11 lat ITD VOLVO FH SCANIA G Caravan Salon 2013

www.transportpolski.pl

TRANSPORT POLSKI

ISSN 1642-7351 indeks 36939x

Rok XIV NR 3/4 2013 cena 6,50 zł (w tym VAT 8%)

MAGAZYN TRANSPORTU DROGOWEGO

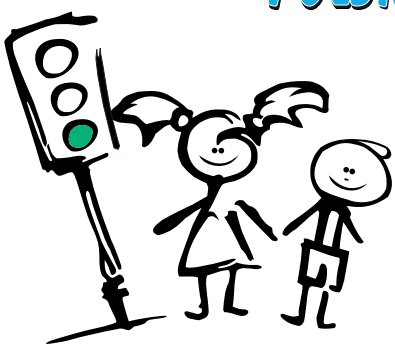
10 LAT AKCJI „BEZPIECZNA SZKOŁA PRZY DRODZE”

BEZPIECZNA SZKOŁA PRZY DRODZE

Celem akcji jest zmniejszenie liczby dzieci, biorących udział w wypadkach drogowych i edukacja najmłodszych – ale już samodzielnych uczestników ruchu drogowego, poprzez:

- Unaocznienie dzieciom różnic pomiędzy samochodami osobowymi a ciężarowymi.
- Pokazanie dzieciom, że na ciężarówki zawsze trzeba zwracać szczególną uwagę.
- Wyrobienie nawyku u najmłodszych, by BYĆ WIDZIANYM – także w dzień.
- Przekonanie dzieci, by niezależnie od sytuacji i przysługującym im praw, trzymały się z dala od krawę-dzi asfaltu.

TRANSPORT POLSKI



BEZPIECZNA SZKOŁA PRZY DRODZE

TRANSPORT POLSKI

Drodzy czytelnicy,

Oddajemy w Wasze ręce kolejny numer naszego Magazynu. A w nim wywiad z rzecznikiem GITD o 11 latach pracy ITD na naszych drogach. Ubezpieczenia przewoźnika to temat rzeka. W jesiennym numerze TP, systematyzujemy wiedzę o produktach rynku ubezpieczeniowego dla przewoźników drogowych. Sporo uwagi poświęcamy wiedzy praktycznej: prostowanie ram, oleje czy eksploatacja opon to tematy obecnego numeru TP. Zachęcamy także do pasjonującej lektury historii amerykańskich pickupów. Pragnę zwrócić szczególną uwagę na to co szczególnie bliskie jest sercu naszych dziennikarzy: 10 lecie akcji Bezpieczna Szkoła przy Drodze.

Zapraszamy do lektury krótkiego, wręcz encyklopedycznego podsumowania, niepowtarzalnego, jedynego w Europie, projektu edukacyjnego, jakim jest Bezpieczna Szkoła przy Drodze..

Zespół redakcyjny

Na okładce: Scania R 410 Streamline – propozycja dla flot. Liczne modyfikacje podporządkowano jednemu celowi: poprawa efektywności. Zmiany objęły wiele elementów pojazdu: od zautomatyzowanej skrzyni biegów, poprzez dopieszczenie detali kabiny, aż po nowe silniki Euro 6.

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

ZESPÓŁ REDAKCYJNY I WSPÓŁPRACOWNICY
Halina Cieślak – Sekretarz redakcji
Dorota Cieślak-Góra – Redaktor prowadząca
Bartosz Biesaga, Piotr Duda, Ryszard Gałczyski, Wojciech Góra, Agnieszka Pichola, Wojciech Wieczorek, Tadeusz Szramkiewicz, Artur Błażej, Robert Lisiecki

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

PREZES WYDAWNICTWA
Elżbieta Prusik

SKŁAD
Lorem Ipsum
lorem@ipsum.com.pl

DRUK

KOLPORTAŻ
EMPIK Sp. z o.o., KOLPORTER S.A., RUCH S.A., Kiosk24

IZBA WYDAWCÓW PRASY

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

7 VOLVO FH
Czy ma już wszystko?

22 11 LAT
Inspekcji Transportu Drogowego

18 DZIESIĘĆ LAT
dla bezpieczeństwa dzieci

50 CARAVAN SALON 2013
Düsseldorf

SAMOCHODY CIĘŻAROWE

5 NOWE RENAULT
– bomba w górę!

7 VOLVO FH
Czy ma już wszystko?

12 SCANIA G
Ciężka dystrybucja

15 GWIAZDY MERCEDESA
w Bednarach

EDUKACJA

18 DZIESIĘĆ LAT
dla bezpieczeństwa dzieci

PRAWO

22 11 LAT
Inspekcji Transportu Drogowego

OPONY

25 ŻYWOTNOŚĆ OPON

EKSPLOATACJA

30 PRZEGLĄD OLEJÓW SMAROWYCH

NACZEPY

35 NACZEPY TYPU FIRANKA

TECHNIKA

38 NAPRAWY RAM
pojazdów ciężarowych

SAMOCHODY DOSTAWCZE

42 OSOBOWY DOSTAWCZAK
czy dostawcza osobówka?

46 AMERYKAŃSKIE PICKUPY
Amerykański styl

SAMOCHODY KEMPINGOWE

50 CARAVAN SALON 2013
Düsseldorf

UBEZPIECZENIA

55 UBEZPIECZENIE
w pracy przewoźnika

Nowe Renault – bomba w górę!

Pod koniec września w Warszawie z wielkim hukiem, odbyła się polska premiera nowej gamy Renault Trucks. W obecności prawie 1200 gości, uroczyście zaprezentowano nowe ciężarówki francuskiego koncernu. Smaczkiem wydarzenia jest fakt, że za jednym zamachem zmieniono całą gamę produktową Renault, co praktycznie się nie zdarza. Pojazdy dystrybucyjne, budowlane, budowlane ciężkie i flagowe – dalekobieżne, stary podział, nowe pojazdy.

Mówił o nich Tom Jörning, Dyrektor Zarządzający Rynku Europy Centralno-Wschodniej w Volvo Group Trucks oraz Bruno Blin, Prezydent Renault Trucks, którzy przywitali zaproszonych gości.

Wprowadzenie nowej gamy pojazdów to wielkie wyzwanie dla całej grupy Renault. Prace nad nowymi samochodami trwały siedem lat, a zaangażowanych było w nie ponad 5000 osób. W tym czasie zbudowano 300 prototypów oraz 500 pojazdów w wersji przedprodukcyjnej, które w różnych warunkach klimatycznych, w 50 starannie wyselekcjonowanych firmach transportowych, z zachowaniem specjalnych procedur poufności, przejechały ponad 10 mln km! Przez ponad 5 milionów godzin, auta i ich podzespoły poddawane były badaniom stanowiskowym, zaś inwestycje w rozwój fabryk i przygotowanie produkcji wyniosły 2 miliardy euro!

Efektem tak gigantycznej pracy jest odnowienie całej gamy pojazdów Renault. Ciężarówki otrzymały nowe nazewnictwo w zależności od reprezentowanych segmentów:
- Gama T – pojazdy dalekobieżne,
- Gama D – pojazdy dystrybucyjne,
- Gama C – pojazdy budowlane,
- Gama K – pojazdy budowlane ciężkie.

Jak podkreśla producent, nazewnictwo nawiązuje do znanej w Polsce ze słynnych żółtych wywrotek oraz autobusów, marki Berliet.

Wszystkie ciężarówki otrzymały spójne wzornictwo kabin, które w niczym nie przypominają dotychczasowych produktów Renault. Atletyczny, wręcz militarny wygląd, podkreślony odpowiednio dobraną kolorystyką, przywoływać ma na myśl siłę, wytrzymałość i trwałość. Zabieg udany, bowiem trudno sobie obecnie wyobrazić nowe Renault z pastelowych barwach, tak bardzo mroczne kolory pasują do nowych samochodów.

RENAULT T – TRANSPORT DALEKOBIEŻNY

Segment transportu dalekobieżnego opiera się na jednym bazowym modelu, który dzięki zastosowaniu modułowej budowy pozwala na dopasowanie produktu do różnorodnych wymagań. może zaspokoić potrzeby wszystkich klientów w segmencie transportu dalekobieżnego. To także koniec modelu Premium i Magnum. Nowa kabina w różnych wersjach podłogowych, największy na rynku wyświetlacz na desce rozdzielczej, fotele Recaro to znaki rozpoznawcze serii T.

Zmodernizowane silniki 11 i 13 litrowe spełniają normę EURO6. Seryjnie montowana, zautomatyzowana skrzynia Optifuel otrzymała nowy soft. Auto doposażono w wiele technologicznych nowinek: przycisk „24/7" służący do aktywacji funkcji ciągłego monitorowania lokalizacji auta oraz bezprzewodowej transmisji parametrów pracu samochodu, system Optifleet – zarządzania flotą, Optifuel Infomax – system analizujący styl jazdy i monitorujący zużycie paliwa.

RENAULT C I K – TRANSPORT BUDOWLANY

Rynek budowlany i ciężkiej dystrybucji, podzielony został pomiędzy dwa typoszeregi: C oraz K. C – pojazdy dla transportu budowlanego, K – auta dla ciężkiego transportu budowlanego.

Seria C dostępna jest z dwiema szerokościami kabin i standardową wytrzymałością ramy i układu napędowego. Renault Trucks K (kontynuując tradycje Keraxa) dedykowany jest do najcięższych zadań transportowych. Model K otrzymał także własna kabinę ze stopniem rewizyjnym na jej boku.

Ciekawostką jest to, że w serii C, auto oferowane jest z układem Optitrack, hydrostatycznym napędem osi przedniej, umożliwiającym tymczasowe zwiększenie dzielności terenowej. W serii K jest pozostawiono klasyczny układ napędu na wszystkie koła.

Dzięki swojej konstrukcji model C oferuje ładowność, do 22,8 t przy popularnej w budownictwie konfiguracji napędu 8x4. Zaś seria K charakteryzuje się DMC do 50 t i 120 ton DMC zestawów drogowych.

RENAULT D – DYSTRYBUCJA

Gama dystrybucyjna bazuje na popularnym modelu Midlum, który poddany został głębokiej modernizacji. Typoszereg obejmuje trzy modele tonażowe: Renault Trucks D o DMC od 10 do 18 t, Renault Trucks D Wide w klasie DMC od 16 do 26 t oraz Renault Trucks D Access z niskopodłogową kabiną „Low Entry" (która tylko przez chwilę była w ofercie Renault) o DMC od 18 do 26 t. Zapowiedziano także premierę pojazdu w klasie 3,5 - 7,5 t, DMC.

tekst: Wojciech Góra
zdjęcia: Renault

Volvo FH
Czy ma już wszystko?

Volvo już dwukrotnie zdobyło tytuł Ciężarówki Roku - w 1994 i 2000 roku. Tym razem nowe FH przeszło zasadnicze zmiany, które objęły m.in. kabinę.

KABINA

Wnętrze urządzono z myślą o kierowcy, który spędza w kabinie kilka dni w tygodniu. W porównaniu z poprzedniczką jej objętość wzrosła o 1 metr sześcienny, a dzięki bardziej pionowo ustawionym słupkom A w schowkach jest też o 300 litrów więcej pojemności. Do wyboru przewidziano trzy kabiny: sypialną (tylko jedna leżanka), Globetrotter oraz Globetrotter XL. Pierwsza z wymienionych ma 162 cm, a ostatnia aż 211 cm wysokości wnętrza, mierząc od pokrywy tunelu silnika. Nowością wśród ciężarówek jest regulowana w zakresie 20 stopni, kolumna kierownicy, niestety dostępna tylko za dopłatą. Koło kierownicy, może mieć średnicę 45 lub 50 cm. Deska rozdzielcza oferuje wiele rozwiązań, które są wynikiem doświadczeń i uwag przewoźników. Przyciski

Niemal rok po swojej premierze, nowe Volvo FH zostało wybrane Międzynarodowym Samochodem Ciężarowym Roku 2014. Wyboru dokonało jury najsłynniejszego konkursu dla samochodów ciężarowych, w skład którego wchodzą redaktorzy z 25 wiodących magazynów branżowych w Europie. Nagrodę International Truck of the Year 2014 wręczono podczas targów Comtrans w Moskwie.

uszeregowano według ich ważności, a zestaw wskaźników obejmuje w centralnej części najbardziej istotne - z punktu widzenia kierowcy - zegary. Wszystkie schowki i skrytki na drobiazgi znajdują się w zasięgu ręki. Ciemną tonację dolnej części kokpitu rozjaśniają cieplejsze barwy części górnej i pasa nadokiennego, gdzie tradycyjnie zabudowano schowki. W jednym z nich przewidziano miejsce na kuchenkę mikrofalową. Inne rozplanowano na bocznych ścianach kabiny, a poprawiona leżanka dolna wyposażona jest w praktycznie regulowany zagłówek. Pod nią wygospodarowano miejsce na lodówkę i kolejne schowki. Jedną ze zmian, które od razu zauważają kierowcy jest odwrót od dominacji coraz większych lusterek ograniczających widoczność z fotela kierowcy. Volvo zdecydowało się odchudzić obudowę mocowania lusterek zewnętrznych i za to należą się duże brawa. Dzięki temu i większej powierzchni okien obserwacja drogi jest znacznie lepsza, co wpływa na bezpieczeństwo.

BEZPIECZEŃSTWO BIERNE

Nowa kabina przeszła pomyślnie słynne, szwedzkie testy zderzeniowe. Wyniki pokazały, że kierowca ma szansę przeżycia nawet podczas uderzenia w przeszkodę lub dachowania przy prędkości 80 km/h. Dodatkowo, przednia belka najazdowa, została tak skonstruowana, że jest w stanie cofnąć się aż o 30 cm (dotychczas 10 cm). Pozwala to na większą absorpcję energii podczas zderzenia.

SILNIKI VOLVO

Już rok temu, od jednostki D13K o mocy 460 KM, Volvo Trucks rozpoczęło sprzedaż pierwszego silnika zgodnego z normą Euro 6. Pod maską dostępne są również jednostki Euro5/EEV: D13C w przedziałach mocy 420, 460, 500 i 540 KM, oraz flagowa jednostka D16G osiągająca moc 540, 600, 700 lub nawet 750 KM i maksymalnym momencie obrotowym 3550 Nm. W przypadku najmocniejszego silnika, dostępny on będzie w połączeniu z ciągnikiem siodłowym 4x2 i 8x4 do transportu ponadgabarytów. W technologii Euro 6 Volvo Trucks pozostawiło opracowaną przez siebie wypróbowaną, lecz udoskonaloną technologię selektywnej redukcji katalitycznej - SCR (Selective Catalytic Reduction). Volvo Trucks ulepszyło katalizator SCR i układ dozowania AdBlue. Ponieważ

Zawieszenie pneumatyczne wysoko nad drogą. **WSZYSTKIE NOWOŚCI** znajdziesz na www.volvotrucks.pl

NOWE VOLVO FMX

Volvo Trucks. Driving Progress

spełnienie normy Euro 6 wymaga utrzymywania temperatury spalin na niemal stałym poziomie, w silnikach D11 i D13 Euro 6 połączono układ SCR z niechłodzonym systemem recyrkulacji spalin EGR (Exhaust Gas Recirculation), katalizatorem utleniającym DOC (Diesel Oxidation Catalyst) i filtrem cząstek stałych DPF (Diesel Particulate Filter). W układzie znalazł się także katalizator nieprzereagowanego amoniaku ASC (Ammonia Slip Catalyst).

I-TORQUE

W konfiguracji z silnikiem D13K (Euro 6), szwedzcy inżynierowie proponują, po raz pierwszy w ciężarówce powyżej 16 ton, nową dwusprzęgłową, 12-biegową, zautomatyzowaną skrzynię z serii I-Shift – I-Shift 2. Jednym z podstawowych zmian jest nieprzerwane przenoszenie momentu obrotowego na koła, nawet podczas zmiany biegów. Skrzynia oferuje pięć trybów oprogramowania w zależności od wykonywanej pracy.

I-SEE

To technologia łącząca sterowanie skrzynią biegów i prędkością auta z danymi GPS. Pojazd zapamiętując drogę (max do 5000 km), przygotowuje się zawczasu do pokonywania wzniesień. Podczas podjazdu, rozpędza zestaw do prędkości maksymalnej, by uniknąć zmiany biegów na podjeździe. Na wzniesieniu ujmuje gazu, a podczas zjazdu odłącza układ napędowy, by do maksimum wykorzystać energię kinetyczną auta. Warunkiem pracy systemu jest nieustannie włączony tempomat. Co ciekawe, jeśli samochód ciężarowy wyposażony w nową wersję I-See po raz pierwszy pokonuje górską trasę, informacje o drodze, nachyleniu, zakrętach, przesyłane są bezprzewodowo, do serwera fabryki, a nie tylko zapisywane w pamięci auta. Następnie, informacje o drodze, przesyłane są do innych samochodów, by nawet jeśli auto jedzie trasą pierwszy raz mogło korzystać z nieustannie aktualizowanej mapy drogowej. Dzięki temu, sterowanie skrzynią, hamulcami i silnikiem jest bardziej efektywne.

NIEZALEŻNE ZAWIESZENIE PRZEDNIE - IFS

Szwedzi, po raz pierwszy, zastosowali w ciężarówce o dużej ładowności niezależne zawieszenie przedniej osi IFS (Individual Front Suspension). Dzięki temu, poprawił się komfort jazdy i prowadzenia samochodu.

IFS bazuje na podwójnych wahaczach trójkątnych, belce, zawieszeniu pneumatycznemu oraz przekładni zębatkowej układu kierowniczego. Dzięki wahaczom, koła niezależnie od siebie zachowują nieustanny kontakt z drogą w najbardziej pożądany sposób: prostopadle do niej. To co równie ważne, koła nie przenoszą wzajemnie na siebie żadnych sił. IFS, dostępny za dopłatą dysponuje 8,5-tonową nośnością.

NOWOŚCI, NOWOŚCI

Od strony mechanicznej nowe Volvo wyposażono w wiele nowatorskich rozwiązań. Jest pompa układu kierowniczego o zmiennym wydatkowaniu wspomagania; wyposażona w sprzęgło sprężarka powietrza, pracująca tylko wtedy, kiedy jest taka potrzeba. Bez zbędnego obciążania silnika pracuje też energooszczędny alternator i system automatycznego wyłączania silnika na postoju, po dwóch i pół minucie pracy na biegu jałowym. Możliwy jest także tryb pracy I-Roll, wypinania układu napędowego podczas swobodnego toczenia się zestawu. Wszystko po to, by zminimalizować opory pracy i sumarycznie obniżyć zużycie paliwa.

WIELOKROTNIE UTYTUŁOWANY

Już po raz trzeci Volvo FH zostało wybrane Międzynarodowym Samochodem Ciężarowym Roku. I nic dziwnego, skoro nowa generacja Volvo FH, na premierę której przyszło czekać klientom ładnych parę lat, została dopracowana w wielu drobnych szczegółach rzutujących na komfort pracy kierowcy, zachowanie na drodze czy efektywność w transporcie, czyli m.in. niskie zużycie paliwa. Sporo uwagi poświęcono także bezpieczeństwu kierowcy i innych uczestników ruchu drogowego. Wszystko to złożyło się na ogólną oceną nowego FH. Kolejne nagrody wędrują w ręce przedstawicieli szwedzkiego koncernu. Nowe FH znalazło także uznanie w oczach krajowych dziennikarzy branżowych z 11 redakcji. W trakcie dziewiątego międzynarodowego zlotu Master Truck, nowe Volvo FH zdobyło tytuł „Master Truck of the Year 2013" zapisując na swoim koncie 810 punktów na 1420 możliwych.

tekst: Bartosz Biesaga
zdjęcia: VOLVO

Ciężka dystrybucja – Scania G

Dystrybucja regionalna do jakiej przeznaczony jest pojazd, który testowaliśmy, stawia przed ciężarówką specjalne zadania. W tej branży konieczne są kompromisy. Zadania stawiane przed tymi ciężarówkami często łączą w sobie elementy charakterystyczne zarówno dla ciężarówek dystrybucyjnych jak i długodystansowych.

Z jednaj strony pojazd musi być zwrotny i charakteryzować się dynamiką jazdy w mieście, z drugiej nierzadko pokonuje długie odcinki, a wymagania jakim musi sprostać odpowiadają transportowi długodystansowemu. Z jednej strony mile widziane jest łatwe wchodzenie i wychodzenie z kabiny, z drugiej tunel silnika powinien być jak najniższy. Bardzo często zdarza się że w tym sektorze transportu kierowcy spędzają cały tydzień w samochodzie.

KABINA

Kabina Scanii to dobrze znana modułowa konstrukcja, która wprowadzona została na rynek wraz z czwartą serią ciężarówek Scanii. Produkowana jest od połowy lat dziewięćdziesiątych, w zasadzie z kilkoma drobnymi zmianami stylistycznymi. Nie przypadkowo wspominamy o rodowodzie.

Kabina R-ki umieszczona została wyżej na ramie, natomiast model G, który obecnie testowaliśmy, ma podłogę na tej samej wysokości co Scanie czwartej serii. Tak samo jak w przypadku poprzednika, w kabinie wystaje tunel silnika zdecydowanie wyższy niż w serii R. W przypadku kiedy pojazd przeznaczony

jest przede wszystkim do dystrybucji, nie jest to istotną wadą. Mniejsza i niżej zawieszona kabina P ma jeszcze wyższy tunel. Zaletą natomiast jest łatwiejsze wsiadanie. Ze względu na klinowy kształt przedniej części kabiny wsiada się prawie jak po schodach. Dolny stopień jest zdecydowanie mocniej wysunięty niż pozostałe.

Po zajęciu miejsca za kierownicą kierowca otoczony jest delikatnym łukiem deski rozdzielczej. Wszystkie elementy obsługi można obsługiwać praktycznie bez odrywania pleców od oparcia. Równocześnie deska rozdzielcza nie utrudnia przemieszczania się po kabinie. Przeszkodą może być wspomniany tunel silnika. Ponieważ Scania, którą testowaliśmy wyposażona była

w zautomatyzowaną skrzynię biegów Opticruise, swobody poruszania we wnętrzu nie ograniczała dźwignia zmiany biegów. Testowana przez nas ciężarówka wyposażona była w kabinę Highline, czyli średniej wysokości. Przestrzeń we wnętrzu jest wystarczająca dla jednego kierowcy, kiedy spędza w samochodzie maksymalnie kilka dni. Również schowki, które są dostępne także z zewnątrz zapewniają odpowiednią pojemność, aby zabrać niezbędne rzeczy na kilkudniową podróż.

SILNIK

Testowany pojazd napędzany był silnikiem o pojemności 12,7 litra spełniającym normę Euro 5. Sześciocylindrowa jednostka napędowa rozwija moment obrotowy 2100 Nm. Krzywa momentu obrotowego przebiega płasko i zaczyna się od 1000 obr./min a kończy na 1300 obr./min. W tym zakresie silnik jest najoszczędniejszy. Trzeba pochwalić też to, jak jednostka napędowa wchodzi na obroty. Reaguje od razu na wciśnięcie gazu. Dynamika jazdy tą ciężarówką jest zdecydowanie zadowalająca. Maksymalna moc wynosząca 400 KM, jak na solową ciężarówkę, której dopuszczalna masa całkowita wynosi 26000 kg jest wystarczająca. Czterystu konna jednostka napędowa, również dobrze radzi sobie z masą 40 ton. Jest to istotne ponieważ tego typu pojazdy często współpracują z przyczepą. Układ zasilania silnika opiera się na wysokociśnieniowych pompo-wtryskiwaczach PDE.

Dzięki indywidualnemu sterowaniu pompo-wtryskiwacze dostarczają właściwą dawkę paliwa pod odpowiednim ciśnieniem oraz w najwłaściwszym momencie. Układ nie potrzebuje dodatkowej pompy wysokiego ciśnienia.

SKRZYNIA BIEGÓW

Scania G 400 wyposażona była w dwunastobiegową zautomatyzowaną skrzynię biegów Opticruise. System od wielu lat doskonalony przez Scanie radzi sobie zdecydowanie lepiej niż jego poprzednie wersje. Pod kilkoma względami niektóre, z konkurencyjnych rozwiązań są nieco lepsze. Głównie jeśli chodzi o szybkość zmiany biegów. Ponieważ system bazuje na konwencjonalnej skrzyni biegów znanej dobrze z ciężarówek szwedzkiej marki synchronizatory powodują minimalnie wolniejszą pracę. Sposób w jaki komputer dobiera przełożenia generalnie nie budzi zastrzeżeń, czasem jednak ze względu na zmniejszenie zużycia paliwa warto jest przejść na tryb manualny. Automat nie jest w stanie widzieć zmian w topografii terenu, czy też sytuacji drogowej. Efektywna jazda z automatem wymaga od kierowcy w odpowiednich sytuacjach przejścia na tryb manualny, aby komputer niepotrzebnie nie redukował przed wierzchołkiem wzniesienia. W niektórych sytuacjach wskazane jest manualne przerzucenie na wyższy bieg lub niższy na przykład w momencie kiedy, widzimy że, za krótkim odcinkiem w miarę łagodnego wzniesienia zaczyna się stromy i długi podjazd. Pochwalić należy to, że nawet jadąc w trybie manualnym układ reaguje bardzo szybko na manualne polecenia. W konkurencyjnych pojazdach,

w których automatycznie zmiana następuje co prawda szybciej, o czym wyżej wspomnieliśmy, system nie reaguje tak szybko na polecenia kierowcy.

ZABUDOWA

W przypadku dystrybucyjnej ciężarówki, bardzo istotną rzeczą jest zabudowa. Testowana przez nasz Scania została wyposażona w skrzynię ładunkową firmy Iglocar.. Zabudowa o ładowności 18 Europalet miała powierzchnię ok. 47,14 m^3. Długość zabudowy wynosiła 7600 mm. Nadwozie posiadało wzmocnioną klasę izolacji. Współczynnik przenikalności ciepła, dla zabudowy naszego pojazdu testowego wynosił K<0,4 W/m^2 K. O utrzymanie żądanej przez załadowce temperatury dbał agregat chłodniczy, w który zabudowa została wyposażona. Urządzenie zostało zamontowane w przedniej części izotermy, co wymagało pewnej ostrożności od kierowcy.

W celu łatwego i szybkiego załadunku oraz rozładunku pojazd wyposażony był w windę wyprodukowaną przez Bar Catrgolift. Jej udźwig wynosił 2000 kg. Waga windy stanowiła 511 kg. Aluminiowa platforma o udźwigu 20 kNm, posiadała podest o wysokości 1860 mm i szerokości 1860 mm. Istotnym szczegółem były plastikowe rolki chroniące podest i ramiona przed zarysowaniem.

WRAŻENIA Z JAZDY

Ciężarówką jeździ się bardzo przyjemnie. Typowa dla Scanii twardsza charakterystyka zawieszenia pozwala na kontrolowanie pojazdu w każdych warunkach. W przypadku trzyosiowej solówki, komfort jazdy jest zdecydowanie wyższy niż w przypadku ciągnika siodłowego z naczepą. Charakterystyczne dla zawieszenia tylnego mostu Scanii na dwóch poduszkach szarpanie przy pokonywaniu poprzecznych nierówności drogi, w przypadku dłuższej solówki są niemal nieodczuwalne. Przy czym zwrotność pojazdu jest naprawdę przekonywująca. Wpływ na to, ma stosunkowo niewielki rozstaw osi napędowej i przedniej oraz tyla skrętna oś. Ciężarówka nawet w najciaśniejszych miejskich zaułkach radzi sobie naprawdę dobrze. Przy tym jazda po długiej prostej jest dla kierującego mało męcząca. Na pozytywny odbiór pojazdu przez kierowcę wpływa też wygodny fotel oraz pozycja za kierownicą. Od wielu lat Scania może być wzorem możliwości ustawienia kierownicy. Zakres jej regulacji waha się między pionową pozycją, która ułatwia przemieszczanie się wewnątrz kabiny do niemal pionowej, jak w samochodzie osobowym. Dla wielu kierowców jest to zdecydowanym atutem.

Testowana przez nas Scania w ciężkim dystrybucyjnym transporcie zdecydowanie się sprawdziła i z pewnością klienci wybierający podobny pojazd będą zadowoleni. Nowoczesna technika idzie w przypadku tego pojazdu w parze ze sprawdzonymi rozwiązaniami wynikającymi z wieloletniego, ewolucyjnego rozwoju.

tekst i zdjęcia: Wojciech Wieczorek

Wszystkie Gwiazdy Mercedesa w Bednarach

W ośrodku szkoleniowym Sobiesław Zasada Centrum w Bednarach koło Poznania, Mercedes pokazał oferowaną przez siebie paletę modeli oraz zastosowane w nich innowacje. W ciągu tych kilku czerwcowych dni imprezę odwiedziło kilkuset gości, a wśród nich właściciele samochodów dostawczych, ciężarowych oraz przedstawiciele flot.

Zaprezentowano wiele modeli począwszy od miejskiego dostawczego samochodu, jakim jest Citan, przez Unimogi, samochody ciężarowe, samochody elektryczne oraz hybrydowe. Przybyli goście mogli osobiście wypróbować wszelkie zastosowane systemy wspomagające pracę kierowcy. Przede wszystkim jednak ich użyteczność podczas jazd testowych pod okiem wykwalifikowanej kadry doświadczonych instruktorów. Różnorodność przygotowanych tras nie tylko przyczyniła się do uatrakcyjnienia spotkania, ale również umożliwiła sprawdzenie skuteczności rozwiązań.

SAMOCHODY TERENOWE

Oferta modeli Mercedesa w Bednarach była tak różnorodna, że nie sposób opisać wszystkich pojazdów w tym jednym artykule. Wystarczy wspomnieć,

że na samym początku wydarzenia na specjalnej trasie terenowej można było podziwiać właściwości jezdne niepozornego w tych warunkach Mercedesa Viano z napędem na wszystkie koła. Jego Silnik o pojemności 2,2 litra i mocy 163 koni mechanicznych, przekazuje 35 proc. mocy napędowej na przednią oś, dzięki czemu pojazd radzi sobie równie dobrze na drodze, jak i poza nią. Niespodzianką był wyjątkowy Sprinter z napędem 6x6 od firmy Oberaigner, którego polska premiera odbyła się właśnie na imprezie w Bednarach. W zwykłym podwoziu Mercedesa z seryjną kabiną i ramą, 5-biegową automatyczną skrzynią biegów oraz widlastym, pięknie brzmiącym sześciocylindrowym 190-konnym silnikiem zainstalowano stały napęd 6x6. Do tego możliwości blokady mechanizmu różnicowego osi tylnej i środkowej, a za dopłatą również przedniej. Z trudniejszą trasą po sąsiedzku mierzyli się kierowcy samochodów zaprojektowanych do pracy w najbardziej wymagających warunkach: Unimogi U5000 i U20.

SAMOCHODY DOSTAWCZE

Osobny tor testowy przygotowano dla samochodów dostawczych. Wśród drogowych wyzwań przewidziano łagodne wzniesienie, na którym można było przetestować nowe systemy wspomagające ruszanie pod górę. Zaraz za nim czekało na kierowców skrzyżowanie, na którym można było sprawdzić funkcję Eco Start-Stop. Na płycie poślizgowej, umiejscowionej na długim asfaltowym zjeździe ze szczytu wzniesienia stale polewanym wodą zaskakiwał tzw. szarpak, symulator poślizgu nadsterownego. Czyli sytuacji, w której tylne koła na śliskiej nawierzchni wyprzedzają przednie. A z kolei wysuwane plastikowe kurtyny symulowały nieprzewidziane sytuacje na drodze jak np. samochodu wyjeżdżającego z podporządkowanej drogi czy pieszego, który nagle wyskakuje na jezdnię. Był to skuteczny test dla systemów ESP i ABS. Na niewielkiego i zwrotnego Citana, czekał wyjątkowo ciasny slalom. W innym miejscu po specjalnej okrągłej płycie poślizgowej w warunkach kontrolowanego poślizgu testowano jeszcze inne dwa Sprintery. Jeden pusty, drugi obciążony ładunkiem betonu ważącym 1,2 tony radziły sobie z trudnymi warunkami ograniczonej przyczepności równie dobrze.

SAMOCHODY CIĘŻAROWE

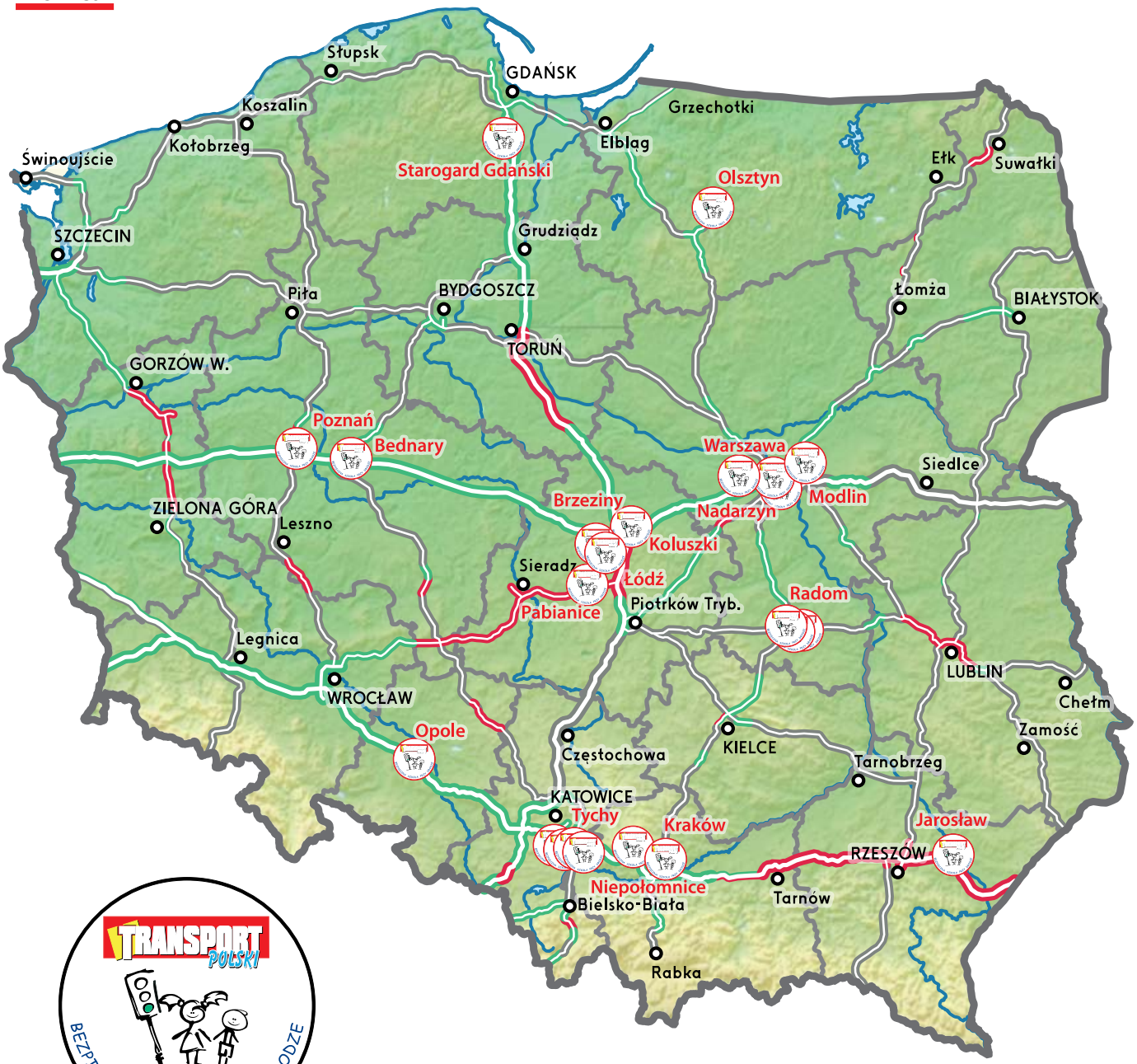
Nieco dalej rozplanowano stanowisko dla cięższych samochodów ciężarowych. Po specjalnym torze z płytą poślizgową, przeszkodami i ostrymi zakrętami rozpędzały się dwa ciągniki Actros. Na osobnym pasie Marek Wawer, trener Mercedes-Benz Trucker Academy, pokazywał chętnym działanie systemu ABA. Active Brake Assistance za pomocą radaru monitoruje odcinek do 200 metrów drogi przed pojazdem. Jeśli wykryje nieruchomą przeszkodę lub pojazd jadący wolniej tym samym pasem ruchu, a kierowca nie będzie na niego reagował, wyświetli w kabinie sygnał ostrzegawczy. Jeśli i to nie pomoże, ściszy muzykę i wyciszy zestaw głośnomówiący. Jeśli ze strony kierowcy wciąż nie będzie reakcji, system automatycznie uruchomi hamulce, najpierw na 50, potem na 100 procent mocy.

AMG I SAMOCHODY ELEKTRYCZNE

Na głównym pasie dawnego lotniska również nie mogło zabraknąć atrakcji. Tam trenerzy z AMG Driving Academy zabierali gości w przejażdżkę Mercedesem C63 AMG Black Series. Tuż obok czekał na pokonanie w jak najkrótszym czasie slalomu nietypowy, bo elektryczny Smart, którego jeszcze nie ma w sprzedaży. Jest zdolny pokonać na jednym ładowaniu dystans do 140 kilometrów, a ładowanie jego baterii trwa zaledwie godzinę. Równie interesujący był jeżdżący po sąsiedzku Fuso Canter w wersji EcoHybrid z napędem hybrydowym. Posiadając typową, automatyczną skrzynię biegów, jest równie zwrotny, jak wykorzystujący konwencjonalny napęd jego odpowiednik z silnikiem spalinowym, ma również sporą ładowność niemal 5 ton.

Reasumując niemiecki producent jak nakazuje tradycja znowu przygotował coś dobrego dla każdego. Na zmianę pełna moc zastępowała awaryjne hamowania i odwrotnie. Były trudne manewry przed przeszkodami, dym z opon, terenowe opresje – słowem wszystko to, czego na swojej drodze spodziewać się może każdy kierowca. Dzięki gwiazdom na maskach oraz profesjonalnemu przygotowaniu toru i pojazdów było to jednak niemal dziecinną igraszką.

tekst i zdjęcia: Bartosz Biesaga



Dziesięć lat dla bezpieczeństwa dzieci

Od 10 lat zespół redakcyjny dwumiesięcznika Transport Polski prowadzi akcję „Bezpieczna szkoła przy drodze". Jej celem jest propagowanie właściwych zachowań wśród najmłodszych uczestników ruchu drogowego. Organizatorzy akcji pragną uzmysłowić dzieciom zagrożenia, jakie czyhają na nie podczas codziennej drogi do szkoły oraz pokazać w jaki sposób ich unikać.

Pod koniec lat dziewięćdziesiątych nastąpił bardzo gwałtowny wzrost natężenia ruchu drogowego, wraz z coraz szerszym otwieraniem się naszego kraju na Europę. Nie nadążał za nim rozwój infrastruktury drogowej. Wiele małych ośrodków miejskich i wsi znalazło się na szlakach tranzytowych i w ciągu doby przejeżdżały przez nie setki ciężarówek. Powstały nowe zagrożenia i lawinowo wzrosła liczba wypadków z udziałem pieszych. Ta sytuacja wymagała zmiany dotychczasowych przyzwyczajeń ich mieszkańców. Szczególnie dotyczyło to właśnie dzieci, których droga do szkoły stała się częścią ważnego „korytarza transportowego". Zwłaszcza, że statystyki policyjne pokazywały, że w 2003 r. miało miejsce 5000 wypadków z udziałem dzieci do 14 lat.

Stąd właśnie narodziła się idea akcji „Bezpieczna szkoła przy drodze", skierowanej do uczniów III i IV klas szkoły podstawowej. Dzieci w tym wieku stawiają swe pierwsze kroki ku samodzielności – zaczynają same, bez opieki dorosłych, chodzić do szkoły, po zakupy czy odwiedzać kolegów.

Wiedząc jakim ograniczeniom podlegają TIR-y, postanowiliśmy uświadomić najmłodszym uczestnikom ruchu drogowego, jakie sytuacje na drodze z udziałem ciężarówek, mogą być dla nich groźne. Wybraliśmy inny sposób przekazywania wiedzy niż „tradycyjny" , znany z lekcji Wychowania Komunikacyjnego. Postanowiliśmy przemówić do ich wyobraźni poprzez pokaz, dając im możliwość bezpośredniej obserwacji – oczywiście z zachowaniem wszelkich norm bezpieczeństwa – skutków gwałtownego hamowania ciężarówki, czy podmuchu jaki wytwarza podczas jazdy. Uznaliśmy, że takie działania mogą się przyczynić do poprawy bezpieczeństwa najmłodszych uczestników ruchu drogowego.

W październiku 2003 r. odbył się w Łodzi pierwszy pokaz z udziałem samochodów ciężarowych – opracowany i zorganizowany przez zespół redakcyjny dwumiesięcznika „Transport Polski". Do roku 2013 udało się przeprowadzić 40 pokazów, a akcja gościła między innymi w: Warszawie, Łodzi, Pabianicach, Olsztynie, Poznaniu, Nadarzynie, Starogardzie Gdańskim, Koluszkach, Radomiu, Modlinie, Tychach, Niepołomicach, Jarosławiu, w wielu z tych miejscowości akcje odbyły się po dwa, trzy razy. Szczególną inicjatywnością wykazały się władze Tychów, gdzie odbyły się już czterokrotnie. Dotychczas, przez te wszystkie lata, uczestniczyło w tym przedsięwzięciu ponad 12 tysięcy dzieci.

Akcja „Bezpieczna szkoła przy drodze" nie ogranicza się wyłącznie do pokazów przy propagowaniu bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym. W Brzezinach (k/Łodzi) odbywały się warsztaty z udziałem rowerzystów; w Łodzi były prowadzone zajęcia dla dzieci niesłyszących – w ramach realizowanego projektu „Cisza na drodze". Wspólnie ze Stowarzyszeniem „Droga i Bezpieczeństwo" została zorganizowana w łódzkim Urzędzie Miasta konferencja na temat współdziałania samorządów i organizacji społecznych na rzecz propagowania właściwych zachowań wśród dzieci. Uczestniczyli w niej również przedstawiciele organizacji SKBR ds. bezpieczeństwa drogowego przy rządzie Królestwa Szwecji oraz dyrektor generalny Międzynarodowej Federacji Drogowej z siedzibą w Brukseli. Akcja „Bezpieczna szkoła przy drodze" wsparła inicjatywę „Misie Ratują Dzieci" uczestnicząc w koncercie charytatywnym na Placu Zamkowym w Warszawie. Oprócz tego zorganizowaliśmy wraz z Firmą Solaris piknik w Bednarach k/Poznania. Podczas, którego na dzieci czekały liczne atrakcje pomagające zrozumieć, jak ważne jest bezpieczeństwo na drodze. Ostatnia edycja, która odbyła się 7 czerwca 2013 roku w Nowej Wsi Polskiej pod Opolem, została połączona z rodzinnym piknikiem.

W roku 2007 akcja „Bezpieczna szkoła przy drodze" prowadzona przez redakcję dwumiesięcznika „Transport Polski" zwyciężyła w programie „ORLEN Bezpieczne Drogi" – otrzymała „Złotą Tarczę" – na najlepszą inicjatywę promującą bezpieczeństwo. Zdobyła także wyróżnienie czytelników tygodnika „Motor".

Nasza inicjatywa – to jedyny w Europie dynamiczny pokaz z udziałem pojazdów ciężarowych, opracowany i realizowany w całości przez polskich dziennikarzy.

Ze względu na specyficzne wymagania, dotyczące miejsca pokazu (ok. 600 m prostej drogi, szerokie i stabilne pobocze, zamknięty ruch kołowy), akcja może być przeprowadzana na zamkniętych bądź budowanych odcinkach dróg lub na

lotniskach. W pokazach, jednorazowo bierze udział maksymalnie 300 dzieci. Zostają umieszczone na naczepach z których mogą bezpiecznie obserwować poszczególne punkty programu. Przez ten czas zapewnione jest zabezpieczenie ze strony Policji, Pogotowia Ratunkowego i Straży Pożarnej oraz zaplecze sanitarne. W każdym pokazie biorą udział: samochód osobowy, ciągnik siodłowy, 40-tonowy zestaw drogowy oraz autobus. Tymi pojazdami kierują nasi dziennikarze oraz instruktorzy doskonalenia techniki jazdy samochodami ciężarowymi.

W standardowym programie dzieci mogą zobaczyć:
- jakie są różnice w wielkości pomiędzy autem osobowym i ciężarowym (długość, waga, prędkość),
- jakie są różnice drogi hamowania pomiędzy tymi pojazdami (zostają rozpędzone do prędkości 70–90 km/h),
- czym grozi gwałtowne ominięcie wbiegającego na jezdnię dziecka (pokazujemy jak zachowuje się TIR i autobus oraz ile potrzebują miejsca na wykonanie takiego manewru),
- jaka jest siła pędu powietrza przejeżdżającej z dużą szybkością ciężarówki (przewrócenie manekina o wzroście zbliżonym do dzieci biorących udział w pokazie),
- co to jest pole widzenia z miejsca kierowcy (przy udziale wytypowanych dzieci, pokazujemy, miejsca wokół samochodów, w których kierowca nigdy nie zobaczy dziecka: 2 m przed ciężarówką, na wysokości prawego koła, za samochodem),
- na czym polega zachodzenie naczepy i ścinanie zakrętów (wskazanie miejsc niebezpiecznych podczas np. jazdy rowerem).

Na zakończenie dzieci zawsze otrzymują elementy odblaskowe, materiały edukacyjne, łakocie i drobne upominki.

Podczas pokazu realizowane są założone przez pomysłodawców cele edukacyjne:
- Unaocznienie dzieciom różnic pomiędzy samochodami osobowymi a ciężarowymi.
- Uzmysłowienie uczniom, że na ciężarówki zawsze trzeba zwracać szczególną uwagę, ponieważ mogą stwarzać dla nich zagrożenie na drodze.
- Wyrobienie nawyku u pieszych utrzymywania bezpiecznej odległości od krawędzi asfaltu.
- Wdrożenie bezpiecznych zachowań polegających na stosowaniu elemen-

tów odblaskowych zgodnie z regułą: BYĆ ZAWSZE WIDOCZNYM NA DRODZE – także w dzień.

DZIĘKUJEMY

Organizacja każdego pokazu w ramach akcji „Bezpieczna szkoła przy drodze" jest czasochłonna i kosztowna. Ze względu na wielkość przedsięwzięcia, uczestnictwa w nim wielu pojazdów, dużej liczby dzieci, specjalnych wymagań w stosunku do miejsca w którym ma się odbywać, zapewnienia bezpieczeństwa osobom biorącym w nim udział – jest to zawsze poważne wyzwanie organizacyjne. Dlatego pragniemy podziękować naszym dobroczyńcom, dzięki którym te wszystkie, niezbędne elementy możemy połączyć w jednolitą całość. Szczególna wdzięczność należy się firmom transportowym – z miejscowości w których obywa się pokaz – które na czas jego trwania oddają do naszej dyspozycji całe zestawy, ciężarówki i naczepy, wraz z kierowcami. Zważywszy, że pojazdy mogłyby w tym czasie zarabiać – jest to piękny i bezinteresowny gest ze strony przedsiębiorców. Dziękujemy: Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, które od początku istnienia akcji wspomaga organizowanie każdej nowej edycji; producentom samochodów ciężarowych MAN, DAF i osobowych Fiat, Toyota, Volkswagen oraz firmie 3M, którzy w ciągu 10 lat nas wsparli; władzom samorządowym za przychylność i pomoc w załatwianiu formalności urzędowych związanych z akcją; policji, straży miejskiej, straży pożarnej, którzy zawsze byli na czas; wszystkim sponsorom, organizacjom, z którymi w tym czasie współpracowaliśmy oraz mediom z branży transportowej, które zawsze były przychylne naszej inicjatywie.

ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY

Okrągły jubileusz jest dla organizatorów i pomysłodawców akcji „Bezpieczna szkoła przy drodze", redakcji magazynu Transport Polski, początkiem nowego etapu w historii tej wspólnej inicjatywy. Ponieważ działań na rzecz bezpieczeństwa dzieci nigdy nie jest za dużo, jesteśmy otwarci na każdą propozycję współpracy, która tę ideę będzie realizować. Naszym wkładem jest uznany projekt edukacyjny z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, komplementarny wobec zajęć Wychowania Komunikacyjnego prowadzonych w szkole podstawowej.

Redakcja
zdjęcia: archiwum

▲ Alvin Ghajadur, rzecznik prasowy GITD

11 lat Inspekcji Transportu Drogowego

Transport Polski: Równo jedenaście lat temu, w październiku 2002 roku, pierwszych 80 inspektorów wyjechało na polskie drogi. Co od tego czasu zmieniło się dzięki działalności ITD?
Alvin Ghajadur, rzecznik prasowy GITD: Zmieniło się bardzo dużo i to na lepsze. Inspekcja Transportu Drogowego w znaczący sposób przyczyniła się zarówno do poprawy bezpieczeństwa w transporcie drogowym, jak i do skutecznego ograniczenia zjawiska „szarej strefy". Poprzez nasze kontrole staramy się wymóc na przedsiębiorcach, aby przestrzegali zasad uczciwej konkurencji. I właśnie ci, którzy stosują się do przepisów, zarówno przedsiębiorcy, jak i kierowcy cieszą się, że powstała taka formacja kontrolna, jak ITD.

Co przez ten czas zmieniło się na naszych drogach? A może zmiany są wyłącznie kosmetyczne? Nowe auta lecz problemy stare?
Polski transport generuje ok. 10% PKB. Mamy ugruntowaną pozycję na rynku europejskim. Polscy przedsiębiorcy dysponują coraz to nowszym taborem.

Poproszę o trochę statystyki (może rok 2002 do 2012?): liczba kontroli, wykroczeń – jeśli są tak archiwalne dane.
W pierwszym pełnym roku pracy inspektorów (2003) sprawdzono blisko 86 tysięcy pojazdów i wydano prawie 20,5 tysiąca decyzji administracyjnych wskutek wykrytych nieprawidłowości. Kolejne lata przyniosły rozszerzenie kompetencji ITD przy jednoczesnym wzroście liczby zadań stawianych przed formacją. W 2012 roku inspektorzy ITD przeprowadzili 195 766 kontroli drogowych. W ich efekcie wydali 8 660 decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej zaś na podstawie zał. 1 i zał. 2 do ustawy o transporcie drogowym inspektorzy wystawili także 34 616 mandatów karnych. Na podstawie ustawy Prawo o ruchu drogowym inspektorzy ITD nałożyli na kierowców 26437 mandatów karnych. Jednocześnie skierowano również 751 wniosków do sądów grodzkich o ukaranie kierowców lub przewoźników.

Jakie wykroczenia najczęściej popełniają kierowcy?
855 naruszeń przepisów sankcjonowanych zgodnie z załącznikami 1, 2 oraz 3 do ustawy o transporcie drogowym oraz załącznikiem do ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. Ponad połowa stwierdzonych naruszeń – 54,7% dotyczyła nieprzestrzegania przez kierowców przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdów oraz obowiązkowych przerw i odpoczynków. 28,5% naruszeń związanych było z nieprawidłowym używaniem urządzeń rejestrujących, natomiast 14,3% stanowiły naruszenia związane z wymogami dotyczącymi posiadania wymaganych licencji, zaświadczeń o wykonywaniu przewozów niezarobkowych lub dokumentacji kierowców. Pozostałe naruszenia, tj. 1,2% ogólnej liczby naruszeń, stanowią naruszenia związane z przewozem drogowym towarów niebezpiecznych, 0,6% – naruszenia związane z wykonywanie przewozów bez wymaganych zezwoleń, 0,5% – naruszenia przepisów o wykonywaniu przewozu drogowego osób, oraz 0,1% – inne naruszenia.

W dniu 1 stycznia 2012 r. weszła w życie zmiana ustawy o transporcie drogowym różnicująca odpowiedzialność podmiotów uczestniczących w przewozie – oprócz kary administracyjnej za naruszenia przepisów wymienione w załączniku nr 3 do ustawy, odpowiedzialności wykroczeniowej (nakładany jest mandat karny lub kierowany wniosek o ukaranie do sądu) za niektóre naruszenia podlegają także kierujący pojazdem (załącznik nr 1) oraz zarządzający transportem (załącznik nr 2).
Ustawa o transporcie drogowym przewiduje odpowiedzialność wykroczeniową kierowcy maksymalnie do kwoty 2.000 zł. Spośród ponad 35 tysięcy wykrytych wykroczeń (na podstawie załącznika nr 1 utd) najwięcej (13,5 tys.) dotyczy nieprzestrzegania norm czasu pracy, na drugim miejscu (ponad 12 tysięcy) są wykroczenia związane z używaniem tachografu, wykresówek lub karty kierowcy. Trzecia pod względem częstotliwości występowania grupa to nieprawidłowości polegające na nieokazaniu wymaganego przepisami dokumentu, np. wypisu z licencji lub zaświadczenia (ponad 8 tysięcy przypadków).
Warto podkreślić, że z roku na rok spada procentowo liczba decyzji administracyjnych wydawanych na przewoźników drogowych w wyniku przeprowadzonych kontroli drogowych.

Problem przeważeń i związane z tym konsekwencje finansowe spędzają z sen z powiek wielu przewoźników. Gdzie tkwi przyczyna kłopotów?
Nadmierne obciążenie ładunkiem pojazdów nadal stanowi duży problem. I to nie tylko w przypadku typowych ciężarówek, czyli pojazdów o dmc powyżej 3,5 t. Obserwujemy rosnącą skalę niebezpiecznego zjawiska w postaci przekraczania dopuszczalnej masy całkowitej przez pojazdy mające DMC określoną na nie więcej niż 3,5 t. Jak wynika z dotychczasowych obserwacji, codziennie po drogach mogą poruszać się setki pojazdów naruszających tę normę (często wyniki pomiarów z urządzeń preselekcyjnych oscylują w granicach 5–6 ton, a nierzadko jest to nawet ponad 7 ton), stanowiących poważne i realne zagrożenie dla innych uczestników ruchu drogowego, będące konsekwencją tego, iż zarówno układ hamulcowy jak i zawieszenie oraz cała konstrukcja pojazdów nie są dostosowane do tak znacznych przekroczeń. Kolejnym, ważnym aspektem opisanego zjawiska jest nieuczciwa konkurencja, jaką stanowią takie pojazdy dla licencjonowanych przewoźników, którzy są zobowiązani m.in. do instalowania urządzeń rejestrujących aktywność kierowcy (tachografy), uzyskiwania licencji czy też kierowania kierowców na badania lekarskie i psychologiczne. Powyższe uwarunkowania w żaden sposób nie dotyczą właścicieli, czy też użytkowników przeładowanych pojazdów „dostawczych", które nie podlegają pod ustawę o transporcie drogowym oraz nie są objęte systemem elektronicznego poboru opłat.
W kontrolach przeciążonych pojazdów Inspekcję wspiera system ważenia pojazdów w ruchu (zwany WIM-Weight in Motion), którego docelowym stanem jest automatyzacja ujawniania i sankcjonowania naruszeń związanych z przekraczaniem dopuszczalnych parametrów przez pojazdy poruszające się po drogach. Ważony jest każdy pojazd poruszający się po pasie ruchu, bez konieczności jego zatrzymania. Zasada działania systemu jest nieskomplikowana: kiedy po wadze (bardzo dokładna listwa pomiarowa -pętla indukcyjna- wbudowana w nawierzchnię jezdni) przejeżdża nadmiernie obciążony pojazd, system automatycznie rejestruje takie zdarzenie. Pozwala także na wyselekcjonowanie z potoku pojazdów tylko tych, w odniesieniu do których istnieje uzasadnione podejrzenie o przeciążeniu. Sam proces identyfikacji pojazdu przejeżdżającego przez wagę opiera się na tym, iż za pomocą kamer i oprogramowania umożliwiającego rozpoznanie numeru rejestracyjnego oraz innych cech/parametrów pojazdu jest generowane zdjęcie, zawierające informację odnośnie rozpoznanego numeru oraz zmierzonych nacisków poszczególnych osi, masy całkowitej, prędkości pojazdu.
Korzyści ze stosowania systemu dotyczą wszystkich użytkowników dróg, ponieważ każdy kierowca i pasażer tracą na podróży zniszczoną drogą, na której

są koleiny spowodowane przez przeciążone pojazdy. Zarządca drogi zmuszony jest do częstszego planowania remontów nawierzchni. Nie można również zapominać o aspekcie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, pojazd przeciążony ma znacznie wydłużoną drogę hamowania i często nie można przewidzieć jak zachowa się taki nadprogramowy ładunek, trudniej jest go także prawidłowo zabezpieczyć. Inspektorzy ITD nieraz w ramach wykonywanej służby na drodze spotykali się z kolizjami i wypadkami spowodowanymi przez niewłaściwie zabezpieczony nadmierny ładunek.

Jesteście odpowiedzialni także za kontrole uiszczania opłat za korzystanie z dróg. Czy brak opłat jest zjawiskiem częstym? Czy są to przypadki celowe czy też przeważają wykroczenia nieumyślne, wynikające z niefrasobliwości czy nieznajomości problematyki?

Zadania związane z kontrolą uiszczania elektronicznej opłaty wykonują obecnie 155 inspektorów na terenie całego kraju, którzy wykorzystują specjalistyczny sprzęt, znajdujący się w pojazdach przystosowanych do tego rodzaju działań. Inspektorzy mają do dyspozycji 94 pojazdy. W 2012 r. inspektorzy ITD przeskanowali ponad 1,8 mln pojazdów i łącznie wystawili 4632 decyzje z tytułu nieuiszczenia opłaty elektronicznej.

Fotoradary to dla większości kierowców maszynka do zarabiania pieniędzy. Ile decyzji nakładacie dziennie na kierowców w związku z przekroczeniem prędkości? Jakie kwoty kar przeważają? O ile Polacy przekraczają prędkość? Czy liczba ukaranych kierowców, od chwili uruchomienia systemu rośnie, maleje? Jakie wygenerowaliście wpływy do budżetu Państwa?

Celem budowanego systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym jest poprawa bezpieczeństwa na drogach, nie zaś generowanie jak największej liczby mandatów. Fotoradary są jednym z narzędzi, które pozwalają walczyć z brawurą na drogach. Jeszcze rok temu jeden nasz fotoradar rejestrował średnio na dobę ponad 60 kierowców przekraczających dopuszczalną prędkość, podczas gdy teraz około 20. Oznacza to, że w miejscach, gdzie zainstalowane zostały nowe urządzenia, spadła liczba kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, a co za tym idzie poprawił się poziom bezpieczeństwa.

Powszechnie uważa się, że samochód ciężarowy to drogowy pirat, sprawca nieszczęść i kłopotów. Jaka jest prawda? Czy faktycznie samochody ciężarowe stanowią zagrożenia na drogach?

Kierowcy ciężarówek to zawodowcy, którzy rocznie przejeżdżają setki tysięcy kilometrów. Muszą przechodzić szkolenia okresowe, zatem cały czas muszą być na bieżąco z przepisami z zakresu transportu drogowego. Jestem przekonany, że zdecydowana większość kierowców ciężarówek jeździ zgodnie z przepisami. Przeważnie przewożą bardzo cenny ładunek, który podczas wypadku uległby zniszczeniu. Powszechnie wiadomo, że sprawcami większości wypadków na drogach są kierowcy aut osobowych. Należy jednak pamiętać, że gdy dojdzie już do wypadku w którym uczestniczy ciężarówka, to jego skutki są o wiele bardziej poważne.

Czego życzyć ITD?

Przede wszystkim, aby przewoźnicy i kierowcy popełniali coraz mniej naruszeń, co przełoży się na jeszcze większą poprawę bezpieczeństwa i zasad uczciwej konkurencji w transporcie drogowym.

Dziękuję za rozmowę.

rozmawiała: Dorota Cieślak-Góra
zdjęcia: GITD

Żywotność opon

Nie od dziś wiadomo, że trwałość opony zależy od wielu czynników, od stanu technicznego pojazdu, podłoża po którym się toczy. Efektywność paliwowa, przyczepność na mokrej nawierzchni czy poziom hałasu zewnętrznego – to tylko niektóre z parametrów opisujących oponę. Należy jednak pamiętać, że istnieją również inne, które warto wziąć pod uwagę, aby uzyskać wymierne korzyści ekonomiczne. Dlatego niezbędny jest nie tylko właściwy dobór opon do indywidualnych potrzeb użytkownika, ale też odpowiednia eksploatacja ogumienia.

Na nic zdadzą się nasze wysiłki, gdy opona zostanie źle dobrana do pojazdu. Ciągła ewolucja opon do samochodów ciężarowych sprawia, że wybór opony na zasadzie „ robię tak od paru lat, więc musi być dobrze" nie jest żadnym argumentem.

DOBÓR OPONY

Właściwy dobór to pierwszy krok. Opony powinny być dobierane w zależności od potrzeb. Ogumienie do przewozów długodystansowych, regionalnych, mieszanych czy innych zastosowań ma różne, często rozbieżne, właściwości. Tych różnic nie powinno się ignorować. Elementarzem jest dobór odpowiedniego rozmiaru opon do samochodu. Nie dochowanie zaleceń producenta auta skutkować może np. wadliwym działaniem ABS, ESP czy innych systemów

elektronicznych, skalibrowanych do jednego rozmiaru ogumienia. O tym, że na jednej osi powinny być założone identyczne opony, nie trzeba nikomu przypominać. Jest to szczególnie ważne, bowiem różne rodzaje opon mogą mieć różne parametry trakcyjne. Dobór opon pod kątem pory roku jest również nie mniej ważny.

CZYTAJ OZNACZENIA

W gamie opon do samochodów ciężarowych znajdziemy m.in. opony na oś przednią (RHS), napędową (RHD) oraz opony do naczep (RHT). Większość oferowanych obecnie opon do samochodów ciężarowych produkowana jest w rozmiarach od 17,5 do 22,5 cala. Wyróżniającą się rodziną opon jest ogumienie o rozmiarze 455/40R22.5. To modele dedykowane do ciężarówek 40-tonowych, które dzięki ultraniskiemu profilowi pozwalają zachować maksymalną średnicę koła mniejszą niż metr przy standardowej obręczy. Rozmiar to oczywiście nie jedyne kryterium podziału opon do samochodów ciężarowych. Rozróżniamy opony do transportu długodystansowego, lokalnego a także opony do zadań specjalnych – stosowanych np. na budowach, gdzie opony muszą się wykazać dużą odpornością na przebicia czy uszkodzenia. Osobnym działem są opony do autobusów miejskich, które z założenia poruszają się z małymi prędkościami, ale pokonują bardzo nierówne drogi, nieustannie ruszają i hamują oraz są zwykle przeciążane. Tu oczekuje się przede wszystkim maksymalnej wytrzymałości.

Z badań ADAC Truck Service wynika, że awaria ogumienia jest drugą co do najczęstszych przyczyn unieruchomienia ciężarówki.

STAN TECHNICZNY POJAZDU

Stan pojazdu również ma istotny wpływ na zużycie opon. Niewłaściwa zbieżność kół czy osi, geometria auta, stan hamulców i amortyzatorów wpływają destrukcyjnie na ich żywotność, dlatego też należy te elementy regularnie kontrolować. Osie muszą mieć prawidłową zbieżność. Często zdarza się, że osie naczep wykazują nieprawidłową zbieżność, prowadzi to nie tylko do szybszego zużycia opon, ale i powoduje marnotrawstwo paliwa, gdyż generuje wzrost oporu toczenia. Nawet wydawałoby się niewielkie wycieki oleju i paliwa na opony mogą je trwale uszkodzić. A felgi? Konia z rzędem temu, kto zwraca uwagę na stan obręczy. A przecież ich stan także wpływa na życie opony.

Opony stanowią jedyny kontakt samochodu z podłożem. Od nich zależy przecież bezpieczeństwo auta, ładunku i kierowcy.

ŁADUNEK A ZUŻYCIE OPON

Ładunek ma także wpływ na zużycie opon. Powinien być równomiernie rozłożony, tak aby nacisk na opony był jednakowy. Przesunięcie środka ciężkości na jakąkolwiek stronę, nie mówiąc o permanentnym przeładowaniu, prowadzić może do przekroczenie nośności opony i trwałego jej uszkodzenia. W takim wypadku, uszkodzeniu, deformacji lub pęknięciu ulega osnowa opony.

CIŚNIENIE – FUNDAMENT SUKCESU

Gdy już założymy opony niezbędne jest utrzymywanie w nich odpowiedniego ciśnienia. Powietrze wewnątrz opony przenosi większość obciążenia, na które składa się masa pojazdu i przewożonego towaru. Odpowiednie ciśnienie w oponach jest konieczne, by uzyskać optymalne zużycie paliwa oraz zwiększyć żywotność i trwałość ogumienia. Europejska Organizacja Techniczna ds. Opon i Obręczy (ETRTO) zaleca sprawdzanie ciśnienia co dwa tygodnie, na zimnych oponach (2-3 godziny po zatrzymaniu pojazdu). Wysoka temperatura opon może bowiem zmienić wartość ciśnienia, a wszystkie zalecenia co do jego

prawidłowej wysokości dotyczą parametrów przy standardowej temperaturze otoczenia. Ciśnienie w oponach musi być nie tylko dostosowane do obciążenia, ale także zgodne z zaleceniami producenta ogumienia.

Dlaczego dobór ciśnienia jest tak ważny. Zbyt niskie ciśnienie powietrza w oponie powoduje wzrost jej temperatury, skutkuje to wyższym zużyciem paliwa i może prowadzić do przedwczesnego zużycia ogumienia. Ponadto zmienia się kształt powierzchni styku opony z nawierzchnią, co powoduje przyspieszone zużycie nadmiernie uginających się barków opony. Jest to szczególnie istotne w przypadku ogumienia podwójnego, czyli opon pracujących w parach. Przyjmuje się, że ciśnienie mniejsze o 30 % w stosunku do zalecanego może spowodować skrócenie żywotności opony nawet o jedną trzecią. Z kolei zbyt wysokie ciśnienie w oponie przyspiesza jej punktowe zużycie i powoduje znaczne obniżenie komfortu jazdy. Opona zużywa się wówczas nierównomiernie. Zmniejsza się powierzchnia styku opony z podłożem, pogorszeniu ulega trakcja.

ZLEĆ OPIEKĘ

Kolejny czynnik (chociaż nie bezpośredni), który decyduje o żywotności opon ciężarowych, to okresowy wzrost cen paliwa. Sprawia to, że firmy transportowe coraz większą uwagę przykładają do ograniczenia zużycia paliwa. O ile bowiem na opony ciężarowe przypada 3-4 % ich kosztów, to na paliwo aż 25 %. Szacuje się, że obniżenie oporu toczenia opony ciężarowej o 10 % daje zmniejszenie zużycia paliwa o 3 %. Skutkuje to tym, że opory toczenia opon ciężarowych są głównym wyznacznikiem jakości opony. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom przewoźników, na rynku pojawiły się firmy, które oferują usługi kompleksowej opieki nad ogumieniem: od kontroli ciśnienia w oponach, przypominania o ich wymianie, naprawy aż po ubezpieczenie czy leasing. Zwykle oferując jednocześnie kontrakty serwisowe z gwarancją mobilności w wybranych krajach UE czyli naprawą w trasie, w zadeklarowanym czasie.

Piotr Duda

Zakup opon, to spory wydatek, dlatego całkiem uzasadniona jest pomoc profesjonalnego doradcy, który nie tylko zdefiniuje faktyczne potrzeby przewoźnika lecz także zaproponuje najlepsze rozwiązanie obejmujące zakup nowych lub bieżnikowanych opon, sposób ich serwisowania, opiekę zewnętrznej firmy a nawet ubezpieczenie czy różnorodne formy finansowanie ich zakupu lub najmu.

SKŁAD GUMY – TAJEMNICA FIRMY

O mieszance, z której wykonana jest opona nie ma sensu wspominać, gdyż jest to pilnie strzeżona tajemnica poszczególnych producentów opon. Wystarczy nadmienić, że opony Goodride na oś sterującą wykonane są ze specjalnej mieszanki generującej mniej ciepła niż opony firm konkurencyjnych. Czy to prawda, czy zwyczajny chwyt marketingowy? O tym można się przekonać poddając te opony odpowiednim testom. Podobnie ma się sprawa z konstrukcją opony. Ze względu na ich zróżnicowanie praktycznie każda opona jest inna, a zakres tematyczny powoduje, że jest to temat na osobny artykuł. Jedno jest pewne: twardość mieszanki gumowej uzależniona jest od pory roku czy warunków, w których przychodzi jej pracować.

TRWAŁOŚĆ OPONY

Czynników wpływających na żywotność opony jest bardzo wiele. Jeśli założymy, że wszystko jest w porządku, to teoretycznie (i katalogowo) opona powinna wytrzymać 400 000 km, ale wystarczy porozmawiać z kierowcami czy właścicielami firm, by się zorientować, że połowa tego dystansu, czyli 200 tys. km będzie sukcesem. A biorąc pod uwagę transport krajowy (regionalny), to

żywotność opony spada nawet do 150 000 km, i nie wynika to wcale z tego, że w foldery i broszury reklamowe mijają się z prawdą. Po prostu żadne auto nie jest w idealnym stanie, a drogi nie są idealnie równe. Każdy element się kiedyś zużyje, opony także. Tylko co wtedy? Wyrzucić je na śmietnik? W żadnym wypadku. Gdy ogumienie przestaje spełniać swoje zadanie, można poddać je pogłębieniu, a następnie bieżnikowaniu. Proces ten można przeprowadzić dwukrotnie.

BIEŻNIKOWANIE

Praktycznie wszystkie opony mogą być pogłębiane i bieżnikowane, o ile nie zostały uszkodzone mechanicznie oraz nie są nadmiernie zużyte. Profesjonalne pogłębiane zaleca się, gdy bieżnik ma jeszcze 3-4 mm głębokości w przypadku opon używanych na autostradach i 5-6 mm tam, gdzie zachodzi większe ryzyko przebicia – na przykład w zastosowaniach mieszanych. Przy tej głębokości bieżnika profil opony nie jest już optymalny, ale wciąż możliwe jest przeprowadzenie jej pogłębiania na głębokość kolejnych 3 mm. Koszt takiego działania to około 150 zł, a przedłuża żywotność opony o kolejne 20 000 do 50 000 kilometrów (w zależności od rodzaju zastosowania). Co ważne, po zużyciu pogłębionego bieżnika do około 2 mm, oponę można dalej bieżnikować. Niektórzy producenci (np. Goodyear, Dunlop, Michelin) oferują wiele bieżnikowanych produktów, których parametry są bardzo zbliżone do nowych opon. Bieżnikowanie używanej opony kosztuje około 40% mniej, niż zakup nowej, a bieżnik w takiej oponie można ponownie pogłębiać, aby wydłużyć jej żywotność i po raz kolejny zmniejszyć koszt eksploatacji.

W wielu przypadkach możliwe jest także drugie bieżnikowanie i pogłębianie. Dotyczy to przede wszystkim produktów wysokiej jakości. Warunkiem jest jednak wcześniejsza prawidłowa eksploatacja opony. W tym miejscu trzeba zaznaczyć, że ze względów bezpieczeństwa opon pogłębianych nie wolno stosować na osiach napędzanych pojazdów poruszających się z prędkością powyżej 100 km/h.

Jak więc widać prawidłowo eksploatowane opony mogą służyć długo i niezawodnie. Pamiętajmy więc o ich częstej kontroli.

tekst: Piotr Duda

GDZIEKOLWIEK JEDZIESZ, MAMY WŁAŚCIWE OPONY.

Zarządzając flotą, napotykasz RÓŻNORODNE wyzwania. Podobnie, jak RÓŻNORODNE są opony ciężarowe Continental – gama produktów tak wyjątkowa, że znajdziesz właściwą oponę do każdego rodzaju zastosowania.

Innowacyjne technologie w połączeniu z najnowszymi osiągnięciami w dziedzinie badań opon, doprowadziły nas do stworzenia całkowicie nowej generacji opon.

GENERATION 3. DRIVEN BY YOUR NEEDS.*

*GENERACJA 3. OPONY STWORZONE DLA TWOICH POTRZEB.

Więcej informacji na:
www.continental-truck-tires.pl

Continental
Tyres – Engineered in Germany.

Przegląd olejów smarowych

stosowanych w maszynach i pojazdach użytkowanych w budownictwie, rolnictwie i innych gałęziach przemysłu

Wymagania w stosunku do obecnego sprzętu pozadrogowego zwanego często zapożyczoną nazwą z angielskiego „off-road" lub „off-highway" stosowanego w szeroko pojętym budownictwie, rolnictwie, leśnictwie, pracach realizowanych w górnictwie czy w kamieniołomach a także innych gałęziach przemysłu są coraz większe. Przenieść więcej ziemi, kopać głębiej, ciągnąć i przewozić coraz większe ładunki, pracować dłużej i szybciej, zachowywać maksymalną moc nawet w najtrudniejszych warunkach eksploatacji pracując z optymalną wydajnością. Nie jest to łatwe zważywszy na inne trendy przykładowo z obszaru ochrony środowiska, które wymuszają zmniejszenie emisji szkodliwych składników jak cząstki stałe, dwutlenek węgla czy tlenki azotu. Wymuszenia te skutkują zmianami w konstrukcjach silników i układów wydechowych i często kolidują z jednoczesną próbą zwiększenia mocy i poprawy wydajności pojazdu. Dodatkowo skomplikowane układy jak filtry cząstek stałych, układy selektywnej redukcji katalitycznej większe wykorzystanie nawrotu gazów wydechowych „lubią" dobre, spełniające normy paliwo jak również odpowiednio dobrane oleje smarowe. Niestety w przypadku polskich użytkowników maszyn i pojazdów stosowanych w szeroko pojętym budownictwie i rolnictwie branża ta wiedzie prym w naszym kraju w zakresie stosowania paliw o bardziej lub mniej zmodyfikowanym składzie czy też olejów opałowych w miejsce droższego oleju napędowego.

Oceniając globalnie branża produkcji maszyn i pojazdów na świecie ma się całkiem nieźle, pomimo realnych lub sztucznych okresów zwanych kryzysem. Na potwierdzenie powyższego jest fakt, iż w roku 2010 światowy rynek maszyn i pojazdów tego typu oceniany był na 180 mld USD. Poniżej wykres największych producentów pojazdów (dane zaczerpnięte z materiałów firmy Afton)

Biorąc pod uwagę zachodzące zmiany w konstruowaniu pojazdów jak również zmieniające się normy i specyfikacje, producenci olejów dokładają wielu starań aby zaspokoić potrzeby użytkowników sprzętu w wymienionych na początku artykułu branżach.

Zdefiniujmy punkty smarowania i rodzaje olejów smarowych stosowanych w maszynach i pojazdach użytkowanych:

Oleje silnikowe:

- specyfikacje lepkościowe SAE
- specyfikacja jakościowa amerykańska API
- specyfikacja jakościowa europejska ACEA
- specyfikacje producentów tzw. OEM

Oleje przekładniowe typu ATF:

- Oleje do przekładni hydrokinetycznych (ATFs)
- Oleje do przekładni z podwójnym sprzęgłem (DCTFs)

- Oleje do przekładni z ciągłym przełożeniem (CVTFs)

Przekładnie:

- Oleje do tylnych mostów
- Oleje do przekładni mechanicznych

Oleje wielofunkcyjne:

- Super Tractor Oil Universal (STOUs)
- Universal Tractor Transmission Oil (UTTOs)
- TO-4 Fluid

Jest to całkiem spora grupa różnego typu produktów stanowiąca w wielu przypadkach spory wolumen środków smarnych kupowanych przez firmę dysponującą szerokim parkiem różnego typu pojazdów i maszyn.

Porównując różne grupy olejów stosowanych w pojazdach i maszynach np. silnikowe, przekładniowe i hydrauliczne można wyszczególnić różnice zarówno w składzie jak i we własnościach oraz zadaniach jakie oleje spełniają. Oleje silnikowe zawierają najwięcej dodatków uszlachetniających (kilkanaście procent) , często są one produkowane w oparciu o bazy syntetyczne. Posiadają one oprócz własności smarnych także bardzo dobre własności myjące i dyspergujące oraz odporność na utlenianie między innymi ze względu na wysokie temperatury pracy. Oleje przekładniowe zestawiane są najczęściej na olejach bazowych mineralnych i zawierają kilka procent dodatków uszlachetniających w tym dodatków typu EP. Ich podstawowa rola to doskonałe smarowanie, ochrona elementów przed zużyciem mechanicznym i korozją. Oleje hydrauliczne produkowane są w oparciu o stabilne bazy mineralne z niewielką zawartością dodatków uszlachetniających. W ich przypadku własności smarne nie są tak istotne jak dla olejów silnikowych czy przekładniowych natomiast muszą wykazywać się dużą stabilnością, odpornością na emulgowanie z wodą oraz łatwością wydzielania zemulgowanej wody. Ponadto oleje hydrauliczne nie mogą wykazywać tendencji do powstawania piany oraz często wymagany jest w ich przypadku wysoki stopień czystości. Dlatego też zdarza się , że po procesie produkcji (blendingu) olej hydrauliczny jest dodatkowo filtrowany tak aby uzyskał odpowiednią klasę czystości.

Analizując jedną z największych maszyn jaką jest wywrotka górnicza Caterpillar 797F o ładowności ponad 380 ton wyposażonej w potężną jednostkę napędową o mocy ok 3800KM i wadze bez ładunku ok 240 ton, można zdefiniować pojemność napełnienia różnymi olejami smarowymi w tej maszynie na ok 3400 litrów! Np.:

- Olej w układach hydraulicznych 1600 l
- Przekładnie Powershift i sprzęgła automatyczne 620 l
- Osie i dyferencjały 420 l
- Układ sterowania 500 l

Jest to oczywiście przykład skrajny w odniesieniu do rozmiarów maszyny, pokazujący jednak jak dużo przemysł wydobywczy czy też budowniczy konsumuje olejów smarowych w swych maszynach. W zakładach przemysłowych zużywających duże ilości środków smarowych, mierzonych w dziesiątkach ton, często producent czy dostawca olejów smarowych zobowiązuje się do „opieki" nad pracującymi olejami i smarami.

Opieka taka przejawia się w bardzo różny sposób od prostego monitoringu pracujących produktów poprzez Total Fluid Management aż do pełnego outsourcingu gospodarki smarowniczej. W maszynach i pojazdach w zakresie motoryzacji mamy do czynienia ze ścisłym zdefiniowaniem okresów między wymianami przez producentów tychże pojazdów. Ułatwia to właściwą i pra-

widłową eksploatację gdyż opisana jest ona dokładnymi wytycznymi. Jednak biorąc pod uwagę duże zakupy olejów smarowych na miejscu właścicieli dużych flot maszyn czy pojazdów zastanowiłbym się nad tematem wartości dodanej jaką mógłby stanowić serwis olejowy oferowany przez producenta oleju w cenie zakupu środków smarowych. Oczywiście serwis taki musiałby być zdefiniowany w zależności od charakteru pracy przedsiębiorstwa użytkującego maszyny. Mógłby on przynieść użytkownikowi spore korzyści i oszczędności, szczególnie gdy mamy do czynienia z nowoczesnym i kosztownym sprzętem. Polecam jak zawsze , przy zakupie olejów i smarów kierować się zasadą „co tanie to drogie" i wybierać produkty o potwierdzonej normami i specyfikacjami jakości. Bezsprzecznie normy jakościowe olejów smarowych definiowane przez producentów maszyn i pojazdów stają się w ostatnich latach kluczowe w ocenie jakości gotowych olejów. Procedury badawcze oraz wyśrubowane wartości graniczne testów laboratoryjnych, silnikowych czy też symulujących warunki pracy dają gwarancję, że olej z dużym naddatkiem spełni oczekiwania jakościowe. Zobaczmy na obecnie obowiązujące specyfikacje producentów w maszynach i sprzęcie stosowanych w takich branżach jak górnictwo, wydobycie, budownictwo, leśnictwo tzw. OEM's

OEM i klasyfikacje międzynarodowe	Obowiązujące specyfikacje
John Deere	J-20C/D JDQ 78X
CNH	MAT 3525, MAT 3526, MAT 3505 MAT 3509
AGCO	Massey Ferguson CMS M1145
Volvo Construction Equipment	WB101, WB102 GO102 VDS 4, 3, 2, 1
ZF	TE-ML 03C, 03E, 03F, 03G, 05G, 06E, 06F, 06H, 06K, 06M, 06Q, 06R, 07F, 17D, 17E, 17F TE-ML 06B, 06C, 06D, 06F, 07B TE-ML 03A, 06A, 07D TE-ML 05A, 05C, 05F
Kubota	Super UDT 2
Allison	TES 439
Caterpillar	TO-4
Komatsu	KES 07.868.1, AXO 80 KES 07.861 KES 07.851.1 KES 07.841.1
API, SAE	API GL-4 API GL-5, API MT-1, SAE J2360 API CH-4, CI-4, CJ-4
Parker (Denison)	Denison HF-0, HF-1, HF-2
Eaton Vickers	Eaton Vickers 2950-S
Sauer Danfoss	Nie ma aktualnych specyfikacji
Japanese Construction Mechanization Assocation	JCMAS HK P-041
ACEA	E7, E9

Specyfikacje dotyczące:
- Układy przeniesienia napędu/UTTO
- STOU
- Układy hydrauliczne
- Silnikowe
- Przekładnie i mosty

Tabela ta jest o tyle istotna, że przy doborze olejów posługujemy się obecnie wymienionymi powyżej numerami norm i specyfikacji. Symbole te znajdziemy zarówno w książkach eksploatacji pojazdów oraz w kartach technicznych czy też na etykietach środków smarowych.

Pamiętajmy także, że kupujący oleje zawsze ma prawo zażądać dowodu potwierdzającego spełnienia przez olej specyfikacji jakościowych. W Polsce dość często dochodzi do sytuacji gdzie firmy produkujące oleje (najczęściej mniejsi wytwórcy) piszą na etykietach szeroki zakres spełnianych norm i specyfikacji natomiast nie mają na to potwierdzenia w dokumentach.

Wspomniana we wstępie sytuacja związana z ochroną środowiska i zaostrzaniem kryteriów w obszarze emisji w przypadku pojazdów typu „off-road" opisana jest normami Europejską Stage IV czy amerykańską Tier4. Przez wiele lat zmiany w tym zakresie zachodziły zdecydowanie wolniej jak np. w samochodach ciężarowych czy autobusach. Jednak w ostatnim czasie przestrzeń dzieląca te dwie grupy pojazdów to jest drogowych i pozadrogowych zaczęła się zawężać. To znaczy w grupie pojazdów pozadrogowych w sposób znaczący zaostrzono limity w zakresie emisji cząstek stałych i tlenków azotu. Tak więc problematyka z doborem i stosowaniem olejów silnikowych w jednostkach wyposażonych w układy typu SCR czy też filtry cząstek stałych dotyka także maszyn typu „off-road". Pamiętać należy, że o ile pojazdy starszych typów są stosunkowo odporne na wszelkiego typu próby generowania oszczędności na paliwach czy olejach to pojazdy nowych konstrukcji są bardzo czułe na różnego typu „wynalazki" mające stanowić substytut spełniających normy paliw czy olejów. Tak więc w przypadku nowoczesnego parku pojazdów należy zwrócić szczególną uwagę na rodzaj i jakość stosowanych paliw i olejów smarowych. Szczególnie unikać należy np. wyjątkowo tanich olejów z ceną odbiegającą od cen rynkowych, które mogą zawierać przykładowo olej rzepakowy. Pamiętajmy, że koszty drogich napraw jak również przestojów podczas pracy wielokrotnie przewyższą pozorne oszczędności generowane przez zakup tanich olejów.

Do tego wątku można dodać, że Polska jest jednym z trudniejszych krajów w zakresie definiowania parametrów w statystykach prowadzonych w Unii Europejskiej w obszarze olejów smarowych. Chodzi o to, że teoretyczne zapotrzebowanie rynku mierzone wielkością sprzedaży olejów często zdecydowanie odbiega od wartości związanych faktycznymi możliwościami konsumpcji

Mobil Delvac 1™

Dłuższe życie Twojego silnika

Mobil Delvac 1 LE 5W-30

- w pełni syntetyczny, wysokowydajny olej, który pomaga wydłużyć życie silnika i systemu emisji spalin
- zapewnia równocześnie dłuższe okresy pomiędzy wymianami i możliwość oszczędności paliwa
- posiada doskonałe właściwości niskotemperaturowe, dzięki czemu zachowuje znakomitą pompowalność i ogranicza do minimum zużycie elementów silnika podczas tzw. zimnego rozruchu
- zapobiega powstawaniu niekontrolowanego spadku lepkości podczas pracy w warunkach wysokich temperatur i obciążeń

Spełnia wymagania: ACEA E9, E7, E6; API CJ-4, SN; JASO DH-2; Caterpillar ECF-3; Cummins CES 20081 ; DAF Extended Drain ; Ford WSS-M2C171-E.
Posiada aprobaty: MB-Approval 228.31, 228.51, 235.28; MAN M 3477; Volvo VDS-4, VDS-3; Deutz DQC IV-10 LA; Detroit Diesel DDC Power Guard Oil Specification 93K218; Mack EO-O Premium Plus; MTU Oil Category 3.1; Renault Truck RLD-3, RLD-2.
Rekomendowany przez EM do stosowania w aplikacjach: Renault Truck RGD, RXD.

Mobil Delvac 1 5W-40

- w pełni syntetyczny olej do wysokoobciążonych silników Diesla, którego wysoka wydajność umożliwia łatwiejszy rozruch silnika oraz wpływa na wydłużenie okresów międzyobsługowych
- naturalna odporność oleju na ścinanie zapewnia ochronę silnika przed zużyciem
- zmniejszone zużycie oleju i zachowanie lepkości w surowych warunkach eksploatacji poprawiają wydajność pracy silnika oraz zmniejszają koszty ogólne
- znakomita stabilność termiczna i zwiększona wytrzymałość filmu w wysokich temperaturach chronią przed powstawaniem osadów i wydłużają żywotność silnika

Spełnia wymagania: API CI-4 PLUS/CI-4/CH-4/SL/SJ; ACEA E7/E4; Cummins CES 20078/20077/20076/20075; Ford WSS-M2C171-D; Renault Trucks RXD; Global DHD-1; JASO DH-1.
Posiada aprobaty: Detroit Diesel Power Guard Oil Specification 93K214; Scania LDF, Mack EO-N Premium Plus 03, EO-M Plus, MB 228.5, Volvo VDS-3/VDS-2.
Rekomendowany przez EM do stosowania w aplikacjach: ACEA E5/E3; API CG-4/CF-4/CF; Caterpillar ECF-1; Cummins CES 20072/20071.

Mobil Delvac XHP LE 10W-40

- doskonałej jakości syntetyczny olej silnikowy przeznaczony do smarowania wysokoobciążonych, nowoczesnych silników Diesla z niską emisją substancji szkodliwych
- polecany do pojazdów pracujących w ciężkich warunkach drogowych
- powstał z wykorzystaniem wysokiej jakości olejów bazowych, które zapewniają dobrą płynność oleju w niskich temperaturach, trwały film olejowy w wysokich temperaturach, niską lotność oraz pomagają zmniejszyć zużycie paliwa
- olej ten redukuje zużycie silnika podczas tzw. zimnego startu i ogranicza gromadzenie się osadów

Spełnia wymagania: ACEA E7/E6/E4, API CI-4, JASO DH-2, Renault Trucks RXD/RLD-2/RGD, DAF Extended Drain.
Posiada aprobaty: MB 228.51/228.5/235.27, MAN M 3477, MTU Oil Category 3.1, Volvo VDS-3, Scania Low Ash, DQC IV-10 LA.
Rekomendowany przez EM do stosowania w aplikacjach: MAN M 3277 (CRT).

Mobil Delvac XHP Extra 10W-40

- wysokiej jakości olej stworzony na bazie technologii syntetycznej, przeznaczony do nowoczesnych, wysokoobciążonych silników wysokoprężnych używanych w ciężkich warunkach drogowych i w terenie
- technologia produkcji i pakiet dodatków uszlachetniających umożliwiły uzyskanie doskonałej charakterystyki lepkościowej, zapewniającej prawidłowy poziom ochrony przeciwzużyciowej we wszystkich warunkach eksploatacyjnych, niską lotność, a także zmniejszenie zużycia paliwa
- olej ten umożliwia długie okresy między wymianami

Spełnia wymagania: ACEA E7/E4, Renault Trucks RXD.
Posiada aprobaty: MAN M 3277, MB 228.5/235.27, Volvo VDS-3/VDS-2, MTU Oil Category 3, Scania LDF-3/LDF-2, ZF TE-ML 04C.
Rekomendowany przez EM do stosowania w aplikacjach: API CF, Cummins CES 20072.

Mobil Delvac MX Extra 10W-40

- syntetyczny olej silnikowy przeznaczony do pracy w ciężkich warunkach, zapewniający znakomite smarowanie w silnikach benzynowych i wysokoprężnych
- zalecany do wielu silników produkowanych przez europejskich, japońskich i amerykańskich producentów
- posiada wysoką odporność na utlenianie, kontroluje powstawanie sadzy oraz zmniejsza zużycie elementów silnika i utrzymuje silnik w czystości
- dzięki doskonałej pompowalności w niskiej temperaturze ułatwia tzw. zimny rozruch silnika

Spełnia wymagania: ACEA E7, API CI-4/CH-4/SL/SJ, Renault Trucks RLD/RLD-2, Cummins CES 20078/20077/20076.
Posiada aprobaty: MB 228.3/235.28, Mack EO-M PLUS, Volvo VDS-2/VDS-3, MAN M3275-1, MTU Oil Category 1.
Rekomendowany przez EM do stosowania w aplikacjach: ACEA B2/A2, API CG-4/CF-4/CF, Cummins CES 20072/20071.

Mobil Delvac MX ESP 15W-40 i Mobil Delvac MX ESP 10W-30

- doskonałej jakości olej do nowoczesnych, wysokowydajnych silników o niskiej emisji spalin, w tym silników wyposażonych w system recyrkulacji spalin (EGR) oraz systemy obróbki spalin z filtrami cząsteczek stałych (DPF) i katalizatorami utleniającymi do silników Diesla (DOC), pozwalający na wydłużenie żywotności silnika w najbardziej wymagających warunkach eksploatacji
- jest w pełni kompatybilny z silnikami starszej generacji i może być stosowany z takim samym powodzeniem w silnikach konwencjonalnych
- zapewnia wyjątkową ochronę przeciwzużyciową

Spełnia wymagania: API CJ-4, CI-4 PLUS, CI-4, CH-4, SM, ACEA E9, E7, Caterpillar ECF-3, Cummins CES 20081, Renault Trucks RLD-3.
Posiada aprobaty: Volvo VDS-4/ VDS-3, MB-Approval 228.31, Deutz DQC II-10 LA, MAN M 3575.
Rekomendowany przez EM do stosowania w aplikacjach: API CG-4, CF.

Więcej informacji o olejach silnikowych, przekładniowych i innych produktach opracowanych specjalnie dla pojazdów użytkowych oraz narzędzie doboru oleju znajdziesz na **www.mobildelvac.pl**. Wszelkie pytania techniczne można kierować na **infolinię techniczną: 0 800 44 11 603** lub adres e-mail: **TechDeskEurope@exxonmobil.com**

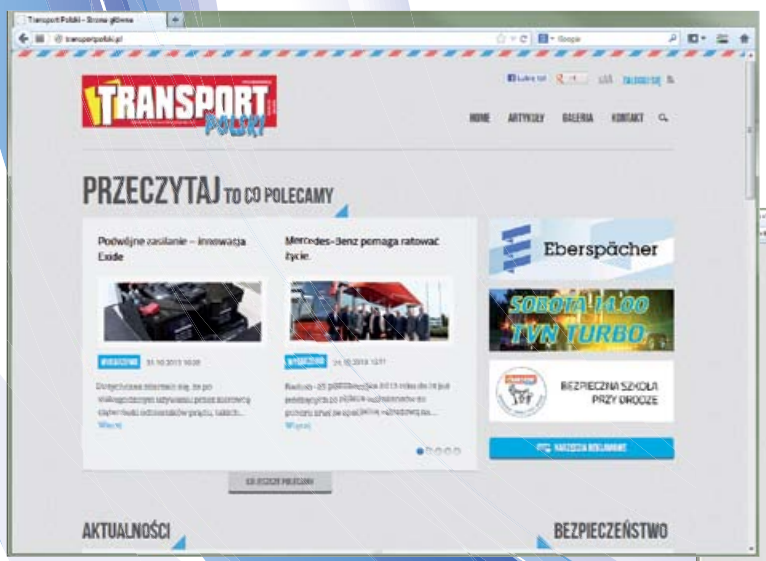
rynku polskiego. To znaczy dużo więcej sprzedajemy olejów niż rynek jest w stanie chłonąć, przyczyniają się do tego między innymi, jedyne i unikalne na skalę europejską (w całkowicie negatywnym odniesieniu) przepisy akcyzowe w obszarze olejów smarowych. Ogromne poletko dla wielu kombinatorów i oszustów na czym cierpi najczęściej użytkownik.

W obecnej dobie, w Polsce, coraz trudniej prowadzić jest skuteczną gospodarkę olejową. Duża ilość firm oferująca teoretycznie podobne produkty, ogromny zbiór norm i specyfikacji definiujących oleje smarowe, coraz większy stopień skomplikowania w książkach obsługi i eksploatacji maszyn i pojazdów w zakresie charakterystyki płynów eksploatacyjnych i okresów przeglądowych oraz drogie i wymagające dużej uwagi i dyscypliny w eksploatacji maszyny. Są to z pewnością powody, które mogą u właścicieli firm posiadających maszyny wywołać zastanowienie czy nie warto związać się ściślej ze znanym i markowym producentem olejów definiując jednocześnie warunki wzajemnej współpracy i przerzucając część zadań i odpowiedzialności za dobór i eksploatację olejów smarowych na firmę olejową z którą współpracujemy.

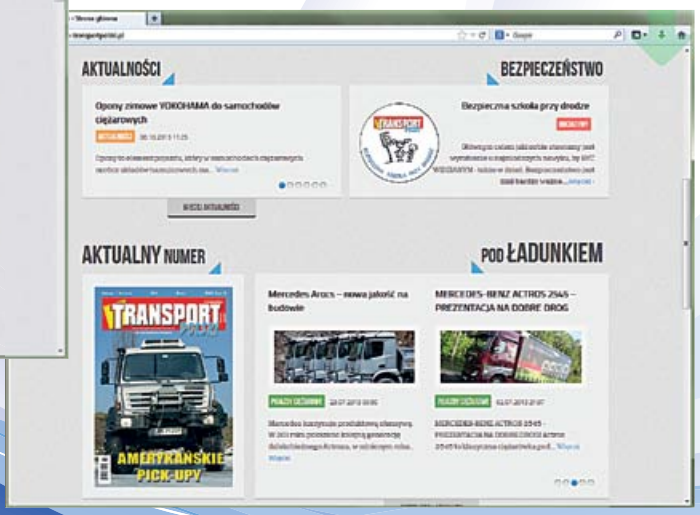
tekst: Artur Błażej

TRANSPORT POLSKI

TRANSPORT POLSKI W SIECI



Nowy portal magazynu Transport Polski to intuicyjna nawigacja, przejrzysta systematyka i bogate archiwum zdjęć. Ciekawe wywiady, redakcyjne testy, aktualności oraz nowe możliwości promocji i współpracy.



zapraszamy:

www.transportpolski.pl

Naczepy typu firanka

KONSTRUKCJA NACZEPY

Naczepy typu firanka nie różnią się wiele od klasycznych plandek czy platform. Do ich produkcji wykorzystuje się zwykle te same podzespoły: Ramy wykonane z dwuteowników, wózki jezdne (dobierane w zależności od wymagań klienta), elementy wyposażenia podwozia, układy hamulcowe czy instalacje elektryczne. Te same są podłogi, pozwalające na wjazd obciążonego wózka widłowego. Zwykle wytrzymują one 5–7 ton nacisku przedniej osi widłowego. Te same są także burty czołowe, wykonane najczęściej z profilowanej blachy, wyposażone w punkty mocowania ładunku i wytrzymujące obciążenia rzędu 10–11 ton. Różnice zaczynają się ponad podłogą ładowni.

BEZPIECZEŃSTWO I FUNKCJONALNOŚĆ

Brak klasycznych burt wymaga stosowania bardziej wymyślnego systemu mocowania ładunku. Obok klasycznych punktów mocowania pasów ściągających o wytrzymałości 4 ton, stosuje się m.in. przyspawany wzdłuż burt 2–3 cm wysokości rant. Jego zadaniem jest zapobieganie bocznym ruchom palet podczas pokonywania zakrętów. System ten uzupełniają aluminiowe łaty pomiędzy kłonicami stosowane także w innych typach naczep plandekowych. Niebagatelne znaczenie dla bezpieczeństwa transportu ma sama plandeka z PCV, zwykle o gramaturze 600–900 g/m2. Wytrzymała, nieprzemakalna, odporna na rozerwania. Jej mocowanie górne i gęste pasy naciągowe z dołu w połączeniu ze znaczą grubością materiału, gwarantują, że nawet w przypadku mocnego przechylenia się ładunku, nie wyleci on na drogę.

Naczepy firanowe, nazwane również kurtynowymi, zaliczane są do typu naczep plandekowych. Ich rama wykonana jest z wytrzymałej stali konstrukcyjnej, która dodatkowo jest dwukrotnie śrutowana, odtłuszczana, a także pokryta lakierem poliuretanowym, odpornym na ścieranie oraz niekorzystne warunki atmosferyczne. Nazwa tego rodzaju naczep wzięła się od sposobu otwierania przestrzeni ładunkowej. Polega ona na przesunięciu plandeki która zamocowana jest na specjalnej prowadnicy. Zatem czynność jest analogiczna do odsłaniania firanki, stąd też wzięła się nazwa naczep.

▲ Zwinięte boli i przesunięte kłonice umożliwiają szybki załadunek wózkiem widłowym na całej długosci naczepy

▲ Naczepa typu burto-firanka z otwieranym dachemfirmy Schmitz Cargobul

To co czyni z firanki naczepę szybkiego załadunku to także rozsuwane kłonice, pozwalające na nieskrępowany boczny załadunek wózkiem widłowym oraz podnoszone dachy. Skąd pomysł na takie rozwiązanie?

Większość przewożonych dziś ładunków jest spaletyzowana o jasno określonej wysokości do maksimum wykorzystującej wysokość standaryzowanych naczep. Powodowało to problemy i opóźnienia przy załadunku i rozładunku. Dlaczego? Gdy operator wózka widłowego miał do dyspozycji 5–10 cm luzu na ładunkiem zmuszało go to do niezwykłej ostrożności co wydłużało czas załadunku i było przyczyna uszkodzeń ładunku lub konstrukcji dachu naczepy. Aby wyeliminować ten problem, współczesne naczepy wyposażone są często w podnoszony mechanicznie lub hydraulicznie dach. Operacja taka trwa zwykle parę minut i powoduje uniesienie dachu o ok. 40 cm. Z tego samego powodu, możliwe jest rozsunięcie tylnych słupków na boki. Takie rozwiązanie oferuje m.in. Wielton.

Jednym z bardziej popularnych rozwiązań jest rozsuwany do przodu lub do tył dach. Umożliwia to załadunek długich elementów za pomocą dźwigu lub suwnicy. Rozwiązania te sprawiają, że naczepy firankowe są obecnie jednymi z najbardziej popularnych typów naczep plandekowych. Ich wszechstronność i prostota obsługi, sprawiają, że kierowcy cenią je bardziej niż typowe plandeki.

WYSOKA WYTRZYMAŁOŚĆ PRZY LEKKIEJ KONSTRUKCJI

Skrzynia ładunkowa naczepy ma najczęściej wymiary wewnętrzne takie jak: szerokość – 2470 mm, wysokość – 2750 mm lub 2950 mm oraz długość – 13600 mm. Ładowność techniczna wynosi około 28 000 kg, przy masie własnej rzędu jednak zależy od parametrów modeli od poszczególnych producentów.

NACZEPY KURTYNOWE W POLSCE

W Polsce rynek naczep zaczął rozwijać się na dobrą sprawę dopiero kilkanaście lat temu, głównym czynnikiem jego przemian były przepisy oraz aspekty logistyczne, takie jak czas, załadunku, wygoda eksploatacji przy równoczesnym zachowaniu poziomu bezpieczeństwa, niższa masa i większa ładowność pojazdów. Na przykładzie takich marek jak Wielton i Schmitz-Cargobull spróbujemy dokonać krótkiego przeglądu dostępnych na rynku produktów.

NACZEPY KURTYNOWE MARKI WIELTON

Przegląd naczep firanowych rozpoczniemy od sztandarowego modelu NS3K marki Wielton, która cieszy się doskonałymi opiniami w branży transportowej na polskim rynku. Naczepy kurtynowe doskonale sprawdzają się do przewożenia większości rodzajów towarów a co więcej, również tych ułożonych luzem, pakowanych zbiorczo lub na paletach. Głównymi zaletami naczep firanowych marki Wielton jest dodatkowo wzmocniona i stabilna konstrukcja ramy, podnoszony dach, a także łatwo rozsuwalna, szczelna plandeka.

▲ Naczepa typu firanka z rozsuwanymi tylnymi słupkami firmy Wielton

W ofercie firmy Wielton znajdziemy także inne modele:

- NS3K – uniwersalna, lekka naczepa kurtynowa,
- NS3K/M2 – model charakteryzuje się niską masą oraz systemem safety lock,
- NS3KB – naczepa burto-firanowa ze skrzynią ładunkową z burtami, specjalnymi uchwytami do mocowania ładunku oraz rozsuwanym dachem od przodu naczepy.
- NS3KB/M2 – odmiana modelu burto-firanowego o niewielkiej masie oraz wzmocnionej konstrukcji,

Naczepy marki Wielton wykonane są ze stali o wysokiej wytrzymałości, posiadają zawieszenie pneumatyczne, a także układ hamulcowy ze stabilizacją toru jazdy, dzięki systemowi ESP. Warta uwagi jest również wzmocniona podłoga, a także ściana czołowa, wytrzymała na odkształcenia pod wpływem przesuwającego się ładunku. Dodatkowo naczepy mogą zostać wyposażone w skrzynię na palety, licznik kilometrów, tablice ADR, hydraulicznie podnoszony dach, słupy do zabezpieczenia ładunku czy uchwyty promowe. Pozwala to na stworzenie modelu dostosowanego do potrzeb konkretnego użytkownika.

NACZEPY KURTYNOWE MARKI SCHMITZ-CARGOBULL

W ofercie firmy Schmitz-Cargobull znajdziemy kilka modeli naczep kurtynowych. Pierwszy z nich S.CS Universal posiada wszechstronne zastosowanie, które sprawdzi się w wielu rodzajach transportu. S.CS Mega to propozycja do przewozów wymagających dużej pojemności. Tutaj niewątpliwym atutem jest wysokość naczepy, która wynosi w jej wnętrzu aż trzy metry. Osiągnięto to za pomocą wpuszczenia sklejki podłogi pomiędzy podłużnice oraz poprzeczki ramy. W wersji Varios posiada ona przestawną wysokość zabudowy, dzięki prostemu systemowi plug-in. S.CS Drink wyposażony jest w specjalny mechanizm zabezpieczenia ładunków bez konieczności stosowania desek mocujących. S.CS Coil i Paper wyróżniają się specjalną, odkrywaną rynną wzdłuż osi naczepy, służącej do transportu stali lub papieru w wielotonowych rolkach. Firma Schmitz-Cargobull w swoich produktach stawia przede wszystkim na bezpieczeństwo oraz jak najlepsze zabezpieczenie ładunku. Godny uwagi jest modularny sposób konstrukcji ramy i nadwozia, łączenie poszczególnych elementów sworzniami, cynkowanie ogniowo ramy, perforowane szyny w podłodze ułatwiające mocowanie ładunku.

▲ Mechanizm naciągania ściany bocznej

Na Polskim rynku producentów naczep, firanki, obok wywrotek to najczęściej kupowane produkty. Wszechstronność zastosowań, sprawia, że przewoźnicy chętnie nabywają tabor zdolny zrealizować różnorodne zadania transportowe.

tekst: Bartosz Biesaga
zdjęcia: Schmitz, Wielton, TP

Naprawy ram pojazdów ciężarowych

Na całym świecie dochodzi do wypadków z udziałem samochodowych ciężarowych. Różne są tego powody: niebezpieczne skrzyżowania, zły stan nawierzchni, przeciążenie, złe ustawienie ciężkiego ładunku czy nieuwaga lub brawura kierowców. Na liczbę wypadków wpływa również stan techniczny pojazdów będący skutkiem długotrwałej i nieprawidłowej eksploatacji. Bo prędzej czy później w poddawanym dużym przeciążeniom samochodzie rama ulegnie zniekształceniu. Ma to niebagatelne znaczenie, zwłaszcza gdy w trakcie jazdy pojawią obciążenia dynamiczne większe od nominalnych. Mogą one być na tyle duże, że będą powodowały trwałe odkształcenie ramy pojazdu (utrata geometrii, skręcenie, wygięcie). W skrajnych przypadkach odkształcenia te wykluczą po prostu dalszą eksploatację pojazdu.

Na początek trochę wiedzy podstawowej. Co to jest ta rama i do czego służy? I dlaczego jest tak ważna? Otóż zadaniem ramy samochodu ciężarowego jest zapewnienie dostatecznej sztywności całego pojazdu, a przy tym zapewnienie wymaganego usytuowania zespołów zamontowanych na ramie pojazdu i ograniczenie do minimum ich chwilowych, wzajemnych przemieszczeń. Rama samochodu ciężarowego powinna być zatem na tyle mocna aby wytrzymać obciążenia powodowane przez oddziaływanie nierówności drogi na koła, oraz jednocześnie odpowiednio wytrzymała, aby przenieść znaczne obciążenia pochodzące od ładunku. Materiały stosowane do wytwarzania ram powinny charakteryzować się odpowiednio dużą wytrzymałością na obciążenia statyczne i dynamiczne oraz odpornością na zróżnicowane warunki pracy w trakcie eksploatacji pojazdów. Ramy wykonywane są z materiałów łatwo obrabialnych i odpornych na korozję. Grubość blachy, z której wykonuje się elementy poprzeczne oraz podłużnice, zależy od ich kształtu, przekroju oraz przeznaczenia.

Typowa rama pojazdu ciężarowego jest płaską kratownicą, złożoną z podłużnic i łączących je belek poprzecznych. Funkcjonuje prawidłowo jedynie wtedy, gdy wzajemne usytuowanie wszystkich tych elementów jest zgodne z danymi fabrycznymi. W trakcie kolizji drogowej belki poprzeczne tracą swoje prostopadłe ułożenie w stosunku do podłużnic, przy czym belka przednia ulega zwykle największemu odkształceniu. W efekcie cała kratownica ramy ulega odkształceniom, które można określić jako wygięcie boczne, pionowe i skręcenie. Zazwyczaj mamy do czynienia nie z jednym takim przypadkiem, lecz z kilkoma występującymi równocześnie.

Wygięcia pionowe mogą też powstawać z powodu przeładowania pojazdu lub błędów eksploatacyjnych (np. podnoszenia samowyładowczej skrzyni ładunkowej bez odblokowania jej rygli. Z kolei skutkiem błędów popełnianych przy bocznym rozładunku wywrotek bywają odkształcenia polegające na tym, że obie podłużnice są proste, ale nie leżą w jednej (poziomej) płaszczyźnie. W efekcie osłabione zostają ich połączenia z belkami poprzecznymi i w dalszej konsekwencji dochodzi również do wzdłużnego przesunięcia elementów ramy. Do pomiarów kontrolnych wykonywanych celem wykrycia odkształceń ram i określenia ich rozmiarów można używać prostych warsztatowych przyrządów mierniczych. Jednak dla uzyskania większej dokładności warto korzystać ze sprzętu prawdziwie profesjonalnego. Do prostowania profili ram pojazdów użytkowych konieczne są znacznie większe siły niż przy powypadkowych naprawach samonośnych nadwozi samochodów osobowych. Nie powinno to dziwić, wszak ramy pojazdów ciężarowych są zdecydowanie bardziej masywne. Do prostowania ram stosowane są hydrauliczne prasy o nacisku od 10 do 40 ton, jarzma hydrauliczne oraz odciągi łańcuchowe o odpowiedniej wytrzymałości. Przy prostowaniu odkształceń o ostrych załamaniach, a także dla usunięcia wewnętrznych naprężeń w elementach już wyprostowanych konieczne jest lokalne podgrzewanie stalowego materiału. Najlepiej nadają się do tego celu indukcyjne nagrzewnice o dużej mocy. Dzięki niej w kilkanaście sekund można punktowo podgrzać ramę do wysokiej temperatury ułatwiając jej prostowanie. Nagrzewnica indukcyjna umożliwia bardzo dokładnie określenie miejsca dozowania temperatury, dzięki czemu nie trzeba rozbrajać do naprawy całego osprzętu podwozia, co oczywiście wpływa na ograniczenie czasu i kosztów naprawy. W przeciwieństwie do napraw na gorąco (wykonywanych np. palnikiem) nie zmieniają one struktury stali, co zapewnia utrzymanie parametrów zbliżonych do fabrycznych. Do naprawy nagrzewnicą indukcyjną kwalifikują się niemal wszystkie ramy odkształcone w dwóch płaszczyznach.

▲ Deformacja przedniej części ramy w wyniku zderzenia z innym pojazdem. Odkształceniu uległy podłużnice, wzmocnienia i przednia poprzeczka ramy

▲ Wygięcie boczne. Efekt kolizji drogowej.

To teraz, gdy mniej więcej wiemy czym i jak, zadajmy sobie nie mniej ważne pytanie: czy kupiłbym trucka po „dzwonie”? Skorzystać z okazji, czy wręcz przeciwnie? To trudne pytanie i nie ma na nie jednoznacznej odpowiedzi. Naprawiane po kolizjach samochody ciężarowe mają swoich zagorzałych zwolenników i równie gorliwych przeciwników. Mimo dużego wyboru aut bezwypadkowych, zakup uszkodzonego pojazdu ciężarowego i jego naprawa jest ciągle dość popularnym sposobem pozyskania środka transportu. Szczególnie wśród

◀ Wygięcie skrętne ramy wywrotki. Tego typu uszkodzenie może powstać podczas wywrócenie się auta z uniesioną skrzynią ładunkową

tych, którzy swoją przygodę z własną firmą transportową zaczynają od przysłowiowego zera. Aczkolwiek z roku na rok popyt na takie auta jest coraz mniejszy. Dlaczego? Bo czasami wizualnie prezentują się zupełnie nieźle, ale pod obciążeniem mogą zachowywać się różnie. Prostowana rama po jakimś czasie ponownie się odkształca, a kabina rdzewieje w miejscach napraw blacharsko-lakierniczych. Zazwyczaj takie pojazdy, po podejrzanie atrakcyjnych cenach, można znaleźć m.in. na giełdach samochodowych i wśród internetowych ogłoszeń. Jednak, gdy auto jest w miarę nowe i gdy za jego naprawę biorą się prawdziwi fachowcy, wówczas okazuje się że eksrozbitek z jest tak samo bezpieczny jak wóz bezwypadkowy. Tym bardziej, że usługi prostowania ram proponuje co najmniej kilkanaście autoryzowanych warsztatów na terenie kraju. A biorąc pod uwagę to, że prostowanie ramy kosztuje jakieś 15–20 razy mniej, niż zakup nowej, to wnioski nasuwają się same. Poza tym zakup rozbitej ciężarówki wraz naprawą i tak jest znacznie tańszy niż analogiczny i bezwypadkowy egzemplarz. No, ale nie jesteśmy przecież podręcznikiem kupującego.

Wróćmy więc do meritum i zadajmy sobie kolejne pytanie: czy prostowana rama samochodu ciężarowego może mieć parametry fabrycznej? I wbrew temu, co napisaliśmy powyżej uczciwie trzeba przyznać, że nie. Dlaczego? Ponieważ zniszczenie jest procesem nieodwracalnym. I niezależnie od metody prostowania ramy naprawa powypadkowa jest wykonywana w innym procesie technologicznym niż fabryczny i pełne przywrócenie fabrycznych parametrów jest praktycznie niemożliwe. Faktem natomiast jest, że nowoczesne metody prostowania ram pozwalają na odzyskanie parametrów fabrycznych w 80-90%. Na przykład wspomniane wyżej podgrzewanie indukcyjne umożliwia uzyskanie wytrzymałości zbliżonej do fabrycznej. Pojazd z tak wyprostowaną ramą jest więc bezpieczny na drodze. Nadmieńmy jednak, że tak wysokie wyniki uzyskuje się podczas napraw przeprowadzanych w zasadzie tylko w autoryzowanych serwisach według technologii producenta.

Malkontenci jednak nie odpuszczą. Bo być może geometria ramy zostanie odtworzona, ale co z przekrojami skomplikowanych profili czy mikrostrukturą blachy? Nie trzeba być technologiem czy metalurgiem, by wiedzieć, że jak coś jest trwale zgięte a potem prostowane, to nie odzyskuje w 100 % swoich pierwotnych właściwości. W nowoczesnych samochodach zastosowane są rodzaje blach stalowych, w których podczas odkształcenia plastycznego zmienia się ich

Wygięcie skrętne czteroosiowej przyczepy ▶ wywrotki

wytrzymałość oraz struktura (zamiana ta pochłania energię, która jest dostarczona podczas zderzenia). Ratuje to ludziom życie, a uzyskanie tych struktur wymaga odpowiedniego i często skomplikowanego procesu technologicznego produkcji. Bo bardzo dobrze, że producent przewiduje możliwość naprawy, ale tu powinna nam się zapalić lampka ostrzegawcza: czy taki element będzie miał takie same właściwości wytrzymałościowe i możliwości pochłaniania energii jak ten który wyjeżdża prosto z linii produkcyjnej? Bo czasami te 10-20% różnicy pomiędzy nowym a naprawionym może w razie czego uratować komuś życie. Z drugiej strony idealnie naprawić się nie da; zawsze będzie różnica w wytrzymałości. Nawet niewielka fałda na podłużnicy może spowodować, że to miejsce będzie pękać w pierwszej kolejności.

I w tym miejscu należałoby przerwać, bo zaczyna to przypominać akademicką dyskusję o wyższości świąt Bożego Narodzenia nad świętami Wielkiej Nocy. Dla jednych naprawa ramy będzie uzasadniona ekonomicznie, dla innych bardziej opłacalnym zabiegiem będzie kupno droższego pojazdu używanego, ale w dobrym stanie. Przy podejmowaniu decyzji o przydatności ramy do naprawy należy rozważyć informacje ogólne dotyczące rodzaju pojazdu i sposobu uszkodzenia, oraz informacje szczegółowe, m.in.: rodzaj i wielkość uszkodzenia czy „historia" eksploatacji uszkodzonej ramy. Inną sprawą są aspekty techniczne, czyli weryfikacja uszkodzenia i stwierdzenie przydatności ramy do naprawy, a następnie wybór metody naprawy, materiałów dodatkowych i przygotowanie dokumentacji naprawy. Jak więc widać problem do małych nie należy i rozstrzygnąć go będą musieli sami czytelnicy. Naprawiać, czy nie naprawiać? Oto jest pytanie.

tekst: Piotr Duda
zdjęcia: Josam Polska

EWT® TRUCK & TRAILER

EKSPERT
W DZIEDZINIE NACZEP

- sprzedaż naczep i zabudów
- obsługa i naprawy bieżące
- naprawy gwarancyjne
- naprawy powypadkowe
- umowy full - service
- 24 godzinny mobilny serwis pomocy na drodze
- oryginalne części zamienne
- Cargobull Finance - pożyczki, wynajem, leasing

EWT Truck & Trailer Polska Sp. z o.o.
Generalny Przedstawiciel Schmitz Cargobull AG w Polsce

Centrala: Ołtarzew k/Warszawy
ul. Poznańska 339
05-850 Ożarów Mazowiecki
tel.: +48 22 733 53 00
fax: +48 22 733 53 02
www.ewt.pl

authorized Partner of SCHMITZ CARGOBULL

Osobowy dostawczak, czy dostawcza osobówka?

W ubiegłym roku Ford wprowadził do sprzedaży dwa nowe modele aut użytkowych – dostawczego Transita Custom i bliźniaczego komfortowego vana Tourneo Custom. Te dwa samochody mają nie tylko wspólną część nazwy (Custom), ale są również konstrukcyjnymi bliźniakami. Ford Transit Custom to jednotonowy pojazd użytkowy, zastępujący obecnego Transita, który ma teraz stać się zupełnie innym, a przede wszystkim większym pojazdem. Z kolei Ford Tourneo Custom to wieloosobowa wersja Transita Custom. Jednak w odróżnieniu od swego ciężarowego brataoferuje znacznie wyższy poziom komfortu jazdy oraz lepszą jakość zastosowanych materiałów wykończeniowych.

Na testy do naszej redakcji trafił ten drugi model. Tourneo Custom zajął miejsce pomiędzy dużym Transitem oraz małym Tourneo Connect. Wystylizowany został zgodnie z fordowską filozofią „kinetic design", a jego projektantem był Paul Campbell.

Pierwsze, co rzuca się w oczy, to bardzo wyrazisty i stylowy przód jak na auto takich rozmiarów i o takim przeznaczeniu. Wyrazisty? – powie ktoś. Przecież ta furgonetka ma twarz Fiesty. To fakt, ale też trudno w tym przypadku mówić o jakimś faux pas. Jakby nie było, to rodzina Forda. Dodatkowy kłopot z autami tego typu polega na tym, że dość ciężko je ocenić pod względem wyglądu. Nigdy nie będą tak finezyjne jak Alfa Romeo 8C Competizione, ani tak agresywne Ferrari Enzo. Zostawmy więc wygląd i zajmijmy się samym pojazdem.

Zacznijmy od tego, że Ford Tourneo Custom dumnie dzierży tytuł Van of the Year 2013. Wyróżnienie to otrzymał m.in. za innowacyjne w tej klasie pojazdów aktywowanie głosem systemu komunikacji czy utrzymania pojazdu na pasie ruchu (Lane Keeping Aid). Jest także pierwszym autem w swojej klasie, które zdobyło maksymalną ocenę pięciu gwiazdek w testach zderzeniowych Euro NCAP (77% za ogólne bezpieczeństwo, 90% za ochronę dzieci, 84% za ochronę dorosłych pasażerów oraz 71% za systemy bezpieczeństwa). Tourneo Custom ma cechy komfortowego vana, który powinien zapewnić pasażerom wysoki komfort podróży. No właśnie, powinien. Pochodzenie od dostawczaka jest aż nadto widoczne. Kanapy drugiego i trzeciego rzędu, chociaż wygodne,

nie zapewniają pełnego luksusu. Co z tego, że auto może także zabrać sporo bagażu. Miejsca na tenże bagaż jest naprawdę dużo, ale pod warunkiem, że te 9 osób nie wybierze się wspólnie na 2-tygodniowe wakacje.

Dla wyjaśnienia. Ford Tourneo Cutom może być oferowany z dwoma (opcja pięcioosobowa) lub trzema rzędami siedzeń (opcja 8- lub 9-osobowa). Przy czym dwa tylne rzędy można dowolnie składać, konfigurować i demontować. Każdy rząd składać się może z siedzeń indywidualnych bądź podwójnych. Ponadto oparcia można składać na płasko lub w pionie, dzięki czemu można wygospodarować dodatkową przestrzeń ładunkową. Co ważne przy wszystkich fotelach znajdują się trzypunktowe pasy bezpieczeństwa, oraz posiadają regulację kąta oparcia. Dostępny w opcji bagażnik dachowy (o ładowności 130 kg) tworzą trzy masywne poprzeczne relingi, które można składać. Zmniejsza to nie tylko opory powietrza podczas jazdy, ale także obniża wysokość pojazdu poniżej 2 metrów.

Ford Tourneo Custom jest wyposażony w parę przesuwanych drzwi oraz w stopnie boczne, które ułatwiają wsiadanie i wysiadanie. Z tyłu jest unoszona do góry klapa przedziału bagażowego. Auto oferowane jest z krótszym rozstawem osi (2933 mm, długość 4,97 metra) lub dłuższym (3300 mm, długość 5,34 metra), a dostępne jest z dieslowskim silnikiem Duratorq o pojemności 2,2-litra i mocach 125 lub 155 koni. Testowany przez nasz model miał silnik o największej mocy. Jest ona więcej niż wystarczająca do sprawnego poruszania się po mieście. Pomocny jest także duży moment obrotowy wynoszący 385 Nm przy 1600 obrotach. Tym bardziej, że do dyspozycji mamy 6-biegową manualną przekładnię. Nie będzie więc kłopotu z doborem odpowiedniego przełożenia zależnego od obciążenia i warunków ruchu. Tak chętnie podawane w klasie samochodów osobowych przyśpieszenie od 0 do 100 km/h tutaj schodzi na drugi plan. Czytelnikom niech wystarczy fakt, że z dwoma osobami na pokładzie, mimo ciężaru i gabarytów przy ruszaniu spod czerwonych świateł Tourneo Custom na pewno nie będzie zawalidrogą. A prędkość maksymalna? W autach dostawczych to też nie jest najważniejszy parametr. W budzącej się do normalnego życia powojennej Europie, dziennikarze ekscytowali się tym, który pojazd osobowy jako pierwszy przekroczy magiczną barierę 100 mil/h (160 km/h). Teraz taką prędkość osiąga byle furgonetka, a testowany Ford należy do nich bez wątpienia. Mimo, że aerodynamika zaokrąglonego pustaka sprawy nie ułatwia.

Związane z jazdą zużycie paliwa jest chyba tym, co powinno najbardziej zainteresować potencjalnych nabywców. Producent deklaruje średnie spalanie na poziomie 7 litrów. Być może, gdy się dosłownie muska (a nie naciska) pedał gazu, to wówczas taka wartość jest możliwa. Oczywiście pojazd nie może być załadowany, a w oszczędnej jeździe powinien wspomóc nas system „start-stop" oraz tajemniczy przycisk „ECO". Nie pozwala on na przekroczenie 115 km/h i spalanie jest wówczas praktycznie wzorcowe. Nam w teście nie udało się zejść poniżej 10 litrów. Może dlatego, że na autostradzie w zasadzie nie oszczędzaliśmy silnika. W każdym bądź razie zbiornik o pojemności 80 litrów pozwala na całkiem długą jazdę bez tankowania. Nawet przy tzw. ciężkiej nodze da się przejechać 800 km; oszczędni powinni przejechać jakieś 300 km więcej. Prowadzenie zależy oczywiście od obciążenia. Jeśli na pokładzie znajdują się tylko dwie osoby, to auto ma tendencję do nieprzyjemnego podskakiwania na nierównościach. Jeśli zbierzemy komplet pasażerów jazda staje się gładka i przyjemna. Wynika to po prostu z konstrukcji zawieszenia, które zaprojektowano pod kątem pracy, a nie komfortu. Co do układu kierowniczego, to nie mamy do niego większych zastrzeżeń – jest precyzyjny. Generalnie autem podróżuje się dość wygodnie i raczej trudno narzekać na jakieś braki w ergonomii. Przetestowaliśmy go na dziurach dużych i małych, w trasie i po mieście i według nas jest to zawieszenie, którego można się spodziewać w takim samochodzie. Nie powala na kolana komfortem, ale też trudno mu coś zarzucić.

Wnętrze wykonane w barwnym połączeniu beżu i czerni wygląda naprawdę dobrze. Deskę rozdzielczą zaprojektowano zgodnie z zasadami ergonomii znanymi z najnowszych modeli Forda. Przednie fotele to zupełnie nowa konstrukcja; uproszczono w nich system regulacji oraz zmieniono wygląd, tak by nawiązywały do tych w modelach osobowych. Widoczność jest znakomita – producent podkreśla, że przednia szyba jest największa w tej kategorii pojazdów. Wszystko czego kierowca potrzebuje do podróży znajduje się pod ręką. Jest też dużo schowków, uchwytów i miejsc na drobiazgi. Wnętrze naszej wersji oferowało dziewięć w miarę wygodnych foteli, manualną klimatyzację oddzielną dla kierowcy i pasażerów tylnych siedzeń oraz multifunkcyjną kierownicę. Przycisków na niej mnóstwo. Sterować za ich pomocą można wszystkim. Brakowało tylko wodotrysku z pozytywką. Można się z tego śmiać, ale samochód wyposażono także w system sterowania głosowego Ford SYNC z możliwością

podłączenia odtwarzacza MP3 czy telefonu i funkcją Emergency Assistance. Gdy dojdzie do wypadku, uruchamia się w momencie aktywacji poduszki powietrznej lub odcięcia pompy paliwowej. Tak długo, jak telefon jest podłączony do SYNC, system może wykorzystać go, do połączenia się ze służbami ratunkowymi, aby podać im wszystkie istotne informacje (np. współrzędne GPS) oraz umożliwić rozmowę z kierowcą. Funkcja ta otrzymała nagrodę za najlepsze nowatorskie rozwiązanie mobilne w kategorii transportu samochodowego i akcesoriów podczas ceremonii Global Mobile Awards w 2012 r.

A co poza tym? Twarde plastiki, które mimo wszystko prezentują się dość dobrze. Na środku deski rozdzielczej króluje duży ekran nawigacji. Jej zaprogramowanie nie należy do rzeczy łatwych i nie polecamy robić tego w czasie jazdy. Samą jazdę natomiast umili nam rozbudowany system audio z możliwością podłączenia USB. Jakość dźwięku nie jest może wybitnie wysoka lecz to przecież tylko osobowa furgonetka. Tak, ale ta furgonetka ma w lusterku wstecznym ekran kamery cofania – bardzo przydatna rzecz. Ponadto rolety przeciwsłoneczne drugiego i trzeciego rzędu, ogrzewaną przednią szybę, wycieraczki z czujnikiem deszczu, światła doświetlające zakręty, tempomat, system ostrzegający przed niezamierzonym zjechaniem z pasa ruchu i wiele innych dodatków. Ford szczyci się również najdłuższym okresem pomiędzy wizytami w serwisie: są to 2 lata lub 50 000 km.

Reasumując. Jest to auto, w którym czujemy się jak w zwykłej osobówce – siedzi się tylko trochę wyżej. Bogate wyposażenie seryjne i dodatkowe zdecydowanie ułatwiają jazdę. Nie tylko tą codzienną, ale także podczas dłuższych wojaży – chociażby ze względu na dużą ilość miejsca wewnątrz. W codziennej eksploatacji z kolei Tourneo Custom jest mało praktyczny. Wiadomo – wymiary (dł. x szer.: 4972 x 2290 mm). Trudno jednoznacznie zakwalifikować ten pojazd do jakiejś konkretnej grupy. Jak na auto pochodzące w prostej linii od dostawczaka jest zbyt dobrze wyposażony. Jak na auto osobowe jest z kolei zbyt duży i kanciasty. Wystarczy wyjąć fotele, a boczne szyby zastąpić metalowymi panelami, by od razu odgadnąć protoplastę. Czym więc jest najnowszy Ford Tourneo Custom? To proste. Autem osobowym i dostawczym w jednym.

tekst i zdjęcia: Piotr Duda

▲ Packard 120 pickup. 1937 r.

Amerykański styl

W poprzednim numerze zostawiliśmy pickupa w momencie, kiedy jego historia tak naprawdę się zaczęła, czyli w 1925 roku. Połowa lat 20. ubiegłego wieku charakteryzowała się wielkim postępem technicznym, nie tylko w świecie motoryzacji. Produkowana stal była coraz lepszej jakości, powierzchnia ładunkowa za kabiną coraz częściej wykonywana była właśnie ze stali, a nie z drewna, co zdecydowanie zwiększało jej praktyczność. Coraz lepsza jakość opon pneumatycznych wpływała nie tylko na zwiększenie pokonywanych odległości, ale również na komfort podróżowania. Samochody stawały się coraz bardziej sprawne, lepiej poruszały się po nierównym terenie, mogły rozwijać wyższe prędkości jazdy i co bardzo ważne – ogumienie pneumatyczne znacznie zmniejszyło wstrząsy powodowane przez koła, które były przenoszone na pojazd. Wszystko to sprawiło, że pick-up stawał się coraz bardziej popularnym pojazdem i coraz bardziej wrastał w amerykański krajobraz. W niniejszym artykule prześledzimy jego dalsze dzieje.

W latach 1910–1925 Ford zdominował rynek motoryzacyjny w USA swoim masowo produkowanym modelem T. Jednak w połowie lat dwudziestych sytuacja zaczęła się zmieniać na rzecz konkurentów, którzy dogonili a nawet zaczęli wyprzedzać Forda. Konkurencja oferowała samochody znacznie nowocześniejsze, znacznie lepiej wyposażone, posiadające mocniejsze silniki i lepsze osiągi. Zmusiło to Henry'ego Forda do rozpoczęcia prac nad nowym modelem. W maju 1927 roku bramy fabryki opuścił ostatni Ford Model T, a już 20 października z taśmy montażowej zjechał pierwszy egzemplarz Modelu A. Niecałe trzy miesiące później, 2 grudnia 1927 roku zaczęto produkcję pickupa. Początkowo z kabiną otwartą, czyli w przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych kierowca mógł rozpiąć płócienny dach; jak na zdjęciu. Na sztywną, całkowicie metalową kabinę trzeba było jeszcze poczekać rok. Nadwozie zostało zaprojektowane przez Briggs Manufacturing. Model A był zupełnie nowym samochodem. Miał nowe nadwozie, nowy silnik, nową skrzynię biegów i nowe koła, a wszystko to osadzone na nowej ramie. Czterocylindrowy silnik o pojemności 3276 cm^3 dawał moc 40 KM przy 2200 obrotach na minutę. Napęd był oczywiście przenoszony na tylne koła za pośrednictwem niezsynchronizowanej 3-biegowej skrzyni biegów, a biegi były pozycjonowane w kształcie litery H. Było to o wiele łatwiejsze, niż w poprzedniku.

Model T za sprawą przekładni planetarnej prowadził się wprawdzie w sposób oryginalny, lecz jednocześnie bardzo prosty. Posiadał trzy pedały, w tym środkowy nieco wysunięty w stronę kierowcy. Lewy odpowiadał za jazdę do przodu, środkowy za jazdę do tyłu a prawy uruchamiał hamulec zasadniczy. Przed uruchomieniem należało zaciągnąć hamulec pomocniczy, co powodowało wciśnięcie lewego pedału do połowy z jednoczesnym wysprzęgleniem. Wciskając pedał do oporu, kierowca załączał pierwszy bieg a puszczając go zupełnie, drugi bieg. Szybkość regulowało się manetką przy kole kierownicy. Podczas jazdy do przodu, wciśnięcie środkowego pedału (jazda do tyłu) powodowało hamowanie pojazdu i dopiero po zatrzymaniu samochód kontynuował jazdę do

tyłu. W drugą stronę sytuacja wyglądała analogicznie. System ten sprawdzał się znakomicie, gdy auto się zakopało lub ugrzęzło. Wciskając na przemian pedały lewy i środkowy można było rozbujać auto i łatwo wyjechać z opresji.

Z kolei Ford Model A był pierwszym pojazdem produkowanym przez Forda posiadającym standardowy system sterowania – sprzęgło, hamulec i przepustnica uruchamiane przy pomocy pedałów rozmieszczonych w sposób stosowany do dzisiaj. Dźwignia zmiany biegów także usytuowana była w nowoczesny sposób – zamontowano ją w podłodze, w centralnej części kabiny pod deską rozdzielczą. Prowadzenie Forda A było znacznie łatwiejsze niż Forda T, aczkolwiek i tak dosyć skomplikowane jak na dzisiejsze standardy. Podczas jazdy konieczne było stosowanie podwójnego wysprzęglania przy zmianie przełożeń (niezbędne przy obsłudze niezsynchronizowanej skrzyni biegów), a także dochodziła konieczność regulacji składu mieszanki oraz wyprzedzenia zapłonu za pomocą manetki umieszczonej pod kierownicą. Model A wyposażono w 6-woltową, jednoprzewodową instalację elektryczną, z biegunem dodatnim akumulatora podłączonym do masy. Wszystkie wersje samochodu standardowo wyposażone były w rozrusznik elektryczny, włączany małym pedałem umieszczonym obok pedału przyspieszenia, elektryczne oświetlenie (w tym światło stopu), kierunkowskazy ramieniowe, lusterko wsteczne, wycieraczkę przedniej szyby oraz elektryczny sygnał dźwiękowy. Seryjnie Ford A posiadał także wskaźnik poziomu paliwa na desce rozdzielczej, co w tamtych czasach spotykało się jedynie w wozach o wiele wyższej klasy. Samochód ten był pierwszym produkowanym na skalę masową pojazdem posiadającym szyby wykonane z tzw. szkła bezpiecznego i rozwijał prędkość maksymalną 104 km/h.

Tak, na owe czasy był to samochód pełną gębą. Ale prawdziwe miało dopiero nadejść, a nowe standardy konstruowania pickupów ustanowił jak zwykle Louis Chevrolet. Jego inżynierowie w 1929 roku wstrząsnęli branżą samochodową wprowadzając na rynek sześciocylindrowy silnik OHV. Miał 3177 cm sześć. pojemności i generował moc 56 KM, która na tylne koła była przenoszona przez czterobiegową przekładnię. Jednak najważniejszą cechą były zawory umieszczone w głowicy, co w tamtych czasach nie zdarzało się zbyt często. W stosunku do silnika czterocylindrowego przyrost zarówno mocy jak i momentu obrotowego był bardziej niż zadowalający. I o to właśnie chodziło. Celem transportu towarów jest przecież przewieźć możliwie największy ładunek w jak najkrótszym czasie przy możliwie najniższym koszcie. Było to genialne posunięcie, tym bardziej, że Chevrolet swoje pickupy reklamował hasłem „Sześć w cenie czterech". Silnik ten wstawiono do Chevroleta International Model Series LQ 1, który miał tradycyjną (można powiedzieć) ładowność 500 kg, którą później zwiększono do jednej tony. Rozstaw osi tego pojazdu wynosił 107 cali (271 cm), dopuszczalna masa całkowita wzrosła z 6000 do 7000 funtów, a skrzynia biegów miała już cztery przełożenia. Tak skonfigurowany pojazd kosztował 440 dolców, a z otwartą kabiną 430 $.

▲ Ford Model A Roadster Pickup (78A). 1927–29 r.

▲ Chevrolet Pickup z 1930 r.

Następne lata upłynęły na zmianach w wyglądzie kabiny, rozstawach osi. Wbrew pozorom ładowność pozostawała na tym samym poziomie. Powoli za to rosła moc silników, skrzynie biegów zaopatrzono w synchronizatory. Drewniane koła tak jeszcze niedawno popularne zdecydowanie odeszły w zapomnienie. W 1931 roku Chevrolet wypuścił na rynek bardzo ważną serię Independence (Niepodległość). Jej znaczenie polegało na tym, że były to pojazdy od samego początku projektowane z myślą o przewożeniu towarów. Miały ładowność 1,5 tony i oferowane były na dwóch rozstawach osi: 131 i 157 cali. Do wyboru były również osie tylne z podwójnymi lub pojedynczymi kołami. Specjalnie dla tej serii skonstruowano nowe silniki. Ich moc wynosiła 53 konie przy 2800 obrotach, a moment obrotowy 177 Nm. Dwa lata później moc wzrosła o trzy konie,

▲ REO SpeedWagon z 1935 r.

a moment do 198 Nm. Przeprojektowano także kabinę, która już od tej pory była wyłącznie stalowa. Była ona szersza, a fotele bardziej komfortowe. Celem łatwiejszego zajęcia miejsca za kierownicą drzwi były większe, a podłoga była wyłożoną gumową matą.

Niestety, wielki kryzys nie był zbyt łaskawy dla producentów samochodów. W całym 1932 roku całkowita produkcja była o połowę mniejsza od tego, co zostało wytworzone w roku 1931, który sam w sobie był katastrofalny. Chrysler poradził sobie produkując pikapy o ładowności 1,5 tony. Jak się okazało nie był to zły pomysł. W całym 1933 roku sprzedanych zostało tylko 99 813 modeli półtonowych, ale aż 223 238 sztuk półtoratonowych. Inni producenci próbując utrzymać się na powierzchni imali się wszelkich sposobów, by przyciągnąć klientów. Firma REO znana głównie z samochodów osobowych w 1935 roku wypuściła na rynek swojego pierwszego pikapa. A cała historia zaczęła się dwa lata wcześniej. W 1933 roku REO zakupiło w firmie Hayes Body Company 2000 sztuk nadwozi do swojego 4-drzwiowego modelu Flying Cloud. Niestety, sprzedano ich tylko 1300, a model na rok 1934 miał już tyle zmian nadwoziowych, że z pozostałymi 700 sztukami nie bardzo było co zrobić. Zrobiono więc pikapa. Odcięto nadwozie za przednimi drzwiami, wstawiono skrzynię ładunkową i voila! Pikap gotowy. Nazwano go Speed Wagon, a do jego napędu użyto 6-cylindrowej jednostki napędowej o pojemności 3423 cm^3, która pierwotnie miała napędzać model osobowy.

Plymouth wchodzący w skład koncernu Chrysler też nie chciał być gorszy. W tym miejscu ciekawostka. Nazwa Plymouth wzięła się od miejsca lądowania pierwszych pielgrzymów, którzy wypłynęli właśnie z portu Plymouth w Anglii na statku „Mayflower" i przybyli do Ameryki w 1620 roku. Aby to zaznaczyć ozdobny ornament na masce ma kształt żaglowca. Wiedzieliście to? W 1937 roku półtonowy Plymouth PT-50 Pickup kosztował 523 $, zbudowanych zostało prawie 11 000 sztuk, a jego dolnozaworowy, sześciocylindrowy silnik dawał całe 70 koni. Kabina miała szyby były wykonane z bezpiecznego szkła, a paka z nią miała sześć stóp długości i cztery szerokości. Skrzynia biegów miała trzy przełożenia, a koła zębate drugiego biegu były skośne. Widocznie konstruktorzy uznali, że w tego typu pojazdach jest to najczęściej używane przełożenie i dlatego zastosowali tryby o zębach skośnych. Wyposażeniem opcjonalnym był tylny zderzak, wycieraczka przedniej szyby i chromowana obwódka przednich szyb. Błotniki zwyczajowo malowane były na czarno, ale można było zamówić je w kolorze nadwozia. W 1939 roku Plymouth został gruntownie odmieniony; miał zupełnie inną stylizację, która nie naśladowała już samochodów osobowych. Jednak nie każdy lubi nowy wygląd. Krytycy czepiali się zbyt bulwiastych błotników zachodzących na boki i wysoko poprowadzonej maski o zaokrąglonym przodzie. W dolnych częściach błotników zastosowane ozdobniki, tzw. speedliners, które miały sprawiać wrażenie ruchu, nawet podczas postoju. W stosunku do poprzedniego modelu kabina (teraz wygodna, szeroka, 3-osobowa) została przesunięta do przodu, dzięki czemu wydłużono przestrzeń bagażową. W 1940 roku dodano światła mijania. Rok później cena wzrosła do 625 dolarów, chociaż nic nie tłumaczyło takiej podwyżki – zmiany w stylizacji były raczej skromne. Maska silnika miała teraz zawiasy na podszybiu i dzięki temu otwierała się już tradycyjnie, reflektory dotychczas umieszczone po bokach kadłuba powędrowały na błotniki (z tego też powodu auto wyglądało jak żaba), a moc silnika wzrosła do 87 koni. Ponieważ wersja podstawowa wyglądała raczej spartańsko, więc w pakiecie za 32 dolary można było zamówić prawe tylne światło, chromowane obwódki reflektorów i daszki nad nimi, chromowaną ramę przedniej szyby, zewnętrzną osłonę przeciwsłoneczną, wsteczne lusterko wewnętrzne, dwutonowy sygnał dźwiękowy i blokadę na koło zapasowe. Plymouth był wytwarzany na taśmie produkcyjnej

Dodge'a, ale w znacznie mniejszych ilościach. W 1941 roku zbudowano tylko 6073 pikapy Plymoutha, podczas gdy Dodge'a aż 54 000.

Innym przykładem jest Packard znany dotychczas z modeli raczej luksusowych. Wprawdzie miał w ofercie samochody ciężarowe, ale zrezygnował z nich w 1923 roku. Jednak solidne i wytrzymałe podwozia powodowały, że wielu ludzi przerabiało osobowe modele na pojazdy dostawcze. Ale dopiero w 1935 roku światło dzienne ujrzał pikap z prawdziwego zdarzenia. Był to model 120. Ponieważ historia i koneksje zobowiązują, więc jednostką napędową był rzędowy, dolnozaworowy silnik ośmiocylindrowy o pojemności 4620 cm sześć. i mocy 120 KM. Napęd na tylne koła przenoszony był poprzez 3-biegową skrzynię biegów. Z przodu było niezależne zawieszenie, a sztywny most napędowy oparty był na półeliptycznych resorach piórowych. Wszystkie cztery koła miały hamulce hydrauliczne. Rozstaw osi wynosił 138 cali.

Kolejną marką mającą w ofercie pikapy był Studebaker, który od 1902 roku produkował zarówno samochody osobowe jak i ciężarowe, a od 1937 roku także półciężarówki. Model Coupe-Express był jednym z najbardziej innowacyjnych samochodów dostawczych w historii, ale niestety nie przełożyło się to na sukces komercyjny. W 1953 roku firma przeżyje swoiste deja vu z modelem Commander, ale to zupełnie inna historia. Studebaker Coupe-Express w późnych latach 30-tych był tym, czym Ford Ranchero i Chevrolet El Camino w latach 50-tych. Czyli z powodzeniem łączył komfort samochodu osobowego z wytrzymałością i użytecznością pikapa. I rzeczywiście, stylizacja jak na pickupa była bardzo udana i niezwykle harmonijna. Niestety, przedwojenna klientela nie dorosła jeszcze do tego typu pojazdów. Po prostu ich oczekiwania były trochę inne.

Co w tym czasie produkowali konkurenci? O tym, w kolejnym odcinku pasjonującej historii pickupów.

tekst: Piotr Duda

▲ Plymouth PT 105 Pickup z 1940 r.

▲ Plymouth ornament

▲ Studebaker Coupe Express. 1937 r.

▲ Studebaker Coupe Express 0,5 tony. 1939 r.

SPROSTOWANIE

W poprzednim numerze napisaliśmy, że pierwszy pick-up w historii Stanów Zjednoczonych powstał na podwoziu Forda T w 1913 roku. Otóż musimy uderzyć się w piersi, posypać głowę popiołem i generalnie przyznać się do błędu. Pierwszeństwo w tej materii zdecydowanie należy się wspomnianej w tekście firmie International. W 1905 roku (a więc 8 lat wcześniej) w jednym tylko egzemplarzu powstał model nazwany po prostu Auto Wagon. Na zdjęciu wyraźnie widać wydzieloną przestrzeń bagażową za miejscem kierowcy. Niewiele o nim wiadomo, poza tym, że ze względu na wąskie i wysokie drewniane koła bliżej mu było dyliżansu niż pojazdu mechanicznego. Jego produkcja rozpoczęła się dopiero w lutym 1907 roku w McCormick Works w Chicago, a znany był głównie z tego, że był pierwszym pojazdem, w którym po usunięciu tylnych siedzeń otrzymywało się przestrzeń bagażową. No to w końcu pikap, czy nie? Do końca roku wyprodukowano 73 sztuki, co stanowiło niewiele ponad 7 % całkowitej produkcji. Rok później produkcja wzrosła dziesięciokrotnie (725 sztuk), a w 1909 roku było to już 2465 sztuk. Napędzany był dwucylindrowym silnikiem przeciwsobnym położonym poziomo i chłodzonym powietrzem o mocy 15 KM. Ładowność wynosiła 200-300 kg. Na wyposażenie standardowe składały się ruchome burty, błotniki, dwa reflektory gazowe i dwie lampy naftowe. Cechą charakterystyczną tej automobili była kierownica umiejscowiona z prawej strony. Dla wyjaśnienia. Ruch prawostronny, a co za tym idzie obowiązek montowania kierownicy z lewej strony pojazdu wprowadzono w Stanach Zjednoczonych dopiero w 1915 roku. Mimo że powolny (instrukcja obsługi przestrzegała przed przekroczeniem prędkości 20 mil na godzinę (32 km/h) i wyglądem przypominał furmankę, to jednak znakomicie spełnił zadanie do którego został stworzony, czyli transportu narzędzi i materiałów. Dowodem niech będzie fakt, że w 1923 roku jeden z Auto Wagonów nadal był w użyciu. Codziennie podróżował po trudnych wiejskich drogach przekraczając 20 000 mil przebiegu. W 1910 roku Auto Wagon został przemianowany na Motor Truck, ale czy dzięki temu można go nazwać prekursorem ówczesnego pick-upa? Niech to rozstrzygną czytelnicy.

Pickupy z zabudową Tischer – można ją zostawić na campingu, a samochodem zwiedzać okolice

Caravan Salon 2013 Düsseldorf

Caravan Salon 2013 w Düsseldorfie przyciągnął 160 tys. zwiedzających. W dziewięciu salach wystawowych oraz wokół nich swoje produkty pokazało 570 wystawców z 22 krajów.

Podczas targów było można zauważyć dwa trendy – z jednej strony producenci starają się zaproponować mniejsze i lżejsze wersje swoich kamperów i przyczep, z drugiej pragną wzbudzić zainteresowanie poprzez prezentację pojazdów luksusowych – droższych i lepiej wyposażonych niż w latach ubiegłych. Popularne są także nowinki techniczne, takie jak np. sterowanie urządzeniami pokładowymi pojazdu kempingowego za pomocą tabletu.

CARAVISIO – CARAVANING PRZYSZŁOŚCI

Duże emocje wzbudził premierowy pokaz futurystycznej przyczepy Caravisio, którą pokazała firma Knaus Tabbert. Ta techniczna i artystyczna wizja przyszłości przyczep kempingowych, choć ten model nie wejdzie do produkcji przez 2 lata, to ma szanse wyznaczyć nowe kierunki w caravaningu. Projektując Caravisio, inżynierowie wzorowali się na nowoczesnych jachtach. Starali się połączyć aerodynamikę z ciekawym wzornictwem. W środku znajdziemy pomieszczenia podzielone na strefy oraz podwójne łóżko w kształcie litery V. Rewelacją jest prysznic z dotykowym panelem, dzięki któremu można programować jego ustawienia. Najbardziej widowiskowy jest jednak projektor ukryty w suficie, który gdy tylna klapa przyczepy jest otwarta, a szklane, wewnętrzne

drzwi zamknięte, wyświetla na nich obraz w taki sposób, by można go było oglądać z zewnątrz. Istnieje także możliwość takiego ustawienia, by filmy lub programy telewizyjne oglądać w środku przyczepy. Sterowanie urządzeniami za pomocą tabletu, czy też otwieranie drzwi za pomocą linii papilarnych, to kolejne udogodnienia przyszłości.

KAMPER ZA 3,5 MILIONA ZŁOTYCH

Innym pojazdem, który wzbudził w Düsseldorfie duże zainteresowanie był Vario Perfect 1200 Platinum II – 12-metrowy kamper z garażem, do którego bez problemów wjedzie samochód Porsche 911. W tym przypadku nie mamy jednak do czynienia z autem przyszłości, ale z pojazdem, który można kupić od ręki. Wystarczy przelać na konto producenta 827 tys. euro, czyli ok. 3 mln 300 tys. zł. Vario Perfect powstał na bazie autobusu wyposażonego w 420-konny silnik. Podwozie tego trzyosiowego pojazdu, wyróżnia zawieszenie pneumatyczne oraz niezależne zawieszenie kół przednich. We wnętrzu docenimy zintegrowany system klimatyzacji i ogrzewania podłogowego. Uwagę miłośników luksusu przyciągną fotele z kolorowej skóry, meble wykonane z giętego drewna wiśniowego oraz granitowa posadzka. W wyposażeniu znajdziemy m.in. kuchenkę mikrofalową, ekspres do kawy, zmywarkę, czy prysznic z deszczownicą.

PRZYMUSOWA DIETA

Z powodu coraz wyższych kosztów paliwa, opłat autostradowych (Szwajcaria, Austria) i promowych czy ograniczeń dopuszczalnej masy całkowitej, potencjalni klienci szukają przede wszystkim mniejszych i lżejszych samochodów turystycznych. „Odchudzanie" kamperów spowodowane jest tym, że kto chce podróżować samochodem tego typu cięższym niż 3,5 tony musi ubiegać się o prawo jazdy kategorii C.

Zwykle, przekształcone samochody dostawcze ważą mniej niż 3,5 tony, i z powodzeniem można wykorzystywać je do codziennego użytku – dojazdów do pracy czy cotygodniowych zakupów. Producenci zgodnie z tą tendencją postanowili wyjść naprzeciw oczekiwaniom klientów. Hymer, po raz pierwszy zaprezentował lekkie samochody turystyczno-rekreacyjne. Projektanci oparli się o sprawdzoną konstrukcj modelu T5 i nadali im nazwę Cape Town. Ford zaprezentował kolejne wcielenie modelu Nuggets, który od początku lat 90. powstaje przy współpracy Westfalia Mobile. Eura Mobile z kolei wprowadziła nową markę- Forester, która oferuje alkowy i pół zintegrowane modele.

Coraz bardziej atrakcyjne, dzięki swym kompaktowym wymiarom i funkcjonalności są pick-upy. Firma Tischer produkuje kabiny, które można zamontować na prawie wszystkich samochodach typu pick-up. Niektóre z nich można zdemontować, zostawić na campingu i pojechać na wycieczkę.

25 rocznicę produkcji modelu California na Caravan Salon 2013 świętował Volkswagen. Samochód ten był prekursorem dzisiejszej turystyki caravaningowej. Połączył swobodę podróżowania z dużo większą wygodą niż jaką dawał namiot. Wyprodukowano 100 tys. egzemplarzy tego modelu. Na bardzo małej powierzchni konstruktorzy umieścili miejsca do podróżowania, kuchnię i sypialnię. Trzeba jednak się zgodzić, że auto mające tak małe wymiary jest bardzo mobilne i pozwala na dobre przemieszczanie się i swobodę zwiedzania czego nie dają duże kampery. Takim Volskwagenem wjedziemy w wiele miejsc niedostępnych dla dużych samochodów kampingowych np. do centrów historycznych miast do których wozy kempingowe nie mogą wjeżdżać.

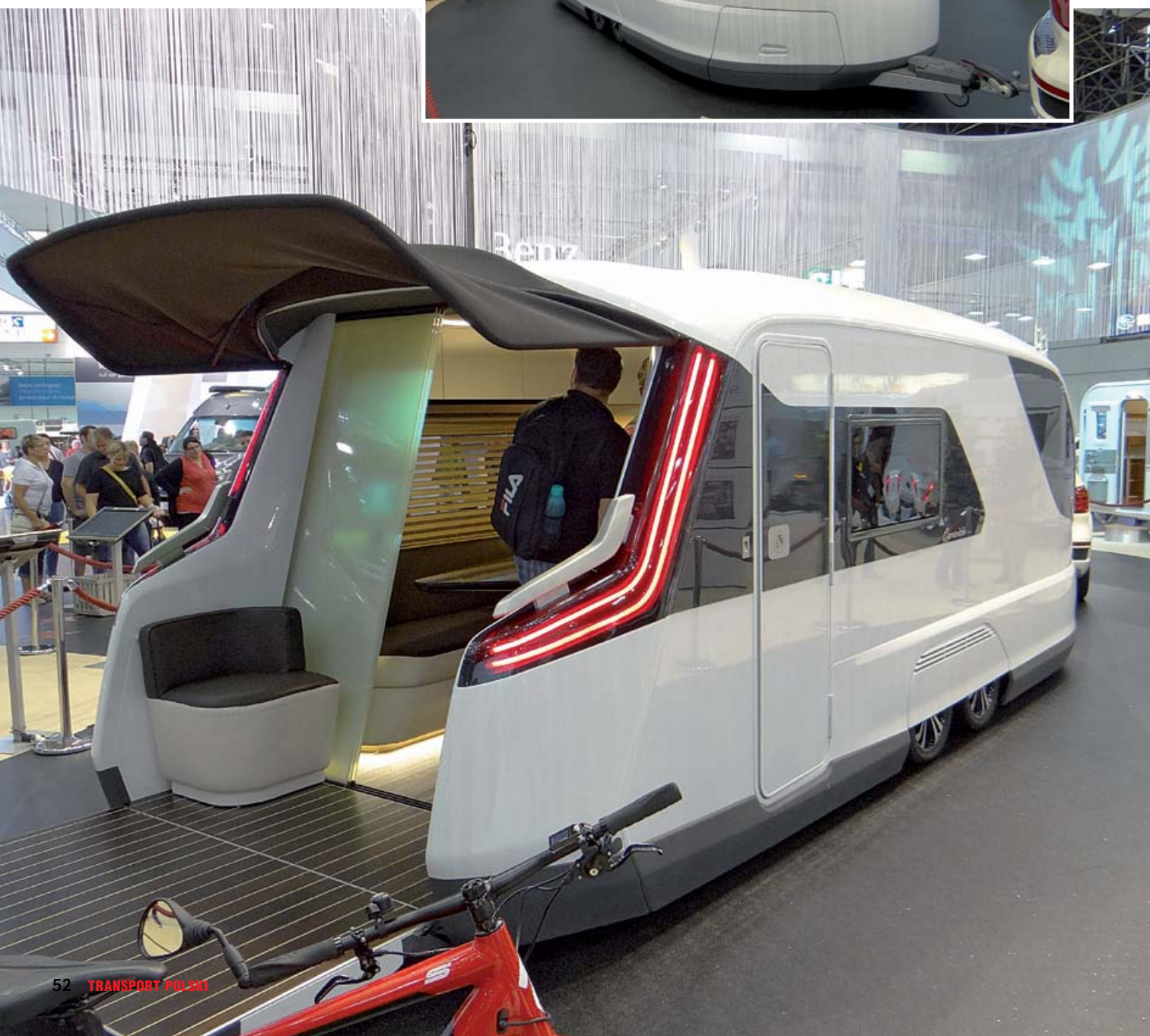
Wśród imprez towarzyszących targom w Düsseldorfie zorganizowano Off-Road Show. Wszak turystyka offroadowa to rosnący i coraz bardziej modny

sposób na spędzanie wolnego czasu. Wystawcy pokazali terenowe przyczepy kempingowe, auta wyprawowe i inne pojazdy o szczególnych właściwościach terenowych. Każdy chętny mógł zasiąść po stronie pasażera i przeżyć ekscytującą przygodę podczas przejazdu po specjalnie zaprojektowanym torze.

Targi w Düsseldorfie to największe w UE święto caravaningu. Nowoczesny i pasjonujący sposób ekspozycji, pełna swoboda tworzenia i wszechobecny klimat podróży, wakacji i wypoczynku, sprawiają, że impreza przyciąga z roku na rok coraz więcej zwiedzających.

tekst i zdjęcia: Dorota Cieślak-Góra

Futurystyczna Caravisio od Knaus Tabbert ▼▶



◀▲ Vario Perfect 1200 Platinium II – bez trudu w garażu mieści Porsche 911

Volkswagen ▶
HymerCar Cape Town

◀ Ford Custom Nugget z zabudową Westfalia

◀▲ Twierdza na kołach – MAN 8x8

▲ Fiat Sydney

▲ Mercedes-Benz Actros Giga Space z zabudową KETTERER

Mercedes z zabudową KERKAMM ▲▶

Ubezpieczenie w pracy przewoźnika

Ubezpieczenia to niezbędny element w pracy przewoźnika. Należy jednak pamiętać, że jest to produkt szyty na miarę. Na co zwrócić uwagę, wybierając polisę i jej zakres, oraz gdzie najczęściej popełniane są błędy rzutujące na wypłatę świadczenia, opowiada Maciej Buczkowski, ekspert PZU.

***Transport Polski:* Z jakimi formami ubezpieczenia styka się przewoźnik i kierowca?**

Maciej Buczkowski, PZU: Przewoźnik spotyka się z ubezpieczeniami obowiązkowymi i dobrowolnymi:

- obowiązkowe ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych,
- ubezpieczenie przewożonych ładunków,
- ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w ruchu zagranicznym – Zielona Karta,
- dobrowolne ubezpieczenia związane ze szkodami w pojeździe: autocasco, ubezpieczenia pomocy w drodze „assistance", ubezpieczenia szyb w pojeździe,
- dobrowolne ubezpieczenia od szkód osobowych: ubezpieczenia kierowcy i pasażerów pojazdu np. ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków kierowcy i pasażerów pojazdu.

Ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów jest ubezpieczeniem obowiązkowym. Zasady zawierania i wykonywania umów określone są w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz.U. z 2003 r. Nr 124 poz.1152 ze zm) a zatem warunki ubezpieczenia są jednakowe dla wszystkich posiadaczy pojazdów i ubezpieczycieli. Zakres terytorialny OC obejmuje 33 państwa, w tym: 28 państw należących do Unii Europejskiej, tj.:

- Austria,
- Belgia,
- Bułgaria,
- Chorwacja,
- Czechy,
- Cypr,
- Dania,
- Estonia,
- Finlandia,
- Francja,
- Grecja,
- Hiszpania,
- Holandia,
- Irlandia,
- Litwa,
- Luksemburg,
- Łotwa,
- Malta,
- Niemcy,
- Portugalia,
- Rumunia,
- Rzeczpospolita Polska,

• Słowacja,
• Słowenia,
• Szwecja,
• Węgry,
• Wielka Brytania,
• Włochy
oraz 5 państw nie należących do Unii Europejskiej, tj.:
• Islandia,
• Norwegia,
• Szwajcaria,
• Andora,
• Serbia.

W przypadku zdarzeń powstałych na terytoriach tych państw, OC zapewnia zakres ochrony wymagany przez prawo państwa, na terytorium którego doszło do zdarzenia, lub określony w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych, w zależności od tego, który z tych zakresów jest szerszy.
Posiadacze pojazdów ubezpieczeni w PZU w zakresie OC otrzymują nieodpłatnie ubezpieczenie OC posiadaczy pojazdów mechanicznych w ruchu zagranicznym – Zielona Karta
Z kolei ubezpieczenie NNW chroni kierowcę i pasażerów pojazdu w zakresie następstw nieszczęśliwych wypadków do których doszło w Polsce lub poza jej granicami.

Jak można usystematyzować te ubezpieczenia?
W związku z prowadzoną działalnością przewoźnik styka się przede wszystkim z: ubezpieczeniami pojazdów, ubezpieczeniami odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone innym osobom ruchem pojazdów, ubezpieczeniami osobowymi oraz z ubezpieczeniami ładunków które przewozi.
Wśród całej gamy dostępnych ubezpieczeń wyróżnić można te związane z zakresem terytorialnym przewożonych ładunków i tu należy wymienić przede wszystkim ubezpieczenie OC przewoźnika drogowego w ruchu krajowym oraz OC przewoźnika drogowego ruchu międzynarodowym. Czasami przewoźnicy zawierają umowę ubezpieczenia ładunków w transporcie krajowym oraz międzynarodowym – Cargo, ale częściej jest ona wykupywana przez firmy zlecające przewóz – właścicieli ładunków.

Jakie ubezpieczenia poleciłby Pan firmom i kierowcom działającym w transporcie międzynarodowym, krajowym?
Polecamy przede wszystkim dobrowolne ubezpieczenie autocasco, chroniące od szkód w pojeździe, uszkodzenia lub zniszczenia, kradzieży oraz utraty pojazdu.

Przydatne jest również ubezpieczenie pomocy w drodze typu assistance: jest to pomoc organizowana przez zakład ubezpieczeń na wypadek nieprzewidzianych zdarzeń jak awaria pojazdu, kolizja, zbicie szyby, awaria ogumienia, nagłe zachorowanie kierowcy, kradzież pojazdu. Pomoc obejmuje np. naprawę na miejscu zdarzenia, holowanie, pojazd zastępczy, noclegi, przewóz kierowcy lub pasażerów do miejsca zamieszkania lub do celu podróży, pomoc tłumacza i wiele innych świadczeń. W PZU przykładem takich ubezpieczeń jest PZU Auto Pomoc i PZU AutoSzyba. Należy zaznaczyć, że są to ubezpieczenia niedostępne dla niektórych rodzajów pojazdów, np. dla większych ciężarówek, autobusów, większych przyczep.

Warto ubezpieczyć życie lub zdrowie kierowców i pasażerów, służą do tego ubezpieczenia następstw nieszczęśliwych wypadków kierowcy lub pasażerów

pojazdu, w PZU przykładem takich ubezpieczeń jest NNW kierowcy i pasażerów pojazdu oraz NNW Max.

Jakie ubezpieczenie powinien posiadać kierowca?

Każdy kierowca powinien posiadać ubezpieczenie NNW, a dodatkowo wyjeżdżając za granicę powinien wykupić ubezpieczenie kosztów leczenia. Jest ono dobrowolne, ale przydatne ponieważ kierowca w swojej pracy narażony jest np. na ryzyko wypadku, spadnięcia z pojazdu podczas załadunku lub wyładunku, nagłego zachorowania, etc.

Obowiązkiem jest oczywiście posiadanie ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych za szkody spowodowane w związku z ruchem pojazdu.

Na co należy zwrócić uwagę wybierając firmę ubezpieczeniową i dobierając zakres ubezpieczenia?

Przy doborze zakresu ubezpieczenia przewoźnik powinien zwrócić szczególną uwagę na wielkość sumy gwarancyjnej i ustalić ją w takiej wysokości, aby zabezpieczyć się przed ewentualnymi przyszłymi roszczeniami. Równie ważny jest dobór zakresu ubezpieczenia poprzez dobór odpowiednich klauzul w zależności od rodzaju działalności, występującego ryzyka związanego z przewozem ładunków oraz rodzajem przewożonych ładunków. W ramach ubezpieczenia przewoźnika drogowego w ruchu krajowym i międzynarodowym oferowanego przez PZU zakres podstawowy można rozszerzyć o następujące klauzule:

Klauzula nr 1. Rozszerzenie zakresu odpowiedzialności o szkody powstałe z tytułu przewozu towarów niebezpiecznych (ADR)

Klauzula nr 2. Rozszerzenie zakresu odpowiedzialności o szkody powstałe w następstwie rozboju

Klauzula nr 3. Rozszerzenie zakresu odpowiedzialności o szkody powstałe z tytułu przewozu żywych zwierząt

Klauzula nr 4. Rozszerzenie zakresu odpowiedzialności o szkody powstałe z tytułu przewozu leków

Klauzula nr 5. Rozszerzenie zakresu odpowiedzialności o odpowiedzialność za utratę, uszkodzenie lub ubytek w paletach, platformach i kontenerach będących opakowaniem lub zabezpieczeniem towaru

Klauzula nr 6. Rozszerzenie zakresu odpowiedzialności o zwrot kosztów usunięcia pozostałości po szkodzie w tym kosztów utylizacji

Płać za usługę,
a nie przed usługą

GWARANCJA UBEZPIECZENIOWA E-MYTO

PZU oferuje korzystną formę zabezpieczenia – Gwarancję ubezpieczeniową E-myto. Dzięki niej kierowcy korzystający z płatnych dróg mają możliwość odroczonej zapłaty za przejazd.

Dowiedz się więcej:
801 102 102 **pzu.pl**

PZU

Klauzula nr 7. Rozszerzenie zakresu odpowiedzialności o szkody powstałe podczas postoju środka transportu poza parkingami strzeżonymi
Klauzula nr 8. Rozszerzenie zakresu odpowiedzialności o zwrot kosztów podniesienia lub wyciągnięcia środka transportu
Klauzula nr 9. Rozszerzenie zakresu terytorialnego odpowiedzialności.

Poza zakresem ważne jest aby wybrany przez nas ubezpieczyciel był wiarygodny, tzn. w razie szkody zapewnił gwarancję wypłaty odszkodowania. Nie bez znaczenia jest też doświadczenie ubezpieczyciela i pozycja na rynku. Przed wykupieniem ubezpieczenia należy zaznajomić się z OWU i porównać zakres ubezpieczeń w kilku firmach. Nie powinno się podejmować decyzji o wyborze zakładu ubezpieczeń jedynie na podstawie wysokości składki.

Czy warto współpracować z jednym ubezpieczycielem przez wiele lat czy też lepiej nieustannie szukać nowych, tańszych ofert?

Najlepiej współpracować z dużym zakładem ubezpieczeń, nie mającym problemów z wypłatą nawet w przypadku dużych szkód. W działalności profesjonalnej, takiej jaką prowadzi przewoźnik, cena za ubezpieczenie powinna mieć drugorzędne znaczenie. Jeżeli ubezpieczyciel zapewnia sprawną obsługę przed- i posprzedażową, a także likwidację szkód, to warto z nim współpracować. To. czy oferta rzeczywiście była warta zmiany ubezpieczyciela okazuje się zwykle po dłuższej współpracy, zwłaszcza gdy dojdzie do większych zobowiązań finansowych po stronie ubezpieczyciela.

Co robić, by uniknąć problemów z likwidacją szkody?

Aby uniknąć rozczarowania w trakcie likwidacji szkody, należy odpowiednio dobrać zakres ubezpieczenia do profilu działalności, prawidłowo określić sumę gwarancyjną, a także limity odpowiedzialności w ryzykach dodatkowych (klauzule, o których wspominałem powyżej). Należy zwrócić uwagę na wprowadzoną w umowie franszyzę redukcyjną, czyli wyrażoną kwotowo lub procentowo część odszkodowania, jaka zostanie potrącona z wypłaty.

Po szkodzie należy przede wszystkim przestrzegać obowiązków, jakie ciążą na ubezpieczonym w momencie zgłoszenia szkody. W przypadku kradzieży konieczne jest np. niezwłoczne powiadomienie policji.

Ważny jest jak najszybszy kontakt z zakładem ubezpieczeń, zgłoszenie szkody i niepodejmowanie działań nieuzgodnionych z zakładem ubezpieczeń, np. rozpoczęcie naprawy pojazdu lub holowanie pojazdu z zagranicy do Polski. PZU umożliwia zgłoszenie szkody przez telefon lub internet. Ważne jest również zebranie wszelkich dostępnych dowodów w sprawie i danych osób odpowiedzialnych za szkodę albo powiadomienie policji w sytuacji gdy szkoda zaistniała w okolicznościach uzasadniających przypuszczenie, że popełniono przestępstwo.

Jakie najczęściej błędy popełniają przewoźnicy podczas zawierania ubezpieczeń?

Najczęstszym błędem jest niedostosowanie zakresu ochrony do potrzeb, np. nie zadbanie o rozszerzenia ubezpieczenia o odpowiednie klauzule. Ale i na to jest rada np. ubezpieczenia komunikacyjne PZU są tak skonstruowane, że zakres ubezpieczenia AC obejmuje wszystkie szkody, jakie mogą się wydarzyć (tzw. all-risk). Wystarczy zawrzeć odpowiednią umowę w odpowiednim wariancie i regularnie ją wznawiać, aby zapewnić sobie spokój.

Dziękuję za rozmowę.

rozmawiała Dorota Cieślak-Góra

Na pierwszym miejscu jakość.

Crafter. Oferta dla zawodowców.

Trzymamy dla Ciebie i Twoich pasażerów najlepsze miejsca. Z autobusem Volkswagena przyjemnie upłynie zarówno długa podróż, jak i krótka przejażdżka po mieście. Szczególnie, że możesz dopasować układ i rodzaj foteli oraz standardy wykończenia wnętrza odpowiednio do charakteru prowadzonej przez Ciebie działalności. Seryjnie dostępne trzypunktowe pasy bezpieczeństwa, system ABS, adaptacyjny ESP oraz podłokietniki dla każdego podróżnego gwarantują wszystkim bezpieczną jazdę. Staje się ona jeszcze bardziej komfortowa dzięki klimatyzacji z indywidualnie sterowanymi nawiewami, fotelami zamontowanymi na podestach oraz podwójnie przyciemnionymi szybami. Solidność Volkswagena sprawia, że ze spokojem zrealizujesz każde zlecenie.

Zabierz ze sobą
RABAT do 30 000 zł

Crafter – w zależności od wariantu i wersji zużycie paliwa w cyklu łączonym od 7,0 do 9,7 l/100 km, emisja CO_2 od 184 do 255 g/km.

CarePort | Finansowanie Ubezpieczenia Serwis

Samochody Użytkowe

Pionierska wydajność.
Nowy Sprinter. Zaledwie 6,3 l/100 km*.

Najlepszy Sprinter w historii.

Prawdziwy pionier zna wartość rzeczy. Najlepszy w historii Sprinter jest jednocześnie najbardziej oszczędnym autem w swojej klasie. Zużywa jedynie 6,3 litra na 100 km*. Dlatego wybierany jest do projektów, w których liczy się dbałość o środowisko, takich jak innowacyjna elektrownia Gemasolar**.
www.nowysprinter.pl

BLUE EFFICIENCY

WYPRÓBUJ NOWEGO SPRINTERA
PIERWSZY DO PRACY
WWW.NOWYSPRINTER.PL

Mercedes-Benz
Vans. Born to run.

A Daimler Brand

Zużycie paliwa w mieście/poza miastem/średnie: 13,5-7,1/8,2-5,5/9,9-6,3 l/100 km; średnia emisja CO_2: 258-165 g/km. Klasa wydajności: D-A*.

* Podane liczby nie określają dokładnego zużycia paliwa lub emisji CO_2 dla konkretnego egzemplarza samochodu, nie są częścią oferty handlowej i służą wyłącznie do podkreślenia różnic pomiędzy różnymi typami pojazdów.

** Pierwsza na świecie komercyjna elektrownia słoneczna, wytwarzająca energię elektryczną przez całą dobę dzięki zastosowaniu innowacyjnych baterii solnych, które magazynują wytwarzane w ciągu dnia zasoby.