa ruchu.

Powyższe rozwiązania zapewniają nowemu modelowi Antos niezawodny pakiet bezpieczeństwa, niespotykany dotąd w transporcie dystrybucyjnym.

Wersje nowego Antosa są tak różnorodne jak obszary ich zastosowania. Ciągniki siodłowe są dwu- i trzyosiowe z rozstawami kół od 2650 mm do 4000 mm. Oferta obejmuje podwozia w jedenastu rozstawach osi od 3700 mm do 6700 mm w schemacie co 300 mm. Obok podwozi dwuosiowych można zamówić też wersję trzyosiową z osią wleczoną, w tym również z ogumieniem bliźniaczym.

Ponieważ wiele pojazdów wykorzystywanych w transporcie dystrybucyjnym posiada specjalne zabudowy, nowy Antos również został do tego przygotowany. Perforowany raster ramy w odstępach 50 mm na długości i wysokości, zmienne przedłużenie ramy i indywidualna pozycja poprzecznicy końcowej — to wszystko sprawia, że Antos może zostać optymalnie zabudowany, w zależności od potrzeb, a dzięki wspornikom w zdefiniowanych miejscach i ujednoliconym miejscom podłączeń układów elektroniczych jest on niemalże ideałem.

WERSJE SPECJALNE

Wraz z nowym Antosem firma Mercedes-Benz wprowadziła w ciężkim transporcie dystrybucyjnym modele dopasowane do zastosowania w komunikacji specjalnego rodzaju. Wersja Loader obejmuje pojazdy o zoptymalizowanej ładowności. Osiągają one wysokie parametry w przypadku ciężaru własnego pojazdu oraz ładowności. Antos Loader jako pierwszy ciągnik siodłowy o dopuszczalnej masie całkowitej wynoszącej 40 ton nie przekracza granicy sześciu ton masy własnej, nawet z silnikiem zgodnym z normą Euro 6. Antos w wersji 1835 LS z kabiną kierowcy ClassicSpace, aluminiowymi kołami i ogumieniem supersingle na osi tylnej waży ok. 6000 kg.

Nawet z większym sześciocylindrowym silnikiem szeregowym OM 470 zgodnym z normą emisji spalin Euro 6, o mocy do 315 kW (428 KM) ciągnik siodłowy waży ok. 6400 kg. Dzięki temu Antos zyskuje bardzo dobrą pozycję wśród konkurencyjnych pojazdów i nawet w porównaniu z samochodami ciężarowymi zgodnymi z normą Euro 6 nowy Loader pozostaje liderem.

Udało się to osiągnąć dzięki konsekwentnemu stosowaniu rozwiązań służących obniżeniu masy pojazdu, w tym stopni wejściowych z aluminium, lekkich szyb czołowych i wykładzin podłogowych, akumulatorów o zmniejszonej pojemności, połączonego zbiornika na paliwo i AdBlue, jak również wielu innych dodatkowych elementów.

Antos Volumer to natomiast propozycja dla użytkowników potrzebujących ciężarówki z niską krawędzią załadunkową. Klienci mogą wybierać spośród dużej oferty wersji kabin kierowcy, jak również różnej wielkości zbiorników paliwowych, zależnie od tego, czy zależy im na powierzchni ładunkowej, czy na zasięgu.

JW.

fot. Daimler

Marka Daimler AG

Dobrze wyposażone 3-pokojowe sprzedam.

Nowy Actros. Nowy wymiar komfortu.

Praca, mieszkanie i sen na najwyższym poziomie – kabiny kierowcy nowego Actrosa imponują rozmiarami i perfekcyjnie dopracowanymi szczegółami. Płaska podłoga oraz przestronne wnętrza o wysokości aż do 2,13 m i szerokości nawet do 2,30 m to gwarancja przyjemnej pracy i pełnego komfortu na dalekich trasach. Już teraz u najbliższego dealera Mercedes-Benz i na **www.mercedes-benz.pl/nowy-actros**

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

MAN – NOWY TGX I TGS

CIĘŻKA OFENSYWA

Zaprezentowane w 2007 roku przez MAN Truck & Bus dwie nowe serie ciężkich pojazdów ciężarowych TGX i TGS doczekały się liftingu. Od chwili wprowadzenia do sprzedaży do klientów trafiło prawie 200 000 egzemplarzy serii TGX i TGS. Teraz nadszedł czas na odświeżenie gamy.

EURO 6 NADCHODZI

Od 1 stycznia 2014 wszystkie nowo dopuszczane do ruchu pojazdy ciężarowe i autobusy w Europie muszą spełniać limity emisji substancji szkodliwych normy czystości spalin Euro 6. Dzięki nim emisja tlenków azotu w porównaniu z obecnie obowiązującą normą Euro 5 zmniejszy się o 80 procent, a emisja cząstek stałych obniży się o kolejne 66 procent. W projektowanie silników Euro 6 firma MAN włożyła całą swoją sztukę inżynierską. W nowej ciężkiej serii z silnikami Euro 6 klienci mogą spodziewać się całego pakietu odpowiednio dopasowanych rozwiązań technicznych, zapewniających maksymalną niezawodność w transporcie. Zwłaszcza kluczowe technologie, niezbędne do spełnienia kryteriów normy Euro 6, jak układ wtryskowy common rail, recyrkulacja spalin (AGR), selektywna redukcja katalityczna (SCR) i filtr cząstek stałych (CRT) z powodzeniem znajdują zastosowanie niekiedy już od ponad dziesięciu lat w seryjnej produkcji MAN. Na potrzeby Euro 6 umiejętnie połączono te wypróbowane i sprawdzone komponenty w jedną całość i dopasowano do siebie, dzięki czemu nowe modele TGX i TGS pozostają efektywne w każdym calu. Rdzeń technologii Euro 6 tworzą silniki D20/26 AGR, stosowane od 2009 roku w około 5000 pojazdów na rynku brytyjskim i irlandzkim. W wersji Euro 5 pokonały one w sumie ponad 400 milionów kilometrów. Silniki Euro 6 firmy MAN praktycznie nie emitują substancji szkodliwych, a pod względem mocy, niezawodności i efektywności są na tym samym, bardzo dobrym poziomie co silniki Euro 5/EEV.

W nowych pojazdach TG intensywnie pracowano nad zrekompensowaniem zwiększonego zużycia paliwa, wynikającego z zasady działania systemu Euro 6. Priorytetowymi celami prac rozwojowych była maksymalna efektywność i oszczędność. Dzięki temu poziom zużycia odpowiada znakomitym wskaźnikom systemu Euro 5 SCR. Udało się nawet wyraźnie zredukować zużycie AdBlue® i obecnie jest ono o około 50 procent niższe niż w ciężarówkach MAN z systemem Euro 5. Dzięki precyzyjnie dopasowanemu pakietowi rozwiązań technicznych okresy serwisowania TGX i TGS pozostają równie duże i sięgają 120 000 kilometrów w ruchu dalekobieżnym. Ponadto norma Euro 6 nie powoduje zwiększenia kosztów serwisowania.

Poza tym znaczącym atutem nowej ciężkiej serii jest jej masa. Dzięki utrzymanej lekkiej konstrukcji masa całego systemu, składającego się z systemu cyrkulacji spalin, dwustopniowego doładowania, chłodzenia powietrza doładowującego z chłodnicą pośrednią i główną oraz tłumika wydechowego z filtrem CRT, w zależności od serii, wzrasta jedynie o niecałe 200 kilogramów. W związku z tym pojazdy w porównaniu z konkurencją należą do najlżejszych w swojej klasie. Pierwsze analizy potwierdzają, że po wprowadzeniu Euro 6 udało się powiększyć dotychczasową przewagę w ładowności dalekobieżnych pojazdów TGX wobec konkurencji.

Efektywne sześciocylindrowe silniki rzędowe z serii MAN D20 i D26 w systemie Euro 6 o mocy od 360 KM do 480 KM zapewniają optymalny napęd TGX-a. W ofercie do tego modelu dostępne są dwa warianty skrzyni biegów: 12-biegowa półautomatyczna przekładnia MAN TipMatic®, która po włączeniu dostępnego w standardzie hamulca silnikowego EVB automatycznie przełącza się na optymalny bieg i udostępnia pełną moc hamowania. Redukuje to zużycie hamulca roboczego i chroni zespół napędowy przed uszkodzeniami. Oprócz tego do TGX przygotowano 16-biegową przekładnię manualną. Oba rodzaje skrzyni biegów mogą współpracować ze zwalniaczem. W wydaniu Euro 6 można także otrzymać pojazd EfficientLine, który charakteryzuje się najwyższą efektywnością transportową.

Także w nowym TGS silniki wysokoprężne MAN Common Rail z serii D20 i D26 w wersji Euro 6 osiągają moc nawet 480 KM. Również w tej serii stosowana jest zautomatyzowana skrzynia biegów MAN TipMatic®. Dostępna jest też przekładnia MAN TipMatic® z trybem terenowym, zapewniająca większe bezpieczeństwo i komfort w jeździe

po nierównościach. Tryb ten, przygotowany specjalnie do jazdy na placach budowy, gwarantuje bezpieczne i wygodne pokonywanie terenów piaszczystych, grząskich oraz wzniesień. W pojazdach używanych na placach budowy lub w ruchu dystrybucyjnym zalecane jest połączenie MAN TipMatic® i MAN PriTarder®, ponieważ pojazdy takie najczęściej poruszają się z małą bądź średnią prędkością. Alternatywnie można zamówić do TGS 16-biegową manualną skrzynię biegów.

FACELIFTING KABINY

Modyfikacje przodu pojazdu oprócz walorów estetycznych są też podyktowane wymogami technicznymi normy Euro 6. Ich rezultatem jest poprawiona aerodynamika oraz zwiększony przepływ powietrza przez chłodnicę pojazdu. Szeroko otwarte owiewki z wbudowanymi wlotami powietrza poprawiają opływ powietrza w strefach bocznych.

Powiększono otwory wlotu powietrza chłodzącego z przodu pojazdu, aby zmaksymalizować przekrój niezakłóconego przepływu i podwyższyć w ten sposób wydajność chłodzenia silnika. Poprawiono również kanał powietrzny na osłonie chłodnicy, zapewniając bardziej równomierny przepływ powietrza pod samochodem. Udoskonalone pod względem aerodynamicznym słupki A, owiewki i zderzaki minimalizują zużycie paliwa. Ogólna poprawa aerodynamiki przyczynia się znacząco do tego, że mimo wprowadzenia Euro 6 nie notuje się zwiększonego zużycia paliwa.

Inne poprawione detale ułatwiają dodatkowo eksploatację pojazdu podczas codziennej jazdy. Odsłonięcie wycieraczek zapobiega gromadzeniu się lodu i śniegu zimą, co zawsze utrudnia pracę wycieraczek. Owiewający wiatr uniemożliwia z kolei przywieranie śniegu. Wynikiem tego jest nie tylko skuteczne oczyszczanie szyb. Pełna widoczność zdarzeń na drodze podnosi poziom bezpieczeństwa w czasie jazdy.

Nowy MAN TGX to specjalista od dalekich tras, który oferuje do wyboru trzy różne kabiny kierowcy: XL, XLX i XXL. Natomiast nowy MAN TGS jest specjalistą od zadań specjalnych w ruchu trakcyjnym, lokalnym i dostawczym. Dzięki trzem kabinom M, L i LX pojazd może znaleźć różnorodne zastosowanie, od wywrotki na placu budowy aż po przewóz żywności w transporcie krajowym.

ŁATWOŚĆ ZABUDOWY

Kolejna zmiana w TGX i TGS dotyczy rozmieszczenia części montowanych na ramie. Aby uzyskać maksymalną pojemność zbiorników, mimo zamontowania dodatkowego systemu oczyszczania spalin, opracowano nowe

osobne zbiorniki na AdBlue®. Są one umieszczone z lewej strony pojazdu między przednim błotnikiem a skrzynką akumulatora, za kabiną kierowcy albo przed osią poprzedzającą. Tuż nad nimi znajduje się lewostronne wejście na platformę roboczą. Zbiornik AdBlue®, w zależności od konfiguracji, może mieć pojemność od 25 do 80 litrów. Klienci mogą również wybierać spośród wielu zbiorników paliwa o różnej pojemności, dostosowanych do typu pojazdu. Tłumik wydechowy umieszczono z prawej strony. W ruchu dalekobieżnym można pokonać bez tankowania dystans aż 3800 kilometrów. Ponadto można wykorzystać wolną przestrzeń w części ramy na zamontowanie innych części, jak na przykład sprężarki silosu czy zbiornika hydraulicznego. Także w przypadku systemu Euro 6 zachowano wolną przestrzeń do zabudowy nad górną krawędzią ramy. Dzięki temu żadne elementy konstrukcji nie kolidują z zabudową. Specjalne wymagania dotyczące wolnej przestrzeni w obrębie ramy uwzględniono również na przykład w pojazdach z wymienną rampą, wywrotkach z żurawiem czy też w przypadku pomp do betonu, przewidując możliwość odpowiedniego przesunięcia elementów montowanych na ramie.

Dzięki wyjątkowo niewielkiej masie własnej TGS jest idealnym rozwiązaniem oferującym maksymalną swobodę załadunku i optymalną masę całkowitą zestawu drogowego. W wariancie TGS-TS pojazd wyznacza standardy zwłaszcza w segmencie cystern i silosów, gdzie o sukcesie decyduje ładowność. Dzięki odchudzonemu wyposażeniu TSG jest najlżejszym pojazdem w swojej klasie.

Kolejnym mocnym punktem nowego MAN TGS jest jego duża łatwość zabudowy. Koncepcja ramy z równą krawędzią górną bardzo ułatwia szybki i niedrogi montaż elementów zabudowy ramy i nadwozia. Nie ma groźby uszkodzenia ochrony antykorozyjnej przez wiercone otwory. Wolne miejsca na ramie oraz interfejs KSM (specyficzny moduł sterowania) do zewnętrznej wymiany danych dodatkowo podwyższają komfort zabudowy. Dostępne są specyficzne konfiguracje ramy do wielu rodzajów zabudowy.

MIEJSCE PRACY KIEROWCY

W dalekich trasach każdy kierowca chciałby nie tylko posłuchać dobrej muzyki, lecz także bezpiecznie i bez problemów dotrzeć do celu. Nowy zestaw radiowo-nawigacyjny MAN Media Truck (MMT) Advanced łączy oba te aspekty, proponując infotainment najwyższej klasy oraz nawigację, precyzyjnie kierującą niemal do każdego celu na terenie Europy. Dzięki dużemu 5-calowemu ekranowi dotykowemu z kolorowym wyświetlaczem, reagującym precyzyjnie i szybko na polecenia, obsługa jest prosta i intuicyjna. Oprócz znanych funkcji radiowych, jak na przykład praca w zakresie AM i FM, Traffic-Message-Channel (TMC), Radio-Data-System (RDS) i 4-kanałowy wzmacniacz audio, urządzenie oferuje wiele nowych, przydatnych funkcji. Umieszczone na skraju środkowego schowka złącze USB/AUX umożliwia po podłączeniu zewnętrznego źródła sygnału audio (np. odtwarzacza MP3) słuchanie w kabinie kierowcy muzyki z nośnika danych. Ponadto, korzystając z wbudowanego złącza Bluetooth i funkcji audio-streaming, można odtwarzać pliki muzyczne zapisane na urządzeniu przenośnym w systemie głośnikowym pojazdu. Złącze Bluetooth może też służyć jako urządzenie głośnomówiące do telefonów komórkowych, umożliwiając kierowcy bezpieczną komunikację.

Jednak umieszczony centralnie w środkowej konsoli MMT Advanced służy nie tylko do rozrywki. Jako pełnowartościowe urządzenie nawigacyjne prowadzi kierowcę i ciężarówkę pewnie i umiejętnie do celu podróży. W nawigacji dostosowanej do danego pojazdu użytkowego wykorzystuje się mapy zapisane na karcie microSD. Dzięki temu odtwarzacz CD może dalej pracować, także podczas korzystania z nawigacji. Oprócz tego urządzenie przekazuje kierowcy inne ważne informacje, jak na przykład różne stany robocze pojazdu czy też informacje dotyczące serwisowania. W połączeniu z pneumatycznie resorowanymi osiami wskaźnik obciążenia osi pomaga w ustaleniu masy ładunku. Wielofunkcyjna, dająca się podnieść kierownica z płynną regulacją wysokości i kąta nachylenia zapewnia szybką i prostą obsługę urządzenia. Nieoślepiające wskaźniki są wyraźne także przy bezpośrednim nasłonecznieniu. Nowy TGX jest standardowo wyposażony w MMT Advanced.

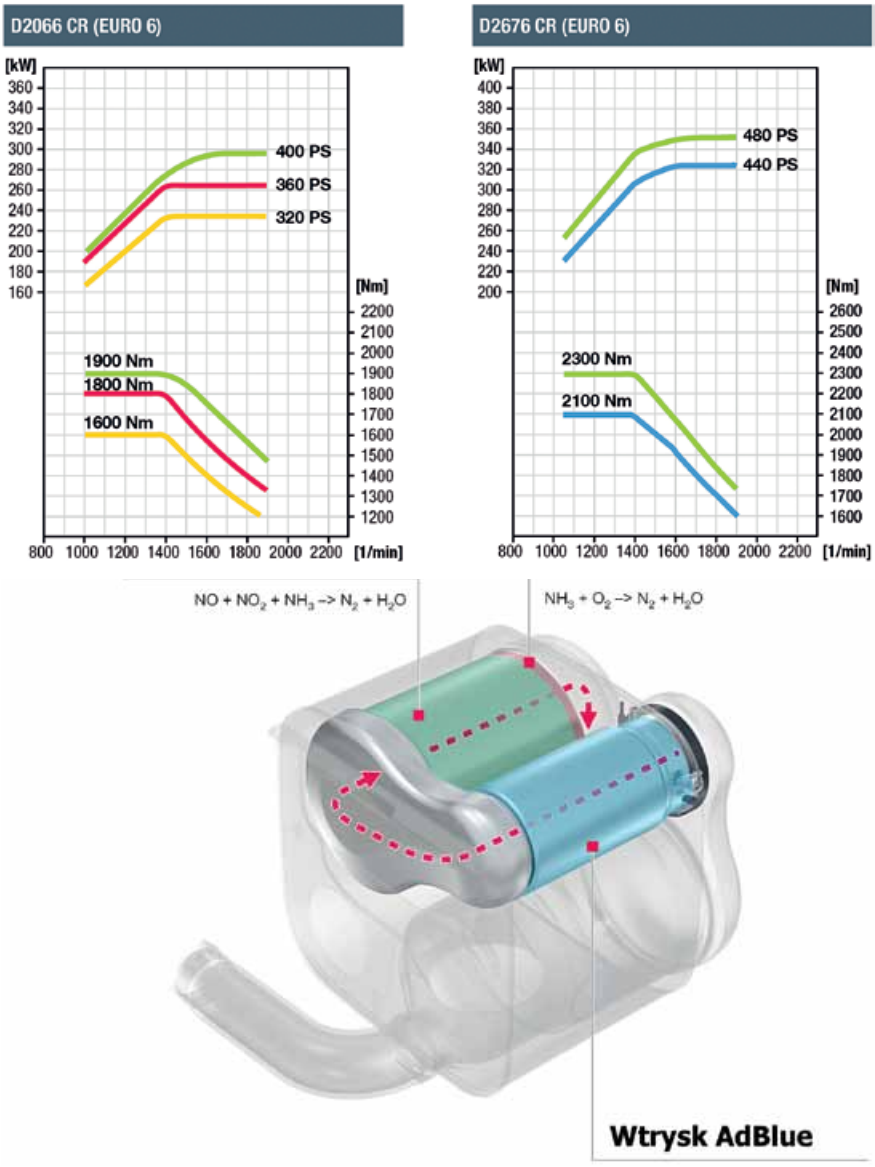
DRIVERPAD

Prawdziwym talentem komunikacyjnym wykazuje się nowo opracowany przez firmę MAN DriverPad®. Nowy terminal logistyczny potrafi przetwarzać trasy i zlecenia, a naciśnięcie jednego klawisza powoduje przekazanie aktualnego statusu do dyspozytorni. Aby uniknąć nieporozumień i nadkładania drogi, wszystkie adresy załadunku i rozładunku można wyeksportować bezpośrednio do nawigacji w ciężarówce. Możliwości wymiany informacji uzupełniają komunikaty standardowe i tekstowe wyświetlane na dużym 7-calowym wyświetlaczu. Równie praktycznie wygląda zarządzanie naczepami. System jest zintegrowany, dzięki czemu kierowca może prowadzić ewidencję zabieranych i odstawianych naczep. Dysponent wie natomiast zawsze, który zestaw ciągnika i naczepy jest aktualnie w drodze. Dzięki łatwej obsłudze wymiana komunikatów i wiadomości przebiega wyjątkowo sprawnie i wspomaga szybką komunikację między dysponentami a kierowcami.

MAN oferuje również nową aplikację TeleMatics® do urządzeń iPhone i iPad. Dzięki niej można korzystać z podstawowych funkcji także na terminalach przenośnych. Aplikacja ta umożliwia szybki przegląd całej floty pojazdów i wyświetla raporty z najważniejszymi parametrami. Ponadto przewoźnik otrzymuje informacje o pozostałym czasie pracy kierowców i w ten sposób także poza biurem może efektywnie planować kolejne trasy i zadania.

opr. Jacek Wejman
fot. MAN

Silniki spełniające normę Euro 6: D2066 i D2676



MAN – ODŚWIEŻONA RODZINA TGM I TGL

PREMIERA PRZED IAA

MAN TGL i TGM od chwili debiutu w 2005 roku sprzedały się w imponującej liczbie ponad 150 000 egzemplarzy i na przestrzeni lat zdobyły szereg nagród i wyróżnień. Sprawdziły się zarówno jako samochody spedycyjne w ruchu lokalnym i dostawczym, do przewozu lekkich towarów, na placach budowy czy też do wielu usług komunalnych. Teraz przyszedł czas na odświeżenie gamy i przystosowanie jej do wymagań Euro 6.

Na targach pojazdów użytkowych IAA Nutzfahrzeuge 2012 firma MAN zaprezentuje nowe modele TGL i TGM, czyli lekkie i średnie samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej na poziomie od 7,5 do 26 ton. Zmianom poddano zarówno stylistykę kabin, jak również przeprojektowano wnętrze wykańczając je w materiałach wysokiej jakości.

MAN Z EURO 6

Ofertę silników Euro 6, dla pojazdów TGM i TGL, tworzą cztero- i sześciocylindrowe jednostki z serii MAN D08 common rail, które od 2009 roku zdążyły się już sprawdzić w wersji Euro 5/EEV w około 40 tysiącach sprzedanych pojazdów na dystansie wielu milionów kilometrów i były nieustannie udoskonalane. Optymalnie dopasowano do siebie technologie recyrkulacji spalin (AGR) z poziomem recyrkulacji zależnym od zapotrzebowania, system common rail z maksymalnym ciśnieniem wtrysku na poziomie 1800 barów, dwustopniowe turbodoładowanie (w zależności od poziomu mocy), chłodzenie pośrednie powietrza doładowującego (w zależności od poziomu mocy) oraz niskotemperaturowe chłodzenie powietrza doładowującego (w zależności od poziomu mocy) kompensują mankamenty eksploatacyjne, wynikające z przestrzegania normy Euro 6. W ramach obszernych testów seryjnych i terenowych na bieżąco uzyskiwano i analizowano precyzyjne dane dotyczące zużycia paliwa. Dzięki temu nowe MAN TGL i TGM, spełniając normę Euro 6, nie tylko nie emitują praktycznie żadnych substancji szkodliwych, lecz są równie wydajne, ekonomiczne i niezawodne jak w wersji Euro 5/EEV.

Sprawdzone silniki marki MAN z recyrkulacją spalin po wprowadzeniu Euro 6 będą uzupełnione o technologię oczyszczania spalin MAN AdBlue®. Mimo logicznego konfliktu między redukcją tlenku azotu a minimalizacją zużycia spalanie w nowych pojazdach TG z normą Euro 6 pozostaje na niezmienionym, bardzo dobrym poziomie ciężarówek MAN z Euro 5. Zużycie dodatku AdBlue® wynosi zaledwie od 2 do 2,5 procenta zużycia oleju napędowego.

Ponadto w nowym TGL i TGM stosuje się seryjnie strategię regeneracji HCI (Hydro Carbon Injection), która niezawodnie gwarantuje regenerację filtra sadzy także w silnikach pracujących z przewagą częściowego obciążenia, na przykład w ruchu dostawczym lub w usługach komunalnych. Zapewnia to sprawność działania oczyszczania spalin nawet w najtrudniejszych warunkach eksploatacji.

Poza tym nowy TGL i TGM pozostaje lekki. Przyrost masy w porównaniu z autami porównywalnych wersji z systemem Euro 5 udało się zneutralizować utrzymaną lekką konstrukcją wynoszącą około 150 kg dla pojazdów z silnikiem czterocylindrowym i około 190 kg w pojazdach z silnikiem sześciocylindrowym. Nowe serie pozostają też konsekwentne w kwestii intensywności serwisowania: dzięki precyzyjnemu dopasowaniu wszystkich komponentów okresy serwisowania w lekkim i średnim ruchu dostawczym pozostają takie same i wynoszą w dalszym ciągu nawet 80 tysięcy kilometrów. Ponadto we wszystkich pojazdach TG montuje się obecnie całkowicie bezobsługowe akumulatory PAG.

W przypadku serii TGL do wyboru mamy jednostki napędowe D08 o mocy od 110 kW (150 KM) do 184 kW (250 KM) w wersji Euro 6. Opcjonalnie dostępna jest zautomatyzowana skrzynia biegów MAN TipMatic®, która może być obsługiwana automatycznie lub manualnie przy użyciu dźwigni przy-

ciskowej na kole kierownicy. Po włączeniu hamulca silnikowego skrzynia przełącza się samoczynnie na optymalny bieg. Do odciążenia kierowcy przyczynia się ponadto zintegrowany system wspomagający ruszanie MAN EasyStart, który po zwolnieniu pedału hamulca automatycznie utrzymuje pełny nacisk hamulców, dopóki kierowca nie naciśnie pedału gazu. Do silników czterocylindrowych oferowana jest przekładnia MAN TipMatic® w wersji 6-biegowej, a do silników sześciocylindrowych w wersji 12-biegowej. Ponadto dostępne są sprawnie działające 6- i 9-biegowe manualne skrzynie biegów.

W rodzinie TGM oferowane są silniki D08 Euro 6 o mocy 184 kW (250 KM) lub 251 kW (341 KM). Model TGM może być wyposażony w zautomatyzowaną 12-biegową przekładnię MAN TipMatic® lub montowaną w standardzie 9-biegową skrzynię manualną.

ZMIENIONE KABINY

W nowych pojazdach TG daje się zauważyć zmieniony front. Funkcjonalny trzyczęściowy zderzak w razie naprawy jest szczególnie łatwy w serwisowaniu. Środkowa część zderzaka ma inną tonację czerni i celowo wtapia się w tło. Przód pojazdu zyskuje optycznie dzięki lekko zdynamizowanej przesłonie chłodnicy.

Zaaranżowany na nowo przód zapewnia w ogólnym rozrachunku poprawę aerodynamiki, co wpływa pozytywnie na zużycie paliwa. Decydują o tym w szczególności szeroko otwarte owiewki z wbudowanymi wlotami powietrza, które optymalizują opływ powietrza w strefach bocznych. Dodatkowo do zredukowania zużycia paliwa przyczyniają się udoskonalone pod względem aerodynamicznym słupki A oraz zderzaki. Wyjątkowo praktycznym posunięciem w codziennym użytkowaniu samochodu okazuje się odsłonięcie wycieraczek, dzięki czemu zimą nie będzie gromadził się wokół nich lód ani śnieg utrudniający pracę całego mechanizmu.

Nowy TGL i TGM proponuje także zupełnie nowy wystrój wnętrza. Kabina prezentuje teraz standard znany z samochodów osobowych wyższej klasy. Od nowa zaprojektowano całe wnętrze: aluminiowe listwy ozdobne, powierzchnie z groszkowanego tworzywa sztucznego i chromowane satynowo klamki odzwierciedlają styl panujący w kabinie kierowcy. Zupełnie nowy jest też moduł drzwi. Lakierowana na kolor szampańskiego srebra taśma w części środkowej wzmacnia optycznie podział kabiny na dwie części. Na życzenie klienta można obić drzwi zmywalną okładziną wewnętrzną, którą można bardzo łatwo czyścić, co umożliwi sprawne usuwanie pyłu i brudu z kabiny.

Nowa tablica rozdzielcza jest funkcjonalna oraz łatwa w obsłudze, a jej układ jest uporządkowany i klarowny. Panel obsługi ogrzewania i klimatyzacji został wyposażony w nowe elementy sterownicze i wyświetlacz. Nową formę zyskały również przełączniki, delikatne oświetlenie symboli pozwala je szybko i bezpiecznie rozpoznać w ciemności.

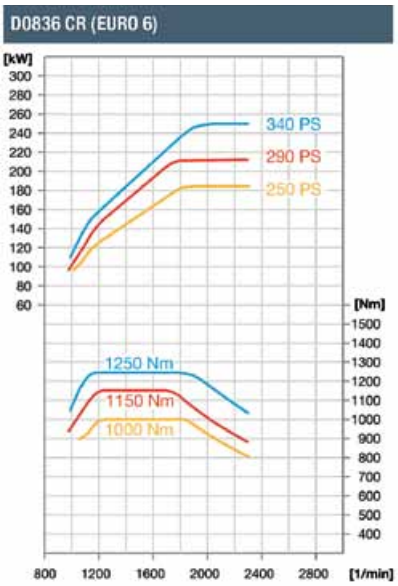
Wiele schowków w wariantach bez siedzenia środkowego pozwala schować w nich sporo drobiazgów. Dwa schowki w konsoli środkowej pod szczeliną wentylacyjną oferują dużo miejsca na często używane przedmioty. Opcjonalnie można powiększyć pojemność schowków przez zastosowanie szuflad. Do wszystkich schowków można bez problemu sięgnąć ręką nawet w czasie jazdy. Butelki z napojami można umieścić w uchwycie wbudowanym w drzwi, a konsolę środkową wyposażono w uchwyt na kubki. W wariantach z siedzeniem środkowym dostępne są specjalne wersje tablicy rozdzielczej. Ponadto można alternatywnie wbudować dodatkowy blok przełączników. Wklęsła część środkowa w 3-miejscowym pojeździe zapewnia większą swobodę ruchu pasażerowi na środkowym siedzeniu.

Zarówno nowy TGL, jak również TGM są wyposażone standardowo w zestaw radiowy z odtwarzaczem CD MAN BasicLine. W celu ułatwienia obsługi zestaw jest zabudowany w podwójnym formacie DIN. Oprócz zwykłych funkcji radia MAN BasicLine jest wyposażony w napęd CD, obsługujący pliki MP3 z wyświetlaczem utworów. Komfortowy system GALA reguluje głośność ulubionej muzyki, dostosowując ją do prędkości jazdy. Technologia HiCut zapewnia krystalicznie czyste brzmienie, tłumiąc niepożądane szumy. W ramach ochrony przed kradzieżą zestaw jest zabezpieczony kodem. Melomanom, którzy, słuchając muzyki, nie chcą rezygnować z niezawodnej nawigacji, MAN proponuje, dostępny opcjonalnie, zestaw MAN Media Truck (MMT) Advanced do TGL i TGM.

ŁATWOŚĆ ZABUDOWY I DUŻY ZASIĘG

Zastosowanie technologii Euro 6 wymusza zmieniony układ części dobudowywanych na ramie TGL i TGM. Mimo to udało się w dużej mierze zachować sprawdzoną w poprzednich modelach koncepcję podwozia. Przestrzeń pod zabudowę nad górną krawędzią ramy pozostaje wolna, dzięki czemu nie koliduje z elementami zabudowy.

Gama silników Euro 6 modelu TGM



Nowy MAN TGL zaznacza swą obecność w czterech różnych kategoriach wagowych: efektywność i oszczędność łączą wszystkie pojazdy, niezależnie od ich masy (7,5; 8; 10 i 12 ton). Przy wyjątkowo niewielkiej masie własnej i dużej ładowności ciężarówka nadaje się zarówno do pracy w ruchu dostawczym, jak też na placu budowy. Także przy wyborze kabiny kierowcy można przebierać w bogatej ofercie różnych konfiguracji. Kompaktowa kabina C z nisko umieszczonym schodkiem i szeroko otwieranymi drzwiami umożliwia bardzo wygodne wsiadanie i wysiadanie. Oferując obszerniejsze kabiny L i LX TGL demonstruje swoje atuty także w regionalnym i krajowym ruchu dostawczym. W podwójnej kabinie znajdzie się miejsce nawet dla siedmiu osób (łącznie z kierowcą).

Do MAN TGL dostępne są dwa warianty resorowania. Standardowe wyposażenie obejmuje sprawdzone resory paraboliczne z bezobsługowymi łożyskami gumowymi, które zapewniają najwyższy komfort jazdy i wyśmienitą stabilność pojazdu. Opcjonalnie dostępne łożyska pneumatyczne w osi tylnej nadają się w szczególności do ostrożnego transportu delikatnych towarów. Elektroniczny sterownik ECAS (Electronically Controlled Air Suspension) zapewnia niezmienny poziom jazdy, niezależnie od przewożonego ładunku.

Dzięki przejściu na wygodne zawieszenie czteropunktowe z wahaczami uzyskano znacznie lepsze prowadzenie boczne w kabinie C. Efektem tego jest jeszcze po raz kolejny zredukowana skłonność do przechyłów bocznych na zakrętach. Umieszczone z tyłu kabiny sprężyny śrubowe absorbują drgania przenikające. Dzięki redukcji poziomu hałasu poprawia się wyczucie i komfort jazdy.

Nowy MAN TGM reprezentuje klasę ciężarówek o masie od 12 do 26 ton. Aby uzyskać większy zasięg, zwiększono pojemność zbiorników paliwa ze 180 do 220 litrów oleju napędowego. Swoje bogate atuty TGM ujawnia przede wszystkim w pracy indywidualnej i z lekkimi przyczepami. Różnorodności typów pojazdów towarzyszy ogromna oferta kabin kierowcy. Cztery różne kabiny C, L, LX i kabina podwójna spełniają wszelkie wymagania, oferując dość miejsca dla kierowcy oraz przestronne schowki.

W TGM sprawdzone resory paraboliczne zapewniają znakomity komfort i stabilność w codziennej pracy na drodze. Maksymalną ochronę ładunku gwarantuje pneumatyczne resorowanie tylnej osi i opcjonalne pełne resorowanie pneumatyczne z elektronicznym systemem regulacji ECAS.

Dostosowanie poziomu do różnych wysokości ramp załadowczych umożliwia na przykład ręczny terminal obsługi. Z poziomu jazdy podwozie można obniżyć o 90 milimetrów i podnieść o 190 milimetrów. Do znakomitego zachowania się pojazdu podczas jazdy przyczyniają się osie hipoidalne o niskim poziomie tarcia i hałasu – opcjonalnie z blokadą dyferencjału – oraz zaawansowany układ jezdny. Kierowana oś wleczona w modelach TGM 6x2 zapewnia dodatkowo dużą zwrotność i mniejsze zużycie opon.

Ponadto nowe ciężarówki TGL i TGM można wyposażyć w zastosowany system MAN TeleMatics® umożliwiający osiągnięcie optimum efektywności w sterowaniu flotą, zarządzaniu parkiem maszyn i logistyce. MAN oferuje aż cztery pakiety usług TeleMatics®: Data Smart, Entry, Data i Disco, które są dokładnie dopasowane do różnych możliwości zastosowania pojazdów. Aplikacja telematyczna łączy obszerne funkcje logistyczne z analizą danych technicznych pojazdu i stałym monitorowaniem transportu. Dzięki otwartym złączom MAN TeleMatics® można podłączyć bezpośrednio do nadrzędnego programu spedycyjnego.

Jeszcze bardziej szczegółowy wykaz danych bazowych do optymalizacji zużycia paliwa i kosztów eksploatacji dostarcza nowa analiza eksploatacji pojazdu FEA. Dzięki niej można prześledzić zachowanie pojazdu bądź jakość jazdy w zdefiniowanym okresie.

opr. Jacek Wejman

fot. MAN

MASTER TRUCK 2012

KALEJDOSKOP

VIII edycja zlotu Master Truck dostarczyła niezapomnianych wrażeń uczestnikom i publiczności. Mieliśmy pełne napięcia chwile podczas rywalizacji finału YETD firmy Scania, niesamowite popisy włoskiego kierowcy Teamu de Rooy – zwycięzcy tegorocznego Dakaru oraz wybory najładniejszych samochodów ciężarowych poddanych tuningowi. Jednak największe emocje wzbudzała zmienna niczym w kalejdoskopie aura.

Po raz drugi i za pewne nie ostatni, zlot tuningowanych ciężarówek, czyli 8 edycja Master Truck, odbyła się na lotnisku w Polskiej Nowej Wsi. Na zlot zjechały się ciężarówki z całej Polski – ponad 200 pojazdów, oraz kilka z Europy. Jednak Master Truck to nie tylko tuningowane ciężarówki. Wzorem lat ubiegłych na zlocie podziwiać

Zwycięzcami tegorocznego zlotu zostały pojazdy w kategorii:

The Best Truck of The Show:
1. Lados Scandicar - SCANIA „Severni Hvezda "
2. Pierre Häll Transporte - SCANIA „Viva Las Vegas"
3. Trans-Powiśle - SCANIA „Indianka"

Master Truck of Poland:
1. Repiński Transport - SCANIA „Hot Rod"
2. Trans-Powiśle - SCANIA „Indianka"
3. Tedi-Trans - SCANIA „Ghost Rider"

Master Truck of Public:
1. Karhuline - SCANIA „Mörkö"
2. TS Express Rummel - SCANIA „Epoka Lodowcowa"
3. Kadam - SCANIA „Auta"

Master Truck of Light:
1. Sea Container Service - SCANIA „Tomb Raider"
2. Hodowla Drobiu Brzozowski - Volvo „Ghost Rider"
3. TS Express Rummel - SCANIA „Epoka Lodowcowa"

Master Truck of Interior:
1. Lados Scandicar - SCANIA „Severni Hvezda"
2. Pierre Häll Transporte - SCANIA „Viva Las Vegas"
3. Kadam - SCANIA „Auta"

Najlepsza Pomoc Drogowa:
1. P.P.U.H. „Tytan" - Mercedes
2. Pomoc Drogowa Druzgała - Iveco Stralis
3. Pomoc Drogowa Auto Czok - MAN

Najlepsze nagłośnienie:
1. Goltran - SCANIA R 420
2. Karhuline - SCANIA „Mörkö"
3. Giz-Trans - Volkswagen Crafter

Najlepszy weteran zlotu:
1. Ulli Gotzens - SCANIA 111
2. Max Stockerl - Büsing BS16UK
3. Sachs-Trans - STAR 29

Najlepszy van zlotu:
1. Krzysztof Fojt - Volkswagen Crafter „Avatar"
2. DARA - Fiat Ducato „Struś Pędziwiatr"
3. Piotr Promny - Volkswagen „Obcy"

Najlepszy pojazd zlotu według dzieci:
1. Express Inter Auto - Mercedes Actros „Smerfy"

Pierwszy pojazd zgłoszony na zlot:
1. P.H.U. Kazimierz Szewczyk - 1. SCANIA 164L 480 V8

Największa flota na zlocie:
Repiński Transport

można było odltimery, wozy strażackie, wozy pomocy drogowej, pojazdy budowlane, pojazdy rajdowe, wojskowe te stare i te najnowsze. Dla pasjonatów modeli stworzono miejsce, gdzie mogli nie tylko prezentować swoje małe dzieła sztuki, ale także wziąć udział w rywalizacji modeli zdalnie sterowanych.

Na imprezie nie zabrakło także ciekawych atrakcji dla dzieci i ich rodziców. Najmłodsze pociechy mogły do woli hasać po wesołymi miasteczku, gdzie znajdowały się takie atrakcje jak: karuzele, trampolina oraz aquakule. Na terenie lotniska nożna było skoczyć ze spadochronem i przelecieć się szybowcem.

Oprócz oglądania niesamowitych samochodów ciężarowych mogliśmy podziwiać popisy Miki Biasiona kierowcy zespołu rajdowego Team de Rooy, który od kilku lat startuje na pojazdach ciężarowych Iveco w Rajdzie Dakar, a który swoją przygodę rajdową zaczynał od startów w rajdach płaskich (dwukrotnie zdobył tytuł Mistrza Świata za kierownicą Lancii Delta). Na zlocie Master Truck zasiadł za kierownicą Iveco Trakker Evolution II i przez ok. pół godziny obracał glebę na polu pokazowym.

Atrakcje wizualne zapewnił również miejscowy aeroklub, który zaprezentował akcję gaszenia ognia z powietrza samolotem Dromader oraz helikopterem.

Ponownie jak przed rokiem, największe wrażenie pod względem ilości wystawionych pojazdów tuningowych i możliwości modyfikacji, zrobiła firma Repiński Transport.

Na imprezie zaprezentowała się także Scania wymalowana w tygrysie motywy, która przybyła z Finlandii oraz ładnie stylizowana na osę betoniarka na podwoziu MAN-a. Był także nowy Actros pomalowany w charakterystyczne dla stadionu narodowego w Warszawie, barwy biało-czerwone. Z Wielkopolski przyjechała Scania pomalowana w motywy z filmu Epoka Lodowcowa, a dzieci szczególnie chętnie fotografowały się przy Mercedesie z wymalowaną wioską Smerfów.

Jacek Wejman

SCANIA – FINAŁ YOUNG EUROPEAN TRUCK DRIVER 2012

NAJLEPSZY W POLSCE

Finału konkursu Young European Truck Driver 2012, odbył się podczas zlotu Master Truck w Opolu. Najlepszym polskim kierowcą został Wojciech Kobierowski, który w finałowej konkurencji „Knock the King" pokonał Patryka Walkowskiego, trzecie miejsce zajął Mariusz Mazurek.

Pierwszego dnia odbyły się cztery próby: sprawdzenie pojazdu przed jazdą (wykrycie usterek w zestawie), test drogowy podczas którego oceniana była jazda ekonomiczna i styl jazdy oraz sprawdzian z wiedzy „Zdrowie i Bezpieczeństwo".

Zwycięzcą jazdy ekonomicznej został Patryk Walkowski. W konkurencji wykrywania usterek największą ich ilość znaleźli Piotr Krahel i Marcin Węcławiak. Najrozleglejszą wiedzą z zakresu „Zdrowia i Bezpieczeństwa" wykazali się Patryk Walkowski i Wojciech Kobierowski.

Drugi dzień konkursu przebiegał pod znakiem najbardziej efektownej konkurencji: testów sprawnościowych. Sceneria zlotu Master Truck i tysiące zgromadzonych obserwatorów stworzyły niepowtarzalną atmosferę.

Zadaniem finalistów był wjazd tyłem do garażu, omijając stojącą na drodze przeszkodę w postaci beczki, po ustawieniu zestawu w garażu dojechanie jak najbliżej tylnej ściany. Następnie kierowcy musieli wjechać lewym kołem ciągnika w wycięty w kawałku płyty otwór. Kolejno każdy z kierowców musiał przejechać przez bramę ustawioną z dwóch beczek. Jej szerokość musiał sam dostosować. Im mniejsza była różnica między szerokością bramy, a zestawu, tym lepiej. Po przejechaniu beczek uczestnicy celowali wskaźnikiem, umocowanym na środka zderzaka do tarczy rozłożonej na placu. Końcowym zadaniem było przewracanie czerwonego słupka, tak aby nie strącił dwóch słupków w kolorze niebieskim.

Po zaliczeniu testu sprawnościowego przez 9. Finalistów w oparciu o sumę punktów z konkurencji z dnia pierwszego wyłonionych zostało dwóch kierowców z największą sumą punktów.

Dwoma szczęśliwcami, którzy zakwalifikowali się do ścisłego finału zostali Patryk Walkowski (zdobył w sumie 61 punktów z 70 możliwych do zdobycia) i Wojciech Kobierowski (zdobył 54 punkty).

Po raz pierwszy w historii polskich konkursów w konkurencji finałowej zawodnicy rywalizowali twarzą w twarz w pojazdach ustawionych naprzeciwko siebie. Tym samym czyniąc finał jeszcze bardziej widowiskowym i wzmagającym i tak już duże napięcie zarówno wśród zawodników jak i zgromadzonej publiczności.

Finał „Knock the King", polegał na przewróceniu czterech czerwonych słupków ustawionych w czterech narożnikach zestawu, przednimi kołami ciężarówki i tylnymi narożnikami naczepy.

Wojciech Kobierowski jako pierwszy wykonał to zadanie, wygrywając tym samym finał krajowy konkursu Young European Truck Driver 2012. Wojciech Kobierowski ma 35 lat. Pracował w firmie zajmującej się dystrybucją z transportem na potrzeby własne. Przez ostatnie trzy lata jeździł DAF-em 105. Jego pasja to rajdy pojazdami typu off-road.

Wojtek okazał się najlepszym spośród ponad 2.000 kierowców, którzy w tym roku zostali zakwalifikowani do polskiej edycji konkursu. Będzie reprezentował Polskę podczas międzynarodowego finału Young European Truck Driver. W 2007 roku międzynarodowy finał wygrał Polak, Marek Szerenos.

(red.)

DAF TRUCKS – 40 LAT ITS

WZOROWA POMOC

Międzynarodowa pomoc drogowa DAF ITS (International Truck Service) świętuje 40-lecie swojej działalności. DAF ITS szybko przywraca sprawność pojazdom po awarii i jest uważana za czołową organizację usługową w branży transportowej.

W późnych latach 60. międzynarodowy transport drogowy znacznie się rozwinął. Przyczyniło się to do utworzenia w 1972 roku sieci DAF ITS – pionierskich usług w branży pojazdów użytkowych. Przez lata idea usług międzynarodowej pomocy drogowej firmy DAF nie uległa zmianie: celem jest umożliwienie jak najszybszego powrotu na trasę pojazdu po awarii, aby zapewnić jego maksymalną dostępność.

Jednak usługi DAF ITS to nie tylko pomoc techniczna dla pojazdów ciężarowych i autobusów. W sytuacjach, gdy pojazd zostanie unieruchomiony po wypadku czy po wystąpieniu problemów z naczepą – wystarczy zadzwonić do centrali w Eindhoven (+31 40 214 3000). Przekazuje ona informacje odpowiednim komórkom międzynarodowej pomocy drogowej DAF. Pomoc można uzyskać również za pośrednictwem poczty elektronicznej (daf.its.callcenter@daftrucks.com).

24 GODZINY NA DOBĘ, 365 DNI W ROKU

Już na samym początku firma DAF zdecydowała się na samodzielne zarządzanie siecią ITS. DAF ITS zajmuje centralne miejsce w organizacji, między działem części PACCAR a działem usług posprzedażnych. Zapewnia to pracownikom sieci ITS bieżący dostęp do najnowszych informacji technicznych oraz natychmiastową realizację pilnych zamówień na części.

Sieć DAF ITS jest dostępna przez całą dobę, 365 dni w roku. Zapewnia pomoc drogową kierowcom i dealerom firmy DAF w dziesięciu językach na terenie 49 krajów. Doskonała opinia, jaką cieszą się usługi w Europie, przyczyniła się do powstania podobnej organizacji w 1998 r. w Ameryce Północnej. Obsługuje ona filie firmy PACCAR: Peterbilt oraz Kenworth.

PUNKTY SPRZEDAŻY

Najnowszy system komputerowy sieci DAF ITS umożliwia określenie, który z ponad 1000 punktów serwisowych DAF znajduje się najbliżej zgłoszonego pojazdu. Po skontaktowaniu się z dealerem można oszacować czas przyjazdu pomocy technicznej i powiadomić o tym oczekującego kierowcę. W ramach usługi o zdarzeniu powiadamiany jest punkt dealerski, w którym pojazd jest zarejestrowany do przeglądu, zatem kierowca nie musi się martwić o kwestie finansowe. Oczywiście pracownicy sieci DAF ITS kontaktują się również z bazą i informują na bieżąco o postępach w obsłudze zgłoszenia.

ANALIZA FLOTY

Sieć międzynarodowych usług pomocy drogowej zajmuje się również analizą zgłoszeń i generuje dane statystyczne oraz raporty. „Znaczna część awarii wynika z zaległości serwisowych" – mówi Johan Drenth, dyrektor ds. obsługi posprzedażnej w firmie DAF Trucks N.V. „Uzmysławia to, że dzięki regularnej kontroli pojazdu można uniknąć nieplanowanych przestojów i niepotrzebnych kosztów. Raporty DAF ITS dostarczają dealerom firmy DAF analizy flot pojazdów, które następnie można udostępniać przedsiębiorcom transportowym. To ważne, ponieważ maksymalna dostępność pojazdu jest kluczową kwestią w przemyśle transportowym. Właśnie dlatego już od czterdziestu lat działalność sieci DAF ITS koncentruje się wokół jakości i szybkości usług".

fot. DAF

VOLVO TRUCK – I-SEE

WSPOMAGA TOCZENIE

Producenci samochodów ciężarowych wszędzie poszukują rozwiązań, które mogłyby zredukować zużycie paliwa. Jedna z metod polega na wykorzystaniu energii kinetycznej samochodu ciężarowego. Aby to umożliwić, Volvo Trucks opracowało funkcję I-See, która działa jak autopilot, przejmując sterowanie zmianą biegów i wykorzystując spadki drogi w celu oszczędzania paliwa.

Energia kinetyczna jest miarą pracy, jaką należy wykonać w celu zredukowania prędkości danego obiektu do zera. Spowalnianiu ruchu obiektu towarzyszy zamiana energii kinetycznej na energię w innej postaci. Gdy pojazd hamuje, jego energia kinetyczna jest przekształcana w ciepło. Obecnie wielu producentów w branży motoryzacyjnej bada rozwiązania umożliwiające spożytkowanie energii kinetycznej zamiast jej rozpraszania w postaci bezproduktywnego ciepła.

– Gdyby udało się w większym stopniu wykorzystać energię kinetyczną, pozwoliłoby to na zredukowanie zużycia paliwa. Byłoby to korzystne dla środowiska naturalnego i ekonomiki transportu – co jest niezwykle istotne, ponieważ koszty paliwa stanowią coraz większe obciążenie dla wielu firm transportowych – stwierdza Anders Eriksson, konstruktor w Volvo Trucks.

I właśnie dokładnie to udało się osiągnąć Volvo Trucks, dzięki opracowaniu nowej funkcji I-See. Funkcja ta wykorzystuje energię kinetyczną samochodu ciężarowego w celu „pchania" go pod górę. Ta sama energia rozpędza pojazd na zjeździe.

ENERGIA KINETYCZNA MOŻE ZAOSZCZĘDZIĆ 5 PROCENT PALIWA

I-See jest połączona z czujnikiem pochylenia w skrzyni biegów, skąd pozyskuje cyfrowe dane o topografii drogi. Fakt, że system nie bazuje na mapach czyni go bardziej niezawodnym, ponieważ zawsze dysponuje najbardziej aktualnymi informacjami. I-See ma możliwość zapamiętania około 4000 wzniesień, co odpowiada dystansowi 5000 kilometrów.

I-See jest jak autopilot połączony z tempomatem samochodu ciężarowego, który na wzniesieniach przejmuje kontrolę nad skrzynią biegów, silnikiem i hamulcami, zarządzając nimi tak, by osiągnąć jak najniższe zużycie paliwa. I-See do maksimum wykorzystuje funkcję wolnego koła – a więc na niektórych odcinkach drogi zużycie paliwa jest zerowe – wyjaśnia Hayder Wokil, menedżer produktu w Volvo Trucks.

– Tym sposobem można zredukować zużycie paliwa nawet o 5%. Wartość ta wynika z przeprowadzonych symulacji i testów na drogach publicznych. I-See do działania wymaga tempomatu, a my wiemy, że statystyczny kierowca korzysta z tempomatu przez około połowę czasu jazdy. W przypadku samochodu ciężarowego pokonującego rocznie dystans 140 000 kilometrów, w typowych warunkach eksploatacji, potencjał oszczędności paliwa wynosi około 1000 litrów rocznie. To duża różnica, patrząc z perspektywy rentowności firmy transportowej – mówi Hayder Wokil.

NAJWIĘKSZE OSZCZĘDNOŚCI NA MAŁYCH WZNIESIENIACH

W celu maksymalnego wykorzystania energii kinetycznej, I-See realizuje sześć różnych działań. Na przykład, przyspiesza przed wzniesieniem, następnie tak długo, jak to możliwe unika redukcji biegu i wreszcie wyłącza bieg na zjeździe, by pozwolić sile bezwładności rozpędzać pojazd.

– I-See najlepiej spisuje się w terenie pofałdowanym. Na umiarkowanie długich i umiarkowanie stromych wzniesieniach I-See pozwala pokonywać znaczne odległości na swobodnym wybiegu, bez konieczności wykorzystywania mocy silnika – wyjaśnia Anders Eriksson, który odpowiadał za rozwój I-See.

– To właśnie ta zdolność do wykorzystywania swobodnego wybiegu pojazdu czyni ten system tak wyjątkowym – dodaje Anders Eriksson. Pojazd toczący się swobodnie prawie w ogóle nie zużywa paliwa. Ale żeby mógł się toczyć, potrzebne jest mnóstwo danych.

– Wymagana jest wysoka precyzja. Na przykład, trzeba wiedzieć, czy na następnym odcinku drogi prędkość spadnie, czy też wzrośnie. Czynnikiem decydującym może być zaledwie kilkuprocentowe nachylenie drogi – wyjawia Anders Eriksson.

Innymi ważnymi czynnikami są opór powietrza i ciężar samochodu ciężarowego. Jak widać, system musi gromadzić i przetwarzać mnóstwo danych. Wielu kierowców, którzy przetestują I-See, rozpozna w logice działania systemu własny styl jazdy.

– I-See naśladuje styl jazdy dobrych kierowców. Kierowcy ci wykorzystują energię kinetyczną pojazdu, w odpowiedniej chwili przyspieszają i unikają niepotrzebnych zmian biegów – podkreśla Hayder Wokil i kontynuuje – Jednak w przeciwieństwie do kierowcy, I-See nigdy się nie męczy – jest jak autopilot w samolocie. Dzięki temu kierowca może bardziej skoncentrować się na obserwacji drogi i innych aspektach jazdy. Co więcej, kierowca pozostaje także bardziej zrelaksowany.

– Czujny kierowca jest lepszym kierowcą. Wiemy to na pewno – mówi Hayder Wokil.

Anders Eriksson zauważa także, że oszczędzane jest nie tylko paliwo:

–Funkcja I-See zmniejsza zużycie na przykład hamulców i opon. I oczywiście jest korzystna dla środowiska naturalnego.

Funkcja I-See będzie dostępna na rynku w 2013 r.

fot. Volvo Trucks

VOLVO TRUCKS – NOWY INTERFEJS TELEMATYCZNY

GSM NA USŁUGACH VOLVO

Volvo Trucks opracowało nowy, bazujący na komunikacji GSM system, który umożliwia stacji obsługi zdalną kontrolę stanu technicznego samochodu ciężarowego. W Europie system zostanie wprowadzony na rynek w 2013 r.

Dzięki zastosowaniu w pojeździe nowej wersji interfejsu telematycznego – TGW (Telematics Gateway) – stało się możliwe świadczenie nowych, zdalnych usług. Stacja obsługi Volvo zyskała możliwość monitorowania stopnia zużycia i stanu pojazdu, a także odczytu kodów usterek, za pośrednictwem sieci GSM.

– Nowy moduł komunikacyjny na pokładzie samochodów ciężarowych zapewnia stacji obsługi ciągły dostęp do danych o stopniu zużycia określonych podzespołów – wyjaśnia Christian Gustavsson, dyrektor ds. serwisu w Volvo Trucks.

Z pomocą nowego systemu mechanicy mogą sprawdzać przebieg pojazdu i tempo zużywania się niektórych jego podzespołów. Dysponując tymi informacjami, stacja obsługi może układać harmonogram przeglądów okresowych dostosowany do rzeczywistych potrzeb.

– Przyczyni się to do wzrostu dyspozycyjności pojazdu i zminimalizowania ryzyka nieplanowanych przestojów, spowodowanych awarią. Dla firm transportowych oznacza to większe bezpieczeństwo eksploatacyjne i mniej czynności administracyjnych, a ich klienci mogą liczyć na większą niezawodność dostaw – kontynuuje Christian Gustavsson.

OPTYMALIZACJA DYSPOZYCYJNOŚCI

Zdalna komunikacja pomiędzy samochodem ciężarowym i stacją obsługi stanowi uzupełnienie harmonogramu obsługowego. Jeżeli sposób wykorzystania samochodu ciężarowego jest inny od pierwotnie zakładanego, może okazać się, że okresy międzyobsługowe są zbyt krótkie lub zbyt długie. Jeżeli jednak stacja obsługi otrzymuje dane o rzeczywistym tempie zużycia eksploatacyjnego, może odpowiednio skorygować te interwały, dostosowując je do rzeczywistych potrzeb.

– Wiele parametrów jest trudnych do wyliczenia. W pojeździe użytkowanym w warunkach trudniejszych niż przeciętne niektóre podzespoły zużywają się szybciej. Z kolei podzespoły pojazdu użytkowanego w warunkach łagodniejszych mogą w chwili przeglądu okresowego dysponować jeszcze sporym zapasem zużycia. A to oznacza niepewność dla firmy transportowej – mówi Christian Gustavsson.

OGRANICZANIE NIEPLANOWANYCH PRZESTOJÓW

Jeżeli sposób użytkowania pojazdu odbiega od sposobu przyjętego w pierwotnym harmonogramie obsługi technicznej, stacja obsługi zostanie o tym poinformowana.

– Na przykład, serwis może otrzymać ostrzeżenie o zużyciu klocków hamulcowych. W rezultacie, zużyte elementy zostają w porę wymienione i nie zawiodą w długiej trasie – wyjaśnia Christian Gustavsson.

– To rozwiązanie korzystne dla obydwu stron. Możliwość uniknięcia nieplanowanych wizyt w serwisie leży w interesie zarówno firmy transportowej, jak i stacji obsługi.

POBIERANIE AKTUALIZACJI PRZEZ GSM

Za pośrednictwem TGW możliwe będzie zdalne modyfikowanie parametrów i, w przyszłości, także aktualizacja kompletnych pakietów oprogramowania w pojeździe. Początkowo system obejmie ograniczoną liczbę parametrów, ale w ciągu kilku lat, jak twierdzi Christian Gustavsson, Volvo Trucks opracuje znacznie szerszą gamę podobnych funkcji, z myślą o dalszym zwiększaniu dyspozycyjności i redukcji kosztów eksploatacji samochodów ciężarowych.

fot. Volvo

HMF – ZABUDOWA DO TRANSPORTU SZKŁA

DELIKATNY ZAŁADUNEK

Żuraw HMF 1800-K3 z system przesuwnej plandeki zabudowany na podwoziu SCANIA 6x2 skierowany jest do grupy klientów zajmujących się transportem szkła wielkogabarytowego. To wyjątkowa branża, która potrzebuje ściśle specjalistycznego sprzętu służącego do przewozu m.in. szklanych tafli i różnego rodzaju struktur szklanych.

Platforma z system przesuwanej plandeki wykonana przez firmę WESOB WECON w połączeniu z żurawiem hydraulicznym HMF 1800-K3 stanowi niezwykle ciekawy zestaw. Tak skonfigurowany pojazd umożliwia transport nietypowych ładunków wymagających specyficznych rodzajów stojaków i zabezpieczeń oraz wolnej przestrzeni wokół rozładowywanego towaru. Dzięki możliwości całkowitego zsunięcia plandeki wraz z jej konstrukcją nośną, w przód lub w tył zabudowy sprawia, że dostęp do ładunku jest równie łatwy i szybki.

Tego typu zabudowa o długości 6 500 mm połączona z żurawiem świetnie sprawdza się podczas tzw. wysokiego załadunku. Przy zsuniętej plandece zamontowany na tylnym zwisie żuraw HMF 1800-K3 zapewnia sprawny załadunek/rozładunek, natomiast na czas transportu rozłożona plandeka zabezpiecza przewożony towar przed szkodliwymi zewnętrznymi warunkami atmosferycznymi. Dzięki sterowaniu radiowemu żurawia z wyświetlaczem ciekłokrystalicznym INFOCENTER, operator może stać w najbardziej dogodnym miejscu w czasie pracy żurawia ze „szklanym ładunkiem", który (biorąc pod uwagę delikatną strukturę) musi być układany z niezwykłą dokładnością na całej długości skrzyni. Sterowanie radiowe wpływa również na precyzję ruchów żurawia, co jest wyjątkową zaletą przy podnoszeniu wielkogabarytowych szklanych tafli o rozmiarach dochodzących do 2900 mm, a w specjalnych konfiguracjach nawet 3000 mm. Inne zabezpieczenia ładunku to specjalne sprężyny plandeki, która podczas zsuwania nie opada w dół i w ten sposób nie dotyka ładunku. Sprawną i bezpieczną pracę żurawiem zapewnia system HDL (system ciężkiego udźwigu), który współpracuje ze sterowaniem radiowym i umożliwia optymalny dobór prędkości pracy w zależności od wagi podnoszonego ładunku (występują 4 rodzaje prędkości pracy od 100%-20%). Brak kąpieli olejowej w podstawie żurawia oraz technologia złączy spawanych to innowacyjne rozwiązania firmy HMF, które powodują, że duńskie żurawie są średnio lżejsze o 300-400 kg od konkurencyjnych dźwigów oferowanych na rynku. Uzyskana w ten sposób większa ładowność pojazdu jest nieocenioną zaletą podczas transportu szkła. Żuraw 1800 w wersji K3 pozwala na rozładunek towaru o masie 1460 kg w odległości nawet do 10,2 m, do tego zastosowanie podwójnych przegubów ósemkowych wpływa na charakterystykę udźwigu przy pracy na wysokości przy zachowaniu pełnej stateczności. „Przeprost" względem ramienia głównego o 15 stopni w górę umożliwia rozładunek ciężkich tafli szkła na niskich poziomach w wąskich miejscach. Duży komfort pracy zapewnia zamontowany na ramieniu żurawia reflektor roboczy (włączany i wyłączany przez pilot zdalnego sterownia), który przyda się w każdych warunkach atmosferycznych.

Szereg nowoczesnych rozwiązań konstrukcyjnych zastosowanych w żurawiu HMF (bezobsługowy system wysięgników teleskopowania, sześciokątne profile, system węży hydraulicznych prowadzonych wewnątrz wysięgników) wpływają na bezpieczeństwo pracy oraz znacznie obniżają koszty eksploatacji urządzenia, dzięki czemu produkty HMF są szeroko wykorzystywane również w branży budowlanej, komunalnej i energetycznej gdzie kluczowymi cechami są niezawodność, wytrzymałość i funkcjonalność konstrukcji.

LAFAYETTE TRUCKER – TEST CB

ANTYMISIEK

Przez kilka miesięcy mieliśmy możliwość testować radio CB Lafayette Trucker, które zbudowano specjalnie z myślą o zawodowych kierowcach. Produkt, jak na razie mało znanej u nas marki, okazał się wyjątkowo dobrym sprzętem do zapobiegania niezapowiedzianym kontrolom.

Na zestaw testowy, który przemierzył z nami, w różnych pojazdach ponad 20 tys. km, składało się radio CB Lafayette Trucker o mocy 4W oraz antena Wilson Little Wil o długości ok. 1 m. Radio Trucker to jedna z ostatnich propozycji marki Lafayette, charakteryzująca się rozmiarami określonymi dla normy DIN 1, czyli klasycznego radia montowanego w kieszeni samochodowej. W zestawie montażowym Truckera znalazły się wszystkie niezbędne elementy do zabudowy oraz dodatkowy uchwyt umożliwiający mocowanie np. na desce rozdzielczej lub w innym dowolnym miejscu. Ponadto w zestawie znalazła się instrukcja użytkowania w języku polskim oraz uchwyt do zamocowania „gruszki". Zabrakło jedynie zalutowanej końcówki do zasilania z gniazda zapalniczki. Ogólnie pudełko wraz z zawartością należy ocenić wysoko.

Samo radio jest wykonane bardzo solidnie, jakość nie odbiega od najlepszych na rynku i to zarówno pod względem użytych materiałów jak i spasowania elementów. Przez cały okres intensywnego testu radio przetrwało w nienaruszonej formie wielokrotne przenoszenie z auta do auta. W żadnym z pojazdów nie było zamontowane na stałe, dlatego z reguły umieszczane było na dywaniku przy siedzisku pasażera. Dzięki temu pokazało swoje mocne strony. Po pierwsze radio ma wbudowany, silny głośnik, który wydawał czyste dźwięki i na tyle głośne, że docierały do kierowcy. Po drugie na mikrofonie oprócz guzików selekcji kanałów znalazł się dodatkowy przycisk ASQ (automatyczny squelch), dzięki któremu łatwiej można zapanować nad komunikatami docierającymi do wnętrza. Metoda była prosta. Po odpowiednim wyregulowaniu odbiornika w trasie, bądź w mieście, załączaliśmy ASQ i mogliśmy się cieszyć ciszą. Dosłownie – ASQ wycina niemal wszystkie niepotrzebne stuki, trzaski i niewyraźne rozmowy, pozostawiając jedynie wyraźne i czyste komunikaty. Przez tak dobrze działającą funkcję automatycznego wycinania szumów, na początku testu, myśleliśmy, że nasz odbiornik jest uszkodzony. Na szczęście odbiornik działał prawidłowo.

W trasie funkcja jest nieoceniona z tego względu, że swobodnie można słuchać muzyki, a i tak zawsze w porę byliśmy ostrzegani przed „niebezpieczeństwem". ASQ wyłączaliśmy jedynie podczas kierowania zapytania w eter, w momencie, kiedy zależało nam na większym odzewie.

W tym miejscu warto wspomnieć o antenie amerykańskiego Wilsona, która przy długości promiennika ok. 1 m, daje realny zasięg 5-7 km w terenie otwartym i ok. 3 km w mieście. Parametry jak najbardziej odpowiednie do swobodnej jazdy. Antena jest przy tym na tyle kompaktowa, że mieści się w każdym bagażniku. Ogromną zaletą tego modelu jest także doskonały magnes, który przy odpowiednim zamocowaniu na dachu, spokojnie wytrzymuje jazdę z prędkością 200 km/h (sprawdzone kilkukrotnie na niemieckich autostradach). Ponadto antena Wilson ma także bardzo długi (5 m) i niezwykle mocny kabel, który musiał znieść znacznie gorsze traktowanie niż radio. Niestety jak się okazało antena miała jedną wadę. Po kilku dniach użytkowania pękła jej podstawa w okolicach wyprowadzenia kabla – jak udało się nam ustalić, do sprzedaży trafiła felerna seria anten, w których ten problem występuje.

W podsumowaniu warto wymienić jeszcze kilka istotnych, z punktu widzenia użytkownika, funkcji. Przede wszystkim Trucker posiada regulację RF Gain (regulację czułości odbiornika), Mic Gain (regulację wzmocnienia mikrofonu), dodatkowe wyjście na głośnik, multistandard oraz wszystkie niezbędne certyfikaty i homologacje dopuszczające je do użytku w Polsce i w Eurpie. Odbiornik oferuje także możliwość zmiany podświetlenia z zielonego na bursztynowy, co niestety nie dotyczy podświetlanych przycisków na mikrofonie, które nie wiedzieć czemu świecą na niebiesko.

W cenie za jaką można kupić Lafayette Trucker (ok. 350 zł), ciężko znaleźć model o podobnym poziomie wyposażenia i jakości wykonania, a porównywalne modele topowego Presidenta kosztują dwa razy więcej.

Jacek Wejman

fot. Lafayette

"Na Osi" w TVN Turbo zapowiada listopad!

Jesień już puka do naszych drzwi, a kanapy zapraszają przed telewizory. Skoro tak, my zapraszamy do oglądania kolejnych odcinków programu „Na Osi"®! Razem wybierzmy się na najważniejsze wydarzenia branżowe, gdzie oczywiście nie zabraknie samochodów wagi... ciężkiej!

Premiery w każdą sobotę o 14:00! Powtórki m. in. w sobotę o 22:30, w niedzielę o 14:55 oraz we wtorek o 23:30.

W kolejnych odcinkach zobaczyć będzie można między innymi:

3. Listopada
- Małe, samowystarczalne Mitsubishi
- Drugi roczek pomorskiego MAN'a
- Przewoźnicy w Tęgoborzu
- Targi IAA po raz drugi

10. Listopada
- Renault Premium prosto z Francji
- Piknik motoryzacyjny na Śląsku
- Tachografy pod kontrolą
- Zlot ciężarówek w Zlinie

17. Listopada
- Iveco Eurocargo
- Kolejna nagroda w szponach Actrosa
- Najbardziej ekonomiczny według Renault
- Firma Kadam i jej Smok

24. Listopada
- Kim jest opiekun Indianki?
- Ponowne odwiedziny w Iłowej
- Truck Grand Prix

W każdym programie do zobaczenia także przegląd najświeższych i najciekawszych informacji branżowych, czyli Stroboskop a także migawki z wydarzeń na polskich drogach. Więcej informacji na oficjalnej stronie programu www.naosi.pl Zapraszamy do oglądania!

Zapraszamy do oglądania!!!

MARKA	KLASYFIKACJE		Aprobaty i specyfikacje	Wskaźnik lepkości	Temp. płynięcia w °C	Liczba zasadowa mgKOH/g	Uwagi
	SAE	ACEA/API					
Oleje silnikowe							
Castrol Enduron Low Saps	5W-30	API CI-4/ E6/E7	MB 228.51, MAN M3477, RVI RLD-2, RXD, Volvo VDS-3	167	-51	9,0	W pełni syntetyczny, niskopopiołowy olej silnikowy, przewidziany do najdłuższych przebiegów w silnikach Euro 4 i 5 u wiodących producentów.
Castrol Enduron Plus	5W-30	E4/E5/E7	MB Approval 228.5, MAN M3277, Volvo VDS-3/VDS- 2, RVI RXD, MTU Typ 3, Cumminis CES 20072/77, Scania LDF, Mack EO-M Plus, DAF HP1/2 Voith Retarder Oil Class B	163	-54	15,9	W pełni syntetyczny, pal lwo oszczędny olej do silników Diesla samochodów ciężarowych najnowszej generacji w tym Euro 4 z katalizatorami SCR, do silników o najdłuższych okresach wymiany
Castrol Enduron Low SAPS	10W-40	E6/E7	MB Approval 228.51, MAN M3477, RVI RXD/ RLD-2, Volvo VDS-3, Scania Low Ash, DAF - wydłużone przebiegi	144	-42	9,8	Syntetyczny,niskopopiołowy olej Diesla Euro 4 wyposażonych w filtry DPF (CRT), katalizatory SCR o najdłuższych okresach wymiany
Castrol Enduron	10W-40	API-CF	MB 228.5, Volvo VDS-3, DAF, RVI RXD/RLD 2. MAN 3277, DAF – wydłużone przebiegi	155	-42	16,1	Syntetyczny do silników Diesla Euro 4 wyposażonych w katalizatory SCR o najdłuższych okresach wymiany
Castrol Enduron SLD	10W-40	E5/E7	Scania LDF-2, volvo VDS-3	152	-30	11,4	Olej posiadający najnowsze dopuszczenie Scania LDF-2, przewidziany do najdłuższych przebiegów w silnikach Scania Euro 4 i Euro 5.
Castrol Enduron Global	10W-40	E9-08/CJ-4	MB-Approval 228.31, MAN M3275, Volvo VDS-4, RVI RLD-3, Cummins CES 20081, Cat ECF-3, Mack EO-O Premium Plus	156	-39	8,1	Olej w technologii Low SAPS dla najnowszych europejskich i amerykańskich pojazdów spełniających Euro 4 i Euro 5, do wydłużonych okresów między obsługowych.
Castrol Tectlon Global	15W-40	E3/E5/E7/CI-4/CH-4/CG- 4/ CF-4 /	MB Approval 228.3, DHD-1, MAN M3275, Volvo VDS- 3. RV1 RLD/RLD-2, Caterpillar ECF-2, Cummins CES 20071/72/76/77/78, Mack EO-M Plus, Spełnia wymagania DAF dla silników Euro 3	139	-39	10,5	Uniwersalny olej do nowoczesnych silników Diesla, doskonały dla flot składających się z pojazdów różnych producentów. Jest przeznaczony dla spełniających normy Euro 4 i Euro 3.
Castrol Tectlon	15W-40	E5/E7/A3,API CI-4 API SL	MB Approval 228.3, MAN M3275, Volvo VDS-2, DAF - standardowe okresy wymiany, RV1 RLD, Cummins CES 20076/77, Mack EO-M Plus	137	-36	8,3	Mineralny olej do wszystkich typów silników samochodów ciężarowych przy wydłużonych przebiegach i mieszanym parku samochodowym.
Castrol Tectlon SLD	15W-40	E5/E7/ CH-4	Scania LDF. Volvo VDS-3	138	-36	11,1	Zapewnia doskonałą ochronę silników ScanII wykorzystujących maksymalnie zakresy przebiegów. Jest aplikacją przede wszystkim przeznaczoną dla silników Euro 2 I Euro 3. Może być również stosowany w silnikach Euro 4 w standardowym zakresie wymiany (max 60 000 km)
Castrol TECTION MEDIUM DUTY	15W-40	E2/CG-4	MB 228.1, MAN M 271, Volvo VDS	139	-42	8.42	Mineralny do samochodów ciężarowych przy standardowych przebiegach między wymianami
Castrol Tection Monograde 30	30	E1-96/CF	MB 228.0, Caterpillar TO-2	107	-24	7.1	Olej stosowany w układach retardera w pojazdach użytkowych.
Oleje przekładniowe							
Syntrans Z Longlife	75W-80	GL-4	ZFTE -ML02E.16P MAN 341 TypZ5	150	-57		Jest w pełni syntetycznym olejem o lepkości 75W-B0 stworzony, aby spełnić wymagania ZF w manualnych i automat, skrzyniach pojazdów ciężarowych, rekomendowany do większości manuał, skrzyń biegów (ciągników siodłowych, autobusów, samochodów dostawczych), gdzie wymagana jest specyf. jakościowa GL-4.
Syntrans	75W-85	GL-4	MAN 341 Typ E-4, DAF. MB Approval 235.4, Eaton 2273/500,000 km. Volvo 97307 Transmission Oil	183	< -60		Syntetyczny olej przekładniowy do ręcznych skrzyń biegów samochodów użytkowych przy najdłuższych okresach między wymianami nawet do 500 tys. km.
Syntrans AT	75W-90	GL-4	MB 235.11	165	-42		Syntetyczny olej przekładniowy do ręcznych skrzyń biegów samochodów użytkowych przy najdł. okresach między wymianami nawet do 500 tys. km, polecany do skrzyń MB-ACTROS wg specyfikacji MB 235.11
Syntrax Universal Plus	75W-90	GL-4/5 &MT-1	MAN 3343 Typ S, Scania STO 1:0, ZF TE-ML 02B/05B/12B/16F/ 17B/19C/21B, Eaton Approved 300 000 km, MIL-PRF 2105E (SAE J 2360), MB 235.8	154	-54		W pełni syntetyczny, wielozadaniowy olej dla skrzyń i przekładni głównych samochodów ciężarowych wymagających standardów jakości GL-4 lub GL-5
Syntrax Universal	80W-90	GL-4/5 & MT-1	ZF TE-ML 02B/05 A/12E/16C/17B/19B, MAN 3343 Typ M, Scania STO 1:0	110	-30		Mineralny wzmocniony syntetycz. olej do stosow. w ręcznych skrzyniach biegów i przekładn. główn., wydłuża okresy między wymianami do 160 tys. km
Syntrans Multivehicle	75W-90	GL3/4		195	-51		Syntetyczny olej do mechanicznych skrzyń biegów, formuła zapewnia doskonałą zmianę biegów oraz stabilność termiczną i płynność w niskich temperaturach.
Syntrans Transaxle	75W-90	GL-4+	VW501.50	198	-51		Syntetyczny olej do mechanicznych skrzyń biegów zblokowanych z przkładnią główną. Jedyny zalecany olej Castrol do większości skrzyń biegów grupy VW w tym także samochodów dostawczych VW. Zapewnia trwałość przekładni, stabilność parametrów eksploatacyjnych.
Manual EP 80W	80W	GL-4	ZF TE-ML 02A/17A, MAN 341 Typ Z1/E1, MB 235.1	97	-30		Olej mineralny przekładn. zawierający aktywne dodatki przeciwzużyciowe o wys. wytrzym. do wszystkich mechan. skrzyń biegów wymagających normy API GL-4.
Axle EPX 80W-90	80W-90	GL-5	ZF TE-ML 05A/16B/17B/19B/21A	99	-26		Mineralny olej do przekładni stożkowych, mechanicznych skrzyń biegów, przekładni głównych wymagających oleju wg API GL4
Axle EPX 90	90W	GL-5	MB Apprcwed 235.0, ZF TE-ML 16C/17B/19B, MAN 342 Typ M1	97	-25		Mineralny olej do przekt. stożk., mechaniczn. skrzyń biegów, przekt. głównych, wymagających oleju wg API GL-5. Zawiera aktywne dodatki przeciwzużyciowe.
Axle EPX 85W-140	85W-140	GL-5	ZF TE-ML 05A/12E/16D/21A	100	-15		Mineralny olej przekładn. do pracy przy wys. naciskach, pizeznacz. do silnie obciąż, skrzyń biegów I przekt. główn. samoch. częż. wg API GL-5.
Axle EPX 80W-140	80W-140	GL-5	Scania STO 1:0	125	-30		Jest rekomendowany dla większości przekładni walcowych, stożkowych, o zębach skośnych i przekładni hipoidalnych w samochodach ciężarowych, osobowych i pojazdach budowlanych gdzie jest wymagany poziom jakościowy GL5.
Trans max Z		–	ZF TE-ML 04D/11B/14C/16 M, MAN 339TypZ3,V2, MB 236.81, Voith H55.633535/635, VW 501.60	170	-66		W pełni syntetyczny olej do przekł. automatycznych i ręcznych i układów wspomagania kierownicy przy najdłuższych okresach międzywymianowych.
Transmax DEX III Multivehicle		–	Alllson C4, Alllson TES-389 MAN 339 Typ Z1, V1 2, ZF TE-ML- 04D/14 A/17C, MB 236.9, Volttl 55.6335, Votvo 97341	175	-46		Mineralny olej do przekładni automatycznych, układów hydraulicznych i układów wspomagania kierownicy
Castrol TQ		–	MB 236.2, GM typ A Suffbc A	153	-45		Mineralny olej przekt. do ręcznych skrzyń biegów Mercedes-Benz, wspomagania układów kierowniczych I Innych napędów hydraulicznych, zalecany do automat, skrzyń biegów wg ATF typ A
ATF Dex II Multivehicle		–	GM Dexron II D (GM-6137M78), MB Approval 236.6, MAN 339 Typ Z1 ,V1, Mercon M2C-166H/M2C-138J, Bosch REXROTH RD 90 220-1/08.06, Volth G607, ZF TE- ML 03D,04D,11 A,17C, Allison C4 , Cattefpilar TO-2	163	-42		Rekomendowany w automatycznych skrzyniach i w układach wspomagania wielu typów pojazdów, włączając wszystkie poprzednie modele Forda zgodne ze standardem ESP- M2C166-H lub SQM-2C9010-A oraz przekładni półautomatycznych Leyłanda wymagających specyfikacji E.
Płyny eksploatacyjne							
Brake Fluid DOT 4	SAE J 1703. FMVSS 116 DOT 3 I DOT 4. ISO 4925, JIS K2233				270°C		Syntetyczny płyn hamulcowy
SRF Racing Brake Fluid	SAE J 1703, FMVSS 116 DOT 3 i DOT 4, ISO 4825, JIS K2233 G				320°C		Syntetyczny płyn hamulcowy
Radicool NF	ASTM D3306(I), ASTM D4985, BS6580:2010, JIS K2234, MAN 324 Typ NF, MTU MTL 5048, VW TL-774C (G11), MB-325.0, Deutz TR 0119-399-1115		-42°C				Koncentrat płynu chłodniczego na bazie glikolu etylenowego w technologii IAT.
Radicool SF	ASTM D3306(I),ASTM D4985, BS6580:2010, JIS K2234, MAN 324 Typ SNF, VW-TL-774F(G12+), FORD -WS-M97B44-D, MB-Approval 325.3		-37°C				Koncentrat płynu chłodniczego na bazie glikolu monoetylenowego w technologii OAT.
Castrol Bloflx Classlc Lato/Zima)	WTITS		-5/-22°C				zapachowy płyn do mycia i spryskiwania szyb samochodowych
Castrol BofixPremun (Lafcyama)	WTITS		-5/-22/-25°C				zapachowy płyn do mycia i sprysjdwania szyb samochodowych

NOWY CASTROL ENDURON LOW SAPS 5W-30 MAKSYMALNA OCHRONA PRZY NAJDŁUŻSZYCH PRZEBIEGACH JUŻ W SPRZEDAŻY

150.000 KM* OCHRONY SILNIKA: Okresy międzywymianowe wydłużone aż do 150.000 km. Z tą samą, stałą ochroną silnika w każdych warunkach.

COLD START PERFORMANCE: Maksymalna ochrona zimnego silnika już od momentu przekręcenia kluczyka.

CLEAN PERFORMANCE TECHNOLOGY™: czystsze filtry, niższe ciśnienie zwrotne, zwiększona wydajność silnika i dłuższa żywotność filtrów.

Dla nowoczesnych silników wymagających olejów o lepkości powyżej 10W-40 Castrol wprowadza Enduron Low SAPS 5W-30. Produkt ten został zaprojektowany, aby spełnić normy Euro IV i Euro V przy wydłużonych okresach międzywymianowych.

TO WIĘCEJ NIŻ OLEJ. TO PŁYNNA TECHNOLOGIA.

Castrol

*Taki przebieg międzywymianowy jest możliwy w określonych warunkach. Dotyczy wybranych marek pojazdów.

ARTYKUŁ PROMOCYJNY

Środki smarne Mobil Delvac zmniejszają zużycie paliwa

Niezależne testy ciężarówek Volvo i Iveco wykazały, że stosowanie syntetycznych olejów Mobil Delvac znacząco ogranicza zużycie paliwa. W trybie jazdy miejskiej, zużycie paliwa w pojeździe Iveco Eurocargo spadło średnio o 4,7%[1]. W przypadku ciężarówki Volvo, średnia oszczędność paliwa w cyklu autostradowym wyniosła 2,85%[2].

Ograniczenie zużycia paliwa może przynieść znaczne oszczędności finansowe dla właścicieli flot oraz zmniejszyć emisję spalin. Ponadto zastosowanie syntetycznych środków smarnych Mobil Delvac, zamiast produktów mineralnych, pozwala jeszcze bardziej obniżyć koszty, dzięki lepszej ochronie silnika i wydłużonym okresom pomiędzy wymianami.

Niezależne testy zużycia paliwa zostały przeprowadzone na torze Millbrook Proving Ground w Wielkiej Brytanii. W testach brały udział dwa samochody ciężarowe: Volvo FM 440 Series Euro V, załadowane do 75% dopuszczalnej masy całkowitej (ok. 33 ton) i dwa Iveco Eurocargo 75E16 EEV Euro V, załadowane do 50% dopuszczalnej masy (około 6,2 tony). Silniki pojazdów były smarowane olejem Mobil Delvac 1 LE 5W-30. W obu ciężarówkach do smarowania tylnych osi wykorzystano Mobilube 1 SHC 75W-90. Ten sam olej był również zastosowany do przekładni Iveco. Natomiast w Volvo do smarowania przekładni użyto Mobil Delvac Synthetic Transmission V30. Znaczące zmniejszenie zużycia paliwa zaobserwowano, porównując osiągi syntetycznych środków smarnych z produktami mineralnymi[3].

Osiągi w pełni syntetycznych olejów Mobil Delvac mogą zapewnić właścicielom i operatorom flot znaczącą przewagę na wysokokonkurencyjnym rynku usług transportowych. Mobil Delvac 1 LE 5W-30 jest w pełni syntetycznym, wysokiej jakości olejem do wysokoobciążonych silników wysokoprężnych, który pozwala wydłużyć żywotność silnika i układu emisji spalin, jednocześnie wydłużając okresy pomiędzy wymianami oleju oraz obniżając zużycie paliwa w nowoczesnych silnikach Diesla, również tych wyposażonych w filtry cząstek stałych (DPF). Mobilube 1 SHC 75W-90 to najwyższej jakości, w pełni syntetyczny olej przekładniowy do pojazdów użytkowych, który może być stosowany we wszystkich aplikacjach układu napędowego4. Mobilube 1 SHC 75W-90 – opracowany z wykorzystaniem zaawansowanych olejów bazowych i pakietu dodatków uszlachetniających, zapewnia wyjątkową ochronę oraz redukcję zużycia paliwa.

Koszty paliwa stale rosną, a właściciele i operatorzy flot szukają doskonałej ochrony dla swoich ciężarówek. W tej sytuacji przejście na zaawansowane środki smarne do układu napędowego, ograniczające zużycie paliwa, jest dla nich bardzo korzystne[4] – komentuje Neil Briffett, Global Commercial Vehicle Lubricants Technical Advisor z ExxonMobil Lubricants & Petroleum Specialties.

Obok potencjalnych korzyści jakie dają środki smarne Mobil Delvac w zakresie ograniczenia zużycia paliwa, znakomite osiągi syntetycznych środków smarnych pozwalają wydłużyć żywotność silnika oraz części, co z kolei umożliwi właścicielom flot zmniejszenie kosztów poprzez wydłużenie czasu eksploatacji pojazdów – mówi Mark Humphries, Commercial Vehicle Lubricants Marketing Advisor EAME, ExxonMobil Lubricants & Petroleum Specialties.

Więcej informacji o olejach Mobil Delvac można uzyskać w Dziale Pomocy Technicznej ExxonMobil (TechDeskEurope@exxonmobil.com), pod bezpłatnym numerem 00 800 441 1603 lub na stronie www.mobildelvac.pl.

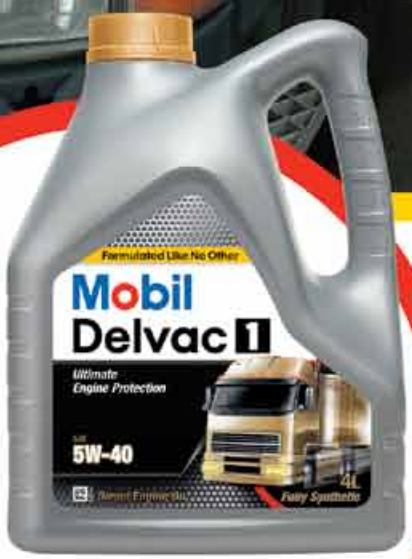
1 Statystycznie istotne obniżenie zużycia paliwa zaobserwowano przy porównaniu syntetycznych produktów z produktami mineralnymi. Średni poziom oszczędności paliwa w warunkach miejskich wyniósł 4,7%* .
Ograniczenie zużycia paliwa jest uzależnione od rodzaju pojazdu/sprzętu, temperatury zewnętrznej, warunków jazdy oraz lepkości używanego oleju.
* Korektę wprowadzono, gdy zmiany w środowisku testowym miały statystycznie istotny wpływ na oszczędność paliwa. Źródło danych: ExxonMobil Research & Engineering.

2 Statystycznie istotne obniżenie zużycia paliwa zaobserwowano porównując produkty syntetyczne z produktami mineralnymi. Średni poziom oszczędności paliwa w warunkach miejskich wyniósł 3,0%*, a w cyklu autostradowym 2,7%*.
Ograniczenie zużycia paliwa jest uzależnione od rodzaju pojazdu/sprzętu, temperatury zewnętrznej, warunków jazdy oraz lepkości używanego oleju.
* Korektę wprowadzono, gdy zmiany w środowisku testowym miały statystycznie istotny wpływ na oszczędność paliwa. Źródło danych: ExxonMobil Research & Engineering.

3 Porównano gamę sztandarowych produktów syntetycznych ExxonMobil z mineralnymi: 15W-40 w silniku, 85W-140 w tylnej osi i 80W-90 w przekładni.

4 Zawsze pamiętaj, aby przed wyborem produktu porównać go z wymaganiami specyfikacji producenta, sprawdzić okresy międzyserwisowe odpowiednie dla danego zastosowania i warunków pracy.

Długowieczna flota



Stale rosnące wymagania dotyczące wysokiej jakości usług są dziś największym wyzwaniem w branży transportowej. Wyjątkowa jakość olejów Mobil Delvac zapewnia niezawodność i stałą dostępność pojazdów floty – bez kosztownych przerw związanych z nieprzewidzianymi naprawami. Oleje Mobil Delvac gwarantują doskonałą ochronę wszystkich elementów silnika i jego długotrwałą wydajność. Przyczyniają się do znacznego ograniczenia kosztów utrzymania i eksploatacji pojazdu. Zaufaj Mobil Delvac – najlepszej inwestycji w Twój sukces w biznesie.

Mobil Delvac
Długie życie Twojego silnika

CONTINENTAL – ETYKIETA UE

PRZETESTOWANY ASORTYMENT

W związku z wprowadzonym od początku listopada tego roku obowiązkiem etykietowania opon, Continental dokonał klasyfikacji wszystkich opon do pojazdów użytkowych. Teraz etykieta UE dostępna dla wszystkich opon do pojazdów użytkowych Continental.

Mający swoja siedzibę w Hanowerze producent opon przetestował w czerwcu 2012 r. około 500 opon do samochodów ciężarowych i autobusów zgodnie z metodami testowymi zalecanymi przez UE. Na podstawie przeprowadzonych testów określono wszystkie właściwe wartości i zaklasyfikowano każdy typ opony w każdym rozmiarze stosownie do jego efektywności energetycznej, przyczepności na mokrej nawierzchni i zewnętrznego poziomu emisji hałasu. Komisja Europejska uzgodniła trzy kategorie głównie z uwagi na kwestię ochrony środowiska oraz ułatwienie klientom porównywania opon pod kątem bezpieczeństwa, ekonomii i aspektów środowiskowych.

Continental zintegrował wszystkie dane z pomiarów ogumienia w istniejących wewnętrznych i zewnętrznych systemach SAP i udostępnił je sprzedawcom detalicznym. W przyszłości, sprzedawcy będą w stanie zapewnić potencjalnym i istniejącym klientom informacje na temat zużycia paliwa, przyczepności na mokrej nawierzchni oraz emisji hałasu dla poszczególnych modeli. W odróżnieniu od opon do samochodów osobowych i pojazdów transportowych, na oponach do samochodów ciężarowych i autobusów nie będzie przyklejana etykieta UE. Zamiast tego, Continental i jego partnerzy handlowi będą umieszczać odpowiednie dane w dokumentacji technicznej produktu, w salonach sprzedaży, w internecie oraz na fakturach.

Herbert Mensching, Dyrektor Zarządzający ds. Marketingu i Sprzedaży Opon do Pojazdów Ciężarowych w Regionie Europy, Bliskiego Wschodu i Afryki, mówi: „Producenci i sprzedawcy opon będą musieli przeprowadzić jeszcze wiele badań. Cechy takie jak przebieg, właściwości jezdne i czas życia opony nie są uwzględnione na etykiecie, ale są one istotne podczas dokonywania wyboru opon, a przede wszystkim ważne dla osiągnięcia najniższych możliwych ogólnych kosztów floty".

Dyrektywa UE 1222/2009 dotycząca obowiązkowego etykietowania nowych opon wchodzi w życie od 1 listopada 2012 r. W przypadku opon wyprodukowanych po 1 lipca i sprzedawanych po 1 listopada, zmierzone wartości będą musiały być wskazane zgodnie z regulacjami UE w zakresie etykietowania opon. Ma to zastosowanie do wszystkich opon do samochodów osobowych, transportowych, ciężarowych i autobusów sprzedawanych w Europie. Continental wspiera wprowadzenie nowych etykiet UE na opony, ponieważ pozwala to zapewnić większą przejrzystość podczas wyboru opon. Jednakże, informacje podane na etykiecie zapewniają tylko wstępny punkt odniesienia i nie mogą one zastąpić porady wyspecjalizowanego sprzedawcy.

fot. Continental

V KONFERENCJA ZABUDÓW SPECJALISTYCZNYCH SAMOCHODÓW UŻYTKOWYCH VOLKSWAGENA

SPECJALISTYCZNE VOLKSWAGENY

Na terenie Międzynarodowych Targów Poznańskich, odbyła się V Konferencja Zabudów Specjalistycznych Samochodów Użytkowych Volkswagena. Na powierzchni 4.000 m^2 zgromadzono 46 samochodów. Na nadwoziach Caddy, Transportera, Craftera i Amaroka przedstawiono kilkadziesiąt rodzajów zabudów. Uczestnicy mogli także odbyć jazdy testowe modelami Caddy TSI, TDI, BiFuel oraz Ecofuel sprawdzając alternatywne źródła napędu.

Mimo trudnej sytuacji na rynku marki należące go grupy Volkswagena notują wzrost sprzedaży. W pierwszych sześciu miesiącach bieżącego roku marka Volkswagen Samochody Użytkowe sprzedała na świecie 270.000 samochodów, jest to o 3,7% więcej niż w analogicznym okresie minionego roku. W Polsce od stycznia do końca czerwca w 2012 roku sprzedano 2.953 samochody i jest to więcej o 13,7 procent niż w tym samym okresie ubiegłego roku. Zwiększył się także udział sprzedaży w rynku, po pierwszym półroczu bieżącego roku wyniósł 12,26 procent.

Wymagania klientów kupujących samochody użytkowe są bardzo różne, specyficzne, w niektórych aspektach zdecydowanie większe niż wymagania klientów kupujących auta osobowe, dlatego często decydują się oni na specjalistyczne zabudowy. W pierwszych 6 miesiącach tego roku prawie 900 samochodów użytkowych Volkswagena zostało sprzedanych ze specjalistyczną zabudową – stanowi to ok. 30 procent całkowitej sprzedaży marki.

Tak dobre wyniki możliwe są dzięki rozbudowanej gamie samochodów użytkowych odpowiednich do zaadoptowania pod specjalistyczne zabudowy i solidnym partnerom wykonującym usługi z najwyższą jakością. Volkswagen obecnie oferuje 4 serie modeli samochodów użytkowych; w Polsce od lat największą popularnością cieszy się Caddy, na drugim miejscu jest T5. Seria ta jest liderem w swoim segmencie, udział w rynku wynosi 23,6%, co oznacza, że prawie co czwarty samochód sprzedawany w tej klasie to Volkswagen T5. Pozostałe modele to Crafter i Amarok. Wszystkie użytkowe samochody Volkswagena zabudowywane są przez

CMS Auto

Pronar

Tramp

specjalistyczne firmy; kilkadziesiąt przykładów takich zabudów można było zobaczyć podczas imprezy.

Między innymi przedstawiono Amaroka z zabudową warsztatową, Craftery przebudowane na autobusy oraz przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych, zaprezentowano także Transportera T5 z zabudową pogotowia energetycznego, kilka aut z zabudową typu izoterma, bankowozy, które powstały na bazie Caddy i T5 oraz karetki pogotowia zbudowane na bazie Craftera i Transportera. Na obszernej powierzchni wystawienniczej znalazły się także auta dla globtroterów, wywrotki oraz samochody pomocy drogowej.

MKT Car Technik sp. z o.o. należy do Grupy Dr. Höhn, będącej producentem artykułów firmowanych nazwą Road Ranger. Fabryka firmy znajduje się w Ostródzie i zatrudnia obecnie ponad 160 osób na 4 wydziałach produkcyjnych. W ofercie produkcyjnej MKT Car Technik znaleźć można różnorodne wyposażenie dedykowane do wszystkich marek samochodów typu pickup. Na wystawie firma zaprezentowała VW Amaroka Double Cab z zabudową Road Ranger RH03 S2 typu hardtop z otwieranymi do góry klapami bocznymi. Zabudowa dedykowana jest dla przemysłu oraz małych firm. Może być również wykorzystywana do stworzenia auta serwisowego. Pokazano także odmianę VarioTop maksymalnie zwiększającą przestrzeń ładunkową, do wykorzystania jako wyspecjalizowane auto serwisowe, ambulans, auto służb ratunkowych bądź jako auto z wyposażeniem campingowym.

TRAMP posiada wieloletnią tradycję w produkcji i montażu zabudów samochodów użytkowych, datowaną na rok 1985. Obecnie należy do czołówki firm specjalizujących się w produkcji i montażu nadwozi samochodów ciężarowych. Na stoisku firma TRAMP pokazała VW Craftera 50 Furgon do przewozu osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. W drzwiach tylnych zamontowano windę inwalidzką belgijskiego producenta DHOLLANDIA. Konstrukcja z dwoma ramionami podnoszącymi zapewnia maksymalną stabilność platformy, zwiększa stopień zabezpieczenia i poczucie bezpieczeństwa pasażera na wózku inwalidzkim.

CMS Auto istniejące od 1999 r. specjalizuje się w nowoczesnych zabudowach minibusów, autobusów oraz pojazdów specjalistycznych w oparciu o samochody bazowe. Wszystkie zabudowy charakteryzują się komfortowym wnętrzem oraz starannym wykonaniem.

Oferta firmy obejmuje szeroką gamę zabudów minibusów (od 11 do 22 pasażerów), a także pojazdy wykorzystywane w przewozie osób niepełnosprawnych, mediach, transporcie towarów oraz sprzętu specjalistycznego. Na swoje zabudowy CMS Auto oferuje niezbędne certyfikaty i homologacje oraz 2-letnią gwarancję. Wystawiany pojazd to Volkswagen Crafter 50 – autobus turystyczny 20-miejscowy.

Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe PRONAR istnieje od 1994 roku i aktualnie jest jednym z największych dostawców profesjonalnych maszyn i narzędzi dla przemysłu oraz firm handlowych w Polsce. Firma oferuje zabudowy pojazdów użytkowych na potrzeby służb energetycznych, gazowniczych, serwisów maszyn budowlanych, wózków widłowych oraz wielu innych branż, które wykorzystują pojazdy jako mobilne warsztaty. Na wystawę firma PRONAR wstawiła Volkswagena Craftera z zabudową warsztatową.

Modul-System jest czołowym europejskim producentem modułowego wyposażenia wnętrz pojazdów serwisowych. Firma zajmuje się projektowaniem, produkcją i sprzedażą kompletnych rozwiązań z przeznaczeniem do samochodów serwisowych i ruchomych warsztatów, spełniających w najwyższym stopniu potrzeby klienta. Ofe-

rowana gama gotowych rozwiązań obejmuje standardową i indywidualną zabudowę wnętrza pojazdu oraz szeroką paletę akcesoriów, takich jak pokrycie podłogi i ścian, oświetlenie, przetwornice prądu, bagażniki dachowe, ścianki działowe, skrzynie ładunkowe, a także elementy grafiki do umieszczenia na pojeździe. Wystawiony na stoisku Volkswagen Crafter z zabudową serwisową demonstrował możliwości zabudowy, jakie daje system modułowy.

AMBULANZ MOBILE POLSKA jak sama nazwa wskazuje zajmuje się zabudową pojazdów ratownictwa medycznego. Podczas konferencji w Poznaniu firma zaprezentowała futurystycznie wyglądające pojazdy zabudowane zarówno na dużym Crafterze jak i na mniejszym Transporterze. Większy Delfis to doskonale wyposażone narzędzie do pracy zespołów medycznych, gdzie oprócz transportu chorego można wykonywać czynności reanimacyjne.

Spółdzielnia Inwalidów METALOWIEC oferuje modułowy system zabudowy samochodów serwisowych oraz pojazdów specjalistycznych, meble warsztatowe (stoły, wózki, regały, szafy) oraz osiowe wentylatory przemysłowe. Zapewnia elastyczne zagospodarowanie każdej przestrzeni w samochodzie, dostosowanie konfiguracji zabudowy do potrzeb klienta, zabezpieczenie przewożonego sprzętu przed uszkodzeniem. Wystawiany w Poznaniu Volkswagen T5, został przygotowany dla pogotowia energetycznego.

LAMAR od blisko dwudziestu lat specjalizuje się w produkcji laminatów poliestrowo-szklanych. Dzięki doświadczeniu, pasji oraz ogromnemu zaangażowaniu w pracę może zaoferować swoim klientom produkty najwyższej, światowej klasy. Firma dysponuje własnym biurem projektowym, studiem graficznym, doświadczoną modelarnią, własną halą produkcyjną. LAMAR specjalizuje się w zabudowach m.in. izoterm, kontenerów izolowanych, kontenerów piekarniczych. Na zaproszenie Volkswagena firma zaprezentowała Craftera z zabudową typu izoterma, którą wyróżniało dopracowanie aerodynamiczne sylwetki, możliwe dzięki elementom wyprodukowanym własnym nakładem.

Carpol sp. z o.o. została założona w 1996 roku, od początku swojej działalności zajmuje się zabudowami pojazdów użytkowych. Obecnie zakład produkcyjny w strefie przemysłowej Natolin koło Grodziska Mazowieckiego wykonuje zabudowy skrzyniowe na podwoziach, zabudowy osobowe w samochodach typu furgon, zabudowy specjalne, bankowozy, przystosowania dla osób niepełnosprawnych na wózkach oraz izotermy wewnętrzne do furgonów. Nowoczesny park maszynowy, zróżnicowanie produkcji oraz duży udział własnych komponentów sprawiają, że zabudowy firmy Carpol cechują się dobrą jakością oraz wyróżniającym się wzornictwem. Na wyróżnienie zasługuje wystawiony VW Crafter 35 Furgon z zabudową typu Mixt, gdzie dodatkowy rząd 3 lub 4 foteli pozwala na przewożenie brygad budowlanych oraz wykorzystanie pozostałej przestrzeni ładunkowej do przewożenia ładunków.

Gruau Polska już ponad 10 lat z powodzeniem działa na polskim rynku jako filia francuskiego holdingu Grupy Gruau – lidera wśród firm nadwoziowych w Europie. Specjalizuje się w produkcji nadwozi samochodów dostawczych. Oferta zawiera szeroką gamę zabudów do przewozu osób, towarów, czyli izoterm, skrzyń i kontenerów, jak również adaptacji wymagających indywidualnych rozwiązań konstrukcyjnych i funkcjonalnych. Na wystawie Gruau zaprezentował pojazd zabudowany na modelu Crafter. 7-osobowy Repli Cab (Mixt), posiadał ciekawy system składania tylnego rzędu siedzeń i powiększania przestrzeni ładunkowej w zależności od potrzeb.

Metalowiec

Lamar

Gruau

W.A.S.

Plandex

Modesto

Nadwozia Partner

W.A.S. Wietmarscher Polska sp. z o.o. to firma zatrudniająca kilkaset pracowników w całej Europie. Grupa WAS jest przodującym oferentem ambulansów i innych pojazdów specjalnych na starym kontynencie. WAS Polska to ponad stu wysoko wykwalifikowanych pracowników tworzących z pasją produkty trafiające na rynek Polski i Europy Wschodniej. WAS Polska jest wieloletnim partnerem marki Volkswagen w zakresie zabudów specjalnych sanitarnych. Na stoisku pokazał specjalistyczny ambulans ratunkowy (typ C) na podwoziu Volkswagena Craftera.

Firma Plandex swoją działalność rozpoczęła w 1990 roku. Należy do ścisłej czołówki producentów nadwozi samochodów ciężarowych w Polsce. Dewizą przedsiębiorstwa jest połączenie funkcjonalności i ujmującej estetyki wszystkich produktów. Wśród wystawionych w hali targowej pojazdów znalazł się Crafter z zabudową kontenerową, izotermą oraz podwozie ze skrzynią i plandeką.

Bär Cargolift od lat oferuje windy załadunkowe, które są z reguły elementem większej adaptacji specjalistycznej, jednak bardzo istotnym z punktu widzenia użytkownika. Firma oferuje windy dla prawie każdego zastosowania i niemal wszystkich rodzajów pojazdów. Zależnie od obszaru zastosowań winda Bär Cargolift może zostać wyposażona w różny zakres funkcji i mocy. Na konferencji w Poznaniu firma zaprezentowała zabudowę wykonaną na potrzeby osób niepełnosprawnych na bazie Volkswagena T5.

Modesto działa od kilku lat w branży motoryzacyjnej i narzędziowej. Jej sztandarowym produktem jest system zabudowy warsztatowej StoreVan zaprezentowany w Poznaniu. Modesto sprzedaje także profesjonalne narzędzia, wyposażenie warsztatów i odzież roboczą. Posiada także doświadczenie w dziedzinie adaptacji samochodów dostawczych, które pozwala sprostać najbardziej wyszukanym wymaganiom klientów.

Nadwozia-Partner to firma zajmująca się produkcją nadwozi samochodowych. Obecnie firma zatrudnia blisko 100 pracowników w każdym z działów: produkcyjnym, konstruktorskim, handlowym, logistycznym, magazynu, serwisu i administracyjnym. Od września 2009 r., nowoczesna siedziba firmy (3 500 m2) znajduje się w Katowickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej. Obecnie oferowany asortyment obejmuje gamę produktów, od prostych zabudów skrzyniowych, poprzez kontenery, do specjalistycznych izoterm i chłodni.

AMZ-KUTNO sp. z o.o. to firma działająca od 1999 r., specjalizuje się w projektowaniu oraz produkcji zabudów specjalnych samochodów użytkowych. Obecnie zatrudnia ponad 300 pracowników. Na wystawę przywiozła aż cztery pojazdy, które najlepiej oddają ofertę produktową firmy. Autobus zbudowany na podwoziu Volkswagena Craftera z 19 miejscami siedzącymi. Pojazd do przewozu osób niepełnosprawnych na podwoziu T5. Oczywiście na stoisku nie mogło zabraknąć specjalności AMZ, czyli tankowozu zbudowanego na modelu Caddy oraz ambulansu na Crafterze.

TEVOR SA Samochody Specjalne produkuje pojazdy ratownictwa drogowego, pomocy drogowej, do transportu samochodów i do transportu maszyn. Oprócz tego TEVOR jest importerem wyciągarek marki Ramsey Winch, systemów montażowych i oświetlenia Vision Alert. Na konferencji zaprezentowała pojazd pomocy drogowej (ZP15-A1) zbudowany na podwoziu Volkswagen Crafter.

VVAN-GRABOWSKI firma istnieje w branży motoryzacyjnej od 1989 r. Wykonuje różne zabudowy pojazdów dostawczych według

indywidualnych potrzeb i życzeń klientów. Wśród wielu rodzajów adaptacji na wszystkich pojazdach dostawczych specjalizuje się w zwiększaniu liczby miejsc, zabudowach campingowych, bagażowych, warsztatowych, funeralnych, inwalidzkich, autobusowych oraz specjalnych – indywidualnych. Firma pracuje na bazie wytycznych producentów pojazdów, stosuje sprawdzone, certyfikowane materiały, współpracuje z sieciami dilerskimi samochodów dostawczych, posiada polską homologację, a każdy produkt obejmuje własną gwarancją.

Auto-Form działa od 1974 r., a od 1990 r. specjalizuje się w wykonywaniu specjalistycznych adaptacji samochodów na ambulanse sanitarne oraz pojazdy specjalistyczne. Jakość oraz funkcjonalność zabudów medycznych ambulansów sanitarnych wykonywanych przez firmę Auto-Form została zaaprobowana przez przedstawicieli producentów pojazdów bazowych, instytucje badawcze i certyfikujące oraz wielu stałych odbiorców. Na terenie Targów Poznańskich firma pokazała Volkswagena Craftera Ambulans i Volkswagena T5 Ambulans.

Firma D.A.C. na rynku motoryzacyjnym działa od ćwierć wieku i jest jednym z wiodących producentów zabudów samochodowych aut ciężarowych z średnim (w zależności od marki) 15% udziałem w rynku zabudów w segmencie do DMC 3,5T i 3% w DMC do 24T. Dzięki nowatorskim rozwiązaniom technicznym, wypracowanym we własnym biurze konstrukcyjnym, stałemu procesowi kontroli jakości oraz permanentnemu badaniu potrzeb i preferencji użytkowników pojazdów, produkuje wysokiej jakości zabudowy spełniające wszystkie warunki określone przepisami homologacyjnymi oraz prawa o ruchu drogowym. D.A.C., dbając o optymalizację budowy i wyposażenia produkowanych zabudów, wykonuje je zgodnie z wymogami P.T.i.S. TUV, PIMOT, IMMIT, AFAQ itp., używając do produkcji jedynie materiały posiadające certyfikat ISO 9001, atest PZH – załączony według życzenia klienta w dokumentacji zabudowy.

Mobilcar s.c. jest przedstawicielem niemieckiej firmy Sortimo. Oferuje zabudowy wieloosobowe, specjalistyczne bagażniki do przewozu drabin firmy RHINO i Prime Designe, agregaty prądotwórcze Fogo oraz agregaty podpodłogowe MobilPower. Ponadto w ofercie firmy jest także: oświetlenie ostrzegawcze, wciągarki, oznakowanie pojazdu – grafika zewnętrzna oraz narzędzia. Zabudowy warsztatowe wykonuje się na terenie całego kraju, u klienta lub w warsztatach partnerskich.

Firma Automet powstała w 1989 r. Od początku jej istnienia położono szczególny nacisk na wdrożenie nowoczesnych technologii obróbki tworzyw sztucznych z ukierunkowaniem na przemysł motoryzacyjny. Dzięki ciągłym nakładom inwestycyjnym Automat dysponuje obecnie nowoczesnym parkiem maszynowym, a także posiada jedną z najnowocześniejszych technologii w dziedzinie przetwarzania tworzyw sztucznych. Wystawiany pojazd: Volkswagen Crafter w wersji turystycznej 19+1.

Zakład Produkcyjno-Handlowy AUTOCHŁODNIA Marian Piechowiak ma swój początek już od 1975 r. jako zakład naprawczy samochodów osobowych. Na przestrzeni lat 1990-1999 stał się jednym z większych producentów kontenerowych nadwozi samochodowych. Roczna produkcja nadwozi wynosi ponad 1 200 sztuk. Zakład produkuje zabudowy typu: kontener, izoterma i chłodnia oraz skrzynie ładunkowe, które zabudowuje się na wszystkich dostępnych na rynku podwoziach samochodów ciężarowych i dostawczych. Od 2003 r. jest także producentem podwozi przyczep do samochodów ciężarowych.

AUTONADWOZIA należy do ścisłej czołówki producentów nadwozi

MKT Car Technik

Tevor

Auto-Chłodnia

specjalistycznych do samochodów ciężarowych w Polsce. AUTONADWOZIA szczycą się tradycją zabudowy samochodów użytkowych od 1950 r. Do szerokiej gamy produkowanych wyrobów należą: skrzynie ładunkowe, kontenery, izotermy, chłodnie oraz specjalistyczne typu: piekarnicze, do przewozu lodów, odzieży, półtusz, kwiatów, piskląt jednodniowych, materiałów niebezpiecznych, budowlanych, warsztatowe, brygadowe, do sprzedaży typu vanselling, wywrotki, żaluzjowe, kurtynowe, w zestawie z przyczepą, o wymiarach i wyposażeniu zaspokajającym potrzeby najbardziej wymagających klientów.

Zakład Zabudów Specjalnych VW Poznań to właśnie w tym miejscu powstają najbardziej oryginalne zabudowy na samochodach Volkswagen. Głównym zadaniem ZZS Volkswagen Poznań jest przystosowywanie samochodów bazowych do indywidualnych potrzeb klientów. Klientami ZZS VW Poznań są zarówno klienci indywidualni jak również zbiorowi tacy jak poczta, policja czy wojsko. Produkcja zlokalizowana jest w zakładzie w Swarzędzu. Na zamówienie klienta opracowuje się tutaj konstrukcje i produkuje samochody specjalistyczne na bazie Caddy, Caddy Maxi i Transportera T5.

Jacek Wejman

fot. autor, Volkswagen

HONDA CR-V 2.0 ELEGANCE

ZDOBYWA SERCA

Honda CR-V w obecnej postaci powoli zaczyna znikać z rynku. Niebawem zastąpi ją nowy model. Warto jednak wykorzystać nadarzające się okazje wyprzedażowe i nabyć naprawdę wartościowe i dopracowane auto, które pomimo drobnych wad potrafi zdobyć niejedno serce.

Model CR-V, zadebiutował w 1995 roku, sprzedano go w ponad 5 mln sztuk, w tym ponad 20 tys. w Polsce. Obecna jeszcze w salonach trzecia generacja (produkowana od 2006 roku) popularnej Hondy jest typowym przedstawicielem aut z segmentu SUV. Sylwetka nie wzbudza większych emocji. Większość przechodzi obok niej obojętnie, jednak prawdziwe zalety auto ujawnia podczas jazdy zarówno w mieście jak i w trasie. CR-V posiada kilka ciekawych rozwiązań użytkowych, które pozytywnie wpływają na wrażenia z testu. Po pierwsze przednia część nadwozia posiada krótki przedni zwis, dodatkowo wyprofilowany w formie klina – nieoceniony podczas manewrowania na ciasnych parkingach. Ponadto Honda ma zwiększony prześwit, który pomaga zarówno w miejskiej dżungli jak i terenie oraz 18-calowe koła z oponami o bezstresowym profilu.

Pokonanie kilku kilometrów za kierownicą CR-V ujawnia zalety wnętrza. Kierowca siedzi wygodnie na fotelu, który zapewnia dobre podparcie dla pleców i odpowiednio stabilizuje podczas pokonywania zakrętów. Przed sobą ma trójramienną, obszytą skórą i poręczną kierownicę, która wespół z układem kierowniczym daje dobre wyczucie. Pozycja za kierownicą jest dość wysoka i zapewnia odpowiednią widoczność. Łatwo wyczuwalne kształty nadwozia, duże lusterka – te atuty docenią wszyscy. Klastyczna deska rozdzielcza jest czytelna i ergonomiczna. Plastiki użyte do jej wykonania wyglądają dobrze, jednak w dotyku sprawiają nie najlepsze wrażenie. Na szczęście są spasowane z iście japońska precyzją. Nie skrzypią i nie trzeszczą, są jedynie podatne na zarysowania. Środkowy panel wzorem samochodów dostawczych kończy się za wysoko umiejscowionym lewarkiem zmiany biegów. Natomiast między fotelami znajduje się panel z efektowną dźwignią hamulca ręcznego i miejscem na dwa kubki kawy lub dwie nieduże butelki. Jest także niewielkie wgłębienie na drobiazgi i zamykany schowek, w którym zmieścimy całkiem po-

Honda CR-V 2,0 Elegance

Silnik:	R4, wolnossący, benzynowy, i-VTEC, 1997 cm3
Moc maksymalna:	150 KM przy 6200 obr/min
Moment maksymalny:	192 Nm (przy 4200 obr/min)
Skrzynia biegów:	6-stopniowa manualna
Typ napędu:	AWD
Hamulce przód/tył:	tarczowe wentylowane/tarczowe
Zawieszenie przednie:	kolumna MacPherson
Zawieszenie tylne:	podwójne wahacze poprzeczne
Masa własna:	1495 kg
Wymiary dł./szer./wys.:	4570/1820/1675 mm
Rozstaw osi:	2630 mm
Prześwit:	175 mm
Pojemność zbiornika paliwa:	58 l
Pojemność bagażnika:	556-1532 l
Ładowność maksymalna:	555 kg
Zużycie paliwa:	10,8 – miasto, 6,8 - trasa
Wersja silnikowa od (wyprzedaże):	95 tys. zł

kaźną kolekcję płyt CD, wstawimy nawet 2 l butelkę, lub inne duże przedmioty.

W japońskich autach zawsze zaskakuje dbałość o szczegóły. W Hondzie ukazująca się, choćby przed pasażerem, gdzie umieszczono dwa schowki. W mniejszym, umieszczonym wyżej, zamontowano kabel wyprowadzający port USB, do którego swobodnie można podłączyć odtwarzacz, pen driver lub inne urządzenie obsługujące ten port. Oczywiście po podłączeniu schowek można zamknąć i nie obawiać się o jego zniszczenie na skutek nieuwagi. W większym schowku można zmieścić dokumenty, podręczne rzeczy lub butelki z napojami.

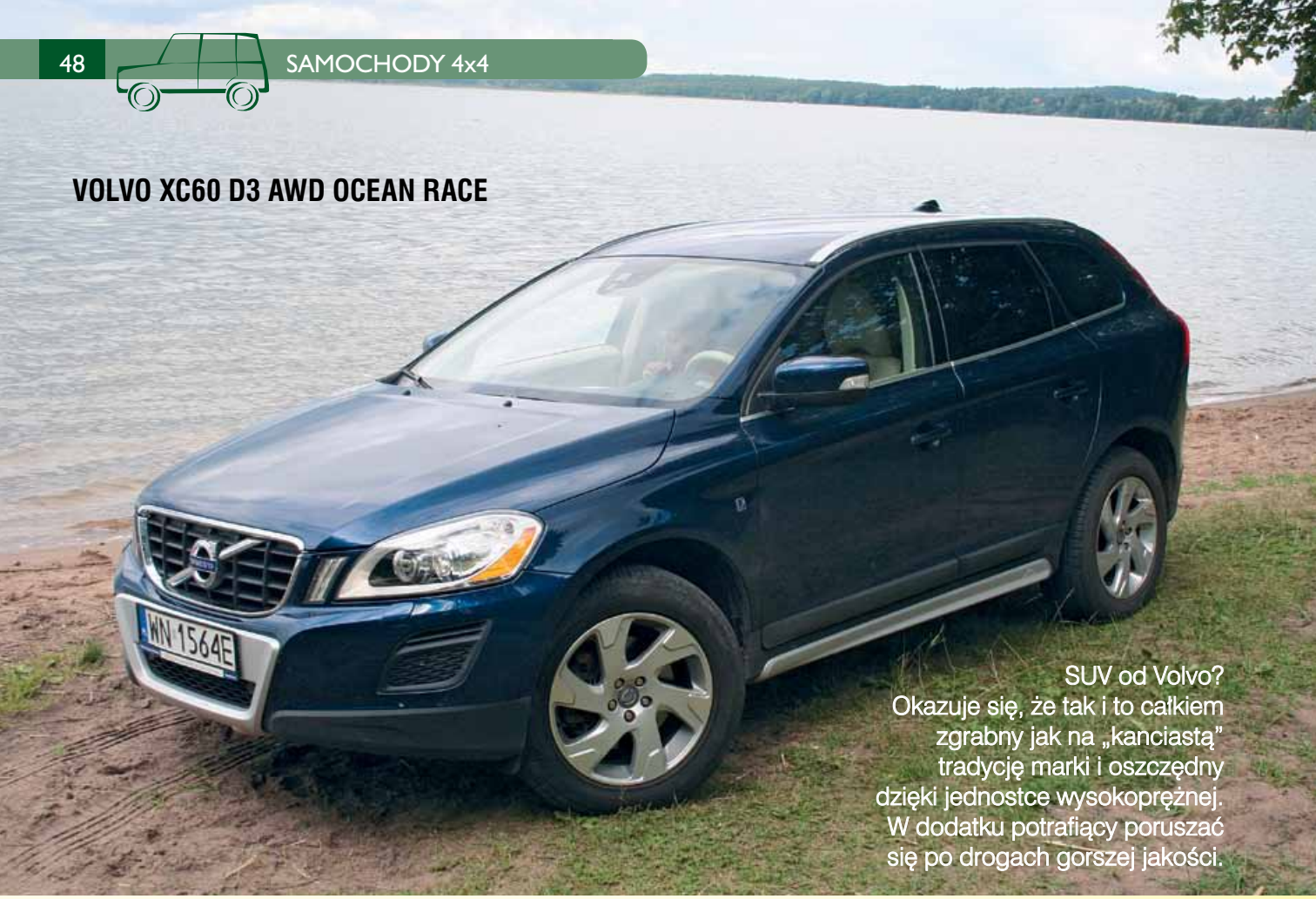
Nieszablonowo poradzono sobie z miejscem na dzielonej, tylnej kanapie, która miała możliwość przesuwania i pochylania oparcia. Tym samym można było zwiększyć przestrzeń dla pasażerów, bądź powiększyć praktyczny bagażnik. Przestrzeń bagażowa to kolejna zaleta CR-V. Ponad 500 l pojemności i dodatkowa półka dzieląca bagażnik w połowie jego wysokości, która jest w stanie przenieść obciążenie do 10 kg.

Niezbyt mocnym punktem Hondy jest benzynowy silnik 2.0 i-VTEC, który konstrukcyjnie bazuje na jednostce 1.8 znanej z modelu Civic. W tej odmianie ma 150 KM (110 kW) dostępne przy 6200 obr./min. – znaczy się CR-V 2.0 lubi wysokie obroty. Zaczyna „żyć" dopiero powyżej 4000 obr./min. Do współpracy z nim zaprzęgnięto 6-stopniową skrzynię mechaniczną o długich przełożeniach, która niezbyt pasuje do charakteru motoru. Na szczęście drążek zmiany biegów pracuje lekko i precyzyjnie, co szczególnie przydaje się w mieście.

Obecnie największą zaletą CR-V jest fakt, że auta tej serii właśnie odchodzą do historii i trawa na nie promocja, z której warto skorzystać. Jest to dopracowany i mało awaryjny model, który charakteryzuje się wysokim komfortem jazdy i bardzo dobrym prowadzeniem. Z całą pewnością każdy doceni jego praktyczność i przestronne wnętrze.

Jacek Wejman

VOLVO XC60 D3 AWD OCEAN RACE



SUV od Volvo? Okazuje się, że tak i to całkiem zgrabny jak na „kanciastą" tradycję marki i oszczędny dzięki jednostce wysokoprężnej. W dodatku potrafiący poruszać się po drogach gorszej jakości.

SZWEDZKI KONKURENT

Volvo XC60 produkowany jest od 2008 roku. Został zbudowany na zmodyfikowanej platformie podłogowej Ford EUCD, a pod względem technologicznym spokrewniony jest z Land Roverem Freelanderem z 2007 roku. Projektantem nadwozia XC60 jest Szwed Lars Blenwall.

Subtelne wnętrze jest przestronne i wykończone jasnymi materiałami oraz wysokiej jakości skórą, która nawet podczas upalnych dni nie przykleja się do ciała. Fotele są idealnie wyprofilowane i zachęcają do odbywania długich podróży. Nieco kontrowersji wzbudzają plastikowe aplikacje na środkowej konsoli, które sprawiają wrażenie porysowanych. Na szczęście to złudzenie mija po chwili wpatrywania się w oryginalną fakturę. Detale deski rozdzielczej sprawią solidne wrażenie i są dobrze zaprojektowane pod względem ergonomii. Miejsca jest pod dostatkiem z przodu, z tyłu natomiast brakuje nieco na nogi. Za co winę ponosi bagażnik o pojemności prawie 500 l, który jest w stanie pomieścić cały wakacyjny ekwipunek rodziny 2+2. Jedynym mankamentem jest klapa bagażnika, która unosi się na wysokość zaledwie 180 cm i nieco wyższe osoby są narażone na uderzenia – na szczęście wykończenie w miękkich materiałach je neutralizuje.

Inżynierowie Volvo nie byli by sobą, gdyby w aucie nie umieścili rozwiązań podnoszących bezpieczeństwo i wygodę podróży. Widać to szczególnie na tylnej kanapie, gdzie w siedzisku zastosowano system adaptacji dla potrzeb przewozu dzieci (tych, które potrafią chodzić, mniejsze należy przewozić w specjalnych fotelikach). Z siedziska kanapy rozkłada się mniejszy „fotelik" umieszczony nieco wyżej, na którym można przewieść dziecko przy zastosowaniu seryjnych pasów bezpieczeństwa. Rozwiązanie idealne dla roztargnionych rodziców. Tylna kanapa to także wzór ergonomii i komfortu obsługi – jednym przyciskiem opuszczamy zagłówki, drugim rozkładamy oparcie i otrzymujemy dodatkową przestrzeń bagażową.

Volvo XC60 najpełniej oddaje swój charakter podczas dalekich wojaży. Zajmujemy miejsce, ustawiamy fotel, lusterka, kierownicę i ruszamy. Jazda jest czystą przyjemnością przy założeniu, że nie mamy duszy rajdowca. Volvo to nie jest auto do agresywnej jazdy i nie jest to wina odmiany „żeglarskiej" Ocean Race. Zawieszenie ma komfortowe nastawy i w ciasnych zakrętach zmusza nas do korekty toru jazdy. Tym autem po prostu lepiej żeglować po spokojnych wodach niż halsować, tym bardziej, że fotele nie zapewniają dostatecznego podparcia bocznego. XC60 wyposażony został system City Safety. Działa najlepiej w miejskich korkach poniżej prędkości 30 km/h. Najpierw ostrzega komunikatem o niebezpiecznym zbliżaniu się przeszkody, a następnie wyhamowuje pojazd w bezpiecznej odległości. Podobno pomaga, na szczęście podczas testu – nie musiał tego robić.

Jednostka wysokoprężna o pojemności 2,4 l w połączeniu z automatyczną skrzynią zapewnia odpowiednią dynamikę. W ustawieniu normalnym dostojnie zmienia przełożenia pamiętając o ekonomii. Gdy chcemy mieć nieco więcej wpływu na zmianę przełożeń możemy skorzystać ze zmiany sekwencyjnej. W Volvo XC60 nie odczujemy wysokich prędkości, jakie jest w stanie rozwinąć samochód. Do 150 km/h będziemy cieszyć się niczym niezmąconą jazdą, gdzie opory powietrza i szum opon ledwie przenikają do wnętrza, a odgłos jednostki napędowej zupełnie nie przypomina diesla. Warto

zaznaczyć, że przy tej prędkości auto spala skromne 10-11 l/100 km. Podczas spokojnej jazdy po zatłoczonych drogach z prędkością ciężarówki spalanie oscyluje w granicach 6 l/100 km, co jak na samochód o masie własnej 1804 kg, jest wynikiem bardzo dobrym.

Volvo XC60 D3 AWD to propozycja dla kierowcy szukającego nie za dużego auta do spokojnego przemieszczania się na duże odległości. Auta, które pomieści całą rodzinę podczas wakacyjnych wypraw, zapewni odpowiedni komfort i bezpieczeństwo oraz przejedzie w miejscach gdzie klasyczna osobówka może ugrzęznąć.

Jacek Wejman

Dane techniczne: Volvo XC60 D3 AWD Ocean Race

Silnik:	R5, 2400 cm^3, Turbodoładowany, wysokoprężny,	Masa własna:	1804 kg
		Wymiary (dł./szer./wys.):	4628/1891/1713 mm
Moc maksymalna:	163 KM (przy 4000 obr/min)	Rozstaw osi:	2774 mm
		Prześwit (przód/tył):	230 mm
Moment maksymalny:	420 Nm (przy 1500-2500 obr/min)	Poj. zbiornika paliwa:	70 l
		Poj. bagażnika:	495 l
Skrzynia biegów:	6-stopniowa, automatyczna	Ładowność maksymalna:	701 kg
Typ napędu:	AWD	Maks. masa hol. przyczepy:	2000 kg
Hamulce przednie:	Tarczowe, wentylowane	Kąt natarcia:	22 stopnie
Hamulce tylne:	Tarczowe	Kąt zejścia:	27 stopni
Zawieszenie przednie:	Kolumny McPhersona	Cena od:	132 400 zł
Zawieszenie tylne:	Wahacze wleczone	D3 + pak. Ocean Race od:	165 500 zł

HONDA CIVIC 1.8 SPORT

ORYGINALNA

Najbardziej oryginalny samochód segmentu kompaktowego zaskakuje przestronnym wnętrzem i ogromnym bagażnikiem. Nie traci także swoich najlepszych cech – doskonale zestrojonego zawieszenia ze sportowym zacięciem, precyzyjnego układu kierowniczego i doskonałej skrzyni biegów.

Kolejna, już dziewiąta generacja Hondy Civic, wzbudza nie mniejsze emocje niż kosmiczna poprzedniczka. Nadwozie zachowało kształt VIII generacji, jednak auto urosło i zyskało zupełnie nowy styl, podyktowany względami aerodynamiki – Cx 0,27. Nie zrezygnowano z charakterystycznych elementów poprzedniczki jak klamki tylne w słupkach C i dzielona tylna szyba. Dodano kontrowersyjną atrapę chłodnicy i tylny pas świateł.

Do stylu nadwozia dopasowano wnętrze. Futurystyczne kokpit otula kierowcę, którego pozycja za sportową kierownicą jest wręcz idealna. Warte podkreślenia są sportowo wyprofilowane fotele przednie, które dodatkowo zapewniają wysoki komfort. Pokonywanie setek kilometrów za kierownicą Hondy może odbywać się bez zbędnych postojów spowodowanych drętwieniem karku.

Kokpit został podzielony na kilka stref. Zegary analogowe (obrotomierz, temperatura cieczy chłodzącej, stan paliwa) osadzono w osobnych wnękach i podświetlono na niebiesko. Nad nimi rozciągnięto daszek, pod którym znalazł się cyfrowy prędkościomierz z wyświetlaczem ekonomicznego stylu jazdy i komputer pokładowy. Na środku zainstalowano panel radia oraz klimatyzacji. Generalnie obsługa urządzeń pokładowych jest intuicyjna, z jednym małym wyjątkiem. Panel radia posiada duże pokrętło wielofunkcyjne, które nie wiedzieć, czemu nie służy do wyłączania sprzętu, ale do wyboru funkcji. Przycisk „power" jest mały i umieszczony nad odtwarzaczem CD w miejscu, gdzie często bywa zamontowany klawisz wysuwania płyty – pomyłki są na porządku dziennym. Z systemem multimedialnym połączone są gniazda AUX i USB umieszczone w środkowym podłokietniku. Przyznać trzeba, że całość systemu audio została dobrze skomponowana i całkiem nieźle brzmi.

Wnętrze jest na tyle przestronne, że spokojnie mieści pięć dorosłych osób przy założeniu, że nie są zbyt wyrośnięte. Kierowca o słusznym wzroście powyżej 190 cm zaczyna muskać momentami podsufitkę, na tylnej kanapie jest jeszcze gorzej.

Civic zaskakuje możliwościami przewozu bagażu w przepastnym 477-litrowym bagażniku, z podwójnym dnem (przy komplecie naprawczym zamiast koła zapasowego daje to

dodatkowe miejsce), który możemy powiększyć do imponujących 1210 l po złożeniu tylnej kanapy. Model ten oferuje także ponad 500 kg ładowności oraz ciekawy system składania tylnej kanapy Magic Seats, który szczególnie docenią rodzice z dziećmi w wózkach. Po uniesieniu siedziska tylnej kanapy i prostym jego zablokowaniu naszym oczom ukazuje się płaska podłoga gdzie można wstawić bez problemu rozłożony wózek spacerowy lub ciężkie zakupy. Nie przeszkodzą nam w tym tylne drzwi, gdyż te otwierają się o imponujący kąt prawie 90 stopni.

W nowym Civicu pozytywnie zaskakuje doskonałe wyważenie proporcji między dynamiką i komfortem. Zawieszenie oparte o proste sprawdzone rozwiązania – z przodu kolumny MacPhersona, a z tyłu prosta belka skrętna jest komfortowe, a jednocześnie bardzo przewidywalne. Auto w połączeniu z precyzyjnym układem kierowniczym prowadzi się jak po sznurku.

W nowej Hondzie spokojnie można zastosować znacznie silniejsze jednostki napędowe bez ingerencji w podwozie. W testowym modelu pracował 142-konny silnik benzynowy i-VTEC o pojemności 1,8 l, który jak na Hondę przystało, lubi wysokie obroty. Najlepiej powyżej 4000 obr./min., wówczas demonstruje swoją siłę. Przy minimalnym wykorzystaniu możliwości silnik ten potrafi być bardzo oszczędny i spalać średnio 6,6 l/100 km. Na trasie, w pochodzie samochodów ciężarowych, przy średniej prędkości 80 km/h i wciśniętym przycisku ECON (zmienia charakterystykę na ekonomiczną i ogranicza działanie klimatyzacji) spalanie można zredukować do nieco ponad 5 l/100 km. Przy dynamicznej jeździe i tak będzie nam ciężko przekroczyć 9 litrów.

Honda Civic w najnowszym wydaniu to auto dla koneserów precyzyjnych i przemyślanych rozwiązań lubiących czerpać przyjemność z jazdy.

Jacek Wejman

Dane techniczne: Honda Civic 1,8 l Sport

Silnik:	R4, wolnossący, 1798 cm^3, i-VTEC 16V
Moc maksymalna:	142 KM (przy 6500 obr/min)
Moment maksymalny:	174 Nm (przy 4300 obr/min)
Skrzynia biegów:	6-stopniowa, manualna
Typ napędu:	przedni
Hamulce przednie:	tarczowe, wentylowane
Hamulce tylne:	tarczowe, wentylowane
Zawieszenie przednie:	kolumny MacPhersona
Zawieszenie tylne:	belka skrętna
Masa własna:	1185 kg
Wymiary (dł./szer./wys.):	4300/1770/1470 mm
Rozstaw osi:	2595 mm
Pojemność zbiornika paliwa:	50 l
Zużycie paliwa (testowe):	6,6 l/100 km – średnie z całej trasy
Pojemność bagażnika:	477 l
Ładowność maksymalna:	511 kg
Cena od:	63 400 zł
model testowy:	72 900 zł

VOLKSWAGEN SHARAN 2.0 DSG 170 KM

DLA MAJĘTNYCH

Volkswagen Sharan po raz pierwszy pokazany został w połowie lat 90-tych i dzielił rozwiązania techniczne z Fordem Galaxy i SEAT-em Alhambrą. Teraz Sharan to dojrzała i zunifikowana, z produktami koncernu z Wolfsburga, konstrukcja prestiżowego vana rodzinnego.

Wygląd Sharana nie wywołuje emocji. To po prostu samochód, który ma jeździć niezawodnie przez lata. W założeniach ma odpowiadać szerokiej grupie odbiorców ceniących klasyczny styl, funkcjonalność i wygodę. Możliwości ma ku temu ogromne. Nadwozie typu van skrywa rozwiązania idealne zarówno dla dużych rodzin jak i dla osób ceniących wysoki komfort podróży nieokupiony nadmiernymi kosztami.

Największą nowością, w obecnym wcieleniu Sharana, są przesuwane drzwi, które idealnie pasują do wizerunku rodzinnego funkcjonalnego vana. Drzwi, otwierane i zamykane elektrycznie (zarówno przyciskiem, klamką jak i z pilota) pozwalają wygodnie zająć miejsce w drugim i pogimnastykować się przy wsiadaniu na fotele trzeciego rzędu, które powinny być wykorzystywane jedynie w awaryjnych sytuacjach.

Przy założeniu, że korzystamy z wszystkich siedzeń Sharan oferuje bagażnik o pojemności 300 l, co uznać należy za całkiem przyzwoity wynik. Złożenie ostatniego rzędu siedzeń pozwala zmieścić aż 885 l bagażu. Kiedy jednak chcemy zamienić tego Volkswagena w samochód dostawczy, to po złożeniu drugiego rzędu uzyskujemy przestrzeń prawie 2300 l o długości ponad 2 m.

Kierowca i pasażerowie dwóch pierwszych rzędów mogą zanurzyć się w obszernych fotelach wykończonych kremową alcantarą. Siedziska i oparcia są przyjemnie twarde i mają szufladki na drobiazgi. Deska rozdzielcza jest typowa dla pojazdów spod znaku VW. Uporządkowana, ergonomiczna i funkcjonalna jednak bez fajerwerków stylistycznych.

Najwięcej emocji wzbudza układ napędowy z najmocniejszą w ofercie jednostką wysokoprężną, dwulitrową o mocy 170 KM. Silnik zasilany przez szynę common rail, teoretycznie powinien dostarczać odpowiedniej mocy do dynamicznego ruszania. Tak jest w teorii. W praktyce auto obciążone przez

dwie dorosłe osoby waży prawie 2 tony i rozpędza się do setki ponad 11 sekund, a i wyprzedzanie na trasie czasami może wywołać niezdrowy stres. Niestety nie pomaga nawet szybka skrzynia DSG. Automat jednak znacznie ułatwia życie w mieście, gdzie jest niezastąpiony. Podobnie jak lekko pracujący układ kierowniczy, który niestety podczas dynamicznej jazdy nie daje pełnego wyczucia.

Sharan zalety ujawnia przy dystrybutorze paliwa. Średnie spalanie, dla tak dużego auta, w granicach 8 l/100 km należy uznać za dobry wynik. Jazda autostradowa z dopuszczalną prędkością 140 km/h okupiona będzie podobną ilością, a w mieście spalanie tylko nieznacznie przekroczy tę wartość. Podczas spokojnej jazdy w kolumnie ciężarówek (prędkość 80-90 km/h) spalanie oscyluje wokół imponującej wartości 5,5 l/100 km.

Mała popularność tego modelu w naszym kraju wynika z zaporowej ceny. Testowany model z dodatkowym wyposażeniem kosztuje w granicach 160 tys. zł. W przypadku odmiany bazowej wersji Highline cena zaczyna się od 135 tys. zł, jednak nie obejmuje trzeciego rzędu siedzeń i elektrycznie otwieranych drzwi przesuwnych. Przy takim poziomie cen oszczędny Sharan i tak będzie spłacał się przez kilkanaście lat.

(red.)

Volkswagen Sharan 2.0 TDI DSG Bluemotion Highline

Silnik:	1968 cm^3, common rail, turbo
Moc maksymalna:	170 KM przy 4200 obr./min
Maks. moment obrotowy:	350 Nm przy 1750-2500 obr./min
Skrzynia biegów:	automatyczna, 6-biegowa
Napęd:	przedni
Zawieszenie przód:	kolumny MacPhersona
Zawieszenie tył:	wielowahaczowe
Hamulce:	tarczowe went./tarczowe
Opony:	225/50 R17
Bagażnik (po złoż. siedzeń):	300/885/2297 l
Zbiornik paliwa:	70 l
Wymiary (dł./szer./wys.):	4854/1904/1720 mm
Rozstaw osi:	2919 mm
Masa własna /ładowność:	1803/642 kg
Cena wersji bazowej:	134 590 zł

SOLARIS – TROLLINO DLA LUBLINA

KOLEJNE ZAMÓWIENIE

Solaris Trollino kolejny raz zdobył zaufanie użytkowników. Firma Solaris, jeden z największych producentów trolejbusów w Europie, podpisała umowę na dostawę 20 pojazdów swojej marki do Lublina. Będą one gotowe do końca przyszłego roku.

Wszystkie zamówione przez lubelski Zarząd Transportu Miejskiego trolejbusy będą dwunastometrowe i w pełni niskopodłogowe. Dostawcą osprzętu elektrycznego jest polska firma Medcom. Pojazdy wyposażone zostaną w napęd alternatywny: agregat prądotwórczy pozwalający pokonać dalszą część trasy w przypadku odcięcia zasilania trakcyjnego. System wewnętrznego monitoringu znacząco zwiększy poczucie bezpieczeństwa podróżujących, a wbudowany biletomat zagwarantuje nieograniczoną – bez względu na dzień czy godzinę – możliwość zakupu biletów. Dzięki klimatyzowanej kabinie kierowcy oraz przestrzeni pasażerskiej podróż Trollino będzie prawdziwą przyjemnością nawet w najgorętsze dni.

„Zamówienie kolejnych trolejbusów Trollino przez Lublin dowodzi o ich jakości oraz niezawodności. To powód do dumy, ale równocześnie wyzwanie, przed którym staje nasza firma. Dołożymy wszelkich starań, aby zaoferowane przez nas nowe pojazdy odpowiadały potrzebom mieszkańców Lublina – tak, jak w przypadku poprzednich dostaw." – mówi Małgorzata Olszewska Członek Zarządu Firmy, Dyrektor Pionu Sprzedaży i Marketingu.

Trolejbusy marki Solaris są dobrze znane mieszkańcom stolicy Lubelszczyzny, na ulicach której pojawiły się w 2008 roku. Co więcej, to właśnie do Lublina trafił jubileuszowy 500 Trollino wyprodukowany przez podpoznańskiego producenta.

Pierwszy w historii Solarisa niskopodłogowy trolejbus dostarczony został w 2001 roku Przedsiębiorstwu Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni, rozpoczynając tym samym nowy etap w rozwoju tych pojazdów. Od czasu swojej premiery elektryczne pojazdy z Bolechowa cieszą się niesłabnącą popularnością. Polskie trolejbusy znalazły klientów w 14 europejskich krajach, wożąc mieszkańców między innymi Bolonii, Budapesztu, Neapolu, Rzymu, Rygi, Salzburga, Tallina, Tychów czy Wilna.

(red.)

SOLARIS

URBINO DLA WAŁBRZYCHA

Drugie co do wielkości miasto Dolnego Śląska zamawia Solarisy. Firma podpisała umowę, na mocy której do końca roku Wałbrzych wzbogaci się o 20 nowoczesnych i niskopodłogowych Solarisów Urbino.

Zgodnie z kontraktem będzie to 17 Solarisów Urbino 12 oraz 3 przegubowe, wielkopojemne Solarisy Urbino 18. Polska marka, choć obecna w ponad 350 miastach Europy, debiutuje w Wałbrzychu. Mieszkańcy po raz pierwszy będą mogli przekonać się o komforcie i bezpieczeństwie pojazdów z charakterystycznym zielonym jamnikiem. Na uwagę zasługuje wyjątkowo ekologiczny napęd autobusów, spełniający normę emisji spalin, EEV.

– Zakup 20 nowych autobusów miejskich jest początkiem wielkiego programu budowy nowoczesnego systemu komunikacji publicznej w Wałbrzychu, który obejmuje stworzenie nowego systemu węzłów przesiadkowych oraz budowę wałbrzyskiej kolei aglomeracyjnej. Już za kilka dni mieszkańcy będą mogli przetestować pierwsze autobusy – mówi Roman Szełemej, Prezydent Wałbrzycha.

– Bardzo się cieszymy, że w kolejnym polskim mieście służyć będą autobusy naszej marki. Zdajemy sobie jednocześnie sprawę z pokładanych w nas oczekiwaniach i obiecujemy ich nie zawieść. To niezmiernie istotne, iż polscy przewoźnicy inwestują w odnowę taboru, z którego codziennie korzystają tysiące pasażerów. Wykorzystując w tym celu środki z funduszy unijnych, jak to właśnie robi Wałbrzych, dokonuje się inwestycji w najbardziej efektywny sposób – mówi Małgorzata Olszewska, Dyrektor Pionu Sprzedaży i Marketingu w Solarisie.

Wszystkie nowe autobusy będą w pełni niskopodłogowe co oznacza, że na całej ich długości, jak i przy wejściach do nich nie będzie nawet jednego stopnia. Znacząco ułatwia to korzystanie z komunikacji miejskiej, w szczególności osobom niepełnosprawnym oraz rodzicom z wózkami dziecięcymi. To właśnie z myślą o nich pojazdy zostały dodatkowo wyposażone w funkcję przyklęku, która pozwala na obniżenie wysokości wejścia z 320 do 250 mm oraz manualnie rozkładaną rampę w drugich drzwiach.

Nad bezpieczeństwem pasażerów czuwa system monitoringu składający się z 3 (w autobusach przegubowych 4) kamer. Uzupełniony jest kamerą zamontowaną z przodu Urbino, rejestrującą to co dzieje się tuż przed pojazdem, jak i kamerą cofania nie tylko rejestrującą obraz zza autobusu, ale będącej jednocześnie niezwykle przydatnej przy manewrowaniu na terenie zajezdni. Zadbano również o bezpieczeństwo kierowcy: jego miejsce pracy mieści się w zabudowanej kabinie, z możliwością zablokowania drzwi.

Zakup nowoczesnych autobusów jest możliwy dzięki uzyskaniu przez Gminę Wałbrzych 85% dofinansowania ze środków Unii Europejskiej w kwocie ponad 14 mln zł. Miejski Zakład Usług Komunalnych Sp. z o.o. w Wałbrzychu dołącza tym samym do grona ponad 110 przedsiębiorstw komunikacji miejskiej w Polsce, które do tej pory zakupiły pojazdy oznaczone symbolem zielonego jamnika.

(red.)

ARTYKUŁ PROMOCYJNY

TRANSEXPO

Jubileuszowe dziesiąte targi TRANSEXPO i trzeci Salon MOTO-TECH odbędą się w stolicy województwa świętokrzyskiego od 10 do 12 października

Międzynarodowe Targi Transportu Zbiorowego to największa tego typu impreza w Europie Środkowo – Wschodniej. Z roku na rok targi TRANSEXPO wzbudzają coraz większe zainteresowanie nie tylko wśród wystawców, ale także zwiedzających i specjalistów z branży. Po raz trzeci w ramach targów odbędzie się Salon Wyposażenia Stacji Kontroli Pojazdów MOTO-TECH. To specjalistyczna wystawa dla podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w zakresie stacji diagnostycznych.

Pojazdy transportu miejskiego, podmiejskiego i międzymiastowego, auta turystyczne, specjalistyczne i gospodarcze, części zamienne oraz elementy wyposażenia tych pojazdów to tylko niewielka część tego, co prezentowane jest na kieleckiej wystawie. Jak co roku podczas TRANSEXPO czołowe firmy pokazują pojazdy nowej generacji gwarantujące najwyższy standard, komfort jazdy, ale przede wszystkim bezpieczeństwo pasażerów. W halach Targów Kielce zobaczyć można pojazdy, wyposażenie i infrastrukturę związana z przewozem pasażerów. Podobnie jak w ubiegłym roku, także i podczas dziesiątej edycji odbędzie się konkurs kierowców autobusów organizowany przez Polski Traker.

W 2011 roku do Targów Kielce na TRANSEXPO przyjechało 160 wystawców z 11 krajów: USA, Wielkiej Brytanii, Niemiec, Szwecji, Belgii, Holandii, Austrii, Czech, Włoch, Francji i Polski oraz ponad 4500 branżowych zwiedzających. W ubiegłym roku wśród premier znalazł się przede wszystkim pierwszy w Polsce elektryczny autobus firmy Solaris. Pojazd o długości 8,9 metra, w wersji niskowejściowej, wyposażony jest w silnik elektryczny zasilany z baterii. Te z kolei mogą być ładowane z zewnętrznego źródła energii poprzez złącze typu plug-in. Wszystkie elementy autobusu są zasilane elektrycznie, m.in. drzwi, czy układ wspomagania kierownicy. Dwie nowości pokazał również AUTOSAN – SANCITY 10LF jako uzupełnienie oferty w zakresie autobusów miejskich rodziny SANCITY, przeznaczony jest do obsługi przewozów pasażerskich na liniach o mniejszym natężeniu ruchu. Przystosowany do przewozu ok. 90 pasażerów. Drugi autobus to TRAMP FL – nowe oblicze dobrze znanego międzymiastowego TRAMP-a, które łączy w sobie zarówno sprawdzone konstrukcje jak i nowoczesne rozwiązania. W ostatnich latach TRAMP był jednym z modeli autobusów, które cieszyły się największym powodzeniem na polskim rynku. Przedsiębiorstwo AMZ z Kutna wystąpiło z autobusem City Smile. Innowacyjność pojazdu polega na zastosowaniu lekkiej konstrukcji doskonale idącej w parze z nowoczesnym wyglądem autobusu oraz wykorzystaniu najnowszej technologii, co z kolei bezsprzecznie wpływa na komfort jazdy. City Smile CS12LF zapewnia 31 miejsc siedzących dla pasażerów oraz 74 miejsca stojące. Ponadto został wyposażony w 6-cio cylindrowy silnik Cummins ISBev6.7 300B, który w polskim autobusie został zastosowany po raz pierwszy.

Targi są bogate są w wydarzenia towarzyszące. Ostatnio jednym z nich była pierwsza w Polsce wystawa zabytkowych autobusów. Najstarszym z eksponatów był klasyczny ogórek – Jelcz 272 Mex z 1971 roku. Eksponaty przyjechały z: Krakowa, Poznania i Warszawy. Organizatorem wystawy był jednoczesny współorganizator targów TRANSEXPO – Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej. W organizacji wystawy aktywny udział wzięli członkowie Stowarzyszenia Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej z trzech ww. miast. W związku z targami odbyła się Konferencja IGKM – Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a także spotkanie szkoleniowe Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów.

(red.)

NEOPLAN JETLINER – NOWY AUTOBUS KLASY PREMIUM

KLASA SAMA W SOBIE

Wszechstronny autobus klasy premium do codziennej eksploatacji? Nowy Neoplan Jetliner ma wyznaczyć nowy standard podróży. W zależności od wyposażenia ma służyć zarówno jako elegancki autobus jak i normalny rejsowy.

Neoplan rozszerza ofertę modeli o podstawową wersję autokaru klasy premium. Jetliner to prawdziwy Neoplan! Jako kombibus może pełnić zarówno funkcję autokaru, jak i autobusu liniowego. Jakie cechy musi mieć taki autobus? Prawdziwy komfort w podróży, duża pojemność bagażnika, nadzwyczajne właściwości jezdne oraz możliwość wykończenia wnętrza wysokogatunkowymi materiałami. Podłoga umieszczona na wysokości 1070 milimetrów pozwala na podwójne zastosowanie tego modelu. Gwarantuje ona pełną elastyczność w zakresie doboru siedzeń, pojemność bagażnika do 8 m^3 i jednocześnie bardzo korzystną wysokość wsiadania, która jest tak ważna w przypadku autobusów liniowych. Duży wybór wysokojakościowych materiałów na obicia siedzeń oraz wykończenia sprosta wysokim wymaganiom w zakresie wykończenia wnętrz. Bogaty pakiet bezpieczeństwa w standardzie gwarantuje bezpieczną podróż o każdej porze dnia i nocy.

Nazwa Jetliner może się w tej chwili poszczycić już prawie 40-letnią tradycją w firmie Neoplan. Nowa generacja to uosobienie idei kompaktowego kombibusa w znanej z najlepszych modeli Neoplan stylistyce Sharp Cut. Wszystkie te cechy nowy Jetliner łączy z kompaktowymi wymiarami zewnętrznymi, wysokością pojazdu na poziomie 3,40 metra oraz średnicą zawracania na poziomie 21 metrów w wariancie o długości 12 metrów. Wąskie uliczki starówek z niskimi bramami nie są w stanie tak łatwo zatrzymać Jetlinera. Właśnie to niezwykłe połączenie cech zapewnia Jetlinerowi wyjątkową pozycję na rynku i oferuje klientom wiele możliwości zastosowania pojazdu w transporcie turystycznym oraz liniowym.

CECHY CHARAKTERYSTYCZNE STYLISTYKI

Stylistykę marki Neoplan można odnaleźć w każdym elemencie sylwetki. Nadaje ona charakter Jetlinerowi: przykładami tego mogą być reflektory ze zintegrowanym światłem do jazdy dziennej, nadające pojazdowi pełen pewności siebie, drapieżny wygląd, charakterystyczne trójkątne światła tylne oraz przyciemniane szyby eksponujące kontrast względem pozostałej części bryły pojazdu.

Charakterystyczne dla pojazdów Neoplan ciemne kontury okien stanowią element stylistyczny również w przypadku modelu Jetliner. Czarne fasety wpływają na to, że dach sprawia wrażenie lekkiego – ten element stylistyki podkreśla ponadto doskonale dopracowane proporcje pojazdu. Ciemne powierzchnie jako jedna całość stanowią wyraźny kontrast z charakterystycznymi elementami stylistycznymi, takimi jak pochylony do przodu słupek B i podkreślające elegancki wygląd chromowane dodatki. Przód Jetlinera wyróżnia przednia szyba panoramiczna, rozciągająca się aż po dach i nadająca tak typowy dla pojazdów Neoplan wygląd przywodzący na myśl kabinę pilota.

W przednim spojlerze dolnym można odnaleźć charakterystyczne dla całej marki, wyraźnie zarysowane reflektory w przezroczystej oprawie. Techniczne podzespoły świateł zostały umieszczone w charakterystycznych okrągłych, ściętych oprawach, które precyzyjnie kierują strumień światła na jezdnię.

Jetliner jest wyposażony standardowo w światła LED do jazdy dziennej oraz światło doświetlenia zakrętu, zaś biksenonowe reflektory świateł mijania i drogowych są dostępne na specjalne zamówienie. Kierunkowskazy i reflektory przeciwmgłowe są umieszczone oddzielnie w przednim spojlerze dolnym.

Słupek B, wykonany zgodnie ze stylistyką pojazdu, pochylony do przodu, łączy się z falistą, zwężającą się osłoną klimatyzacji. Rozwiązanie to sprawia, że bok pojazdu, dzięki skierowanej ku przodowi linii, wygląda bardzo dynamicznie.

Dzięki odpowiednim elementom stylistycznym tył Jetlinera nabiera charakterystycznych atletycznych proporcji: napięte płaszczyzny otwierające się ku górze tworzą wyraźnie kształt litery V. Trapezoidalna tylna szyba z chromowaną osłoną dolnej krawędzi to charakterystyczny element całej rodziny pojazdów Neoplan. W chromowanej osłonie została zintegrowana kamera cofania, stanowiąca element wyposażenia dodatkowego. Charakterystycznym elementem jest również znana z modeli Starliner oraz Cityliner forma tylnych świateł oraz obrys pokrywy silnika, stanowiący kontynuację konturu tylnej szyby.

STYLISTYKA I KOMFORT WNĘTRZA

Elementy znane z „dużych" modeli Neoplan zapewniają doskonałą ergonomię miejsca pracy kierowcy: Jetliner oferuje kierowcy komfortową, znaną z najlepszych modeli Neoplan, tablicę rozdzielczą z sześcioma analogowymi zegarami w chromowanych okrągłych oprawach. Zlokalizowany między głównymi instrumentami kolorowy monitor z wydajnym wyświetlaczem wskazuje kierowcy dane na temat trasy i stanu pojazdu. Umieszczone w kokpicie przełączniki kołyskowe są łatwe w obsłudze nawet podczas jazdy w nocy.

Montowana w standardzie kierownica wielofunkcyjna umożliwia kierowcy obsługę tempomatu, zwalniacza i radia bez zdejmowania rąk z kierownicy. Do wyposażenia standardowego Jetlinera należy również tempomat. Kokpit zapewnia kierowcy znane z innych modeli Neoplan optykę i wrażenia dotykowe z klasy premium – estetyka w codziennej eksploatacji gwarantowana: wygięta deska rozdzielcza jest utrzymana w dwóch odcieniach kolorystycznych. Multimedialne centrum TopLine oferuje zintegrowaną funkcję nawigacji. TopLine to równocześnie optymalnie zlokalizowany monitor prezentujący kierowcy obraz z kamery cofania oraz kamery nad drugą parą drzwi (oba elementy stanowią wyposażenie dodatkowe). Dostępne jest również złącze multimedialne, umożliwiające podłączenie odtwarzacza multimedialnego (wtyczka typu jack 3,5 mm) oraz iPoda. W ramach wyposażenia dodatkowego istnieje możliwość zamówienia ogrzewania przedniej szyby oraz elektrycznej rolety. Klimatyzacja strefy pracy kierowcy jest regulowana niezależnie od ustawienia klimatyzacji wnętrza autobusu. Nowy, zintegrowany z kluczykiem pilot zdalnego sterowania umożliwia niezależne otwieranie i zamykanie obu par drzwi. Pokrywy bagażnika są zamykane również za pośrednictwem instalacji zamka centralnego.

Znana z modeli Cityliner oraz Starliner kolorystyka wnętrza została rozwinięta i dzieli strefy funkcjonalne pojazdu dzięki wymiennemu stosowaniu jasnych i ciemnych kolorów. Ciepła kolorystyka wnętrza sprawia przyjazne wrażenie, a wiele jasnych odcieni nadaje wnętrzu większą przestronność. Efekt uzupełniają duże powierzchnie okien oraz dwumetrowa wysokość w przejściu środkowym. Subtelne dodatki dekoracyjne z logo Neoplan stanowią ozdobę wnętrza.

Klasa premium marki Neoplan przejawia się w Jetlinerze szeroką ofertą siedzeń, szlachetnych i uniwersalnych tkanin i materiałów na wykończenia: cała paleta dostępnych wariantów kolorystycznych i tekstylnych kolekcji Neoplan, umożliwiająca stworzenie pojazdu o indywidualnym charakterze, jest dostępna również w przypadku podstawowego modelu Jetlinera. Obróbka wszystkich ekskluzywnych materiałów jest realizowana w zakładzie w Plauen. Zakład montażowy modelu Neoplan Jetliner dysponuje ponad 20-letnim doświadczeniem w budowie autokarów.

Znajdująca się w standardzie Jetlinera klimatyzacja o mocy 33 kW i dużych średnicach przewodów wentylacyjnych gwarantuje utrzymanie stałej temperatury we wnętrzu pojazdu w każdej sytuacji.

Zależnie od upodobań pasażerowie mogą indywidualnie sterować pracą klimatyzacji za pomocą charakterystycznych dysz walcowych marki Neoplan, zapewniających wolny od przeciągów dopływ świeżego powietrza. Za oświetlenie siedzeń pasażerów odpowiadają białe diody LED zintegrowane z elementami dysz. Kolorystyka oświetlenia nocnego jest utrzymana w kolorze niebieskim. Do wyposażenia standardowego Jetlinera należy lodówka kompresorowa o pojemności 55 litrów. Lodówka jest integralną częścią tablicy przyrządów, dzięki czemu pilot ma do niej zawsze łatwy dostęp.

ERGONOMIA I SCHOWKI PODRÓŻNE

Jetliner jest dostępny w czterech podstawowych wersjach umożliwiających optymalne skonfigurowanie autobusu pod kątem jego przyszłej eksploatacji: niezwykle zwrotna wersja o długości 12 metrów oferuje 53 miejsca siedzące oraz bagażnik o pojemności 6,7 m^3, z kolei 13-metrowa wersja Jetliner C może mieć nawet 57 miejsc siedzących i bagażnik o pojemności 8 m^3. Obie wersje to pojazdy dwuosiowe o dopuszczalnej masie całkowitej rzędu 18 ton. Pojazdy w obu wariantach długości mogą zostać wyposażone w pojedyncze lub podwójne drzwi tylne.

Rozwiązanie to jest szczególnie ważne w transporcie liniowym, wymagającym szybkiego przepływu pasażerów. Drzwi nowego Jetliner zostały zabudowane bezpośrednio

przed tylną osią autobusu. W ten sposób ruch pasażerów zostaje równomiernie rozdzielony pomiędzy obie pary drzwi, a droga pasażerów siedzących z tyłu autobusu ulega znacznemu skróceniu. Umożliwia to szybki przepływ pasażerów i zapobiega powstawaniu zatorów. Również w przypadku przednich drzwi marka Neoplan szczególną uwagę poświęciła łatwości wsiadania i wysiadania, stanowiącej o komforcie zarówno w transporcie liniowym, jak i turystycznym. Zamiast standardowego fotela pilota można wybrać rozwiązanie w wersji komfortowej, w której siedzenie jest przesunięte do tyłu, co zwiększa szerokość przejścia.

W przypadku pojazdów, które w przeważającej mierze będą wykorzystywane do komfortowego transportu turystycznego na długich trasach istnieje możliwość wyposażenia Jetlinera w pokładową toaletę i kuchnię. Wariant siedzeń z częściowym skórzanym obiciem i regulacją oparcia gwarantuje wysoki komfort podróży. W celu uzyskania większej przestronności podczas podróży siedzenia wewnętrznego rzędu mogą zostać przesunięte w kierunku przejścia. Wyposażony w odtwarzacz DVD system umożliwia odtwarzanie filmów na 19-calowych monitorach zlokalizowanych na wysokości siedzenia kierowcy oraz w połowie długości autokaru.

Sprzęg przyczepy oraz uchwyty do zamocowania bagażnika na narty rozszerzają możliwe zastosowania pojazdu na przykład o wyjazdy rowerowe lub narciarskie.

TRANSPORT LINIOWY

Autobus można optymalnie skonfigurować również na potrzeby codziennego transportu liniowego: w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów podróżujących w pozycji stojącej autobus można zamówić w wersji wyposażonej w uchwyty i poręcze. Umieszczone na poręczach przyciski zatrzymania na żądanie oraz półki bagażowe są częścią wyposażenia seryjnego pojazdu. Ścianki działowe przy wejściu i za siedzeniem kierowcy zapewniają bezpieczeństwo. Wybór różnych modeli siedzeń obejmuje również wersję ze stałym oparciem oraz odpornymi na zużycie i zniszczenia obiciami, przeznaczoną przede wszystkim do transportu liniowego.

Wewnętrzne i zewnętrzne wskaźniki celu podróży, podobnie jak mocowanie kasy i okablowanie do podłączenia kasowników stanowią uzupełnienie wyposażenia pojazdu w funkcji autobusu liniowego. Toaleta pokładowa jest dostępna w przypadku obu długości pojazdu i obu wariantów drzwi. W przypadku wyposażenia pojazdu w wąskie tylne drzwi i toaletę pokładową Jetliner uzyskuje maksymalną ilość miejsc siedzących w wariancie służącym do transportu turystycznego i wycieczkowego. Wybór szerszych tylnych drzwi gwarantuje szybszy i bardziej płynny przepływ pasażerów oraz, dzięki wymiennemu podestowi, opcję utworzenia dodatkowych miejsc stojących lub umieszczenia czterech dodatkowych siedzeń. W połączeniu z szerokimi podwójnymi drzwiami dostępna jest również podnośna rampa do wózków inwalidzkich, gwarantująca bezpieczeństwo wsiadania i wysiadania osób niepełnosprawnych zarówno w transporcie liniowym, jak i wycieczkowym. Nieużywana rampa podnośna jest w sposób niewidoczny schowana w najniższym stopniu schodów.

ZESPÓŁ NAPĘDOWY

W celu zapewnienia optymalnego komfortu, dynamiki i ekonomiki jazdy zespół napędowy Jetlinera może zostać skonfigurowany w oparciu o dwa poziomy mocy wysokoprężnego silnika MAN common rail D20 o pojemności 10,5 litra, trzy przełożenia osi oraz trzy warianty skrzyni biegów. Rozwiązania te gwarantują optymalny rozkład momentu obrotowego, niski poziom obrotów na długich trasach oraz optymalne przełożenia w trudnym terenie.

Długie okresy wymiany oleju w silniku, przekładni i osi tylnej zapewniają niskie koszty konserwacji i krótkie wizyty w warsztatach. Sercem mocnego zespołu napędowego jest znany ze swej oszczędności leżący, 6-cylindrowy silnik D20. Neoplan oferuje ten silnik w dwóch poziomach mocy: 264 kW (360 KM) z momentem obrotowym na poziomie 1800 Nm, oraz 294 kW (400 KM) z momentem obrotowym rzędu 1900 Nm. W 2012 roku zostanie zaprezentowany Jetliner w wydajnej i sprawdzonej technologii Euro 5 oraz EEV. Silniki spełniają wymogi tej normy w zakresie emisji spalin bez dodatku AdBlue®. Technologia Euro 6 jest już dostępna, a nowy Jetliner jest w pełni przygotowany do wprowadzenia niezbędnych zmian w odpowiednim czasie.

Dostępne warianty przekładni w przypadku Jetlinera to: 6-biegowa przekładnia manualna, 6-biegowa automatyczna przekładnia hydrodynamiczna EcoLife, oraz półautomatyczna 12-biegowa przekładnia MAN TipMatic® Coach. Montowana standardowo 6-biegowa manualna skrzynia biegów, dzięki swojej niewielkiej masie, umożliwia uzyskanie większej ładowności pojazdu. Kompaktowy drążek skrzyni biegów umieszczony obok fotela kierowcy stanowi gwarancję łatwości obsługi skrzyni biegów.

W przypadku, gdy Jetliner będzie poruszał się w przeważającej mierze w trybie stop and go, najlepszym rozwiązaniem będzie 6-biegowa automatyczna przekładnia hydrodynamiczna EcoLife. Wrażliwy na warunki topograficzne program przełożeń TopoDyn Life automatycznie aktywuje w czasie jazdy najbardziej wydajny program przełączania, zależny od nachylenia terenu na wzniesieniach lub odcinkach pochyłych. W przypadku stromych wzniesień tryb power udostępnia maksymalną moc. Natomiast na odcinkach płaskich tryb Eco szybciej załącza wysokie biegi, pozwalające oszczędzać paliwo. Niskie obroty skutkują również przyjemnym, cichszym odgłosem jazdy. Na odcinkach pochyłych oprogramowanie automatycznie ustawia optymalną wydajność hamowania.

MAN TipMatic® Coach to koncepcja oparta na zautomatyzowanej skrzyni biegów. Zarówno uruchomienie sprzęgła, jak i sama zmiana biegu są zautomatyzowane, strategia przełączania biegów została zoptymalizowana pod kątem komfortowej i wydajnej eksploatacji autokaru turystycznego i połączona z funkcją EasyStart (funkcja ruszania) oraz udoskonalonym trybem manewrowania. Zoptymalizowana ekonomika strategii zmiany biegów sprawia, że MAN TipMatic® Coach to przekładnia szczególnie oszczędna pod względem zużycia paliwa. Doświadczonym kierowcom skrzynia ta daje możliwość dodatkowego oszczędzania paliwa dzięki przewidującemu sposobowi jazdy i manualnej zmianie biegów.

Zwiększa ona również bezpieczeństwo w trudnych sytuacjach, takich jak włączanie się do ruchu, kiedy kierowca może się w pełni skoncentrować na otaczającym go ruchu drogowym.

W modelu Jetliner Neoplan wykorzystuje sprawdzoną, lekką tylną oś hipoidalną MAN gwarantującą wysoki komfort pracy i ekonomikę eksploatacji. Zależnie od przewidywanego głównego zastosowania klienci mają do dyspozycji trzy różne przełożenia tylnej osi.

Dzięki temu pojazd może zostać wyposażony, według indywidualnych wymagań związanych z jego głównym zastosowaniem (transport liniowy lub turystyczny), w optymalne przełożenie osi tylnej oraz oszczędny zespół napędowy o niskim poziomie obrotów silnika. Nowy rodzaj stabilizatorów montowany na przedniej osi zapewnia wysoki komfort jazdy. Odpowiednio daleki zasięg gwarantuje w wyposażeniu standardowym zbiornik paliwa o pojemności 300 litrów oleju napędowego, który na zamówienie można powiększyć o dodatkowe zbiorniki o pojemności od 100 do 280 litrów.

BEZPIECZNA JAZDA

Nowy Jetliner wyposażony jest w elektroniczne systemy wspomagają kierowcę w jego odpowiedzialnej pracy i znacznie obniżają ryzyko wypadku drogowego. Bezpieczeństwo hamowania zapewnia elektroniczny układ hamowania EBS z systemem zapobiegającym blokowaniu kół (ABS) oraz asystent hamowania (BA) i system BrakeMatic®. System regulacji poślizgu napędowego (ASR) oraz elektroniczny program stabilizujący (ESP) ze zintegrowanym układem Roll-Over-Prevention wyhamowują w krytycznych sytuacjach odpowiednie koła oraz redukują moment obrotowy silnika zapewniając, że Jetliner trzyma się stabilnie drogi nawet w bardzo trudnych warunkach. System ograniczenia prędkości maksymalnej Maximum Speed Control (MSC) wspiera kierowcę w ekonomicznej jeździe na drogach szybkiego ruchu. System kontroli ciśnienia powietrza w oponach (TPM = Tyre Pressure Monitoring) niezawodnie chroni przed uszkodzeniem opon i krytycznymi sytuacjami związanymi z nagłym spadkiem ciśnienia powietrza w jednej z opon.

Światła LED do jazdy dziennej oraz światło doświetlenia zakrętu stanowią element wyposażenia standardowego. Neoplan Jetliner jest wyposażony w dwupunktowe pasy bezpieczeństwa przy wszystkich siedzeniach. W szczególnie eksponowanych miejscach zamontowane są trzypunktowe pasy.

Najwyższym priorytetem dla koncernu MAN jest maksymalny poziom bezpieczeństwa na pokładzie, dlatego we wszystkich autokarach MAN oraz Neoplan standardowo montowany jest system sygnalizacji pożaru. Dostępny w standardzie system sygnalizacji pożaru uzupełnia bogaty pakiet bezpieczeństwa, nadzorując komorę silnika i dodatkową instalację grzewczą. Opcjonalnie można zamówić również układ kontroli głównej tablicy rozdzielczej, bagażnika oraz toalety. Dodatkowo istnieje możliwość wyposażenia każdego Jetlinera w instalację ochrony przeciwpożarowej komory silnika i optyczny sygnalizator dymu w toalecie.

Gwarancje handlowe na zakup autobusów Neoplan obejmują, w zależności od potrzeb klienta, cały pojazd, jego zespół napędowy lub tylko określone podzespoły. Podstawę stanowi albo gwarancja handlowa na cały pojazd, albo na zespół napędowy. W przypadku kompletnego autobusu pełny zakres usług gwarancyjnych firmy Neoplan zostaje automatycznie wydłużony, zapewniając ciągłość gwarancji. Okres gwarancji obejmuje 24 miesiące bez ograniczenia przebiegu kilometrów lub nawet 48 miesiące i 600 000 kilometrów.

CARAVAN SALON DÜSSELDORF 2012

W OCZEKIWANIU NA KRYZYS

Caravan Salon odbywający się pod koniec sierpnia w Düsseldorfie jest największą tego typu imprezą w Europie. Po tegorocznej, wniosek jest jeden, druga fala kryzysu nadciąga. Sektor turystyki przygotowuje się na najgorsze. Nastroje są nienajlepsze, co widać było w tym roku na stoiskach wielu firm. Mało premier, mniejsze stoiska, skromniejsza ekspozycja i mniejsza liczba wystawców. Także transakcji handlowych jakby mniej, choć cenowych okazji było bez liku.

MOCNA OFERTA

Najsilniej reprezentowana grupa pojazdów na Caravan Salonie to samochody kempingowe. W tym roku nie mieliśmy spektakularnych premier, gdyż większość pojazdów stanowiły zmodyfikowane modele znane z lat ubiegłych. Największe zamieszanie panowało na stoisku słoweńskiej firmy Adria, której kryzys się nie ima. Adria zaprezentowała kolejne wcielenie kampera typu integralnego – Sonic Axess zbudowanego na podwoziu Fiata Ducato.

Na wyróżnienie zasługuje także Bürstner, który zaprezentował gamę samochodów kempingowych typu integralnego – Grand Panorama. Nowy model jak sama nazwa wskazuje dostarcza niezapomnianych wrażeń wizualnych, głównie za sprawą ogromnej, zachodzącej na dach przedniej szyby. Ponadto pojazd charakteryzują harmonijne linie nadwozia, wysokiej jakości materiały i doskonale wykończone wnętrze. Niestety nie jest to pojazd na każdą kieszeń, gdyż cena oscyluje wokół 100 tys. euro, a długa lista wyposażenia opcjonalnego, dodatkowo winduje koszty zakupu.

Jak co roku, nowa odsłona jest także udziałem firmy Laika. Prawdziwie włoski styl, po raz kolejny odświeżonych modeli może się podobać. Ponadto pojazdy po raz kolejny zaskakują ciekawymi pomysłami na wykończenie detali nadwozia. Wśród wyróżnionych serii warto wymienić Rexosline i Kreos.

Pozostając na gorącym włoskim terenie nie sposób ominąć odważnych stylistycznie kamperów GiottiLine i Mobilvetta, które przebojem zaczynają wkraczać na hermetyczny rynek klasycznych pojazdów typu integralnego.

Nowy model kampera integralnego pokazała także firma Challenger. Typoszereg Sirius, to jak na warunki europejskie całkiem spory samochód. Ponad 7 m długości, 2,3 m szerokości i wysokość prawie 3 m, czynią z niego pojazd do poruszania się po dobrych drogach. Źródło napędu jak i podwozie pochodzą od Fiata Ducato.

W cieniu konstrukcji z Europy, zaprezentowany został Monaco Vesta – prawdziwy amerykański kamper z Illinois. Pojazd pomimo tego, że nie jest największy w gamie marki Monaco, ma ponad 5,5 m rozstaw osi i jest napędzany potężnym silnikiem diesla MaxxForce V8, który generuje 300 KM mocy. Oczywiście wykończenie wnętrza zostało wykonane z prawdziwie amerykańskim przepychem. Pomimo ogromnej przestrzeni wewnątrz, w każdej odmianie Vesta istnieje możliwość rozłożenia wysuwanych wnęk (tylko na postoju). Cena tego domu na kołach rozpoczyna się od 226,5 tys. dolarów.

LUKSUS ANTIDOTUM NA KRYZYS

W segmencie przyczep kempingowych nieco większy ruch i kilka nowości, ale w klasie luksusowej. Tutaj po raz kolejny prym wiodą marki niemieckie. Dethleffs zaprezentował kolejne wcielenie Beduina, tym razem w wariancie VIP. W odmianie 760 DR przy-

czepa ma 8 m długości i może zabrać na pokład ładunek 315 kg, cena rozpoczyna się od 32 999 euro.

Przyczepę ze średniej półki pokazał także Fendt. Model Tendenza został dodatkowo zaopatrzony w detale sygnowane nazwiskiem słynnej projektantki Jette Joop. Cena w okolicach 24 tys. euro, jak na przyjemność obcowania z pojazdem wyjątkowym, wydaje się nie być wygórowana.

Tradycyjnie w gronie przyczep luksusowych nie może zabraknąć produktów firmy Tabbert. Tym razem na warsztat wzięty został model Puccini – odmiana Grande. Świeża stylistyka i ekskluzywne, wysokiej jakości wykończenie wnętrza za cenę powyżej 35 tys. euro, do której koniecznie należy doliczyć odpowiedniej klasy auto zdolne holować przyczepę o długości co najmniej 7,28 m i masie własnej zaczynającej się od 1970 kg.

Jeszcze jednym ciekawym modelem z górnej półki był Hobby Premium 560 CFe, który można mieć za 22 tys. euro. Model o długości nadwozia 6,84 m i masie własnej 1750 kg także wymaga odpowiedniego auta do ciągnięcia. Jednak w szerokiej ofercie gamy Premium znajdują się także konstrukcje mniejsze – od 5,49, kosztujące nieco ponad 18 tys. euro.

Propozycją budżetową dla niewymagającej klienteli zaprezentowała łotewska marka Kulba. Przyczepa kempingowa w rozmiarze micro (3,34 m długości całkowitej z dyszlem i masa 380 kg), nie wywołałaby zapewne

sensacji, gdyby nie fakt, że nadwozie wykonane jest ręcznie ze sklejki brzozowej. Także do wykończenia wnętrza i zabudowy szafek użyto tego materiału. Wnętrze przyczepy pomieści dwie osoby na wygodnym materacu, które niestety muszą opuścić przytulne wnętrze w celu skorzystania np. z kuchenki. Cena jeszcze nie do końca ustalona, ale powinna wynosić ok. 6-9 tys. euro w zależności od wyposażenia.

OFERTA SPECJALNA

Coraz więcej firm produkujących samochody kempingowe i przyczepy stara się wejść na rynek produktów spersonalizowanych, specjalistycznych lub innych wyjątkowych. Trafiają one do wąskiej grupy odbiorców, jednak wyznaczają trendy, podnoszą prestiż firmy i znacznie wzbogacają ofertę.

Na tegorocznym Caravan Salonie takie pojazdy pokazała firma La Strada. Pierwszy z nich to zbudowany na bazie Mercedesa Sprintera 4x4 model Regent S, który przeznaczony jest dla zdobywców nieznanych terenów. Drugi to model Fano, który powstał na Renault Masterze i kosztuje w najtańszej odmianie prawie 50 tys. euro (cena specjalna oferowana podczas targów wynosiła 45 tys. euro).

Dla miłośników doskonałego stylu, firma Dethleffs przygotowała model Evan. Studyjny pojazd charakteryzuje się ładnym i funkcjonalnym wnętrzem, z odpowiednio dobranym zestawem multimedialnym oraz dodatkowym wysuwanym dachem zwiększającym przestrzeń bytową. Niestety jak na razie Evan, pomimo przychylnych opinii i dużego zainteresowania ze strony publiczności, nie będzie dostępny w ofercie firmy. Może podzielić los innych prototypów, których Dethleffs miał w swojej dotychczasowej historii całkiem sporo.

Na wystawie mogliśmy także podziwiać zupełnie nam obcą markę – mianowicie chińskie ZOEMO. Pojazdy zaprezentowane na targach miały zabudowę typu Van. W odróżnieniu do europejskich konstrukcji ZOEMO stawia na niczym nie skrępowany luksus odpowiedni dla najbogatszych obywateli azjatyckiego tygrysa. Dużo bibelotów, falban, skóry, chromu i złoceń oraz niesamowicie komfortowe wnętrze służące jako mieszkanie i biuro.

Trochę zamieszania mieliśmy także na stanowisku firmy Westfalia, gdzie zaprezentowano model Club Joker zbudowany w oparciu o Volkswagena Transportera. Klasyczny van został wyposażony w wysoką nadbudowę, dzięki której niskie nadwozie T5 zyskało odpowiednią wysokość, do codziennego użytkowania turystycznego.

Po szeregu kolejnych wariacji w temacie urządzenia do obsługi przyczep a'la rolki Truma Mover, zaprezentowano ciekawy wynalazek do przetaczania przyczep na postoju. Camper Trolley przypomina niewielki czołg zdalnie sterowany, jednak jest to urządzenie, które po podczepieniu do dyszla sprawnie radzi sobie z manewrowaniem na każdej nawierzchni, nawet ciężką naczepą.

Jacek Wejman

PILOTE

LUXUS PUR

challenger
NEU

Dethleffs
VIP
760 DR

FREIGHTLINER 70-LAT – CZ. I

PIONIER Z AMERYKI

1940 – Freightliner zwany Shovel Nose Nos w popularnej odmianie jako zabudowaa aluminiowa z przyczepą

James Leland

Rozwój samochodów użytkowych na kontynencie amerykańskim zapewne nie przebiegałby tak dynamicznie, gdyby nie osoba Jamesa Lelanda – przedsiębiorcy i wizjonera, założyciela firmy Freightliner, która w tym roku obchodzi 70-lecie istnienia.

UPARTY LELAND

Historia firmy Freightliner nieodłącznie związana jest z osobą jej założyciela, przedsiębiorcy i wizjonera Jamesa Lelanda (1892-1964), który prowadząc własne przedsiębiorstwo transportowe potrzebował samochodu ciężarowego zdolnego do przewożenia jeszcze większych i cięższych ładunków. Pojazdu, który przy restrykcyjnych przepisach transportowych występujących w niektórych stanach USA, będzie zdolny przewieść znacznie więcej ładunku niż konstrukcje konwencjonalne z silnikiem przed kabiną. Zamówienia na tego typu pojazd próbował złożyć w wielu współczesnych firmach budujących ciężarówki, jednak żadna nie była w stanie sprostać jego oczekiwaniom. Postanowił zatem sam zająć się budowaniem samochodów ciężarowych zdolnych spełnić jego oczekiwania.

Pierwszym pojazdem, w którym zastosował materiały znane do tej pory z branży lotniczej (stopy aluminium), była ciężarówka powstała na podwoziu Fageol w 1937 (według tej daty historia ma 75 lat). Zamontował na niej prostokątną kabinę z poszyciem aluminiowym. Oczywiście kabina została umiejscowiona nad silnikiem (COE – *Cab Over Engine*), tak aby maksymalnie wykorzystać dopuszczalną długość całkowitą zestawu. W pierwszych ciężarówkach COE nie było możliwości uchylenia kabiny, dlatego naprawy były do-

Jeden z pierwszych modeli o oznaczeniu CF 100 - jeszcze pod marką Freightways

Charakterystyka modelu CF 100:

wersje:	6x4 – ciężarówka specjalistyczna, 4x2 – ciągnik siodłowy
silnik:	Cummins HB 150 o mocy 110 kW (150 KM)
skrzynia biegów:	manualna 4-biegowa
resorowanie:	resory piórowe
rama:	w kształcie litery U, podłużnice podwójne ze stali uszlachetnionej
hamulce:	bębnowe sterowane pneumatycznie
ciężar całkowity:	19 t,
udźwig całkowity:	40 t

1940 – sfotografowana w Montanie, ciężarowka przedsiębiorstwa transportowego należącego do Jamesa Lelanda - Consolidated Freightways

syć skomplikowane. Kierowcom doskwierał także umieszczony między siedzeniami silnik (6-cylindrowy Cummins Diesel) , a dokładnie jego obudowa – określana przez nich pogardliwie jako psia buda (dog house). Pierwszy model powstawał tylko na potrzeby Consolidated Freightways – 20 ciężarówek.

W 1940 roku James Leland z kapitałem zakładowym 10 000 dolarów i przy wsparciu innych firm (m.in.: Cummins, Eaton, Fuller) założył w Salt Lake City (stan Utah, USA) przedsiębiorstwo Freightways Manufactu-

z silnikiem przed kabiną. Naczepy były także lżejsze, gdyż ich poszycie także zostało wykonane z blach aluminiowych. W pierwszych seriach modeli Freightliner oferował kabiny dzienne. Usztywnienie ramy uzyskano poprzez dodanie elementów z hartowanej stali.

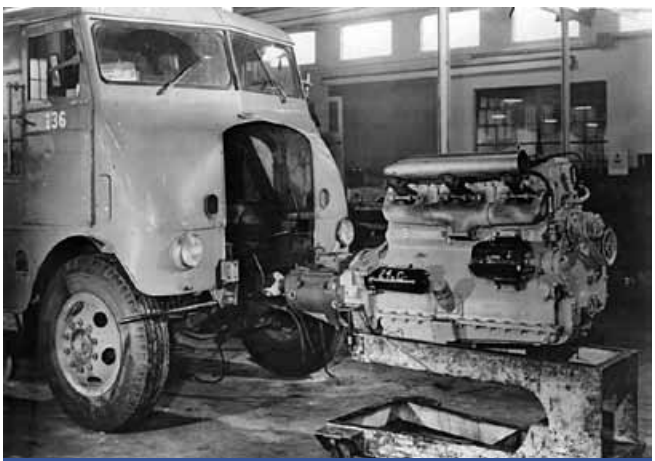
OFICJALNIE FREIGHTLINER

W 1942 roku oficjalnie samochody ciężarowe otrzymują znaczek Freightliner przypominający formą wieszak na ubrania, który zostaje umieszczony na szczycie osłony

chłodnicy. Niestety tocząca się na świecie wojna uniemożliwia budowanie kolejnych ciężarówek – na rynku brakuje siły roboczej, a zapasy aluminium zostają przeznaczone na potrzeby militarne. Fabryka przechodzi na produkcję części do samolotów, statków itp.

Ciężarówki Freightliner pomimo krótkiej obecności na rynku zaczynają być zauważane przez inne firmy transportowe. Wznowienie wytwarzania samochodów ciężarowych następuje w 1947 roku i na fali powojennego boomu gospodarczego do Freightlinera zgła-

1940 – Jedna z pierwszych ciężarówek, jeszcze pod marką Freightways – model CF 100 Shovel Nose



1940 – wymina silnika Freightways w jednym z warsztatów Consolidated Freightways

1949 – Freightliner 410 z izolowaną chłodnią i przyczepą chłodniczą w Portland

1950 – Freightliner Shovel Nose w barwach Lee & Eastes

Ciężarowka sprzedana firmie Hyster

1941 – ciężarówki Freightways podczas załadunku w Consolidated Freightways – na pierwszym planie ciężarówka obok niej przyczepa – wykonane specjalnie z uwzględnieniem dopuszczalnej długości zestawu, 50 stóp (15, 24 m), wymaganej w Dakocie Północnej.

1943 – zdjęcie Frightlinera wykonane na wschód od Portland na drodze stanowej Columbia River Highway

szają się pierwsze firmy prywatne chcące zakupić, charakterystyczne ciężarówki z kabiną nad silnikiem. W tym roku pierwszą ciężarówkę z „wieszakiem" wypożycza przedsiębiorca z Portland - Vince Graziano. Jest z niej tak zadowolony, że domawia kolejne 5 pojazdów serii 800 „Bubble Nose".

W 1949 roku Freightliner prezentuje pierwszą ciężarówkę z kabiną nad silnikiem wyposażoną w przedział sypialny. W następnym roku zostaje sprzedana za gotówkę pierwsza ciężarówka z logo Freightliner do firmy zewnętrznej. Nabywcą jest firma Hyster mająca swoją siedzibę w Portland (red.- według nieoficjalnych informacji ciężarówka przejechała 6,5 mln km). W tym samym roku produkcja przekracza magiczną liczbę 100 – powstaje 116 pojazdów.

WHITE – PARTNER

Stale rosnące zapotrzebowanie na pojazdy wymusza na Jamesie Lelandzie poszukanie partnera, mającego doświadczenie w sprzedaży, dystrybucji i serwisowaniu pojazdów użytkowych. Wybór pada na firmę White Motor Company, produkującą pod marką White samochody ciężarowe, ale głównie z silnikiem przed kabiną. Dlatego też wspólna dystrybucja wzmacnia obie firmy. Umowa zostaje podpisana w 1951 roku. Jak się okazuje współpraca jest na tyle udana, że trwa aż do lat 70-tych. Pod wspólnym logo, łączącym obie marki (do wzoru Freightliner dodano napis White) powstają zarówno pojazdy o konstrukcji konwencjonalnej z silnikiem przed kabiną, jak i ciężarówki COE z silnikiem pod kabiną…

Jacek Wejman

fot. Freightliner, Daimler

…cdn

W kolejnej części historii:

„Pierwsza ciężarówka z napędem 4x4"

„Co Freightliner robi z Boeingiem"

„Jak zbierać trzcinę"

ZAPOWIEDZI

IAA HANOWER 2012

– RELACJA Z TARGÓW

MERCEDES-BENZ ACTROS – TEST

TRUCK COMPETENCE

– AUTOMECHANIKA FRANKFURT 2012

Prosimy wypełnić poniższe zamówienie i wysłac faxem na nr: 0 prefix 42 684-34-44, lub listem na adres: „Euro-Tranzyt" Sp. z o.o., ul. Piotrkowska 278, 90-361 Łódź

ZAMÓWIENIE

Zamawiający .....

Imię i nazwisko lub nazwa firmy

.....

.....

adres: miejscowość, kod pocztowy, ulica, nr. domu, nr. lokalu

NIP: .....

Zamawiam prenumeratę roczną magazynu „Transport Polski" (sześć kolejnych numerów), począwszy od numeru ..... w cenie 39,00zł.

Upoważniam „Euro - Tranzyt" Sp. z o.o. do wystawiania faktury VAT bez podpisu odbiorcy.

.....

Miejscowość, data

.....

Imię i nazwisko osoby upoważnionej do złożenia oświadczenia

Pieczęć firmowa

Wszelkie pytania i uwagi dotyczące prenumeraty prosimy kierować pod redakcyjny nr. telefonu - 0 prefix 42 684-34-44

polecenie przelewu / wpłata gotówki
* niepotrzebne skreślić

nazwa odbiorcy
EURO-TRANZYT Sp. z o.o.

nazwa odbiorcy cd.
UL. PIOTRKOWSKA 278, 90-361 ŁÓDŹ

l.k.
nr rachunku odbiorcy
63 8780 0007 0300 1808 1008 0001

nr rachunku zleceniodawcy (przelew)/kwota słownie (wpłata)*
W P* PLN
waluta
kwota

nazwa zleceniodawcy

adres zleceniodawcy

tytułem
PRENUMERATA TRANSPORT POLSKI

tytułem cd.
6 NUMERÓW 39,00 PLN

pieczęć data i podpis(y) zleceniodawcy

Opłata:

odcinek dla banku / poczty

Conti 360° Fleet Services

Nowy, wszechstronny serwis dla opon od firmy Continental. Wiemy jak osiągnąć najniższe, całkowite koszty jazdy*.

* w oparciu o certyfikowany przez DEKRA model obliczeń ContiCostCalculator. Więcej informacji na stronie: http://www.continental-truck-tires.com/pl/ccc

infolinia: +49 1805 26684 0320
www.conti360.pl

Opony Continental – 100 lat w Polsce!

Continental
Tires – Engineered in Germany.