GOSPODARKA ODPADAMI / RECYKLING / UTRZYMANIE DRÓG i ZIELENI

1/2024 (43)
styczeń-luty

Technika KOMUNALNA

ukazuje się od 2017 r.

Cena: 10,80 zł (w tym 8% VAT)

OGÓLNOPOLSKI DWUMIESIĘCZNIK BRANŻOWY

ISSN 2543-7348

CZYTAJ ON-LINE

Szeroka oferta MEPROZET KOŚCIAN dla branży komunalnej

s.74

www.technika-komunalna.pl

CZASOPISMO INTERAKTYWNE

AKUMULATOROWA MOC W RĘKACH PROFESJONALISTÓW

DLA TYCH, KTÓRZY DAJĄ Z SIEBIE WSZYSTKO.

WIĘCEJ INFORMACJI U AUTORYZOWANYCH DEALERÓW STIHL ORAZ NA **WWW.STIHL.PL**

/ STIHL.POLSKA

/ STIHL_POLSKA

AP SYSTEM

AKKU POWER. BY STIHL.

Drodzy Czytelnicy,

pod koniec lutego br. Instytut Spraw Publicznych opublikował raport pt. „Wyzwania gospodarki odpadami komunalnymi w gminach" sporządzony w oparciu o doświadczenia zdobyte podczas dwuletniego projektu współpracy z samorządami oraz na podstawie najnowszych informacji z Bazy Danych o Odpadach. Z opracowania wynika, że przeciętnie w Polsce poprawnie segreguje się 44% odpadów, choć mieszkańcy niektórych gmin wiejskich udowadniają, że ten wskaźnik może przekraczać 70%. Jeśli chodzi o zawartość worków z odpadami zmieszanymi, badania wskazują na duży niewykorzystany potencjał: znajduje się w nich aż ponad 85% surowców nadających się do recyklingu.

Zdaniem Pawła Głuszyńskiego, głównego eksperta projektu i współautora raportu, niska skuteczność obecnego systemu ma wiele przyczyn. Wśród najważniejszych jest brak odpowiednich narzędzi prawnych i ekonomicznych promujących ograniczenie zużycia materiałów oraz ponowne użycie produktów i opakowań. Błędnie najwięcej uwagi poświęca się końcowemu etapowi procesu, czyli zagospodarowaniu odpadów zmieszanych, a zbyt mało poprawie poziomu i jakości segregacji oraz rozbudowie instalacji do recyklingu.

Wiele zmian wymuszają regulacje Unii Europejskiej, podporządkowane koncepcji gospodarki o obiegu zamkniętym (GOZ). Niestety niedostosowanie się do nich w odpowiednim tempie pociąga za sobą dotkliwe kary finansowe. ISP wykazuje w raporcie, że dla wielu samorządów wdrażanie unijnych standardów jest i będzie bardzo trudne. W szczególności dotyczy to największych polskich miast, w których dużym problemem jest jakość zbieranych odpadów: poziom segregacji waha się między 34 a 58%, a recyklingu od 18 do 44%. To przede wszystkim „zasługa" zabudowy wielorodzinnej, w której mieszkańcy korzystają ze wspólnych miejsc gromadzenia odpadów. Odpowiedzialność jest wówczas rozproszona, co skutkuje znacznym spadkiem dyscypliny.

Według autorów raportu sytuację mogą poprawić zmiana nawyków odnośnie ilości produkowanych odpadów a także coraz powszechniejsze inicjatywy mające na celu wydłużenie życia produktów. Chodzi np. o targi staroci, akcje wymiany odzieży, punkty wymiany książek czy jadłodzielnie. Konieczne są też zmiany systemowe, a wśród nich kluczowe powinno być wspieranie inwestycji umożliwiających zagospodarowanie bioodpadów.

Z życzeniami przyjemnej i pożytecznej lektury
Karol Wójtowicz

Technika KOMUNALNA
www.technika-komunalna.pl

WYDAWNICTWO
SATOR MEDIA Karol Wójtowicz
ul. Conrada 4/66
01-922 Warszawa

REDAKTOR NACZELNY
Karol Wójtowicz,
tel. +48 512 011 055
e-mail: k.wojtowicz@technika-komunalna.pl

REDAKTOR PROWADZĄCY
Dział Pojazdy Komunalne
Wojciech Karwas

SPRZEDAŻ REKLAM, MARKETING I PRENUMERATA
Ilona Wójtowicz
tel. +48 608 47 52 92
e-mail: i.wojtowicz@technika-komunalna.pl

SPRZEDAŻ REKLAM
Jarosław Dynek
tel. +48 694 725 118
e-mail: j.dynek@technika-komunalna.pl

WSPÓŁPRACA REDAKCYJNA
Katarzyna Terek, Marcin Marciniak

OPRACOWANIE GRAFICZNE
Studio 2000 Robert Lipski
Mikołaj Wójtowicz

CYKL WYDAWNICZY
Dwumiesięcznik

NAKŁAD
3100 egzemplarzy

DRUK
EDIT Sp. z o.o.

Redakcja nie odpowiada za treść reklam i zastrzega sobie prawo do redagowania oraz skracania nadesłanych tekstów. Przedruk i kopiowanie artykułów bez pisemnej zgody wydawnictwa są zabronione.

ZDJĘCIE NA OKŁADCE
Pojazd asenizacyjny z zabudową Meprozet
fot. Meprozet

PBC PRASA siła marki
NAKŁAD KONTROLOWANY 25 ZWIĄZEK KONTROLI DYSTRYBUCJI PRASY LAT

CZASOPISMO INTERAKTYWNE

W wybranych artykułach są zamieszczane kody QR oraz hiperlinki, umożliwiające bezpośredni dostęp do zdjęć oraz filmów stanowiących uzupełnienie materiału opublikowanego w czasopiśmie.

Obserwuj nas na facebooku:
www.facebook.com/technika.komunalna

1/2024 Technika KOMUNALNA

W numerze:

WYDARZENIA BRANŻOWE

6 EKOTECHnologie przyszłością gospodarki komunalnej

8 Nowa fabryka felg Pronar w Narwi

10 Już niedługo targi IFAT 2024

RYNEK

12 New Holland po raz 15. z rzędu na czele polskiego rynku ciągników rolniczych

13 Statuetki „Kłosów" dla najlepszych dealerów New Holland

14 „Segment ciągników kompaktowych będzie się rozwijał"

MASZYNY RECYKLINGOWE

16 Doppstadt INVENTHOR 6.2 rusza do akcji

18 Drugi rozdrabniacz KOMPTECH Terminator 5000 S w zakładzie MIKI Recykling

20 Rozdrabniacze UNTHA serii XR: wysokie osiągi w różnych zastosowaniach

22 Rozdrabniacz średnioobrotowy Terex Ecotec TDS V20 udowadnia podczas testów swoje wyjątkowe zalety

24 Wszechstronne możliwości dla biogazowni – poznaj Lepton 5100

INSTALACJE KOMUNALNE

26 Hale tunelowe ARBENA – jakość wspierana doświadczeniem

MASZYNY ROBOCZE

28 Unowocześnienie pakietów technologicznych w spycharkach CAT średniej wielkości

30 Innowacyjne zarządzanie składowiskiem odpadów

34 Mobilne kruszarki i przesiewacze marki SANDVIK w ofercie Volvo Maszyny Budowlane Polska

40 Nowe ładowarki kompaktowe CASE

44 Dwie ładowarki LiuGong 856H w Karkonoskim Centrum Gospodarki Odpadami

48 Nowości New Holland na targach Agritechnica 2023

POJAZDY KOMUNALNE

50 Volvo Trucks rozpoczyna rok od wyjątkowych premier

54 COSECO Industrie Group: grupa przemysłowa, ale wciąż rodzinna

56 Śmieciarki COSECO teraz w ofercie SLT Group!

58 DAF Trucks Polska chce wrócić na czoło tabeli

60 Dealer Roku DAF 2024: konkurs rozstrzygnięty

62 „Cesarz" wydajności

66 Naczepy z ruchomą podłogą Legras Industries

68 Terberg Connect – zdalna diagnostyka pojazdów komunalnych

70 Transformacja energetyczna w MAN Truck & Bus zgodnie z planem

74 Szeroka oferta Meprozet

76 „Wychodzimy poza to, co oczywiste"

80 Meiller Polska zamyka 2023 r. na plusie

82 Dwa stoiska Pronar na targach Agritechnica 2023

84 Koncentracja na kliencie przynosi efekty – spółka Daimler Truck Polska podsumowuje 2023 rok

87 Testy Unimoga napędzanego wodorowym silnikiem spalinowym

UTRZYMANIE DRÓG I ZIELENI

88 40 lat firmy SaMASZ: od wynajętego garażu do światowej ekspansji

KUBOTA

Lider ciągników do 49 KM*

2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023

Od 8 lat na prowadzeniu

Dumni z ośmioletniej pozycji lidera, Kubota w każdym swoim ciągniku reprezentuje dziedzictwo legendarnej japońskiej innowacji i niezawodności. Każdy model to harmonia niezrównanej jakości i satysfakcji, którą nieprzerwanie zapewniamy naszym Klientom. Wasze zaufanie jest największym wyróżnieniem i inspiruje nas do ciągłego doskonalenia.

Kubota - trwałe partnerstwo dla wzajemnego rozwoju.

* wg danych Agritrac, na podstawie rejestracji ciągników o mocy do 49 KM w latach 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023.

www.kubota-eu.com

For Earth, For Life

EKOTECHnologie przyszłością gospodarki komunalnej

Ekotech, spotkanie specjalistów ds. gospodarki odpadami z przedstawicielami samorządu to doskonała okazja do wymiany doświadczeń oraz poznania najnowszych osiągnięć technologicznych w sektorze komunalnym. Najbliższa edycja tego wydarzenia odbędzie się od 10 do 11 kwietnia w Targach Kielce. W tym samym czasie zaplanowano targi infrastrukturalne Autostrada Nowa Infrastruktura oraz Hackathon, czyli biogospodarcze zawody.

Najlepsi z branży komunalnej w jednym miejscu

W targach Ekotech biorą udział liderzy branży komunalnej. Z roku na rok sukcesywnie wzrasta liczba wystawców prezentujących innowacyjne rozwiązania w zakresie gospodarowania odpadami. Na liście są producenci maszyn do recyklingu, firmy oferujące zaawansowane technologicznie urządzenia do segregacji i przetwarzania odpadów, producenci magazynów dla branży recyklingowej, a także przedsiębiorstwa zajmujące się samochodami elektrycznymi, inteligentnymi systemami wspomagającymi odbiór śmieci oraz oprogramowaniem ułatwiającym zarządzanie gospodarką odpadami. Podczas nadchodzącej edycji targów będzie można zapoznać się z ofertą takich firm jak: Arbena, specjalizująca się w halach i magazynach dla branży recyklingowej, Elkoplast – producent wyrobów do zbiórki, sortowania i transportu odpadów, a także Apriva, dostarczająca mobilne urządzenia do mycia i dezynfekcji pojemników na odpady. Nie zabraknie też producentów: rozdrabniaczy przemysłowych Untha i szerokiej gamy szczotek przemysłowych Szczot-Tech. Na Ekotech będą również wieloletni partnerzy targów – firma Ak Nova zajmująca się doradztwem, projektowaniem i wykonawstwem robót w sektorze gospodarki odpadami. Podobnie jak w poprzednich latach wystawcy zorganizują liczne prezentacje swoich i najnowszych rozwiązań.

Liczne spotkania i konferencje na targach

W programie targów Ekotech zaplanowano szereg konferencji i seminariów, skierowanych do przedstawicieli administracji publicznej, przedsiębiorców oraz wszystkich osób zainteresowanych ochroną środowiska i gospodarowaniem odpadami komunalnymi. Międzynarodowe Forum Gospodarki Odpadami, konferencja szkoleniowo-informacyjna Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, a także debata w temacie systemu kaucyjnego to tylko niektóre z wydarzeń, które przyciągną dużą grupę zainteresowanych osób. Odwiedzający kielecki ośrodek wystawienniczy będą mogli wziąć udział także w konkursach z cennymi nagrodami organizowanych przez wystawców targów.

24. edycji targów Ekotech towarzyszyć będą dwa inne wydarzenia: targi infrastrukturalne Autostrada Nowa Infrastruktura oraz zawody biogospodarcze Hackathon. Każde z nich nie tylko zainspiruje do podjęcia skutecznych działań na rzecz ochrony środowiska, ale również będzie miało ważny wpływ w zakresie kształtowania koncepcji zrównoważonego rozwoju. Zachęcamy do udziału w połączonych imprezach.

VOLTRA

Od 13 lat współpracujemy z jednostkami sektora publicznego, dla których zorganizowaliśmy i przeprowadziliśmy niemal 40 gazowych i ponad 100 elektrycznych grup zakupowych w procedurze unijnej. Voltra S.A. kontraktuje energię na poziomie przekraczającym 1TWh rocznie.

DOŁĄCZ DO GRUPY ZAKUPOWEJ

Voltra S.A.,
ul. Kuszników 38,
03-272 Warszawa,
+48 222 58 80 32,
biuro@voltra.pl

01 + KORZYŚCI

- Taniej – najlepsze oferty na energię i gaz
- Szybciej – ograniczenie zaangażowania własnych zasobów
- Ograniczenie ryzyk – oferty od dużych i sprawdzonych dostawców
- Bezpieczeństwo i pewność spełnienia wymogów ustaw – dostęp do wiedzy eksperckiej, aktualizacja zasad i przepisów (PZP, PE, itp.), zabezpieczenie przed rezerwową sprzedażą
- Wsparcie doradcze doświadczonych konsultantów i ekspertów branżowych – dobór optymalnego terminu przetargu i okresu zakupu, działanie na podstawie aktualnych analiz i trendów rynkowych
- Duży wolumen energii grupy – zapewniamy wyłącznie unijne postępowania przetargowe
- Skuteczna obsługa – udzielamy pomocy w rozwiązywaniu problemów

02 + ZAKRES WSPÓŁPRACY

- Pełna obsługa analityczna, przetwarzanie i agregacja danych
- Analiza rynku i doradztwo dotyczące zakupu energii i gazu
- Opcjonalne powtarzanie przetargów/zakup z wolnej ręki
- Tworzenie statystyk i zestawień, jak i prognozowanie kosztów
- Opracowanie analiz optymalizacyjnych
- Weryfikacja możliwości uzyskiwania białych certyfikatów
- Opiniowanie zasadności realizacji: LED, DSR, PV, kompensacji mocy biernej
- Udostępnianie dokumentów dotyczących obsługi systemu elektroenergetycznego

03 + ZAŁOŻENIA WSPÓŁPRACY

- Czas obowiązywania umowy to 4 lata
- Jedna umowa pozwalająca na obsługę wszystkich postępowań przez kilka lat
- Wynagrodzenie za przetargi płatne dopiero po ich rozstrzygnięciu
- Obsługa jest rozliczana comiesięcznie
- Dowolny okres kontraktowania - może być dłuższy niż umowa z nami
- Obsługa systemu i generowanie raportów

04 + ZASOBY DO OBSŁUGI

- Kompleksowo działający zespół 24 osób
- Pracownicy z długim doświadczeniem w energetyce i PZP
- Indywidualni opiekunowie Klientów do obsługi PPE
- Dział wsparcia i analitycy to specjaliści z kilkuletnim stażem w firmie
- Wysoko wykwalifikowane Działy: Prawny i Zamówień Publicznych
- Długie doświadczenie organizacji w złożonych projektach finansowych, energetycznych i oświetleniowych
- Naszym Klientom gwarantujemy zaangażowanie, profesjonalizm, wiedzę i doświadczenie

Nowa fabryka felg Pronar w Narwi

Dzięki nowej inwestycji, Pronar przesunął się w rankingu największych na świecie producentów felg do maszyn rolniczych i budowlanych z pozycji trzeciej na drugą.

Trzecia fabryka felg Pronaru (a dziewiąta w majątku firmy) została oficjalnie otwarta 30 listopada ub. roku. Na powierzchni blisko 20 tys. m^2 znajdują się dwie bliźniacze linie produkcyjne, najnowocześniejsza w Europie lakiernia i magazyn wysokiego składowania.

Inwestycję rozpoczęto w połowie 2021 r., budowa i wyposażenie unikatowego w skali światowej zakładu zajęły tylko dwa lata. Wykorzystując ponad 20-letnie doświadczenie inżynierowie Pronar Wheels zaprojektowali własnymi siłami niemal wszystkie maszyny do przetwarzania stalowej blachy w felgi. Wykonała je narzędziownia w Narwi, podobnie samodzielnie napisano oprogramowanie sterujące. To już 8. i 9. generacja urządzeń do produkcji kół, czyli rozwiązania najwyższej klasy i wolne od niedoskonałości, jakie mają maszyny dostępne na rynku. Nikt inny na świecie nie korzysta z takich, ponieważ Pronar stworzył je wyłącznie na własne potrzeby.

Nowy zakład w Narwi mieści dwie niemal identyczne linie produkcyjne i zostawia miejsce na trzecią. Zainstalowano tam w sumie 44 maszyny. Hala ma 250 m długości, ale przenośniki meandrują między stanowiskami tak, że każdy element pokonuje kilkukilometrową drogę, nim z kawałka blachy stanie się felgą. Dzięki automatyzacji i zastosowaniu robotów, do obsługi wystarcza kilka osób na każdą linię. Poszczególne stanowiska są monitorowane przez niezależne sterowniki, wysyłające dane do zbiorczego komputera koordynującego proces powstawania felg. To jest kluczowe w całym procesie, bo cała „biblioteka" rodzajów felg liczy ok. 12 tysięcy pozycji, a każda z nich jest opisywana przez ok. 350 parametrów, jakie trzeba ustawić w maszynach.

Na początku linia sama odbiera arkusze blachy stalowej z palet – formatki pochodzą z sąsiadującego zakładu przygotowania materiału Pronar. W pierwszym etapie blacha jest śrutowana, po czym zostaje zwinięta w zautomatyzowanym, bardzo dokładnym procesie. Chodzi o to, by tzw. zwijka została precyzyjnie, z dokładnością do dziesiętnych części milimetra, umieszczona na stanowisku, w którym jest spawana plazmowo tworząc zamknięty obwód. Dlatego jej wymiary i położenie są kilkakrotnie sprawdzane za pomocą laserów. Na kolejnych stanowiskach spaw zostaje zawalcowany, a stalowy pierścień jest dokładnie

W pierwszym etapie produkcji odpowiednio przycięty arkusz blachy przyjmuje kształt tzw. zwijki, która następnie zostaje zespawana tworząc półprodukt do dalszego kształtowania obręczy.

W nowej hali stanęły cztery maszyny profilujące znacznie większe niż te w dotychczasowych zakładach, co umożliwi produkcję felg o średnicy od 6 do 54" i szerokości od 4 do 44". Do największych rozmiarów trzeba było opracować i wykonać manipulatory niezawodnie przemieszczające tak duże masy.

Malarnia jest w pełni automatyczna, gwarantując najwyższą jakość i wydajność procesu, a jednocześnie redukcję kosztów, m.in. dzięki efektywnemu wykorzystaniu materiałów ochronnych i nawierzchniowych.

Lakiernia proszkowa składa się z dwóch kabin, w których roboty nakładają jednorodną, powtarzalną warstwę farby chroniącej przed korozją i nadającą feldze efektowny wygląd.

przycinany i powoli zaczyna nabierać właściwego kształtu.

Serce strefy obróbki metalu stanowią cztery maszyny profilujące, które stopniowo formują nawet najbardziej skomplikowaną obręcz. Nie przy każdym typie elementu wykorzystuje się wszystkie profilarki, ale są też i takie realizacje, które kilkakrotnie zawracają między maszynami. Dzięki dużej sile tych maszyn, blacha obręczy może mieć grubość nawet 12 mm. Tarcze z kolei są tłoczone z blachy stalowej o grubości do 35 mm i na głębokość sięgającą aż pół metra. Powstają na prasach o nacisku do 50 000 kN w zakładzie nr 2 w pobliskiej Narewce, skąd są dowożone do nowej fabryki, identyfikowane na podstawie numeru i dostarczane na stanowisko, w którym zostają zespawane z właściwą obręczą.

Zespawana w całość felga jest najpierw szlifowana ze wszelkich zadziorów, jakie mogły powstać w trakcie obróbki. Oczywiście i tę czynność wykonują stosownie wyposażone roboty. Później następuje bardzo staranne mycie oraz wieloetapowe pokrywanie powłokami ochronnymi i ozdobnymi. Nowością jest fosforanowanie cynkowe najlepiej zabezpieczające stal przed korozją; po nim następuje gruntowanie kataforetyczne, a na koniec malowanie proszkowe w zrobotyzowanych kabinach. Malarnia jest w stanie obsłużyć felgi o masie do 700 kg i rozmiarze 54×54". Jeden detal będzie malowany maksymalnie 30 s. Cały proces jest bardzo szybki, a przy tym wydajny: powłoka ma zawsze jednorodną i właściwą grubość, materiał jest wykorzystywany efektywnie, nie ma miejsc niedomalowanych. W nowej fabryce Pronaru wprowadzono inteligentne sterowanie lakiernią, które samo decyduje, co maluje i kiedy. Zadaniem pracownika jest jedynie zawieszenie detalu i wybranie koloru, program sam zaplanuje drogę tak, by zoptymalizować czas i koszt malowania. Dużą pomocą jest również obecność dwóch komór, co jeszcze lepiej optymalizuje czas i koszty: nie ma przestojów, jeśli np. jedna z nich jest przezbrajana.

Prezes Sergiusz Martyniuk: „W 2022 r. mieliśmy obrót 1,5 mld zł i zarobiliśmy ok. 200 mln brutto zysku, co pozwoliło m.in. na inwestycję w tę fabrykę ponad 200 mln zł. Na 2024 r. mamy proste zadanie: produkować i sprzedawać. Nie planujemy na razie kolejnych inwestycji, bo nie ma takiej potrzeby. Dysponujemy wystarczającą liczbą hal i maszyn, natomiast będziemy dalej rozwijać robotyzację, ponieważ ludzie się starzeją, odchodzą na emeryturę, a wśród młodych coraz trudniej znaleźć chętnych do zawodu spawacza czy lakiernika. Mam tu na myśli mniejsze roboty, niż te, które już posiadamy, aby łatwiej było je programować i wytwarzać mniejsze serie. W 2024 r. chcemy przeprowadzić gruntowną rekonstrukcję w dziale techniczno-wdrożeniowym, co pozwoli nam dostarczać jeszcze bardziej innowacyjne produkty.

Po równie automatycznej kontroli jakości felgi są kierowane do magazynu, ale nie na długo. Pronar zaopatruje obecnie największych światowych producentów maszyn rolniczych i wolnobieżnych, a w tym roku jest oczekiwane ożywienie tego rynku. Nowa hala produkcyjna umożliwi poprawę nie tylko jakości, ale także wydajności. Dzięki nowoczesnym maszynom, Pronar będzie w stanie zwiększyć produkcję kół tarczowych nawet do 1 mln sztuk rocznie przy szerszym asortymencie.

Na uroczystość, połączoną ze spotkaniem przedświątecznym, przybyło 1,5 tysiąca pracowników Pronar (niemal połowa załogi) oraz wojewoda podlaski Bohdan Paszkowski i wiceprezes Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej Jan Stanisław Kap. Kierownik Działu Kadr Krzysztof Lewczuk rozpoczął uroczystość oficjalnym przywitaniem wszystkich zgromadzonych i zaproszeniem na scenę Prezesa Rady Właścicieli Pronar Sergiusza Martyniuka, który w przemowie podzielił się wizją na przyszłość, a także wspomnieniami z trudnych, ale i triumfalnych chwil z historii firmy. Jak podkreślił, Pronar rozpoczyna rok swojego 35-lecia. Zwieńczeniem wystąpienia było uroczyste podpisanie pierwszej wyprodukowanej felgi przez Sergiusza Martyniuka i Bohdana Paszkowskiego.

W trakcie uroczystości wręczono także prestiżowe odznaczenia resortowe przyznane przez Prezydenta RP oraz Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, uhonorowując zaangażowanie i wkład pracowników Pronar w rozwój kraju. Za część artystyczną odpowiadał chór i zespół muzyczny Pronar.

Już niedługo targi IFAT 2024

W dniach od 13 do 17 maja br. odbędzie się kolejna edycja targów IFAT w Monachium. To największa na świecie wystawa poświęcona rozwiązaniom z zakresu gospodarki odpadowej, surowcowej i wodno-kanalizacyjnej.

Targi IFAT odbywają się w cyklu dwuletnim. Poprzednia edycja zorganizowana na przełomie maja i czerwca 2022 r. zgromadziła aż 2984 wystawców z 59 krajów, prezentujących swoją ofertę w 18 halach oraz na terenie zewnętrznym o łącznej powierzchni 260 tys. m^2. Targi zgromadziły blisko 120 tys. zwiedzających ze 155 krajów. Jeszcze lepiej zapowiada się najbliższa edycja, ponieważ już rok temu zarezerwowano niemal cały dostępny teren targowy, a w planowaniu rozmieszczenia stoisk i samych eksponatów nie będą przeszkadzały obostrzenia covidowe. Podobnie jak wcześniej rozwiązania z dziedziny recyklingu i gospodarki odpadami zostaną usytuowane we wschodniej części ośrodka, natomiast tematyka poświęcona wodzie i ściekom zdominuje część zachodnią.

Targi IFAT za każdym razem imponują swoim rozmachem i nikt, kto postanowił w nich uczestniczyć nie żałuje podjętej decyzji. Wystawcy mogą liczyć na wielu potencjalnych klientów z całego świata, natomiast na zwiedzających zawsze czeka mnóstwo różnorodnych produktów i technologii. Znaczna ich część to absolutne nowości, bo targi IFAT to doskonałe miejsce na premierę! Bogatej ekspozycji towarzyszy mnóstwo prezentacji, konferencji i debat, stanowiących świetną okazję do pozyskania wiedzy i wymiany doświadczeń związanych z najbardziej „gorącymi" tematami dotyczącymi ochrony środowiska, recyklingu i gospodarki o obiegu zamkniętym, która po raz kolejny będzie jednym z najważniejszych punktów agendy tegorocznej imprezy. Bez żadnej zwłoki trzeba bowiem przestać traktować odpady jak śmieci i nadawać powszechny sens pojęciu „surowce wtórne". Organizatorzy IFAT 2024 zamierzają wykorzystać do tej przemiany przykład Niemiec: kraju bogatego, uprzemysłowionego i z dużą liczbą ludności. To wszystko oznacza dużo odpadów i właśnie dlatego zrobiono na nich interes, angażując nowoczesne technologie i dobrze powiązane procesy. W Niemczech oczywiście są składowiska, ale ich liczba w ciągu ostatnich 5 lat zmalała o blisko 1/3. Jednocześnie znacznie zwiększyła się liczba instalacji do sortowania i przetwarzania odpadów, jest ich już ponad 8,3 tys. Odbiór, odzysk i sprzedaż surowców wtórnych to zyskowna gałąź przemysłu niemieckiego, zmniejszająca uzależnienie od importu i wybitnie przyczyniająca się do poprawy klimatu. Od 1990 r. dzięki gospodarce obiegu zamkniętego zmniejszono emisję CO_2 o ponad 100 mln t, głównie dzięki recyklingowi materiałów i ograniczeniu składowania odpadów. To jeszcze nie jest ostatnie słowo, ale są też zagrożenia, m.in. rosnący wiek pracowników zatrudnionych przy odbiorze i przetwarzaniu odpadów czy coraz większe problemy ze znajdowaniem chętnych do takiej pracy. Owe problemy dotykają wszystkie kraje europejskie, więc na wystawie IFAT będą prezentowane najnowsze technologie umożliwiające zmniejszenie wysiłku ludzkiego, a także zużycie energii lub wprowadzenie źródeł odnawialnych. Zapowiedziano osobny „kącik wodorowy" z prezentacją rozwiązań już dostępnych i opracowanych przez start-upy poszukujące wsparcia dla swoich pomysłów.

Inny ważny temat tegorocznych targów IFAT to właściwa gospodarka wodą zwłaszcza w dużych miastach, które stały się ofiarami „betonozy" i częste nawałnice powodują przepełnienie instalacji obliczonych wg nieaktualnych danych klimatycznych. „Miasta-gąbki" to hasło, które będzie często przewijało się w halach przeznaczonych dla branży wodno-kanalizacyjnej.

Monachijskie targi IFAT odbywają się ośrodku wystawienniczym Messe München. We wszystkie dni obiekt będzie otwarty dla zwiedzających w godzinach od 9 do 18, wyjątek stanowi piątek 17 maja, w którym impreza potrwa do 16. Więcej informacji na www.ifat.de

MESSE MÜNCHEN

Where commitment meets expertise.

Welcome to IFAT Munich—the world's leading trade fair for environmental technologies

Green instead of gray. The more environmentally friendly cities and municipalities are, the more livable they are for us humans. From street cleaning and winter services to waste management: being the most important driver of the global environmental industry, IFAT Munich offers innovative solutions for sustainable municipal technology and emission control. And for more quality of life.

May 13–17, 2024 | Messe München
Get your ticket now: ifat.de/tickets/en

ifat.de

IFAT Munich

New Holland po raz 15. z rzędu na czele polskiego rynku ciągników rolniczych

Walka o pierwsze miejsce trwała aż do ostatnich miesięcy roku i nic nie było pewne poza tym, że marka New Holland nie będzie chciała rezygnować z zamknięcia „okrągłej 15-tki" tytułów lidera. Gdy podliczono zakupy grudniowe, jak zwykle bardzo liczne, wysiłki jej sprzedawców okazały się skuteczne.

Z końcowym wynikiem 1794 zarejestrowanych ciągników marka New Holland jest pierwsza i poprawiła udział w polskim rynku do 17,4% (+1,7 pp.). Co ciekawe sukces osiągnięto bardzo równomierną sprzedażą modeli różnych wielkości (poza miniciągnikami), a w klasach 51-70 KM i 71-100 KM marka jest liderem.

Drugi na podium John Deere był najlepszy w ciężkich klasach, powyżej 141 KM, i z ogólnym wynikiem 1555 dostarczonych ciągników ma 15,1% udziału w polskim rynku. Kubota, na trzecim miejscu, zdominowała z kolei najlżejsze kategorie, a w sumie sprzedała 1195 egzemplarzy. Daje to marce 11,6% udziału, a w odróżnieniu od rywali z pierwszej trójki podium, może ona poszczycić się rezultatem lepszym niż w 2022. Cały rynek zanotował bowiem spadek o aż 12,2%, do 10 284 szt., a przecież poprzedni rok też był daleki od rekordów. Najbardziej zostały dotknięte marki tradycyjnie zajmujące miejsca 4. i 5.: Deutz Fahr i Case IH. Massey Ferguson utrzymał się na 6. miejscu, lecz też musiał przeżyć gorycz wyniku gorszego o niemal 1/3. Nieco inne nastroje panują zapewne wśród sprzedawców Valtry, bo marka wprawdzie sprzedała mniej, ale wspięła się o jedną pozycję w rynkowym rankingu.

Analitycy unikają jednoznacznego typowania głównej przyczyny spadku. Najczęściej wymienia się niepewną sytuację finansową w rolnictwie spowodowaną spadkiem cen skupu, ten zaś jest pokłosiem wielkich dostaw zbóż i rzepaku z Ukrainy (co nie dotyczy tylko polskiego rynku). Nie brakuje jednak opinii, że po wielkich popandemicznych zakupach po prostu następuje powrót do normalnych poziomów, a dalszy rozwój będzie zależał od kierunków, w jakich pójdzie europejskie rolnictwo i sadownictwo. Na te z kolei zaczną wpływać zmiany klimatyczne i dążenie do większej bioróżnorodności upraw.

Na pewno sytuacja skłania klientów do ostrożności przy wdrażaniu innowacyjnych rozwiązań, jakie proponuje rynkowy lider. New Holland oferuje obecnie dwa modele ciągników zasilanych gazem ziemnym. T6.180 Methane Power debiutował na naszym rynku latem 2022 r., a w minionym roku na targach Agritechnica zaprezentowano większy T7.270, w którym paliwo gazowe jest przechowywane w postaci skroplonej (LNG). Zapewnia to autonomię pracy podobną jak w dieslowskim odpowiedniku. W obu przypadkach źródłem metanu ma być lokalna produkcja z wykorzystaniem fermentacji odpadów roślinnych i pozwierzęcych. Powstający w tym procesie biogaz musi być oddzielony od niepalnych gazów i sprężony lub skroplony, ale silniki FPT stosowane w obu ciągnikach są dostosowane do spalania biometanu zawierającego więcej zanieczyszczeń niż gaz kopalny. New Holland wspiera w ten sposób pomysł na niezależne energetycznie gospodarstwa rolnicze, wytwarzające we własnym zakresie energię, ciepło i paliwa. Taka koncepcja ma również szansę w dużych przedsiębiorstwach komunalnych czy wodociągowych wykorzystujących odpady miejskie lub osady ściekowe.

New Holland T6.180 Methane Power jest wciąż unikatową propozycją ciągnika zasilanego sprężonym gazem ziemnym, który może pochodzić z sieci, lecz w zamyśle twórców powinien wykorzystać wielki potencjał Europy w produkcji biometanu.

John Deere przez 10 miesięcy był liderem polskiego rynku i choć na finiszu 2023 r. marka oddała prowadzenie, to zwiększyła swój udział.

Kubota przoduje w dostawach miniciągników, do 50 KM mocy, stosowanych głównie przez gospodarstwa sadownicze, a także firmy komunalne wymagające zwrotnego i mocnego sprzętu do odśnieżania ulic.

Statuetki „Kłosów” dla najlepszych dealerów New Holland

Dnia 6 lutego w Warszawie odbyła się coroczna Gala Dealerów marki New Holland w Polsce. Po raz kolejny zostały przyznane statuetki „Kłosów” dla najlepszych dealerów New Holland. Była to również okazja do szczegółowego podsumowania sprzedaży maszyn marki w roku 2023.

Na osiągnięty sukces składa się zazwyczaj wiele czynników, takich jak wieloletnie budowanie zaufania i słuchanie potrzeb klientów, świetnie zmotywowane i zgrane zespoły, a także duża elastyczność oraz skuteczne zarządzanie i rozwój w dynamicznie zmieniającej się rzeczywistości gospodarczej, jaka obecnie panuje w rolnictwie.

W tegorocznej edycji konkursu wszyscy walczyli z pełnym zaangażowaniem. W finałowej trójce zwycięskich dealerów New Holland w Polsce w 2023 znalazły się następujące firmy (zaczynając od najważniejszej nagrody i najwyższego wyróżnienia): PHU Perkoz Sp. z o.o., która zdobyła nagrodę główną – Złoty Kłos i co warte podkreślenia to już trzeci rok z rzędu, kiedy ten dealer

nie schodzi z najwyższego stopnia podium. Na drugim miejscu uplasował się dealer AGROSKŁAD Sp. z o.o, zdobywając po raz 5. statuetkę Kłosa. Brązowy Kłos powędrował do dealera P.H.U.P. Agros-Wrońscy Sp. z o.o.

Specjalną nagrodą Grand Prix wśród dealerów marki New Holland za najwyższy udział w rynku w rejestracji nowych ciągników w Polsce w 2023 roku może poszczycić się dealer AGROSKŁAD Sp. z o. o. W kategorii Działu Finansowania Fabrycznego CNH Capital zostali wyróżnieni: za najwyższą penetrację rynku 2023 – dealer PRIMATOR Henryk Kraszewski, za najwyższą wartość aktywowanych finansowań 2023 – dealer Raitech Sp. z o.o., a za największą liczbę umów 2023 – dealer Rolserwis S.A. W kategorii Działu Serwisu New Holland 2023 przyznano: Złoty Klucz, który trafił do dealera P.H.U.P Agros-Wrońscy Sp. z o.o., Srebrny Klucz dla dealera PRIMATOR Henryk Kraszewski oraz Brązowy Klucz, który otrzymał dealer Agrohandel S. J. A. Plecety, I. Plecety.

REKLAMA

SPEC-TRUCK s.c.

ul. Nowa 24. 67-720 Lubasz, tel./fax 67 255 60 69
Maciej Stachowiak, tel. 508 336 863, Maciej Tomaszewski, tel. 603 847 464
● IMPORT SAMOCHODÓW KOMUNALNYCH I CIĘŻAROWYCH NA ZAMÓWIENIE
● GWARANCJA ● MOŻLIWOŚĆ LEASINGU ● W OFERCIE INNE

2011 rok, zabudowa NTM do selektywnej zbiórki odpadów

2013 rok, zabudowa NTM do selektywnej zbiórki odpadów

Model 2013, Zabudowa Joab 12 T do przewozu 2 kontenerów

2016 rok, nowa Zabudowa Skibicki HKS20.

2013 rok, zabudowa Norba do selektywnej zbiórki odpadów

Piaskarka Kupper Weiser, 2008 rok

www.spectruck.pl

Nowość w ofercie SPEC-TRUCK:
Naprawy bieżące i kapitalne zabudów NTM oraz części zamienne NTM

„Segment ciągników kompaktowych będzie się rozwijał”

Rozmowa z Michałem Poźniakiem, dyrektorem zarządzającym Kubota (Deutschland) GmbH Sp. z o.o. Oddział w Polsce

– Od pewnego czasu pełni Pan funkcję dyrektora zarządzającego Kuboty w Polsce. Czy mógłby Pan krótko opowiedzieć o swojej karierze zawodowej?

– Do zespołu Kuboty dołączyłem w 2014 r. Najpierw pełniłem rolę szefa działu sprzedaży maszyn rolniczych, rozszerzoną w 2021 r. o sprzęt ground care. Z dniem 1 stycznia 2023 r. objąłem stanowisko dyrektora zarządzającego Kuboty w Polsce. Wcześniej pracowałem w agencji Martin & Jacob, gdzie sprawowałem funkcję szefa projektu.

– Zanim przejdziemy do obecnych czasów, wróćmy na chwilę do początków Kuboty w Polsce. Od kiedy ciągniki tej marki są dostępne w naszym kraju?

– Pierwsze ciągniki marki Kubota zaczęły się u nas pojawiać w 2004 r., co było związane z akcesją Polski do Unii Europejskiej. W tym czasie wiele firm takich jak nasza wkroczyło na polski rynek i rozpoczęło dystrybucję różnego sprzętu. Ale prawdziwa ekspansja Kuboty nastąpiła pod koniec 2012 r., gdy utworzono w Polsce oddział fabryczny. Od tego momentu widać też skokowy wzrost sprzedaży. W zeszłym roku obchodziliśmy jubileusz 10-lecia, ponieważ operacyjnie zaczęliśmy działać w 2013 r.

– Ilu obecnie w Polsce jest przedstawicieli marki Kubota? Czy każdy z nich ma jednakową ofertę, zarówno w zakresie produktów jak i usług posprzedażowych? Czy są planowane jakieś zmiany w tym zakresie, np. dalsze zwiększanie liczby dealerów?

– Trzeba tutaj zwrócić uwagę, że my działamy trochę inaczej niż cała konkurencja. Mamy bowiem dwa rodzaje dealerów, czyli naszych partnerów biznesowych odpowiadających za sprzedaż, obsługę serwisową i całą opiekę nad klientem. Pierwszy rodzaj to tzw. dealer full liner, który posiada w swojej ofercie zarówno kosiarki samojezdne, ciągniki kompaktowe, pojazdy użytkowe oraz ciągniki rolnicze. Drugi typ to dealer ground care, a więc komunalny. W jego ofercie nie ma ciągników rolniczych. Obecnie mamy łącznie 28 dealerów, z czego 13 to full linerzy, a pozostali ground care. Jeśli chodzi o ich rozmieszczenie, to staramy się, aby klient miał nie więcej niż 100 km do najbliższego przedstawiciela. Oczywiście ta sieć nie jest równomierna, ponieważ zależy od stopnia zurbanizowania danego regionu. Póki co liczba dealerów jest wystarczająca, ale jeśli gdzieś zauważymy duży potencjał rynku, to nie wykluczamy powołania nowego przedstawiciela.

– Kubota ma szeroką gamę ciągników (do nieco ponad 170 KM), ale najbardziej jest kojarzona z segmentem maszyn kompaktowych i odnosi w nim duże sukcesy. Nieprzerwanie od 2016 r. zajmuje pozycję lidera w zakresie mocowym do 49 KM, co przy dość dużej i prężnej konkurencji jest nie lada wyczynem. W jaki sposób udało się to osiągnąć?

– Myślę, że na ten sukces miało wpływ wiele czynników. Po pierwsze jesteśmy firmą, która wyrosła z ciągników tego typu i nadal stanowią one trzon naszej działalności. Istotne znaczenie ma też fakt, że gama ciągników komunalnych Kubota jest bardzo szeroka, co umożliwia łatwy wybór optymalnego rozwiązania. Obecnie na polskim rynku oferujemy aż 26 modeli, które należą do 7 serii. Z marką Kubota wiąże się również legendarna japońska jakość, niezawodność i prostota obsługi. Wszystkie produkty są systematycznie udoskonalane, m.in. w oparciu o regularne wizyty przedstawicieli fabryki w naszym kraju. To dla nich doskonały sposób na pozyskanie informacji jak sprawdzają się ciągniki Kubota w różnych zastosowaniach, aby na tej podstawie wprowadzać nowe rozwiązania. Osiągnięty sukces jest też bez wątpienia

zasługą zespołu firmy, którym mam zaszczyt obecnie kierować. Wiele osób bardzo długo pracuje dla tej marki i świetnie zna produkty. Naszą mocną stroną jest również sieć dealerska. Można bowiem mieć najlepszy produkt, ale jeśli nie stoi za nim dobra sieć sprzedażowo-serwisowa, to ten produkt cały czas pozostanie nieznany. A dealerzy Kubota znakomicie wywiązują się ze swoich obowiązków i notujemy bardzo dobre wyniki. Ostatni ważny aspekt to wsparcie, jakie zapewniamy sieci sprzedaży w postaci atrakcyjnego finansowania fabrycznego i przedłużonej gwarancji Kubota Care. Warto wspomnieć, że w segmencie mocy do 60 KM osiągnęliśmy w tamtym roku udział bliski 27%, a ciągniki tej klasy stanowią obecnie aż 25% rynku. W minionym roku tak naprawdę tylko dwa segmenty zanotowały wzrosty, tj. właśnie ten do 60 KM i powyżej 180 KM, w którym nie mamy produktu. Myślę więc, że segment ciągników kompaktowych będzie się rozwijał.

– Co ma kluczowy wpływ na wzrost popularności takich maszyn?

– Takie ciągniki bardzo dobrze zastępują pracę ludzkich rąk, a jak widzimy coraz trudniej znajdować osoby do pracy fizycznej. Kiedyś do zamiatania chodników czy koszenia trawy byli zatrudniani ludzie, a dzisiaj takie czynności wykonują maszyny. Jeden ciągnik kompaktowy potrafi zastąpić nawet 5 czy 10 osób. Można go doposażyć w różne narzędzia robocze, skutecznie rozszerzając zakres zastosowań. Klienci doceniają już potencjał ciągników kompaktowych i kiedy jeszcze kilka lat temu mocno zwracali uwagę na cenę, to dzisiaj priorytetem jest funkcjonalność takiego sprzętu, komfort użytkowania czy niezawodność.

– Jakie modele tworzą gamę ciągników kompaktowych Kubota? Czy może je Pan krótko scharakteryzować?

– Zacznę od modelu EK, który niedawno wprowadziliśmy do oferty. Wyróżnia go prosta konstrukcja, przez co jest skierowany do mniej wymagających użytkowników, np. hobby farmerów. Postanowiliśmy, że będziemy rozwijać sprzedaż takich ciągników i myślę, że to się nam udało. Tylko z danych CEPiK wynika, że w 2022 r. do klientów trafiło 22 sztuki ciągników EK, natomiast w 2023 r. już 92. Wpływ na to miało wiele czynników, począwszy od poprawy ich dostępności, przez znalezienie odpowiedniej niszy, po skuteczne akcje promocyjne i marketingowe. Kolejne modele to seria B1, z której tak naprawdę Kubota wyrosła i dzisiaj cieszy się dużą renomą. Dalej jest bardzo popularna seria B2. Jej sprzedaż w ub. roku przewyższyła nasze oczekiwania. Myślę, że to efekt fabrycznej japońskiej kabiny, a coraz więcej klientów zwraca uwagę na komfort operatora. Później mamy serie L1 i L2, czyli ciągniki wybierane przez większe firmy komunalne, albo producentów warzyw, owoców czy sadowników. Ofertę zamyka seria LX obejmująca najbardziej zaawansowane maszyny przeznaczone do wymagających zastosowań w branży komunalnej. Jest jeszcze model BX, uzupełniający gamę mniejszych rozwiązań typu ground care.

– Kubota dostarcza nie tylko ciągniki, ale również osprzęt do nich, co było dobrze widoczne na ubiegłorocznych targach Agritechnica. Czy polski odział jest zainteresowany promowaniem tych rozwiązań?

– Często zdarza się, że klient chce kupić dobry, markowy ciągnik, ale mniej zależy mu na osprzęcie. Wtedy wybiera rozwiązania mniej znanych producentów. Widzimy tu jednak duży potencjał i dlatego będziemy starali się zwiększać swoją aktywność w tym obszarze. Klienci też na tym skorzystają, bo w jednym miejscu, u jednego dealera zakupią komplet maszyn gotowych do wykonywania konkretnych zadań. Ważny jest też jeszcze inny aspekt. Przy takiej ofercie zarówno ciągnik jak i narzędzia robocze będzie można sfinansować w jednym pakiecie, co w znaczący sposób uprości procedurę zakupu i późniejszej obsługi podpisanego kontraktu.

– Dużą zachętą dla klientów są liczne atrakcyjne programy finansowania fabrycznego Kubota. Które z nich cieszą się największym zainteresowaniem i jakie są ich podstawowe warunki?

– Często się zdarza, że klienci nie mają takiego zasobu gotówki, aby tu i teraz nabyć ciągnik. Finansowanie fabryczne umożliwia szybki dostęp do sprzętu i rozpoczęcie pracy. Staramy się, aby ta oferta była dostosowana do rynku i polskich realiów. Dzisiaj koszt jakiegokolwiek kredytu jest bardzo duży, dlatego proponujemy finansowanie oparte na stałej stopie procentowej. Przykładem może być program dwuletni z 20-procentowym wkładem własnym, w którym klient użytkuje ciągnik i nie musi się martwić, że w którymś momencie wzrośnie koszt udzielonego finansowania. A przewidywalne, stałe koszty są niezwykle ważne dla płynności firmy i planowania inwestycji. Mamy oczywiście jeszcze inne produkty oparte na stałej stopie, w tym z prawdziwym 0%, gdy klient nie płaci żadnych odsetek. Najdłuższe dostępne finansowanie bezkosztowe wynosi 4 lata, przy czym jest wtedy wymagany wkład własny równy 40% ceny maszyny.

– Na co klienci mogą liczyć w kwestii obsługi posprzedażowej?

– Wiedząc, że te maszyny nie pracują u naszych klientów przez rok czy dwa, ale znacznie dłużej wprowadziliśmy program Kubota Care. Pozwala on na przedłużenie gwarancji aż do 5 lat. To nie jest żadne ubezpieczenie, tylko standardowa gwarancja z identycznymi warunkami, z której klient może korzystać trzy lata dłużej. Program Kubota Care już dzisiaj cieszy się bardzo dużym zainteresowaniem. Obecnie ok. 60% ciągników kompaktowych i 80% kosiarek samojezdnych jest dostarczanych z wydłużoną gwarancją.

– W 2023 r. zarejestrowano 10 300 ciągników, czyli o 1427 szt. mniej niż w 2022 r. (-12,2%). Z czego wynikał ten spadek? Jakiego wyniku możemy spodziewać się w tym roku i kolejnych latach?

– Na tę sytuację złożyło się wiele czynników, począwszy od niskich cen zbóż i wysokich kosztów produkcji rolnej, po brak dotacji, inflację czy koszty pozyskania kapitału. W obecnych realiach siłę zakupową polskiego rynku oceniam na 10 tys. sztuk ciągników. Wcześniejsze lata, pomandemiczne, wbrew pozorom były dość dobre, ponieważ rolnicy mieli dostępność gotówki, a żywność cały czas była bardzo istotna, więc inwestowali w park maszyn. A potem przyszedł rok 2022 i wiele się zmieniło. My aż tak tego nie odczuliśmy, bo nie jesteśmy tylko firmą rolniczą. Znaczną część maszyn dostarczamy do branży komunalnej, co gwarantuje nam większą stabilność. Jeśli chodzi o bieżący rok szacuję, że sprzedaż ciągników wyniesie ok. 9 tys. szt. plus-minus 5%. Mam jednak nadzieję, że środki unijne zostaną uwolnione i polepszą się perspektywy zarówno rolników, jak i przedsiębiorców.

– Dziękuję za rozmowę

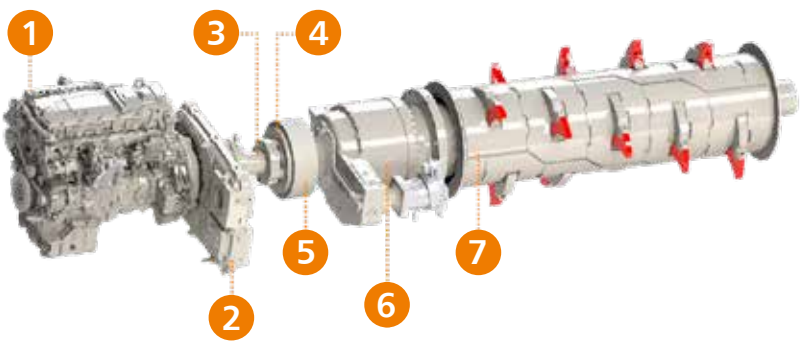
Karol Wójtowicz

Doppstadt INVENTHOR 6.2 rusza do akcji

Wolnoobrotowe rozdrabniacze INVENTHOR 6 i 9 firmy Doppstadt są dobrze znane klientom na całym świecie, także w Polsce, i wysoko cenione za dużą wydajność zawdzięczaną układowi napędowemu VarioDirect Drive. W tym roku mniejszy model jest zastępowany przez ulepszoną wersję INVENTHOR 6.2.

Prototyp nowego urządzenia debiutował w trakcie Dni Otwartych dla klientów i dealerów w zakładzie Doppstadt Calbe późną wiosną ub. roku. Produkcja seryjna ruszyła na jesieni, a od początku tego roku INVENTHOR 6.2 jest pokazywany branży komunalnej na targach i pokazach. Najważniejszą zmianę stanowi powiększony kosz zasypowy, który ułatwia ładowanie za pomocą dużych ładowarek kołowych z szerokimi łyżkami. Obszar napełniania został wydłużony (wzg. poszerzony) z 2,2 m w modelu 6 do 3,3 m w 6.2, a pojemność kosza wzrosła z 5 do 8 m^3. Umożliwia to wydajny załadunek maszyny bez ryzyka rozsypywania materiału. Krótki opis wskazywałby, że to było proste zadanie, ale trzeba mieć na uwadze, że w mniejszym INVENTHORZE skuteczne wydłużenie kosza ponad wymiar wału, wymagało opracowania nowej części uchylnej o większej głębokości i tak dobranym kształcie, że dobrze współpracuje ona z częścią stałą podwyższaną nadstawkami składanymi na czas transportu maszyny. Podobnie jak poprzednik, INVENTHOR 6.2 jest montowany na podwoziu przyczepowym lub naczepowym, albo na podwoziu gąsienicowym. W pierwszych dwóch przypadkach może być przewożony na miejsce pracy bez dodatkowych zezwoleń, mieszcząc się w DMC i wymiarach zespołu określonych w kodeksie drogowym. Maszyna gąsienicowa ma przewagę mobilności, ale wersje kołowe można uzupełnić o pomocniczy napęd rolkami oddziałującymi na przednie koła podwozia. Dzięki temu również te rozdrabniacze łatwo ustawić we właściwym położeniu względem przesiewacza lub innych urządzeń w linii.

Układ napędowy pozostał bez zmian. Do wyboru są silniki: MTU o mocy 260 kW (354 KM) lub CAT o mocy 310 kW (421 KM) w wersji Plus, która jest wydajniejsza także dzięki większej liczbie zębów na rotorze typu L (jest ich 30 zamiast standardowych 20). Napęd jest przenoszony na wał przez układ VarioDirect Drive, który umożliwia elastyczne dostosowanie do różnorodnych zadań przy rozdrabnianiu. Jego „sercem" jest opatentowana przez Doppstadt przekładnia planetarna VarioDrive. Dzięki jej właściwościom prędkość obrotową wału można dobrać do rodzaju rozdrabnianego materiału, a nawet zaprogramować sekwencje jej zmiany w cyklu pracy. INVENTHOR 6.2 może być uruchomiony pod pełnym obciążeniem, nawet gdy komora rozdrabniania jest pełna. Ważną zaletą jest automatyczny



Doppstadt stosuje w rozdrabniaczach jednowałowych układ VarioDirect Drive, w którym silnik spalinowy (1) zblokowany ze skrzynią rozdzielczą pompy hydraulicznej (2) kieruje napęd krótkim wałem (3) przez sprzęgło podatne (4) na skrzynię planetarną VarioDrive (6); między nimi jest jeszcze koło zamachowe (5) „wspomagające" silnik swą bezwładnością. W skrzyni kilka tysięcy obr./min silnika jest redukowane do ok. 30 obr./min wału (7), jednocześnie zwiększając moment obrotowy. Dlatego INVENTHOR 6.2 może wystartować pod pełnym obciążeniem.

Listwa grzebieniowa „wychodzi" na zewnątrz maszyny, ułatwiając wymianę przeciwnoży i dostęp do wału rozdrabniającego.

Na tym rysunku najlepiej widać nowy kształt uchylnej części kosza, która w dolnej części zwiększa szerokość załadunku, a dzięki podwyższonym ścianom jest pojemniejsza.

W nowym modelu zadbano o wygodny dostęp do zespołów wymagających obsługi i kontroli. Na uwagę zasługuje górna pokrywa silnika, która jest podnoszona za pomocą uchylnej części kosza.

rewers wału w razie wykrycia nadmiernego oporu: przy pracującym silniku wał zostaje odłączony od napędu, a następnie obraca się w przeciwnym kierunku z niewielką prędkością w celu oczyszczenia zębów. W ten sposób zarówno wał, jak i silnik są chronione przed uszkodzeniem. Największą korzyścią jest jednak duża sprawność napędu, w którym silnik spalinowy pracuje ze stałą, optymalną dla siebie prędkością, a regulacja prędkości wału przebiega w skrzyni. Tego nie uzyska się przy układzie: silnik – pompa hydrauliczna – silnik hydrauliczny. Pod względem niskich kosztów eksploatacji trudno dorównać urządzeniom Doppstadt.

Podobnie jest z niezawodnością i skróceniem przestojów. Duży prześwit między wałem a dolną taśmą zapobiega zatykaniu urządzenia, a dzięki opatentowanemu systemowi Dopp-Lock i wyjmowanej listwie grzebieniowej wał i przeciwnoże można wymienić w mniej niż dwie godziny. Ponadto wszystkie istotne komponenty układu napędowego są łatwo dostępne pod odchylanymi tworzywowymi pokrywami. Obsługę smarowniczą wykonuje się z jednego punktu nie wchodząc na maszynę: smarowniczki doprowadzono do jednego punktu dostępnego z poziomu ziemi.

INVENTHOR 6.2 sprawdził się już w testach z różnymi strumieniami materiałów, jak odpady drewniane, zielone, a także przemysłowe i domowe. Maszyna jest przeznaczona przede wszystkim do małych i średnich przedsiębiorstw zajmujących się gospodarką odpadami oraz do kompostowni i operatorów biogazowni czy składowisk. Zależnie od ich potrzeb rozdrabniacz jest wyposażony w przenośnik wyrzutowy o długości 4,9 lub 7 m, z tą drugą może usypywać pryzmy o wysokości do 4,2 m.

Rozdrabniacz elektryczny Terminator 5000 S ma silnik o mocy 200 kW. Zależnie od rodzaju materiału wsadowego wydajność maszyny sięga 60 t/h.

Drugi rozdrabniacz KOMPTECH Terminator 5000 S w zakładzie MIKI Recykling

Półtora roku od zakupu pierwszego jednowałowego rozdrabniacza wolnoobrotowego Terminator 5000 S przez firmę MIKI Recykling, do krakowskiego zakładu trafiła druga taka maszyna w niemal identycznej kompletacji. Co zadecydowało o jej ponownym wyborze?

Pierwszy rozdrabniacz Terminator 5000 S pracuje głównie ze zmieszanymi odpadami komunalnymi, a okazjonalnie również przy przetwarzaniu tzw. gabarytów. Zastąpił w tym miejscu maszynę spalinową, wykazując liczne zalety. – *Korzystając z rozdrabniacza elektrycznego zauważyłem duże oszczędności finansowe, czasowe i operacyjne. Ta maszyna może pracować niemal bez przerwy, wymaga jedynie co 500 mth przeglądu układu hydraulicznego i przekładni. A rozdrabniacz spalinowy nie dość, że jest droższy w użytkowaniu, to trzeba go codziennie tankować, czyścić chłodnice i filtry, nie wspominając już o serwisie olejowym raz w miesiącu. To wszystko zajmuje czas, a nasz zakład pracuje na trzech zmianach, więc liczy się każda godzina* – tłumaczy Karol Jakubowski, członek zarządu w MIKI Recykling. Biorąc pod uwagę zdobyte doświadczenia podjęto decyzję, że drugi rozdrabniacz spalinowy wykorzystywany w linii do produkcji paliwa alternatywnego również zostanie zastąpiony maszyną elektryczną. Analizując dostępną ofertę rynkową wybór ponownie padł na rozwiązanie firmy Komptech. Oprócz potwierdzonych samodzielnie właściwości użytkowych zadecydowała o tym semimobilna konstrukcja rozdrabniacza, tj. oparta na ramie podhakowej z hydraulicznie opuszczanymi kołami. Dzięki temu możliwe jest łatwe przemieszczenie maszyny w obrębie zakładu, nawet bez angażowania hakowca – wystarczy np. ładowarka. – *To rozwiązanie sprawdziło się w naszym pierwszym Terminatorze i dlatego chcieliśmy je mieć również w nowej maszynie. Na terenie zakładu mamy trzy przyłącza elektryczne, więc oba rozdrabniacze mogą pracować w różnych miejscach. Ponadto jesteśmy też w stanie szybko zareagować w sytuacji, gdyby np. doszło do awarii maszyny pracującej z odpadami komunalnymi. Na czas naprawy po prostu wstawimy w jej miejsce drugi rozdrabniacz, unikając kłopotliwego przestoju. Tych odpadów jest bardzo dużo, więc musimy przetwarzać je na bieżąco* – dodaje Karol Jakubowski.

Rozdrabniacz Terminator doskonale radzi sobie nawet z najtrudniejszymi materiałami. Funkcja rewersu zapewnia automatyczne usuwanie zanieczyszczeń, co przekłada się na większą wydajność pracy.

Karol Jakubowski, członek zarządu w MIKI Recykling: – Eliminacja rozdrabniaczy spalinowych usprawnia funkcjonowanie zakładu, ponieważ nie musimy tracić czasu na ich codzienną obsługę. Zakupione maszyny elektryczne są mobilne, więc można je łatwo zamieniać i pracować w różnych miejscach instalacji.

Nowy rozdrabniacz został wyposażony w noże XXF, które w porównaniu do elementów tnących typu F zastosowanych w starszym egzemplarzu zapewniają drobniejszą frakcję wyjściową. Zdaniem przedstawiciela firmy MIKI Recykling lepsze rozdrobnienie materiału ułatwia proces separacji powietrznej i zwiększa wydajność rozdrabniacza końcowego. W obu przypadkach noże są przykręcane, co sprawia, że ich wymiana jest prosta i nie zajmuje dużo czasu. Istotną zaletę stanowi też hydrauliczny napęd wału z funkcją rewersowania. Pozwala to na automatyczne czyszczenie wału, a więc bez konieczności wyłączania rozdrabniacza i ręcznego usuwania zanieczyszczeń. W nowej maszynie zrezygnowano z przygotowania do instalacji magnetycznego separatora nadtaśmowego, ponieważ jest on zastosowany w innej części linii technologicznej.

Karol Jakubowski przyznaje też, że duży wpływ na wybór drugiego Terminatora miała obsługa posprzedażowa, jaką zapewnia autoryzowany przedstawiciel marki Komptech w Polsce, czyli spółka BAX Baumaschinen z Suchego Lasu k. Poznania. *– Zawsze powtarzam, że gdyby serwis okazał się zawodny, to nie zdecydowałbym się na żaden kolejny zakup w danej firmie, bez względu czy chodzi tutaj o samochód, ładowarkę czy maszynę recyklingową. Dla mnie serwis jest absolutnie kluczowy. Ale przy obsłudze pierwszego rozdrabniacza miałem z firmą BAX wyłącznie pozytywne doświadczenia. Wiem, że gdyby coś się wydarzyło, to nie zostanę sam z problemem, ponieważ serwis BAX cały czas jest w gotowości, działa bardzo sprawnie i szybko. Chciałbym, aby inne firmy podchodziły do obsługi posprzedażowej w taki sam sposób* – podsumowuje przedstawiciel MIKI Recykling.

Pierwszy rozdrabniacz Komptech cały czas odgrywa kluczową rolę w zakładzie MIKI Recykling. Rocznie przetwarza ok. 120 tys. ton odpadów.

Obecnie do wyboru jest 5 modeli elektrycznych mobilnych rozdrabniaczy serii Terminator, wliczając również wersję z oznaczeniem „S", czyli z obustronnym napędem wału roboczego. Biorąc pod uwagę całą gamę zakres mocy tych maszyn wynosi od 160 do 280 kW, natomiast maksymalna wydajność od 45 do 80 t/h. Każda taki rozdrabniacz może być dostarczony na 3-osiowym podwoziu kołowym lub ramie podhakowej, a od niedawna jest też dostępna odmiana gąsienicowa. W ofercie firmy Komptech są również mobilne Terminatory z napędem spalinowym oraz Terminatory stacjonarne zasilane elektrycznie.

Karol Wójtowicz

REKLAMA

Rozdrabniacze UNTHA serii XR: wysokie osiągi w różnych zastosowaniach

Wysoka wydajność, elastyczność i niezawodność – tak w skrócie można byłoby opisać serię wolnoobrotowych rozdrabniaczy jednowałowych UNTHA XR. Dzięki przemyślanej konstrukcji i dopracowanym rozwiązaniom maszyny te są przeznaczone do szerokiego spektrum zastosowań i gwarantują oczekiwane rezultaty w jednoetapowym przejściu materiału.

Możliwość pracy z różnymi rodzajami odpadów wynika z dostępności aż trzech systemów tnących. Najbardziej uniwersalny typu „C" wyróżnia się kwadratowymi zębami. Każdy taki element ma cztery krawędzie tnące, więc wystarczy obrócić go w obsadzie, by wydłużyć trwałość noża nawet 4-krotnie (przy wykorzystaniu np. z tkaninami, wełną mineralną itp.). Rotor w tej wersji jest polecany do rozdrabniania m.in. odpadów komunalnych, wielkogabarytowych, przemysłowych, biodegradowalnych, zbelowanych surowców wtórnych, ale także złomu aluminiowego, blachy stalowej, odpadów drewnianych porozbiórkowych, opon, odpadów PCV, odpadów elektronicznych czy kabli. Z kolei system tnący RC (Ripper Cutter) został opracowany głównie z myślą o rozdrabnianiu wstępnym. Charakteryzuje się wysokimi, „agresywnymi" zębami, które zapewniają bardzo dobre chwytanie materiału i wysoką wydajność sięgającą nawet 100 t/h. Jest stosowany m.in. do rozdrabniania odpadów domowych, wielkogabarytowych, drzewnych i komercyjnych. Trzeci system – XC (X-Cutter) zaprojektowano pod kątem maszyny pełniącej rolę rozdrabniacza końcowego. Najlepiej, gdy trafiają do niego wstępnie przetworzone materiały w postaci np. drewna poużytkowego, makulatury albo tworzyw sztucznych, z których oddzielono duże zanieczyszczenia metaliczne. Najczęściej służy do wydajnej produkcji paliw alternatywnych lub bezpośredniego zastępowania rozdrabniaczy szybkoobrotowych. W tym przypadku noże mają prostopadłościenny kształt i tworzą charakterystyczne listwy ukośnie zamocowane wzdłuż rotora.

Od spodu każdego wału znajdują się sita, które definiują wielkość frakcji wyjściowej. Zwykle występują one w postaci czterech sekcji, które są ze sobą połączone. Cały zespół jest wysuwany hydraulicznie na zewnątrz maszyny, dzięki czemu łatwo go wówczas podnieść, np. wózkiem widłowym i zamienić na inną wersję. Czynność ta zajmuje tylko 45 minut. Do rozdrabniaczy serii XR przewidziano różne rodzaje sit. Są wśród nich sita szczelinowe, inaczej zwane rusztowymi (do przetwarzania wstępnego, zapewniają frakcję 100-300 mm) oraz sita perforowane, obejmujące wersje: heksagonalną (zastosowanie uniwersalne, frakcja 30-130 mm), końcowe (produkcja gotowego materiału, np. RDF, SRF, frakcja 25-70 mm) i heksagonalne z tzw. chipbreakerem (produkcja zrębki drzewnej na potrzeby przemysłu meblarskiego, frakcja 60-80 mm).

W maszynach XR zastosowano innowacyjny napęd bezpośredni, który składa się z silników synchronicznych o wysokim momencie obrotowym oraz zintegrowanej z rotorem przekładni planetarnej. Takie rozwiązanie zapewnia dużą moc i wydajność rozdrabniania. Ponadto cały układ pracuje relatywnie cicho (poziom hałasu nie przekracza

W ofercie UNTHA występuje kilka rodzajów sit. Zmiana takiego elementu jest łatwa i nie zajmuje dużo czasu.

Różne typy dostępnych rotorów umożliwiają skonfigurowanie maszyny pod konkretne zastosowanie.

Guma pocięta na drobne i równe kawałki bardzo dobrze świadczy o jakości pracy maszyny UNTHA XR.

Rozdrabniacz XR w wersji mobilnej zapewnia te same osiągi, co jednostka stacjonarna.

85 dB) i jest odporny na działanie czynników zewnętrznych. Wysoki poziom sprawności chłodzonych cieczą silników synchronicznych przekłada się też na inne ważne korzyści. W przypadku systemu UNTHA Eco Power Drive zużycie prądu jest dużo mniejsze: o 40% w porównaniu do tradycyjnych silników asynchronicznych i aż o 75% w porównaniu do napędu hydrauliczno-mechanicznego z silnikiem Diesla. Oznacza to nie tylko tańszą eksploatację, ale również mniejszy ślad węglowy, co czyni maszyny XR bardziej ekologicznymi.

Aktualna oferta rozdrabniaczy serii XR obejmuje dwa modele stacjonarne XR2000 i XR3000 z rotorami o długości odpowiednio 2000 i 3000 mm oraz jeden mobilny XR3000 mobil-e. Wszystkie warianty mogą być wyposażone w przekładnie HT (High Torque) zapewniające wyższy moment obrotowy. Maszyna samojezdna ma podwozie gąsienicowe i niewielki silnik benzynowy, który zapewnia autonomię rozdrabniacza dla łatwej zmiany miejsca pracy w obrębie zakładu (potem wystarczy go podłączyć do źródła zasilania za pomocą szybkozłącza Powerlock) albo załadunku na naczepę niskopodwoziową.

Wszystkie modele charakteryzują się prostą, wygodną i bezpieczną obsługą, skracając czas niezbędny do utrzymania maszyny w odpowiednim stanie. W prawidłowej eksploatacji każdego rozdrabniacza XR pomaga też system UNTHA Genius, który w czasie rzeczywistym analizuje dane z wielu czujników. Pozyskane informacje umożliwiają m.in. eliminację nieplanowanych przestojów i wydłużenie trwałości maszyny.

Karol Wójtowicz

REKLAMA

Rozdrabniacz średnioobrotowy Terex Ecotec TDS V20 udowadnia podczas testów swoje wyjątkowe zalety

Rozmowa z Piotrem Masłowskim, dyrektorem sprzedaży działu komunalnego w EWPA Sp. z o.o.

– Firma EWPA, jako wyłączny przedstawiciel marki Terex Ecotec w Polsce, posiada w ofercie różne rodzaje rozdrabniaczy, ale szczególne miejsce zajmuje w niej model TDS V20.

– Na rynku istnieje wiele rozdrabniaczy wolnoobrotowych i szybkoobrotowych, czego nie można powiedzieć o maszynach średnioobrotowych. Model TDS V20 jest u nas dostępny od wielu lat, a jego zalety zdążyło już poznać spore grono użytkowników.

Kwadratowe noże można łatwo obrócić o 180° i tym samym dwukrotnie wydłużyć ich trwałość.

Ze względu na wysoką masę eksploatacyjną (37 ton) rozdrabniacz średnioobrotowy TDS V20 jest oferowany wyłącznie na podwoziu gąsienicowym.

Mając szerokie spektrum rozwiązań jesteśmy w stanie precyzyjnie odpowiedzieć na różne zapotrzebowanie klientów.

– Jakie są kluczowe cechy rozdrabniacza TDS V20?

– Ta maszyna umożliwia w jednym przejściu materiału uzyskanie frakcji finalnej o wielkości pojedynczych cząstek poniżej 45 mm. Przekłada się to na niższe koszty inwestycji i upraszcza procesy logistyczne, zwłaszcza w przypadku usług, gdy trzeba często zmieniać miejsce pracy. W komorze roboczej, która powstała na licencji firmy Vecoplan są umieszczone dwa wały o długości 2000 mm i średnicy 630 mm, obracające się z maksymalną prędkością 168 obr./min. Dla porównania, w przypadku maszyn wolno- i szybkoobrotowych Terex Ecotec te parametry wynoszą odpowiednio 36 i 1200 obr./min. Od spodu rotorów znajduje się 16 sit klasyfikacyjnych, które gwarantujące jednorodny materiał wyjściowy. Do wyboru jest kilkanaście typów takich elementów różniących się wielkością i kształtem otworów, dzięki czemu TDS V20 może być wykorzystywany do wielu zastosowań.

– Czy wśród dostaw rozdrabniacza TDS V20 było jakieś, które szczególnie utkwiło Panu w pamięci?

– Jedna z takich dostaw miała miejsce w 2023 r. Firma z południowej Polski poszukiwała rozdrabniacza do produkcji paliwa alternatywnego. Zgłosiło się do niej trzech oferentów i przeprowadziło pokazy dynamiczne swoich rozwiązań. Chodziło o zakup jednej maszyny, a żeby produkować paliwo alternatywne tak naprawdę trzeba byłoby zastosować tandem złożony z dwóch klasycznych maszyn, czyli rozdrabniacza wolnoobrotowego i szybkoobrotowego. W tym przypadku żadne z zaproponowanych rozwiązań nie spełniało do końca oczekiwań klienta, czy to pod względem wielkości frakcji czy wydajności, ale był już on bliski wyboru jednej z maszyn. Myślę, że po prostu miała nowe noże oraz przeciwnoże i dlatego podczas testów wypadła najlepiej. Nie znając alternatywy, klient musiałby na niej pracować, akceptując rezultaty, z których nie jest zadowolony.

– A maszyna TDS V20 nie była przez tę firmę testowana?

– Zgłosiliśmy się do niej, ale już po prezentacjach konkurencji, wobec czego mieliśmy utrudnione zadanie. Klient był już trochę zmęczony tymi pokazami i nieco do nich zniechęcony, bo nie spodziewał się, że za czwartym razem zobaczy coś nowego. Aby go namówić, musieliśmy wziąć na siebie wszystkie koszty prezentacji. To ryzyko jednak opłacało się. Klient był oczarowany pracą naszego średnioobrotowego rozdrabniacza TDS V20. Szukał właśnie takiego rozwiązania. Frakcja wyjściowa była odpowiednio drobna i jednorodna, a wydajność bardzo duża.

Standardowy przenośnik wyrzutowy ma długość 3,9 m, w ramach opcji jest dostępna wersja dłuższa o 1,6 m.

– Domyślam się, że zweryfikował swój ostateczny wybór?

– Aby jak najszybciej korzystać z maszyny TDS V20, przez pierwszy miesiąc zdecydował się na wynajem. To był czas, w którym chciał zorganizować zakup rozdrabniacza i tak też się stało. W ten sposób udało się nam dostarczyć kolejny egzemplarz V20-tki. Ale największe znaczenie ma fakt, że klient jest w pełni zadowolony z tej maszyny i nie musiał godzić się na żadne kompromisy. W naszej firmie nie staramy się sprzedawać za wszelką cenę, bo to działanie krótkowzroczne. Nam przede wszystkim zależy na rozwijaniu długofalowej, partnerskiej współpracy, ponieważ tylko w ten sposób można osiągnąć obopólne korzyści.

– Dziękuję za rozmowę i życzę dalszych sukcesów w sprzedaży TDS V20.

Karol Wójtowicz

REKLAMA

MAMY WSZYSTKO CZEGO POTRZEBUJESZ

• SPRZEDAŻ • SERWIS • WYNAJEM •

EWPA®

EWPA Sp. z o.o. | ul. Poznańska 152 | 62-052 Komorniki
Tel. 61 810 75 13 | info@ewpa.pl | www.ewpa.pl

Wszechstronne możliwości dla biogazowni – poznaj Lepton 5100

Jeszcze kilka lat temu w branży biogazowej dominowały przesiewacze bębnowe, wykorzystywane do przygotowania substratu lub sortowania kompostu. Tradycyjne metody coraz częściej są jednak zastępowane przez nowoczesne alternatywy. Jedna z nich to przesiewacze gwiaździste, takie jak Alzinger Lepton 5100, który oferuje biogazowniom zwiększoną efektywność przesiewania.

Lepton 5100 marki Alzinger to skuteczne narzędzie w efektywnym oddzielaniu frakcji mineralnych, takich jak kamienie czy inne niepożądane zanieczyszczenia. Za pomocą 48 walców zamontowanych na dwóch pokładach, urządzenie przesiewa bioodpady, zrębkę drzewną, kompost czy torf. Każdy z walców został wyposażony w wymienne, metalowe tarcze. Dzięki możliwości regulacji nachylenia pokładów oraz odległości między tarczami, operator zyskuje pełną kontrolę nad procesem przesiewania i precyzyjne dobiera odpowiednie parametry każdej z oczekiwanej frakcji.

Podstawowe elementy przesiewacza Lepton 5100: 1) górny pokład z regulacją nachylenia w zakresie 3-45°, 2) dolny pokład regulowany w zakresie od 2 do 40°, 3) wanna zasypowa o pojemności 5 m³, 4) silnik spalinowy i generator prądu.

System poddmuchu i wydmuchu idealny dla warunków polskich instalacji komunalnych

Bioodpady często są dostarczane do instalacji przetwarzania odpadów w foliowych workach. System poddmuchu i wydmuchu resztek folii Lepton 5100 skutecznie eliminuje zanieczyszczenia w postaci rozdrobnionych worków. Inżynierowie opracowujący przesiewacz Lepton 5100 wzięli również pod uwagę polską specyfikę rynku i wyposażyli maszynę w walce, które mechanicznie rozrywają worki. W ramach wyposażenia opcjonalnego dostępny jest także elektromagnes przeznaczony do efektywnej eliminacji materiałów ferromagnetycznych.

Redukcja kosztów dzięki opcji samoczyszczenia przesiewacza

Jednym z istotnych atutów urządzenia Lepton 5100 jest jego zdolność do samooczyszczania, dzięki zastosowaniu ruchomych pokładów i tarcz oraz

przemieszczających się względem siebie walców. Ta funkcja ogranicza koszty ponoszone w wyniku przerw technicznych. Ponadto podnoszone pokłady przesiewacza zapewniają mechanikom łatwy i szybki dostęp do elementów eksploatacyjnych. Taka konstrukcja urządzenia znacząco skraca czas potrzebny na ewentualne wymiany części czy naprawy podzespołów, co jest szczególnie istotne w intensywnym cyklu pracy zakładów przetwarzania odpadów.

Jak sprawdza się Lepton 5100 w praktyce?

Jednym z przedsiębiorstw, które korzystają z przesiewacza Lepton 5100, jest Zakład Gospodarowania Odpadami GAĆ Sp. z o.o. w okolicy Oławy (woj. dolnośląskie). ZGO Gać od ponad dwóch lat stosuje Lepton 5100 w dwóch kluczowych procesach: przygotowaniu wsadu do fermentacji oraz w produkcji organicznego środka poprawiającego właściwości gleby „CompoGać", bazującego na kompoście. ZGO Gać szczególnie docenia ogromną wydajność przesiewacza, która pozwala na przetworzenie nawet 60 ton bioodpadów w ciągu jednej godziny pracy. Co równie istotne, osiągane jest to przy relatywnie

W konfiguracji do transportu przesiewacz Lepton 5100 nie przekracza dopuszczalnych wymiarów, co w połączeniu z układem jezdnym homologowanym na maksymalną prędkość 80 km/h ułatwia przemieszczanie maszyny między miejscami pracy.

niskim zużyciu paliwa, wynoszącym zaledwie 7 l/h. Takie parametry czynią Lepton 5100 efektywnym i ekonomicznym rozwiązaniem, spełniającym oczekiwania najbardziej wymagających użytkowników.

Lepton 5100 nie przestaje zaskakiwać

Przesiewacz Lepton 5100 może być zasilany energią elektryczną pochodzącą z procesu kogeneracji w biogazowni. Wyróżnia się także wysoką mobilnością, dzięki rejestracji umożliwiającej poruszanie się z prędkością do 80 km/h, jak również pokładowym silnikiem diesla zapewniającym niezależność od zewnętrznych źródeł zasilania. Przemyślana konstrukcja i wielofunkcyjność czynią go idealnym wyborem dla przedsiębiorstw, które stawiają na wysoką efektywność i zrównoważony rozwój.

REKLAMA

Hale tunelowe ARBENA – jakość wspierana doświadczeniem

Odpowiednie przechowywanie różnych frakcji odpadów czy magazynowanie wysortowanych surowców wtórnych to częsty problem wielu instalacji komunalnych. Podobna sytuacja dotyczy garażowania drogich, wielkogabarytowych maszyn mobilnych. Takim potrzebom wychodzi naprzeciw firma ARBENA oferująca solidne i trwałe hale tunelowe.

ARBENA to rodzinna firma założona w 2012 r. Zajmuje się projektowaniem, montażem i obsługą serwisową lekkich hal magazynowych typu tunelowego znanej na całym świecie marki SHELTERALL. Do tej pory zrealizowała w Polsce ponad 3000 obiektów dla inwestorów prywatnych i publicznych z branży przemysłowej, budowlanej i rolniczej. Marka SHELTERALL należy do francuskiej Grupy RICHEL, która istnieje od 1964 r. i jest największym w Europie producentem szklarni uprawowych.

Każda hala tunelowa oferowana przez firmę ARBENA ma modułową budowę – składa się z ramy nośnej oraz membrany PVC. Łukowy szkielet tworzą owalne profile OV90 oraz OV130 wykonane ze stali konstrukcyjnej S420 o wysokiej granicy plastyczności. Taki materiał charakteryzuje się wysoką sprężystością, dzięki czemu nie ulega trwałym odkształceniom, gwarantując bardzo dużą wytrzymałość na obciążenia wiatrowe i śniegowe. W celu ochrony przed korozją wszystkie elementy są ocynkowane i zachowują estetyczny wygląd nawet po wielu latach eksploatacji. Na konstrukcję naciągana jest membrana pokryciowa wykonana z podwójnego włókna poliestrowego, zabezpieczonego z obu stron powłoką UV oraz lakierem wykończeniowym. W standardowej wersji ma ona gramaturę 670 g/m^2, ale do wyboru są jeszcze dwie odmiany o gramaturze 650 g/m^2, spełniające wymagania przeciwpożarowe. Jedna posiada atest trudnopalności BS3 d0, w drugiej zastosowano 8-centymetrową warstwę wełny mineralnej, co odpowiada atestowi NRO - Broof(t1). W każdym przypadku

ARBENA proponuje różne rozwiązania w zakresie zamknięcia szczytów hal, stanowiących dodatkową ochronę przechowywanych materiałów przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi.

Konstrukcję nośną tworzą łukowe profile o przekroju owalnym OV130. To jeden ze znaków rozpoznawczych obiektów wznoszonych przez firmę ARBENA.

Przy hali zamkniętej z jeden strony, dwa przednie i dwa tylne przęsła otrzymują dodatkowe wzmocnienia w postaci ukośnych zastrzałów.

Duża wysokość hal umożliwia nie tyko wysokie pryzmowanie materiałów sypkich, ale również swobodny rozładunek hakowców i wywrotek.

ARBENA stosuje unikatowe połączenie połaci dachowych, dzięki czemu woda gromadzona na styku dwóch boksów nie wpada do środka, tylko jest odprowadzana poza obiekt.

membrana pokryciowa charakteryzuje się wysoką odpornością na promieniowanie ultrafioletowe i skrajne warunki temperaturowe. Poza tym jest ona wodoszczelna i wiatroszczelna. O jakości poszycia najlepiej świadczy fakt, że producent udziela na nie 10-letniej gwarancji. Oprócz gramatury czy stopnia ochrony przed rozprzestrzenianiem się ognia można również wybrać kolor membrany. Podstawowe to zielony, szary i beżowy, ale w ramach opcji są dostępne wszystkie kolory z palety RAL. W standardowym wykonaniu ARBENA stosuje od spodu biały lakier, co lepiej rozświetla wnętrze.

W szerokiej gamie dostępnych rozwiązań są też różnorodne propozycje zamknięcia szczytów hal. Aktualna oferta obejmuje m.in. szczyty pełne wykonane z membrany pokryciowej, przeźroczystego poliwęglanu, blachy trapezowej albo siatki, która poprawia wentylację obiektu, a jednocześnie zapobiega wywiewaniu lekkich materiałów. Jeśli chodzi o szczyty zamykane, mogą mieć one postać bram przesuwnych, rozwieranych, rolowanych, a nawet unoszonych elektrycznie.

Konstrukcje oferowane przez firmę ARBENA są montowane bezpośrednio na podłożu lub na ścianach żelbetowych, jak również na ścianach wykonanych z betonowych bloków, co zapewnia jeszcze większą wysokość składowania. Dzięki modułowej budowie hale tunelowe można łatwo demontować, przenosić, przedłużać lub łączyć z innymi halami i tym samym wygodnie dostosowywać do bieżących potrzeb. Obiekty budowane w oparciu o profil OV130 mogą mieć rozpiętość do 15 m, ale firma jest też w stanie tworzyć hale o szerokości 30 m, stosując profil kwadratowy 100x100 mm, a taka konstrukcja oparta jest wówczas na kratownicy.

ARBENA świadczy usługi kompleksowo, podejmując się również uzyskania niezbędnych zezwoleń. Klient może więc otrzymać gotową halę „pod klucz", co ogranicza jego zaangażowanie do określenia kluczowych założeń inwestycji. Gdy wszystkie formalności są załatwione, realizacja projektu (produkcja hali, dostawa i montaż) zajmuje ok. 3 miesiące.

Jedną z ostatnio wykonanych prac było zadaszenie czterech boksów w zakładzie przetwarzania odpadów. Przenosząc do nich różne materiały, klient chciał wygospodarować dodatkowe miejsce w hali sortowni. Każdy boks ma długość i szerokość równe 12 m, natomiast wysokość do kalenicy wynosi 10,45 m. Jako pokrycie zastosowano membranę z atestem trudnopalności BS3 d0. Szczyty tylne są zamknięte, w połowie membraną i siatką wentylującą. W tej realizacji na uwagę zasługuje systemowe połączenie połaci dachowych. Jest ono całkowicie szczelne i skutecznie zapobiega przedostawaniu się wody do wnętrza boksów. Do jej odprowadzania służą rynny wyprowadzone za tylną ścianę obiektu. Rynny mogą być też zamontowane na końcach hali, choć w tym przypadku klient zdecydował się na inne rozwiązanie. Polega ono na wyłożeniu przedłużonego poszycia na zewnętrznej stronie ścian i przymocowaniu go specjalnymi klipsami.

Więcej informacji o dostępnych rozwiązaniach i zrealizowanych obiektach znajduje się na stronie internetowej www.arbena.pl

Karol Wójtowicz

Unowocześnienie pakietów technologicznych w spycharkach CAT średniej wielkości

Firma Caterpillar nieustannie rozwija swoje produkty, dzięki czemu umożliwiają one osiąganie coraz większej wydajności i jakości pracy przy jednoczesnym ograniczeniu wysiłku operatora i zmniejszeniu kosztów eksploatacji. Właśnie takich rezultatów można spodziewać się inwestując w aktualnie oferowane spycharki gąsienicowe Cat, do których z początkiem br. wprowadzono modernizacje w obszarze dostępnych pakietów technologicznych.

Zmiany dotyczą modeli średniej wielkości, tj. od D4 do D7. Od początku 2024 r. pakiet funkcji Cat Assist z ARO (opcją przygotowania do pracy z osprzętem), poprzednio oferowany pod nazwą ARO z systemem Assist, wchodzi w skład wyposażenia standardowego modeli Cat D4, D5, D6, D6 XE i D7. Ponadto nowa opcja Cat Grade z przygotowaniem do funkcji 3D zapewnia większą elastyczność klientom, którzy w spycharkach D4, D5 i D6 chcą zmodernizować konfigurację układu Cat Grade, dodając do niego funkcję 3D.

Pakiet Cat Assist z ARO, dostępny teraz w standardzie, gwarantuje, że każda nowa spycharka Cat D4 – D7 jest wyposażona w zestaw funkcji Assist, który można zmodernizować do układu Cat Grade z funkcją 3D. W skład pakietu funkcji wchodzą:

- układ stabilizacji lemiesza Stable Blade – kompensuje drgania maszyny i tym samym stabilizuje pracę lemiesza, co ułatwia uzyskanie bardziej gładkiej powierzchni,
- układ przeciwpoślizgowy – automatycznie redukuje poślizg gąsienic, pomagając w ten sposób ograniczyć czas i paliwo potrzebne do wykonania danego zadania, a jednocześnie zmniejsza zużycie gąsienic,
- funkcja Auto Carry – automatycznie steruje podnoszeniem lemiesza w celu utrzymania równomiernego rozkładu obciążenia oraz zmniejszenia poślizgu gąsienic,
- monitor obciążenia lemiesza – wspiera operatora dla osiągnięcia maksymalnej produktywności,
- układ Slope Assist – automatycznie utrzymuje kąty lemiesza bez użycia odbiornika GPS, aby uzyskać zadany spadek poprzeczny oraz wzdłużny,
- układ Steer Assist – automatycznie utrzymuje prosty kierunek spychania,
- opcja ARO – czujniki na maszynie, umożliwiające współpracę z odbiornikiem GPS.

Układ Cat Grade z funkcją 3D wykorzystuje sygnał GPS, aby automatycznie dostosowywać podniesienie i przechylenie lemiesza, dzięki czemu operatorzy mogą szybciej uzyskać wymagany profil terenu, zaoszczędzić czas oraz obniżyć koszty poprawek, robocizny i materiałów. Nowa opcja Cat Grade z przygotowaniem do funkcji 3D zawiera cały sprzęt potrzebny do systemu 3D oraz jest instalowana i testowana fabrycznie. W skład opcji wchodzą czujniki pokładowe, anteny i odbiorniki GNSS, a także 10-calowy (254 mm) wyświetlacz dotykowy. Sprzęt ten można szybko zmodernizować do pełnego systemu Grade z funkcją 3D, nabywając u lokalnego przedstawiciela firmy Catterpillar niezbędne licencje.

Spycharki Cat od D4 do D7 to łącznie pięć modeli o masie eksploatacyjnej od 13,3 do 29,8 t. W najmniejszej maszynie z oznaczeniem D4 źródłem napędu jest silnik Cat C4.4 zapewniający moc 97 kW. Największa spycharka D7 została

Duży, dotykowy wyświetlacz z menu w języku polskim umożliwia szybkie i łatwe zmiany ustawień maszyny. Pokazuje też kluczowe dane dotyczące pracy spycharki oraz widok z kamery cofania.

Nowoczesne systemy oferowane w spycharkach Cat doskonale wspierają operatora. Korzystając z nich jest w stanie pracować dokładniej i może szybciej osiągnąć zamierzony efekt.

W trójkątnym układzie gąsienicowym koło napędowe znajduje się wysoko nad podłożem, dzięki czemu jest mniej narażone na obciążenia i zanieczyszczenie.

Przykład fabrycznej kompletacji, w tym przypadku do pracy w lesie, obejmującej m.in. masywną ramę osłaniającą silnik i kabinę przed obalanymi drzewami.

wyposażona w jednostkę C9.3B osiągającą 197 kW. Pewien wyjątek stanowi maszyna D6, która występuje nie tylko w wersji spalinowej, ale również z napędem elektrycznym – D6 XE. Dzięki zastosowanej technologii moment obrotowy jest dostępny od zera, co oznacza jeszcze więcej siły do pchania, natomiast brak mechanicznego przeniesienia mocy z silnika spalinowego do napędu elektrycznego zmniejsza straty i tym samym ogranicza zużycie paliwa.

Model D4 ma najbardziej rozpowszechniony płaski układ gąsienicowy, który odznacza się przylegającym do podłoża (poprzez pas gąsienicy) kołem napinającym i napędzającym. Większe spycharki wyróżnia układ trójkątny, w którym koło napędowe jest znacznie odsunięte od płaszczyzny podłoża, natomiast u dołu znajdują się dwa koła napinające. Początkowo unikatowe rozwiązania firma Caterpillar zastosowała w ciężkich spycharkach D8, D9 i D10, ale w 1986 r. rozszerzyła je na lżejsze modele oraz najcięższy D11. Taki układ ma ważne zalety: charakteryzuje się zwiększoną żywotnością elementów przenoszących moment obrotowy (sprzęgieł sterujących, zwolnic), ponieważ nie są one narażone na uderzeniowe obciążenia pochodzące od podłoża oraz zanieczyszczenia.

Spycharki gąsienicowe bardzo często są wykorzystywany do pracy na składowiskach odpadów, stanowiąc odpowiednie wsparcie dla kompaktorów. W modelowej eksploatacji takich obiektów kompaktor powinien bowiem tylko zagęszczać odpady, natomiast wszelkie czynności polegające na rozgarnianiu odpadów i wyrównywaniu kwatery najlepiej, gdy wykonuje spycharka gąsienicowa. Przy takim podziale zadań obie maszyny są wykorzystywane w optymalny sposób (zgodnie z przeznaczeniem), co wydłuża ich trwałość, ogranicza ewentualne awarie i zmniejsza koszty. Firma Caterpillar oferuje spycharki z fabrycznym przygotowaniem do pracy na składowiskach odpadów (kompletacja „Waste"). Mają one liczne rozwiązania, takie jak zgarniaki przy gąsienicach, dodatkowe osłony podwozia, lemiesz z ażurową nadstawką, bardziej rozbudowane układy filtracji powietrza kierowanego do silnika i kabiny czy specjalne zabezpieczenia nadwozia. Chronią one maszynę przed niebezpiecznymi przedmiotami, wnikaniem zanieczyszczeń i dużym zapyleniem, natomiast operatorowi gwarantują komfortowe warunki pracy, co istotnie wpływa na jego percepcję i wydajność.

Karol Wójtowicz

Innowacyjne zarządzanie składowiskiem odpadów

Zakładanie nowego składowiska wiąże się z wieloma trudnościami, dlatego ważne jest maksymalne wykorzystanie dostępnej kwatery. W tym celu stosuje się kompaktor, ale zapewnia on jeszcze lepsze rezultaty, gdy jest wyposażony w system monitorowania składowisk Trimble CCS900. To jednak tylko część możliwości tego potężnego narzędzia, o czym każdego dnia przekonuje się ENERIS Ekologiczne Centrum Utylizacji w Rusku k. Wrocławia.

Zakład firmy ENERIS eksploatuje obecnie kwaterę nr III, której pojemność wynosi 1,7 mln m^3. Od ponad roku pracuje na niej kompaktor CAT 826K „uzbrojony" w system Trimble CCS900. Zamontowała go spółka Sitech Poland należąca do Grupy Monnoyeur. Działanie unikatowego rozwiązania polega na odczycie w czasie rzeczywistym rzędnych (wysokości), na jakiej znajdują się bębny kompaktora poruszającego się po składowisku. Pomiary te są wykonywane z dokładnością do 2-3 cm, zapewniając bardzo szczegółowe dane. Do czego można ich użyć?

– *Od kiedy system Sitech pojawił się w naszej firmie, praca na składowisku stała się prostsza i bardziej efektywna* – tłumaczy Barbara Kuricka, kierownik składowiska w ENERIS Ekologicznym Centrum Utylizacji. – *Aby dokonać pomiarów kwatery nie musimy już wzywać geodety. Wystarczy, że przejedzie po niej kompaktor i natychmiast mamy precyzyjne informacje o aktualnym ukształtowaniu składowiska czy ilości zdeponowanych odpadów. Porównując je z trójwymiarowym projektem budowlanym możemy w prosty sposób dowiedzieć się jaka jest ich kubatura, ile materiału przybyło w danym okresie albo ile jeszcze zmieści się go na kwaterze.*

Na co dzień system jest też bardzo przydatny podczas pracy na składowisku. Korzystając z niego operator dokładnie widzi, gdzie jeszcze brakuje odpadów, a gdzie jest ich zbyt dużo i trzeba przemieścić je w inne miejsce. Może również łatwo kontrolować stopień zagęszczenia materiału, ponieważ system precyzyjnie rozpoznaje czy odpady jeszcze się „poddają", czy jednak kolejne przejazdy nie powodują już obniżania rzędnej. Inną przydatną funkcją jest zapis trajektorii kompaktora, dzięki czemu w każdej chwili można sprawdzić, w którym obszarze pracowała maszyna i zadysponować ją do strefy, gdzie jej ostatnio nie było.

Barbara Kuricka, kierownik składowiska w ENERIS Ekologicznym Centrum Utylizacji, bardzo ceni sobie możliwości, jakie zapewnia system Trimble CCS900. Korzystając z niego jest w stanie na bieżąco, ze swojego biura, monitorować pracę kompaktora oraz pobierać liczne dane dotyczące eksploatowanej kwatery.

Kolejną zaletą, na jaką wskazuje Barbara Kuricka jest możliwość profilowania terenu: – *Kwatera nr III ma ponad 7 hektarów. Na tak dużej powierzchni ciężko jest określić gołym okiem czy mamy poziom albo spadek. Dysponując systemem Trimble rozmieszczamy odpady z niewielkim nachyleniem w określonym kierunku, sprawiając, że woda opadowa nie podpływa pod plac rozładunkowy*. Ta funkcja znajduje również zastosowanie przy budowie warstw przesypowych. Operator jest bowiem w stanie łatwo kontrolować grubość „przesypki" oraz jej profil względem poziomu odniesienia. Znakomicie sprawdza się też przy budowie skarp i dróg technologicznych, stanowiąc w obu tych przypadkach ważne narzędzie pomocnicze. Kompaktor wyposażony w system umożliwia łatwe

EKSPERCI OD PRACY Z ODPADAMI

MASZYNY CAT SĄ GOTOWE DO PRACY W KAŻDYCH WARUNKACH: mogą być wykorzystywane w stacjach przeładunkowych, zakładach przetwarzania odpadów, a także bezpośrednio na składowiskach – przy ich utrzymaniu i rekultywacji.

Doskonale rozumiemy wyjątkowe potrzeby Klientów tego sektora i sposób w jaki maszyny CAT® pomagają w osiągnięciu najniższego poziomu kosztów. Z kolei nasz szybki i niezawodny serwis daje Państwu pewność, że maszyna będzie zawsze gotowa do pracy.

PODARUJ MASZYNIE DRUGIE ŻYCIE!

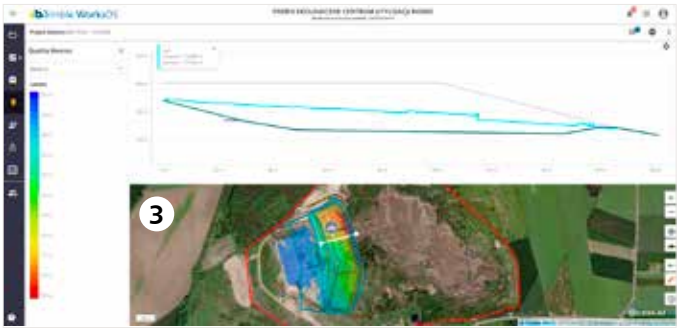
SPRAWDŹ PROGRAM ODBUDOWY CERTYFIKOWANEJ NA:
www.bm-cat.com/pl-pl/serwis/odbudowa-maszyn

www.bm-cat.com/pl-pl

Bergerat Monnoyeur Polska

BM RENT by Bergerat Monnoyeur

Bergerat Monnoyeur CAT



Na ekranie komputera można wyświetlić bardzo różne informacje. Wśród nich jest np. stopień wypełnienia kwatery w stosunku do założonych warstw składowania (1). Kolorem czerwonym został zaznaczony obszar, z którego trzeba zebrać materiał, na niebiesko miejsca, gdzie jeszcze brakuje odpadów, a zielony oznacza, że jesteśmy w projekcie. Ekran nr (2) przedstawia liczbę przejazdów kompaktora w danym okresie. Kolor czerwony oznacza, że było ich co najmniej 9, a odcienie niebieskiego – od 1 do 3. Łatwo też zobaczyć przekrój poprzeczny składowiska wzdłuż dowolnie nakreślonej linii (3). Czarna linia obrazuje dno kwatery, fioletowa stan docelowy, natomiast niebieska aktualne wypełnienie składowiska.

wyznaczenie położenia takich obiektów, jak również pomaga w przemieszczeniu odpowiedniej ilości odpadów do ich utworzenia. Za resztę prac, czyli dokładne profilowanie skarp i dróg odpowiada spycharka gąsienicowa. Stąd Barbara Kuricka chętnie widziałaby system Trimble również na takiej maszynie: – *Gdyby jeszcze spycharka miała to rozwiązanie, to byłoby idealnie. Wtedy moglibyśmy dużo sprawniej wykonywać różne zadania. I nie mam tu na myśli samego składowiska, ale cały zakład, bo czasami trzeba gdzieś coś podsypać albo wyrównać jakiś teren*.

Zastosowanie systemu dostarczanego przez firmę Sitech Poland ma też wymierne korzyści ekonomiczne. Precyzyjne monitorowanie stopnia zagęszczenia odpadów eliminuje wykonywanie zbędnych przejazdów, co przekłada się na mniejsze zużycie paliwa i maszyny oraz efektywniejsze wykorzystanie operatora. Łatwo również uniknąć niepotrzebnego przemieszczania materiału i zamknąć składowisko zgodnie z projektem, nie narażając się na dotkliwe kary, np. za przekroczenie wysokości czy nieodpowiednio uformowane skarpy.

Zdaniem kierownik w firmie ENERIS system Trimble doskonale sprawdzi się we wszystkich zakładach komunalnych, które zarządzają składowiskiem. Szczególnie jednak powinny rozważyć go instalacje dysponujące mniejszymi kwaterami, ponieważ przy wykorzystaniu innowacyjnego rozwiązania w znaczący sposób można wydłużyć ich eksploatację. Choć jest ono oferowane dopiero od niedawna, spotyka się z coraz większym zainteresowaniem. Znalazło już zastosowanie w trzech zakładach w Polsce.

Kompaktor CAT 826K, na którym zainstalowano system Trimble CCS900 ma moc 324 kW i masę eksploatacyjną ok. 40 t. Plasuje się pośrodku oferty Bergerat Monnoyeur, ponieważ do wyboru jest jeszcze 25-tonowy model 816 zapewniający moc 212 kW oraz 836, w którym te parametry wynoszą odpowiednio 56 t i 419 kW. Wszystkie maszyny są wyposażone w cztery stalowe bębny pełniące funkcję elementów roboczych. Mają one szerokość i rozstaw zoptymalizowane pod kątem efektywnego zagęszczania odpadów, bez względu na ukształtowanie składowiska, jak również zapewniają odpowiednią stabilność kompaktora, co jest szczególnie ważne podczas pracy na pochyłościach oraz przy skrajni kwatery. W egzemplarzu dostarczonym do firmy ENERIS zastosowano mieszany system kołków rozdrabniająco-zagęszczających. Elementy typu Paddle (o przekroju prostokątnym) zapewniają większą trakcję, natomiast Plus (o przekroju krzyżowym) są odpowiedzialne za stabilność poprzeczną. W trosce o niezakłóconą eksploatację i maksymalną wydajność, maszyna została wyposażona w liczne osłony i zabezpieczenia newralgicznych punktów, które stanowią skuteczną ochronę przed odpadami, zanieczyszczeniami czy dużym zapyleniem. Uzupełniają je dodatkowe rozwiązania zapewniające operatorowi komfortowe warunki.

Karol Wójtowicz

Artur Wićko, operator kompaktora w ENERIS Ekologicznym Centrum Utylizacji: – Dzięki temu systemowi nie muszę nic robić na oko i na wyczucie. Dokładnie wiem, jaki jest profil składowiska, gdzie odpady są już zagęszczone, a gdzie jeszcze nie, więc nie muszą wykonywać zbędnych przejazdów. Obsługa systemu jest bardzo prosta i łatwo ją opanować.

Jednym z najczęściej wybieranych przez operatorów ekranów jest stopień zagęszczenia odpadów. Czerwone ślady za kompaktorem informują, że trzeba powtórzyć przejazd.

SPOKÓJ. PEWNOŚĆ. JAKOŚĆ.

Poznaj rozwiązania SKAVSKA HALE

SKAVSKA HALE to Polska firma z kilkuletnim doświadczeniem w branży metalurgicznej specjalizująca się głównie w produkcji hal namiotowych. Dysponuje własną spawalnią, ślusarnią, profesjonalnym sprzętem oraz zespołem zaangażowanych fachowców, którzy każdego dnia dokładają wszelkich starań, aby terminowo dostarczać Państwu najlepsze rozwiązania.

Zastosowania naszych hal namiotowych:

- hale na odpady
- hale na zbelowane surowce wtórne
- hale na piasek i sól do usuwania gołoledzi
- hale na kruszywa
- hale magazynowe
- hale na maszyny
- hale na opał
- hale na płody rolne

Zapraszamy do współpracy

SKAVSKA HALE

Skavska Hale
ul. Nowa 25,98-400 Wieruszów
www.skavska.pl, /skavskahale
biuro@skavska.pl

Dariusz Witkowski +48 733 430 320
Kamil Bochenek +48 725 602 725
Mikołaj Matschay +48 730 208 280
Tomasz Betka +48 733 334 308

Dwupokładowy przesiewacz skalpujący QE342 do trudnych odpadów, np. porozbiórkowych. Przerabia do 500 t/h i ma przemyślaną konstrukcję, która ułatwia transport na kolejne miejsca pracy bez kłopotliwego demontażu i ponownej regulacji mechanizmów.

Mobilne kruszarki i przesiewacze marki SANDVIK w ofercie Volvo Maszyny Budowlane Polska

Z dniem 1 stycznia firma Volvo Maszyny Budowlane Polska została wyłącznym przedstawicielem marki SANDVIK na terenie naszego kraju w zakresie mobilnych kruszarek i przesiewaczy. Rozszerzenie oferty to dobra wiadomość dla przedsiębiorstw z branży kruszywowej, rozbiórkowej i recyklingowej, które w jednym miejscu będą mogły kupować i serwisować bardzo szerokie spektrum maszyn.

Mobilne kruszarki i przesiewacze produkcji SANDVIK były u nas dostępne od ponad 10 lat za pośrednictwem spółki Grausch i Grausch Maszyny Budowlane z Suchego Lasu k. Poznania. W SANDVIKU uznano jednak, że przedstawicielstwem powinna zajmować się szwedzka firma. Niemal oczywistym wyborem był koncern Volvo CE o pokrewnej działalności i z tymi samymi wartościami. Celem obu podmiotów jest dostarczanie innowacyjnych produktów i koncentracja na kliencie przy minimalnym wpływie na środowisko naturalne. Jeśli chodzi o nasz kraj, dokonując tej zmiany SANDVIK ponownie mógł liczyć na silnego i dobrze znanego partnera, z ugruntowaną pozycją rynkową. Założona w 2004 r. spółka Volvo Maszyny Budowlane Polska jest wiodącym dostawcą sprzętu budowlanego w Polsce, zatrudnia ok. 240 osób w 10 oddziałach i dysponuje flotą ponad stu samochodów serwisowych. Takie „zaplecze" ułatwia dotarcie do klienta oraz opiekę nad nim, zarówno w ramach usług gwarancyjnych jak i pogwarancyjnych. Ogłaszając nowe partnerstwo, Paulo Prazeres, menadżer dealera na region EMEA i APAC ds. mobilnego kruszenia i przesiewania firmy SANDVIK, powiedział: – *Cieszymy się z powitania Volvo Polska na pokładzie i jesteśmy pewni, że razem możemy pracować nad wzmocnieniem naszej pozycji i dalszym rozwojem działalności w zakresie maszyn mobilnych na tym rynku*. Z kolei Kamila Czaja, dyrektor zarządzająca polską spółką podkreśla, że dzięki szerszej ofercie produktów obejmującej mobilne kruszarki i przesiewacze SANDVIK, Volvo będzie teraz w stanie zaspokoić potrzeby polskich klientów dostarczając im kompleksowe rozwiązania do pracy w kamieniołomach, przy przetwarzaniu kruszyw, recyklingu oraz innych zastosowaniach.

Kruszarka szczękowa UJ443E przeznaczona do przetwarzania skał twardych i o właściwościach ściernych. Idealna do kamieniołomów, górnictwa, budownictwa i recyklingu, jest jedną z najbardziej uniwersalnych mobilnych kruszarek o dużej wytrzymałości dostępnych obecnie na rynku.

Pojawienie się maszyn SANDVIK w asortymencie Volvo doskonale zbiega się z przepisami, jakie wkrótce zaczną u nas obowiązywać. Mowa o odpadach budowlanych i rozbiórkowych, które od 1 stycznia 2025 r.

VOLVO

ZBUDUJMY LEPSZE JUTRO

Bez względu na pracę, jaką masz do wykonania, znajdziesz rozwiązanie elektryczne zaprojektowane tak, by spełniało wymagania niemal każdego zastosowania. A co najważniejsze, nasze maszyny umożliwiają pracę w jeszcze większej liczbie miejsc niż dotychczas, na przykład w pomieszczeniach zamkniętych, w nocy lub w środowisku wrażliwym na hałas, wibracje czy spaliny.

Dowiedz się, jak przejście na rozwiązania elektryczne może dodać energii Twojej firmie. Więcej informacji na stronie **volvoce.pl**

Volvo Construction Equipment

Kruszarka udarowa Sandvik QI353 ma układ podawania opracowany w celu zmniejszenia zatorów materiału, który może mieć rozmiar do 700 mm. Nowoczesny zespół napędowy z silnikiem CAT C9.3B Stage V zapewnia wydajność do 400 t/h i wysoką efektywność kosztową.

muszą być zbierane selektywnie z podziałem na co najmniej sześć frakcji: drewno, metale, szkło, tworzywa sztuczne, gips i odpady mineralne, w tym beton, cegła, płytki i materiały ceramiczne oraz kamienie. Pierwotnie ten wymóg miał wejść w życie dwa lata wcześniej, ale przy okazji uchwalenia pod koniec 2022 r. ustawy o szczególnej ochronie niektórych odbiorców paliw alternatywnych, znowelizowano przepisy ustawy o odpadach. Kluczową zmianą noweli było wydłużenie pierwotnie założonego terminu, jako odpowiedź na sygnały przedsiębiorców chcących zyskać dodatkowy czas ułatwiający dostosowanie działalności do nowych obowiązków. Kary za niepodporządkowanie się wprowadzonym przepisom będą bardzo dotkliwe, ich wysokość sięga nawet 1 mln zł. Aby im sprostać konieczne są inwestycje w specjalistyczny sprzęt, właśnie taki, jaki oferuje SANDVIK. Będzie on niezbędny zarówno w firmach budowlanych oraz rozbiórkowych, ale także w zakładach przetwarzania odpadów. Maszyny SANDVIK pozwalają bowiem na efektywne zmniejszanie objętości materiałów, co m.in. ogranicza koszty transportu, i dzielenie ich na różne frakcje w celu łatwiejszego zagospodarowania.

Dzięki firmie „Grausch i Grausch" maszyny SANDVIK są dobrze znane na polskim rynku, ale warto przybliżyć ich historię. Marka SANDVIK słusznie kojarzy się raczej z górnictwem wszelkich specjalności. Dział Mining and Rock Solutions stanowi bowiem największą część szwedzkiego koncernu pod względem obrotów i światowego zasięgu, a jego wiertnice, ładowarki i wozidła fedrują w kopalniach na wszystkich kontynentach. Na początku tego wieku pojawiła się jednak okazja do uzupełnienia zakresu działalności o pokrewny dział przetwarzania kruszyw. Svedala Industri, inny szwedzki koncern budowlano-kopalniany, przechodził w ręce konkurencji, a urzędy unijne zapobiegające monopolizacji rynku zezwoliły na tę transakcję pod warunkiem odsprzedania działu kruszarek i przesiewaczy innemu podmiotowi. Kierownictwo SANDVIK chętnie skorzystało z tej okazji, stając się właścicielem know-how i kilku zakładów produkcyjnych. Tak powstał dział Rock Processing Solutions, oferujący m.in. kruszarki Crawlmaster i przesiewacze Roadmaster, konstrukcje przejęte od Svedali. To marka o wysokiej renomie, więc obroty działu rosły obiecująco i w 2007 r. doszło do kolejnych akwizycji, tym razem w Wielkiej Brytanii. Kupiono dwóch tamtejszych producentów kruszarek i przesiewaczy mobilnych, firmy Extec i Fintec. Z upływem lat zakład tej drugiej, zlokalizowany w Ballygawley w Irlandii Północnej, stał się jedynym centrum kompetencyjnym w dziedzinie maszyn mobilnych SANDVIK, ale niektóre typy przez pewien czas zachowały dawne nazwy Extec i Fintec, które też nikogo z branży w Polsce nie zaskoczą.

Zgrupowanie w jednym koncernie technologii gromadzonych przez kilka firm, do tego inwestycje w dział B+R i fabrykę, skutkują bardzo zróżnicowaną ofertą maszyn już tylko pod marką SANDVIK. Obecnie do wyboru jest łącznie ponad 50 modeli mobilnych kruszarek i przesiewaczy, a każda maszyna występuje w wielu konfiguracjach i z różnymi opcjami, co w znaczący sposób ułatwia znalezienie rozwiązania idealnie dopasowanego do konkretnych potrzeb. Jeśli chodzi o kruszarki, oferta obejmuje modele szczękowe, udarowe i stożkowe o różnej konstrukcji i wydajności. Większość jest wyposażona w podwozie gąsienicowe, choć istnieje też kilka maszyn z podwoziami kołowymi. W przypadku przesiewaczy dostępna gama dzieli się na maszyny klasyfikacyjne i skalpujące. Pierwsze są stosowane wyłącznie za kruszarką i służą do rozdzielania rozdrobnionego materiału na konkretne frakcje (handlowe). SANDVIK proponuje przesiewacze klasyfikacyjne dwu- i trzypokładowe, w tym z dwiema niezależnymi skrzyniami przesiewającymi. Obie mają indywidualny napęd, a jedna regulację pochylenia. Unikatowe rozwiązanie służy do rozbijania bardzo drobnych frakcji, aby uzyskać jak najczystsze rozsianie materiału. Skalpery to z kolei przesiewacze ciężkie, które mają szersze zastosowanie, ponieważ można je wykorzystywać do materiału tuż po odstrzale (oczywiście zgrubnie rozdrobnionego). Często stosuje się je przed kruszarką, aby zapobiec podawania do niej drobnych frakcji, które w tym przypadku są traktowane jako zanieczyszczenia utrudniające proces i zwiększające zużycie maszyny.

Karol Wójtowicz

Przesiewacz dwupokładowy QA335 z dwiema niezależnymi skrzyniami przesiewającymi łączy bardzo dokładne rozdzielanie drobnych frakcji i dużą wydajność, w tym modelu sięgającą aż 400 t/h.

Przesiewacz SANDVIK QA452 jest jednym z najnowszych urządzeń z serii QA. To przykład maszyny z trzema pokładami i unikatową technologią Doublescreen.

J.KING

WYSOKIEJ JAKOŚCI POJEMNIKI NA ODPADY

- pojemniki dwukołowe
- w całości produkowane w Polsce
- wykonane z najwyższej jakości polietylenu (HDPE)
- zgodne z unijną normą EN 840-1 oraz PZH
- 5 wersji kolorystycznych oraz pojemnik typu BIO (kratka odciekowa i perforacja boczna)
- odporne na promieniowanie UV
- elementy metalowe ocynkowane
- dwa cichobieżne koła
- pojemniki w pełni kompatybilne z podnośnikami DIN
- wysoka odporność na zamarzanie, wysokie temperatury oraz działanie chemikaliów
- wyposażone w gniazdo na chip RFID

Możliwy zakup hurtowy i detaliczny

Zaufały nam największe firmy komunalne w Polsce!

Zapraszamy do współpracy **Tel.: +48 731 301 129** **e-mail: biuro@jking.pl** **www.jking.pl**

PRODUCENT NOŻY MASZYNOWYCH

DO PRZEROBU TWORZYW SZTUCZNYCH I RECYKLINGU

- noże do granulatów, rozdrabniaczy
- noże do recyklingu opon, PE, PP, PET, PS itp.
- gilotyny
- przeciwnoże proste, zębate
- osprzęt: dociski, imaki itp.
- sita

www.wegamikolow.pl • e-mail: info@wegamikolow.pl

WEGA - MIKOŁÓW

WEGA-MIKOŁÓW Sp. z o.o. S. K.
ul. Przyjaciół 125
43-190 Mikołów
tel. 32 738 43 28, kom. +48 606 973 480

SPECJALISTYCZNY SKLEP INTERNETOWY

koparki.pl

CASE CONSTRUCTION · NEW HOLLAND CONSTRUCTION · TEREX · SCHAEFF · YANMAR

ENGINECOPOWER®

MODYFIKACJE OPROGRAMOWANIA SILNIKA

10% obniżenie spalania

20% Wzrost mocy

- **Darmowy** test
- **Dożywotnie** wsparcie techniczne

Mniejsze KOSZTY Większa WYDAJNOŚĆ

Jak przebiega ADAPTACJA MOCY?

OKREŚLENIE WYMAGAŃ KLIENTA
Technicy firmy Agroecopower przyjeżdżają do klienta, uzgadniają z nim jego wymagania i oczekiwania wedle możliwości maszyny.

DIAGNOSTYKA
Pomiar mocy i kopia zapasowa pierwotnego oprogramowania na potrzeby ewentualnej adaptacji jednostki do oryginalnych ustawień.

ZAPISANIE NOWEGO OPROGRAMOWANIA
Nowy program zostaje przygotowany w sposób indywidualny do danej maszyny na podstawie oryginalnego i ponownie zapisany w jednostce sterującej.

POMIAR MOCY I PRZEKAZANIE
Ponowna diagnostyka i pomiar mocy, jazda próbna i wystawienie karty gwarancyjnej z parametrami maszyny.

+48 722 700 537
biuro@enginecopower.pl
www.enginecopower.pl

BETBLOK SYSTEM
to sprawdzone systemy ścian oporowych
– ognioodpornych a także hal i wiat

POZNAJ NASZE NOWOŚCI !!!

Zadaszenia łukowe oraz płaskie hal, wiat i boksów dla ochrony przechowywanych materiałów lub maszyn przed wiatrem i opadami

Nadproża o różnym przekroju i długości umożliwiające łatwy montaż w ścianach drzwi oraz bram

Bloki typu „Pazury Orła" zapewniające wysoką stabilność ścian

W ofercie:

- ściany oporowe
- hale tunelowe łukowe
- boksy
- przegrody
- ściany nośne
- zadaszenia łukowe
- płyty drogowe z Krajową Oceną Techniczną
- nadproża
- projektowanie w 3D
- profesjonalne doradztwo
- transport

● **Certyfikat CE** ● **Certyfikat REI 360 wydany przez ITB**

Korzystamy z oferty Heidelberg Materials

Właścicielem marki jest Wigmet S.K.A.

Bloki Betblok System: biuro@betblok.pl | Zadaszenia i hale: tomek@betblok.pl

Transport: logistyka@betblok.pl | Tel: 786 864 143

Nowe ładowarki kompaktowe CASE

Marka CASE Construction Equipment zmodernizowała linię kompaktowych ładowarek kołowych, wprowadzając na rynek cztery modele Evolution serii F: 21F, 121F, 221F i 321F. Nowe maszyny zapewniają większą wydajność, bardziej komfortowe warunki pracy oraz liczne ciekawe funkcje, które wcześniej były dostępne tylko w większych ładowarkach.

Aby sprostać rosnącemu zapotrzebowaniu klientów, zwłaszcza z krajów skandynawskich, dwa większe modele umożliwiają wybór maksymalnej prędkości jazdy 20 km/h w wyposażeniu standardowym i opcjonalnie 40 km/h. Zwiększona prędkość jazdy to przydatne rozwiązanie podczas częstego pokonywania dłuższych odcinków drogi albo przy konieczności pracy z osprzętem w postaci np. pługa do odśnieżania. Nawierzchnia o gorszej jakości nie będzie tutaj problemem, ponieważ opcjonalny system amortyzacji wysięgnika Ride Control skutecznie zapobiega rozpraszaniu urobku, przyczyniając się do dalszego zwiększania produktywności w trakcie przenoszenia czy załadunku materiałów.

Model 21F, napędzany silnikiem wysokoprężnym Stage V FPT, oferuje moc 43 kW (58 KM) i moment obrotowy 245 Nm. Parametry te wzrastają do 48 kW (64 KM) i 261 Nm w modelu 121F i osiągają maksymalną wartość 55 kW (74 KM) i 316 Nm w przypadku modeli 221F i 321F. Większe maszyny są wyposażone w nowe modułowe mosty dostępne z mechanizmami różnicowymi o ograniczonym poślizgu lub ze 100% blokadą, które zapewniają najlepszą trakcję w trudnym terenie. Wielotarczowe hamulce mokre z hydraulicznie zwalnianym hamulcem postojowym gwarantują większe bezpieczeństwo przy ograniczonym wysiłku operatora.

W ładowarkach Evolution jest dostępny tryb pracy Eco, który ogranicza obroty silnika do 1700 obr./min. Przekłada się to na mniejsze zużycie paliwa i niższą emisję spalin. Wbrew stereotypom wybór takiego trybu nie powoduje spadu produktywności: odpowiednia regulacja prędkości obrotowej jednostki napędowej oraz pompa hydrauliczna o zmiennym wydatku zapewniają wciąż imponującą wydajność. Zdaniem inżynierów CASE jest to podstawowy tryb w przypadku większości zadań, chyba że wymagana jest maksymalna moc do specjalistycznego osprzętu lub zwiększona siła odspajania.

Łukowy kształt szyby czołowej ułatwia obserwację osprzętu w górnej pozycji. Ładowarka 221F to cięższy model zmodernizowanej gamy CASE, stanowiący atrakcyjny kompromis między kompaktowymi gabarytami, a osiągami.

Optymalne sterowanie

Nowe ładowarki są wyposażone w kabiny typu ROPS/FOPS różniące się poziomem wyposażenia. Wnętrze wersji Deluxe charakteryzuje się dodatkowymi schowkami wokół fotela, pełną regulacją wysokości kierownicy i regulowanym podparciem nadgarstków, dzięki czemu każdy operator będzie w stanie znaleźć bardzo komfortową pozycję do całodziennej pracy.

Ergonomiczny joystick elektrohydrauliczny umożliwia łatwe sterowanie wszystkimi ruchami łyżki i ramienia ładowarki, a usprawniony wyświetlacz, przypominający wyglądem te stosowane w samochodach, zapewnia przejrzysty dostęp do głównych funkcji maszyny i ułatwia kontrolę najważniejszych parametrów. Dzięki klawiaturze membranowej, podobnej do tej, którą można znaleźć w większych maszynach CASE, operator ma wszystkie elementy sterujące w zasięgu ręki, nie zdejmując nadgarstków z podpórek.

THE KING

CASE CONSTRUCTION

POCZUJ SIĘ JAK KRÓL
Z NOWĄ KOPARKO-ŁADOWARKĄ SERII SV

580SV - 590SV - 695SV

Poznaj nowe **koparko-ładowarki serii SV** i odkryj, jak to jest być królem: poznaj głębokie dziedzictwo zbudowane na zaufaniu, niezrównanej wydajności, najwyższym komforcie i niskim koszcie posiadania.

AUTORYZOWANI DEALERZY W POLSCE:

Ewpa Sp. z o.o.
www.ewpa.pl

Tech-Ekspert Południe
www.techekspert.pl

Toolmex Truck Sp. z o.o.
www.toolmex-truck.com.pl

Zobacz, co dalej

CASE CONSTRUCTION® | ServiceSolutions

W nowych ładowarkach kompaktowych CASE zastosowano duży kolorowy ekran dotykowy, który ułatwia wybór funkcji i kontrolę najważniejszych parametrów maszyny.

Kabina jest oferowana w dwóch poziomach wyposażenia. Bogatsza kompletacja Deluxe obejmuje m.in. dodatkowe schowki wokół fotela i zapewnia większe możliwości indywidualnych ustawień w celu znalezienia optymalnej pozycji pracy.

Inteligentne funkcje pozwalają operatorowi dopasować reakcję układu hydraulicznego odpowiednio do indywidualnych zadań, a tryb potrząsania łyżką pomaga w opróżnianiu jej z lepkich materiałów. Oprócz funkcji *return-to-dig* (powrót do kopania) dostępna jest teraz także funkcja *return-to-travel* (powrót do jazdy), a oba automatyczne ruchy można połączyć w celu ułatwienia obsługi podczas załadunku i wysypu. Uzupełnia je funkcja *return-to-height* (podnoszenie ramion na zadaną wysokość), stanowiąca kolejne ułatwienie dla osiągnięcia maksymalnej wydajności. W podobnym celu zastosowano tempomat, który może być szczególnie przydatny podczas pracy z zamiatarką albo pługiem do odśnieżania.

Kabiny nowych ładowarek serii F są bardzo przestronne, zapewniając operatorowi łatwy dostęp i komfortowe warunki pracy, a ich niski profil nie sprawia problemów podczas transportu. Całkowita wysokość modeli 21F i 121F wynosi zaledwie 2,46 m oraz 2,63 m w przypadku 221F i 2,68 m dla 321F.

Większa dyspozycyjność maszyn i pewność klientów dzięki rozwiązaniom serwisowym CASE

Aby jeszcze bardziej zwiększyć produktywność, rentowność i czas pracy zmodernizowanych modeli kompaktowych ładowarek kołowych, CASE oferuje szereg rozwiązań posprzedażowych, do których należą m.in. usługi CASE Care, CASE Protect i CASE Fluid Analysis. CASE Care to standardowy program planowych przeglądów okresowych z wykorzystaniem oryginalnych części i środków smarnych. Opiera się na wsparciu, logistyce i wiedzy technicznej oferowanych w ramach rozległej sieci dealerów CASE. Dostępne są również dodatkowe usługi w postaci programu rozszerzonej gwarancji CASE Protect oraz programu CASE Fluid Analysis, który ma na celu zapobieganie poważnym awariom, optymalizację niezawodności floty i wydłużenie okresu eksploatacji.

CASE SiteWatch to z kolei kompleksowe narzędzie do zarządzania flotą, które umożliwia geolokalizację maszyn, zapewnia bezpieczeństwo floty za pomocą wirtualnych granic (geo-fencing), przekazuje alerty o nieautoryzowanym użyciu oraz generuje modyfikowalne raporty. Obejmują one kluczowe wskaźniki wydajności, takie jak: zużycie paliwa, stopień wykorzystania oraz godziny pracy i przestoju maszyny, dzięki czemu można monitorować oraz optymalizować produktywność i rentowność. Dane te są łatwo dostępne za pośrednictwem specjalnego portalu.

Ramiona wysięgnika zostały wykonane z wytrzymałej stali, dzięki czemu są odpowiednio sztywne, a jednocześnie nie ograniczają widoczności.

W ofercie jest jeszcze CASE SiteConnect, który wzbogaca dane telemetryczne wykorzystywane przez zespół CASE Uptime Center, aby dostarczać dealerom alerty oparte na wydajności maszyny. Dealerzy, uzyskując zdalny dostęp do danych maszyn, są w stanie szybciej podejmować działania naprawcze w celu zminimalizowania przestojów. W ten sposób mogą oni proaktywnie zarządzać maszynami klientów i tym samym zwiększać czas ich sprawności. Rozwiązania SiteWatch jak i SiteConnect są dostępne w zmodernizowanych modelach ładowarek w ramach wyposażenia dodatkowego.

Pełna gama rozwiązań

Ładowarka 21F ma masę roboczą 4570 kg ze standardową łyżką i kinematyką ramion Z-bar. W przypadku modelu 121F wynosi ona 5423 kg i wzrasta do 5695 kg dla maszyny 221F, osiągając maksymalnie 6195 kg w przypadku 321F. Pojemność łyżek waha się od 0,7–1,0 m^3 dla najmniejszego modelu i wzrasta do 1,0–1,3 m^3 dla największej ładowarki zmodernizowanej serii.

Modele 21F i 121F mają standardowy układ hydrauliczny zapewniający przepływ 67 l/min., natomiast większe maszyny 221F i 321F są wyposażone w opcjonalny pakiet wysokiego przepływu obejmujący tryb jazdy powolnej (pełzania), gniazdo elektryczne z przodu i linię bezciśnieniowego powrotu, co umożliwia pełną współpracę z najróżniejszym osprzętem hydraulicznym.

PROTECHNIKA .COM

Waste Management & Recycling Equipment Manufacturing

Protechnika jest liderem w zakresie projektowania i budowy maszyn do przetwarzania odpadów, recyklingu, przetwarzania biomasy. Wszystkie nasze produkty są solidne, a jednocześnie przyjazne dla użytkownika. Kładziemy nacisk na wysoką jakość, wydajność i łatwość serwisowania oferowanych urządzeń. Uzupełnieniem gamy własnych produktów są niezawodne rozdrabniacze duńskiej firmy M&J Recycling, której Protechnika jest jedynym autoryzowanym przedstawicielem w Polsce.

ODPADY KOMUNALNE

SORTOWANIE I ZMNIEJSZANIE ILOŚCI ODPADÓW STAŁYCH

ROZRYWARKI WORKÓW

SEPARATOR BALISTYCZNY

SEPARATORY POWIETRZNE

SITO DYSKOWE

BELOWNICA POZIOMA

ROZDRABNIACZE M&J RECYCLING

SYSTEMY PRZENOSZENIA

ENERGIA Z ODPADÓW

ODZYSK ENERGII I ZMNIEJSZANIE ILOŚCI ODPADÓW STAŁYCH I BIOMASY

SUSZARNIA TAŚMOWA

BRYKIECIARKA

KRUSZARKI

SYSTEMY PRZENOSZENIA

CZĘŚCI ZAMIENNE I AKCESORIA

DO MASZYN I URZĄDZEŃ

Jesteśmy wiodącym producentem i dostawcą sprzętu eksploatacyjnego, akcesoriów, części i innych materiałów używanych w wielu branżach, takich jak recykling, produkcja paliw alternatywnych, przemysł drzewny, przetwórstwo tworzyw sztucznych, przemysł metalowy i spożywczy.

PASSIONDRIVEN TECHNOLOGY

Dębowica 87a
21-404 Trzebieszów

handlowy@protechnika.com
www.protechnika.com

Dwie ładowarki LiuGong 856H w Karkonoskim Centrum Gospodarki Odpadami

Zmodernizowana w 2022 r. instalacja komunalna w Ścięgnach niedaleko Karpacza należąca do Związku Gmin Karkonoskich to obecnie jeden z najnowocześniejszych obiektów tego typu w Polsce. Na pierwszy plan wysuwają się w nim zaawansowane linie technologiczne, ale prawidłowe funkcjonowanie zakładu nie byłoby możliwe bez dwóch ładowarek przegubowych LiuGong 856H.

Zanim maszyny LiuGong pojawiły się w Karkonoskim Centrum Gospodarki Odpadami, instalacja korzystała ze wsparcia wynajmowanego sprzętu. Takie rozwiązanie wiązało się jednak z wysokimi kosztami i niejednokrotnie ograniczoną efektywnością, wynikającą choćby z awaryjności tego sprzętu. Biorąc to pod uwagę, podjęto decyzję o zakupie własnych ładowarek, idealnie dopasowanych do całego spektrum zadań wykonywanych w KCGO. Wyboru konkretnej marki dokonano w trybie zamówienia publicznego. Zarówno w pierwszym jak i drugim postępowaniu najkorzystniejszą ofertę pod względem finansowym, jednocześnie spełniając wszystkie wymagania techniczne, złożyła firma Wigropol z Polkowic proponując 20-tonową ładowarkę LiuGong 856H. Pierwszy egzemplarz dostarczono do zakładu w lutym 2020 r., drugi w lipcu 2022 r.

– Ładowarki LiuGong pracują już w wielu instalacjach komunalnych w całej Polsce. Mimo intensywnej eksploatacji, często na trzech zmianach, nie ulegają awariom, co jest najlepszym dowodem na ich jakość i niezawodność. Biorąc to pod uwagę, bez żadnych obaw polecamy te maszyny nawet do najtrudniejszych aplikacji – mówi Andrzej Gierszon, dyrektor sprzedaży maszyn LiuGong.

Eksploatacja obu maszyn jest bardzo intensywna – pracują na dwóch zmianach, każda po ok. 12 godzin na dobę. Są wykorzystywane do bieżącej działalności zakładu i wykonują takie czynności, jak odbiór odpadów spod lejów zsypowych (frakcja 0-80 mm oraz nadsitowa), obsługa bioreaktorów, załadunek odpadów wielkogabarytowych do rozdrabniacza czy załadunek balastu na zestawy naczepowe. W tym celu zostały wyposażone w opony klasy L5, które charakteryzują się wyższym i bardziej masywnym bieżnikiem. Dzięki temu są lepiej odporne na uszkodzenia mechaniczne w kontakcie z niebezpiecznymi przedmiotami, jakie mogą znaleźć się w odpadach, ale także wykazują większą trwałość podczas jazdy na utwardzonych nawierzchniach. W obu ładowarkach zastosowano też łyżki wysokiego wysypu,

LIUGONG

WYDAJNOŚĆ WAGI CIĘŻKIEJ

WYTRZYMAŁE, MOCNE, BEZPIECZNE I NIEZAWODNE. NASZE NOWE KOPARKI SERII F SĄ NIEZASTĄPIONE W CIĘŻKICH PRACACH. ZAPROJEKTOWANE ABY ZAPEWNIĆ KRÓTSZY CZAS CYKLI, WYŻSZĄ SPRAWNOŚĆ I NIŻSZE KOSZTY. NOWE KOPARKI 924F, 928F ORAZ 942F SPROSTAJĄ NAJBARDZIEJ WYMAGAJĄCYM WYZWANIOM.

SKANUJ KOD QR I POZNAJ SIŁĘ LIUGONG

www.liugong-europe.pl

info@liugong-europe.com

+48 501 802 802

Liczne poręcze zamontowane na ładowarce LiuGong 856H zwiększają bezpieczeństwo przy wchodzeniu i wychodzeniu z kabiny oraz podczas czynności obsługowych, np. czyszczenia szyb.

Wnętrze maszyny LiuGong jest przestronne i wygodne. Duże szyby ułatwiają pracę, tak samo jak odpowiednio oznaczone i pogrupowane według funkcji przełączniki.

zapewniające wysokość wyładunku powyżej 4 m. Takie rozwiązanie umożliwia efektywne pryzmowanie materiałów sypkich i tym samym zaoszczędzenie dostępnej przestrzeni, swobodną obsługę stacjonarnych i mobilnych maszyny recyklingowych, ale przede wszystkim bezpieczny załadunek naczep z ruchomą podłogą, bez konieczności korzystania ze specjalnych ramp. Aby obsługa pojazdów przebiegała sprawnie, w obu maszynach zainstalowano systemy do ważenia materiału nabranego w łyżkę. Są one najbardziej pomocne przy załadunku zestawów naczepowych, ponieważ zapobiegają przekroczeniu dopuszczalnej ładowności (weryfikowanej również przy wyjeździe z zakładu), a jednocześnie pozwalają na maksymalne wykorzystanie możliwości transportowej pojazdu. Załadunek „na oko" często może być obarczony błędem, bo np. inaczej waży lekka frakcja z odpadów zmieszanych, a inaczej ze zbieranych selektywnie. Karkonoskie Centrum Gospodarki Odpadami stosuje systemy ważenia również przy załadunku i rozładunku bioreaktorów, uzyskując w ten sposób ważne informacje dotyczące m.in. przebiegu procesu kompostowania.

Kilkuletnia eksploatacja ładowarek LiuGong 856H pozwoliła na ich obiektywną ocenę. Łukasz Hada, dyrektor biura Związku Gmin Karkonoskich mówi, że obie maszyny bardzo dobrze sprawdzają się w KCGO. Zwraca uwagę na ich dużą wydajność, co w porównaniu z ładowarkami teleskopowymi sprawia, że przy każdym przeładunku „w oczach ubywa materiału". Nie jest to okupione wysokim zużyciem paliwa – spalanie kształtuje się na poziomie innych maszyn, które jednak nie są w stanie wykonać w tym samczym czasie podobnej pracy. Kolejną zaletą, o której wspomina dyrektor jest bardzo dobra zwrotność ładowarek LiuGong, dzięki czemu można nimi swobodnie poruszać się wewnątrz hal. Dla Łukasza Hady ważna jest też obsługa posprzedażowa, za którą odpowiada firma Wigropol, ale również na tym polu nie ma żadnych zastrzeżeń. Dolnośląska spółka dobrze wywiązuje się ze swoich obowiązków i zawsze łatwo się z nią skontaktować.

Maszyna 856H to najczęściej wybierany przez branżę komunalną model ładowarki LiuGong. Wynika to z jej wysokich osiągów i optymalnych gabarytów, pozwalając na bardzo szerokie zastosowanie. Źródłem napędu maszyny jest niezawodny, 6-cylindrowy silnik Cummins o pojemności 6,7 l. W aktualnie oferowanej wersji Stage V zapewnia moc 225 KM. Ładowarka LiuGong 856H ma solidną konstrukcję, która dobrze sprawdza się w trudnych warunkach pracy, a jednocześnie oferuje liczne nowoczesne rozwiązania wspierające operatora, co wymiernie wpływa na zwiększenie wydajności i bezpieczeństwa przy wykonywaniu różnych zadań. Wśród niedawno wprowadzonych jest m.in. funkcja automatycznego poziomowania łyżki, funkcja Autodig polegająca na odtwarzaniu zapamiętanych ruchów osprzętu czy niezależna od obrotów silnika regulacja przepływu oleju w dodatkowej linii hydraulicznej.

Karol Wójtowicz

Ładowarka LiuGong 856H jest standardowo wyposażona w układ centralnego smarowania oraz wentylator chłodnicy z funkcją odwrotnego ciągu, co zwiększa trwałość maszyny w warunkach dużego zapylenia.

Pierwsza dostarczona do Karkonoskiego Centrum Gospodarki Odpadami ładowarka LiuGong 856H zdążyła już przepracować grubo ponad 10 tys. godzin. Do tej pory nie uległa żadnej awarii i wciąż doskonale sprawdza się w swojej roli.

NOWA TD-15M

ZEPCHNIJ WSZYSTKO ZE SWOJEJ DROGI

O KROK PRZED KONKURENCJĄ

- NOWA KABINA **NAJWYŻSZEJ KLASY**
- WIĘKSZE MOŻLIWOŚCI DZIĘKI **WIDOCZNOŚCI LEPSZEJ O 33%**
- ELEKTRO-HYDRAULICZNE JOYSTIKI DLA **PRECYZYJNEGO STEROWANIA**
- PRZYGOTOWANA DO INSTALACJI **NAJNOWSZYCH SYSTEMÓW**
- SZEROKI WYBÓR LEMIESZY I ZRYWAKÓW **ZAPROJEKTOWANYCH BY PRZEKRACZAĆ LIMITY**

DOWIEDZ SIĘ WIĘCEJ: E-mail **INFO@DRESSTA.COM** lub wejdź na **WWW.DRESSTA.COM**

DRESSTA®
ENGINEERED FOR YOUR BUSINESS

Nowości New Holland na targach Agritechnica 2023

Ubiegłoroczne targi Agritechnica były ważnym wydarzeniem dla marki New Holland. Wybrano je bowiem na miejsce premiery kilku ważnych propozycji w segmencie lekkich maszyn roboczych, wzmacniających ofertę w zakresie rozwiązań do prac budowlanych, kształtowania terenu oraz różnorodnych zadań komunalnych.

Nabycie przez CNH Industrial firmy Sampierana oraz niedawne otwarcie zakładu produkcyjnego we włoskiej Cesenie, który specjalizuje się w produkcji minikoparek i miniładowarek gąsienicowych, w tym również modeli z napędem elektrycznym, umożliwiło marce New Holland poszerzenie oferty produktów w sektorze lekkich maszyn budowlanych. Te inwestycje pozwoliły również na zwiększenie możliwości indywidualizacji maszyn i rozbudowę oferty sprzętu z napędem alternatywnym, co jest zgodne ze strategią zrównoważonego rozwoju marki – wizją lidera w zakresie czystej energii.

Gama maszyn z całkowicie elektrycznym napędem

Po mającej miejsce w minionym roku premierze pierwszej całkowicie elektrycznej minikoparki New Holland E15X, do oferty dołącza teraz nowy, silniejszy model E25X Electric Power. Ma on pozbawione kobaltu 102-voltove baterie o pojemności 32,2 kWh. Taki zapas energii pozwala na aktywność maszyny od 4 do 8 h zależnie od zastosowania i wybranego trybu pracy, jednocześnie przy braku poboru prądu w trybie gotowości. Ładowanie akumulatora od 0 do 80% zajmuje 1 lub 1,5 h przy wykorzystaniu tzw. szybkiej ładowarki zewnętrznej, albo 9-10 h, jeśli używana jest ładowarka pokładowa podłączana do zwykłego gniazdka 230 V.

Jako maszyna o bardzo niskim poziomie hałasu i całkowicie bezemisyjna, minikoparka E25X doskonale sprawdzi się w pracach, gdzie obowiązują ograniczenia dotyczące natężenia dźwięku i emisji spalin. Z kolei kompaktowe gabaryty umożliwią wykonywanie robót na małej przestrzeni lub wymagających wjazdu do obiektów zamkniętych. Podczas gdy zaprezentowany w ub. roku model ma wyłącznie ramę ochronną, nowa maszyna jest również oferowana w wersji z kabiną. Ważną zaletę minikoparki E25X stanowi także układ hydrauliczny typu load-sensing (wyczuwający obciążenie) oraz elektryczne sterowanie proporcjonalne, uławiające precyzyjną kontrolę ruchów maszyny.

Na targach Agritechnica można też było zobaczyć nową, kompaktową ładowarkę kołową W40X Electric Power, która została opracowana pod kątem zastosowań wewnątrz budynków, na obszarach zamkniętych oraz w miastach. Ma ona całkowicie elektryczny układ napędowy z akumulatorem o pojemności 39 kW, zapewniającym autonomię pracy od 3 do 6 h. Przy masie roboczej 3,7 t udźwig nowej ładowarki wyposażonej w standardową łyżkę o pojemności 0,5 m^3 wynosi 1,9 t.

W modelu W40X zastosowano wysięgnik o innowacyjnej konstrukcji, zaprojektowany specjalnie z myślą o maszynach elektrycznych. Ma on taką samą wytrzymałość i zapewnia identyczne osiągi, jak klasyczne rozwiązania, ale charakteryzuje się niższą masą, co przekłada się na mniejsze zużycie energii elektrycznej o ok. 5%.

Udoskonalona i poszerzona gama ładowarek kołowych

Kolejną nowością jest maszyna W170D reprezentująca udoskonalone ładowarki kołowe serii W. Zaprezentowany model cechuje większa masa robocza oraz większa wysokość podnoszenia. Osie napędowe do ciężkich zastosowań występują teraz z szerszą gamą dostępnych mechanizmów różnicowych: otwartym, blokowanym lub o ograniczonym poślizgu. Aby sprostać większym oczekiwaniom pod względem wydajności, maszyna została wyposażona w wytrzymałe osie i wzmocnione podwozie.

Model E25X ma podwozie o zmiennej szerokości, pozwalające na regulację rozstawu gąsienic w zakresie od 990 do 1300 mm.

W ładowarce W40X Electric Power zastosowano kilka rozwiązań, które ułatwiają sterowanie wysięgnikiem i obsługę łyżki, spośród których można wymienić funkcję szybkiego powrotu do kopania, powrotu łyżki do trybu jazdy oraz powrotu na określoną wysokość.

Ładowarka New Holland W170D to idealna maszyna do pracy np. w instalacjach komunalnych, gdzie może być wykorzystywana np. do obsługi linii technologicznej, frakcjonowania paliwa alternatywnego albo załadunku naczep z ruchomą podłogą.

Maszyna W80C zapewnia wysokie osiągi, ale jednocześnie ma niewielkie gabaryty, umożliwiając np. sprawny transport wewnątrzzakładowy zbelowanych surowców wtórnych czy efektywne sprzątanie placów, dróg dojazdowych itp.

Minikoparkę E20D wyróżnia niespotykany w tej klasie tonażowej dwuczęściowy wysięgnik. Zastosowane rozwiązanie ułatwia wykonywanie wielu zadań i zwiększa wszechstronność maszyny.

Wśród maszyn z rocznika modelowego 2024 znajduje się również ładowarka W150D, którą w porównaniu z W130D wyróżniają: zwiększone obciążenie wywrotu łyżki, wyżej położony sworzeń obrotu łyżki i krótsze cykle robocze. Maszyna jest dedykowana m.in. do branży biogazowej.

Model W80C EVO, który również zaprezentowano na wystawie w Hanowerze został opracowany w ramach programu udoskonalania kompaktowych ładowarek przeznaczonych na rynek europejski. Ma nowy interfejs operatora, nowy kolorowy monitor oraz nową klawiaturę o stylistyce typowej dla ładowarek kołowych, a ponadto funkcje automatyzacji i nowe modułowe osie, które pozwalają na jazdę z maksymalną prędkością 40 km/h.

Na targach Agritechnica można też było zobaczyć minikoparkę E20D będącą jedną z kilku nowych maszyn wyprodukowanych przez markę New Holland po nabyciu firmy Sampierana. Model ten należy do segmentu 1,5-2 t, który stanowi obecnie ok. 40% sprzedaży wszystkich minikoparek. Maszynę charakteryzuje niewielki promień obrotu, co umożliwia zastosowanie jej na ograniczonej przestrzeni. Dzięki zmiennemu rozstawowi gąsienic, szerokość minikoparki nie przekracza jednego metra. To pierwszy model maszyny tego typu w segmencie do 2 t z dwuczęściowym wysięgnikiem. Przyjęte rozwiązanie zwiększa zakres roboczy w porównaniu do konstrukcji jednoczęściowej, ułatwia omijanie przeszkód, a także pozwala na pracę tuż przy podwoziu. Model E20D ma odchylaną kabinę, zapewniając szybki i komfortowy dostęp do najważniejszych komponentów.

Nowa miniładowarka gąsienicowa

Podczas targów Agritechnica odbyła się też europejska premiera nowej kompaktowej maszyny marki New Holland na sezon 2024, czyli miniładowarki gąsienicowej C314. Należy ona do zupełnie nowej kategorii sprzętu, który dołączył do oferty New Holland. Ta lekka maszyna o niewielkich rozmiarach została stworzona z myślą o prostocie obsługi, dzięki czemu operator może po prostu wejść na tylną platformę i rozpocząć pracę. Jednocześnie wyróżnia ją duża moc, co sprawia, że jest atrakcyjną propozycją dla przedsiębiorstw budowlanych, zajmujących się kształtowaniem terenu oraz firm rentalowych. Miniładowarka C314 posiada ergonomiczne stanowisko pracy, precyzyjne sterowanie elektrohydrauliczne i radialny wysięgnik. Do jej napędu zastosowano silnik wysokoprężny o mocy 25 KM. Wpływ na wszechstronność maszyny mają nie tylko kompaktowe gabaryty czy duża zwrotność, jaką zapewnia podwozie gąsienicowe, ale także bogata gama osprzętu.

Takiej maszyny nie było jeszcze w ofercie New Holland. Miniładowarka C314 będzie bardzo pomocnym narzędziem np. przy kształtowaniu terenu albo nasadzeniach, zwłaszcza na grząskich terenach.

Volvo Trucks rozpoczyna rok od wyjątkowych premier

Firma Volvo Trucks ostro wystartowała z nowościami w tym roku. Modernizacja pojazdów dalekiego transportu FH była zapowiadana już wcześniej, ale przedsiębiorstwa komunalne najbardziej ucieszy najnowszy model uzupełniający gamę elektrycznych ciężarówek marki: Volvo FM Low Entry opracowany pod kątem bezpiecznej i wydajnej jazdy w miastach.

Dotychczas firma Volvo Trucks proponowała kabiny niskowejściowe w modelach średniej klasy FE. Takie wersje określane jako LEC (Low Entry Cab) były dostępne zarówno w ciężarówkach z napędem spalinowym, jak i bateryjnych. Volvo FM Low Entry podobnie ma kabinę obniżoną i przesuniętą do przodu, z płaską podłogą ułatwiającą wsiadanie i wysiadanie całej załogi, lecz jest to zarazem pierwszy model Volvo z napędem wyłącznie elektrycznym. Opracowano go w celu spełnienia wymagań miast, które chcą mieć transport nie tylko zeroemisyjny, ale i bezpieczny. Jednym z ważnych składników tego pojęcia jest widoczność z miejsca kierowcy. W obniżonej kabinie lepiej widzi on strefy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu pojazdu i może nawiązać kontakt wzrokowy z przechodniami czy rowerzystami. Najostrzejsze kryteria pod tym względem wprowadzają władze Londynu, w postaci przepisu Direct Vision wymagającego określenia widoczności z kabin pojazdów poruszających się po ulicach miasta. Volvo FM Low Entry zdobyło pięciogwiazdkową ocenę wg tych standardów, które zaczną obowiązywać pod koniec 2024 r., i tym samym użytkownikom będzie łatwiej zdobywać zamówienia na różne zadania transportowe w gospodarce odpadami, dystrybucji i budownictwie. W podwoziach komunalnych bardzo ważnymi zaletami są większa liczba i komfort miejsc dla załogi oraz bezpieczeństwo i mniejszy wysiłek przy częstym opuszczaniu kabiny w celu opróżnienia pojemników. Można oczekiwać, że ładowacze będą woleli wrócić do ciepłego wnętrza, niż stać na stopniach w czasie jazdy do kolejnej altany, co dalej poprawia warunki ich pracy.

FM Low Entry jest zoptymalizowany pod kątem bezpiecznej i jeszcze bardziej wydajnej jazdy w obszarach miejskich. Samochód występuje z kabiną o dwóch wysokościach wnętrza: 1575 mm lub 1945 mm. Obie wersje mogą być wyposażone w system kamer zewnętrznych zastępujących konwencjonalne lusterka wsteczne.

Nowe FM Low Entry będzie początkowo sprzedawane w Europie, Turcji i Korei Południowej. Produkcja rozpocznie się w II kwartale 2024 r. Dzięki nowej ciężarówce miejskiej Volvo ma obecnie w ofercie osiem modeli elektrycznych. Celem firmy jest, by w 2030 r. 50% światowej sprzedaży nowych samochodów ciężarowych Volvo stanowiły pojazdy elektryczne.

Nowego członka zyskała także seria samochodów ciężarowych Volvo FH: to FH Aero z kabinami wydłużonymi o 24 cm w porównaniu z tradycyjnymi oraz systemem kamer i monitorów zastępujących tradycyjne lusterka zewnętrzne. Dzięki temu poprawiono aerodynamikę, zmniejszając opór powietrza i poprawiając stabilność jazdy przy wietrznej pogodzie. System kamer poprawia widoczność w deszczu i ciemności, a także przy mocnym świetle słonecznym i w czasie jazdy w tunelach. Podczas skrętu zestawu kamery automatycznie obracają się podążając za pozycją naczepy. Volvo Trucks traktuje linię Aero jako uzupełnienie oferty, Volvo FH będzie nadal oferowane ze standardową, nieprzedłużoną kabiną.

Modele FH z kabinami Aero w najpopularniejszych wersjach są już w sprzedaży, pełna oferta będzie dostępna do końca 2024 r. Obejmie ona nowy FH16 z silnikiem D17, najmocniejsza seryjna ciężarówka dostępna obecnie na rynku i najmocniejsze

Dostępne konfiguracje osi Volvo FM Low Entry to: 4x2, 6x2, 6x4, 8x2, 8x4, przy DMC 19-32 ton. Silnik o mocy 330 kW jest zasilany z 4 baterii o łącznej pojemności 360 kWh, co zapewnia zasięg do 200 km. Można je ładować mocą 250 kW (DC) lub 43 kW (AC).

VOLVO

VOLVO FM LOW ENTRY

Znakomita widoczność – komfort.

Zwiększ ergonomię i bezpieczeństwo środowiska pracy.

Dowiedz się
WIĘCEJ

Volvo Trucks. Driving Progress

volvotrucks.com

Dostępne są trzy opcje miejsc w kabinie Low Entry: kierowca + 0, 1 lub 3 pasażerów. Dzięki umieszczeniu foteli załogi w tylnej części kabiny nie przesłaniają one widoczności i wszystkie zasiadające na nich osoby mają dużo miejsca na nogi.

Jeden, bardzo szeroki i nisko umieszczony stopień ułatwia częste wchodzenie i wychodzenie z kabiny.

Volvo w historii. Nowy silnik powstał jako następca D16 dzięki zwiększeniu średnicy cylindrów z 144 do 149 mm; pojemność skokowa wzrosła z 16,1 do 17,3 l, co, wraz z ulepszeniem spalania, umożliwiło sięgnięcie mocą do 780 KM przy maksymalnym momencie obrotowym 3800 Nm. Poprzedni silnik rozwijał „tylko" 750 KM. Są też dwie słabsze wersje: 600 KM (3000 Nm momentu rozwijane w bardzo szerokim zakresie 900-1400 obr./min) i 700 KM (3400 Nm). Wszystkie silniki D17 są przystosowane do pracy na paliwie HVO (uwodornionym oleju roślinnym), wersja o mocy 700 KM może być zasilana 100% biodieslem. Skrzynię biegów zmodernizowano tak, by wytrzymała moment obrotowy do 3800 Nm, a jej sprawność została dodatkowo poprawiona w wersjach 3000 i 3400 Nm.

Silnik D17 ma pojedynczą turbosprężarkę, która zwiększa szybkość reakcji i poprawia wrażenia z jazdy. Innowacyjne, opatentowane przez Volvo faliste denka tłoka optymalizują spalanie i zmniejszają emisję spalin, nowy układ wtryskowy zapewnia oszczędność paliwa, a zwiększenie maksymalnego ciśnienia w komorze spalania wysoką moc.

Nowa kabina będzie dostępna również w gazowej wersji FH, która podobnie jak w obecnej generacji jest dwupaliwowa: z zasadniczym zasilaniem LNG i pilotową dawką zapłonową oleju napędowego. Volvo Trucks planuje, że w bliskiej przyszłości będą to bioLNG i HVO. Volvo FH Electric, Międzynarodowy Samochód Ciężarowy Roku 2024, też pojawi się w ofercie w wersji Aero.

Wszystkie warianty FH Aero będą zużywać mniej energii, zapewnią większy zasięg oraz najwyższe bezpieczeństwo i komfort jazdy. Poza lepszym opływem powietrza przyczynią się do tego zmodernizowane, opatentowane przez Volvo hamulce tarczowe bez oporów szczątkowych, które jednocześnie poprawią skuteczność hamowania. Technologia Volvo I-See, udoskonalona w celu zmniejszenia zużycia energii i emisji CO_2, wykorzystuje chmurową mapę topograficzną do optymalizacji jazdy, by umożliwić dłuższą jazdę w trybie tempomatu, oszczędniejszą i bardziej relaksującą.

W nowych kabinach wprowadzono łatwy w obsłudze układ Infotainment, który można spersonalizować, oraz ulepszone nagłośnienie z sześcioma głośnikami, nowym wzmacniaczem i subwooferem. Nowy system nawigacji ma lepsze mapy, dostosowane do potrzeb samochodów ciężarowych i z funkcją automatycznej aktualizacji. Modernizacje wnętrza obejmują także wbudowaną kuchenkę mikrofalową i gniazda zasilania USB-C. Na większą liczbę rynków wprowadzono My Business Apps Volvo Trucks, usługę opartą na subskrypcji, która umożliwia klientom pobieranie aplikacji biznesowych od różnych dostawców i korzystanie z nich dzięki dodatkowemu wyświetlaczowi w kabinie. Zgodnie z nowymi przepisami zostanie także wprowadzona usługa monitorowania opon pojazdu i naczepy za pośrednictwem Volvo Connect, zmniejszając ryzyko niespodziewanej awarii dzięki wysyłaniu ostrzeżeń do kierowcy.

Dzięki mocy do 780 KM i momentowi obrotowemu 3800 Nm nowy 17-litrowy silnik z łatwością radzi sobie z najcięższymi zadaniami, zapewniając jednocześnie oszczędność paliwa i trwałość. Jednostka jest przystosowana do zasilania biopaliwami.

SLT GROUP

COSECO

SLT GROUP, jako jedyny autoryzowany przedstawiciel marki COSECO w Polsce, oferuje:

- ➔ mikro- i miniśmieciarki
- ➔ śmieciarki na podwoziach 2-, 3- i 4-osiowych
- ➔ śmieciarki wielokomorowe
- ➔ śmieciarki bębnowe
- ➔ mobilne stacje przeładunkowe (naczepy z odwłokiem i płytą wypychającą)
- ➔ mobilne myjnie do pojemników na odpady

• SPRZEDAŻ • WYNAJEM • SERWIS •

Więcej informacji na **www.sltgroup.pl**

COSECO Industrie Group: grupa przemysłowa, ale wciąż rodzinna

Z okazji podpisania umowy przedstawicielskiej z SLT Group do Polski przyjechali Vito Farella, CEO spółki COSECO Industrie Group (z lewej), oraz jej dyrektor sprzedaży Nicola Rifino. Jednym z punktów wizyty był wywiad z naszą redakcją, dzięki któremu mogliśmy „u źródła" zaczerpnąć wiedzy o tej renomowanej firmie.

– Marka COSECO jest znana polskiej branży komunalnej ze swych pojazdów do odbioru odpadów i mycia pojemników, ale teraz jest dobry moment, by przedstawić ją w szczegółach. Czym obecnie jest COSECO?

– Jesteśmy jednym z czterech włoskich producentów pojazdów do zbiórki odpadów z pełnym zakresem pojemności skrzyń: od 2 do 70 m^3. Początki naszego doświadczenia w tej specjalności datuje się na 1997 r., gdy powstała pierwsza zabudowa z układem zagęszczania odpadów. Wtedy też nasza firma, początkowo nosząca nazwę DICAR, została przemianowana na COSECO.

– Jaka jest Państwa pozycja na rynku włoskim i światowym?

– We Włoszech zajmujemy czołowe miejsce produkując 700-1000 zabudów rocznie. Nasz udział w rynku oceniamy na 60-65%. W praktyce, na południe od Rzymu aż po Sycylię trudno spotkać we włoskich miastach inną śmieciarkę niż COSECO. Ale dostarczamy je także do innych regionów naszego kraju, np. do Turynu. U siebie mamy na tyle silną pozycję, że jakiś czas temu zrezygnowaliśmy z udziału w targach ECOMONDO. Po prostu we Włoszech już nas wszyscy znają! Wystawiamy się natomiast na najważniejszych imprezach za granicą, w tym oczywiście na targach IFAT w Monachium. W Europie jesteśmy obecni praktycznie we wszystkich krajach. Bardzo dobre wyniki notujemy w krajach bałkańskich i Skandynawii, mamy mocną pozycję w Szwajcarii. Wysyłamy nasze zabudowy także do Chin i Ameryki Południowej.

– Jaki jest sekret sukcesu na tak konkurencyjnym rynku, na którym działają przecież także inni włoscy producenci?

– Najważniejsze są tutaj dwa czynniki. Po pierwsze, od blisko 30 lat uważnie słuchamy klientów i nie zapominamy tego, co nam powiedzieli. Oni najlepiej wiedzą, czego potrzebują, a co przeszkadza im w pracy. Naszym zadaniem jest spełnienie ich życzeń. Aby można było realizować takie podejście niezbędny jest drugi czynnik: nasze przedsiębiorstwo, choć spore i o tak dużym zasięgu, w dużej mierze pozostało firmą rodzinną. Ma to pozytywny wpływ zarówno na ceny, jak i jakość. Nie oferujemy tanich produktów, ale nasze kalkulacje są rozsądne, bo nie musimy utrzymywać licznych udziałowców ani obcych właścicieli. Wielu klientów wciąż pamięta czasy Nicoli Farelli, ojca obecnego CEO, który umawiał się z nimi: „bierzcie, co jest wam potrzebne, a jak zarobicie pieniądze, to zapłacicie". To buduje trwałe relacje na wiele lat. Teraz jego syn Vito Farella nie zarządza z biura w wielkim mieście, tylko jest w firmie od 6 do 18 codziennie, nawet w soboty, i regularnie dogląda produkcji. Często jest tak, że coś nie podoba mu się w kompletowanym pojeździe i nakazuje poprawki. Klient może nawet by nie zauważył tego niedociągnięcia, ale z COSECO po prostu muszą wychodzić produkty doskonałe. W tym celu bardzo starannie wybieramy dostawców hydrauliki, elektroniki i oprogramowania. To włoskie firmy, ale komponenty i materiały są dopasowane do wymagań krajów o najbardziej surowych klimatach. Jeżeli zdarzały się nam jakieś „wpadki", to tylko w ostatnich czasach, gdy byliśmy zmuszeni poszukiwać nowych źródeł dostaw i niektóre nas zawiodły. Ale to już przeszłość.

– Jak oceniacie zatem Wasze szanse na polskim rynku?

– Podobnie jak na innych: cena i jakość wskazują na COSECO. Potrzebny nam jest jedynie mocny partner, ale takiego właśnie znaleźliśmy. SLT Group jest poważną firmą z dużymi obrotami. A Polska to duży rynek, na którym jest miejsce dla wielu producentów. Chcielibyśmy zdobyć tutaj 10% udziału.

– Czy nie będzie przeszkodą konieczność zabudowy podwozi w zakładzie COSECO i późniejszy transport gotowych pojazdów do Polski?

– Logistyka jest ważna, ale nie stwarza problemów, mamy sprawdzone sposoby na transport pojazdów czy to na kołach, czy na lawetach. Nie wykluczamy, że w bliskiej przyszłości nasz partner, po odpowiednim przygotowaniu, będzie mógł podjąć montaż zabudów w Polsce. Być może uruchomimy w tym celu własny obiekt, wszystko zależy od przyjęcia produktów COSECO przez polski rynek. Obecnie najważniejsze dla nas jest zapewnienie niezawodnego serwisu na terenie całej Polski.

– Czy będziecie koncentrować się na sprzedaży unikatowych zabudów dzielonych „50/50"?

– Nie tylko, ponieważ oferta obejmuje cały nasz program, ale rzeczywiście śmieciarki ze skrzynią podzieloną na dwie równe, niezależnie pracujące części są naszą dumą i mocnym argumentem handlowym. Jednoczesna obsługa czterech małych pojemników lub dwóch dużych oznacza wielką oszczędność pojazdów, paliwa, wysiłku obsługi i czasu. Dlatego sprzedaliśmy ich w Europie już ponad 120, w tym co najmniej 20 w Polsce. Trzeba podkreślić, że była to pierwsza wersja tego opatentowanego rozwiązania. Obecnie wprowadzamy drugą; taką zabudowę ma m.in. elektryczny Renault D Wide E-Tech testowany teraz w Polsce. Całkowicie zmieniliśmy układ hydrauliczny, wprowadzając większy zbiornik oleju oraz nowe bloki i pompy. Głównym celem zmian było zapobieganie przegrzewaniu oleju przy najbardziej nawet intensywnej pracy obu wrzutników i pras. Testowaliśmy nowy mechanizm przez dwa miesiące nim trafił do Polski i mamy pewność, że jest perfekcyjny.

Warto jeszcze dodać, że zbieramy na bieżąco informacje o parametrach pracy naszych zabudów dzięki własnemu układowi zdalnej diagnostyki. Wszystkie dane spływają do naszej centrali online i w ten sam sposób mogą być udostępniane serwisom.

– Wspomnieliście Panowie, że Wasz program sięga 70 m³ pojemności skrzyni ładunkowej. Chodzi zapewne o naczepy do odbioru odpadów z mniejszych pojazdów, typowe dla rynku włoskiego?

– Rzeczywiście mieliśmy na myśli naczepy z odwłokiem umożliwiającym przeładunek oraz zagęszczenie odpadów z mniejszych pojazdów. Produkujemy kilka typów takich stacji przeładunkowych o różnych pojemnościach. Ostatnio z powodzeniem wdrożyliśmy model Dual Power z zasilaniem elektrycznym wspomaganym ogniwami fotowoltaicznymi zamontowanymi na dachu. Mniej hałasu, zero emisji. Zastosowanie takich naczep nie ogranicza się jednak do rynku włoskiego. Transport odpadów do sortowni za pomocą śmieciarki jest nieekonomiczny wszędzie tam, gdzie odległość od miejsca odbioru przekracza 40-45 km. Zużywamy kosztowny pojazd, blokujemy jego załogę, która w tym czasie mogłaby wykonywać inne zadania. Dlatego systemy z wykorzystaniem naczep sprawdziły się w wielu krajach tak w Europie, jak i poza jej granicami. Będziemy go promowali także w Polsce. Notabene, doskonale pasują do niego śmieciarki „50/50" dowożące odpady z selektywnej zbiórki.

– Skoro już padła kwestia napędów elektrycznych: czy możecie przenieść jakieś włoskie doświadczenia na polski rynek?

– We Włoszech jest regułą trzyzmianowa praca dużych pojazdów do odbioru odpadów. Nie ma obecnie podwozi bateryjnych ani systemów ładowania, które mogłyby znaleźć zastosowanie w takim systemie. Wykonaliśmy jednak lekką śmieciarkę na podwoziu Renault Trucks Master E-Tech dla włoskiego klienta, całkowicie elektryczną, z osobnymi bateriami zasilającymi mechanizmy zabudowy. Nowatorski projekt został uznany za pełny sukces pod względem ładowności i zasięgu.

– Dziękujemy za rozmowę i życzymy owocnej współpracy z SLT Group.

Wojciech Karwas
Karol Wójtowicz

Śmieciarki COSECO teraz w ofercie SLT Group!

Z dniem 1 grudnia ub. roku SLT Group przejęło obowiązki jedynego autoryzowanego przedstawiciela włoskiej marki COSECO w Polsce w zakresie sprzedaży i serwisu. Dla obu partnerów oznacza to dużą szansę na rozwój biznesu. SLT Group zyskuje dostawcę pełnej gamy nowoczesnych pojazdów do odbioru odpadów, łącznie z myjkami do pojemników i naczepami-stacjami przeładunkowymi. Włosi natomiast mogą mieć pewność, że ich zaawansowane rozwiązania znajdą teraz jeszcze więcej klientów na polskim rynku, w czym z pewnością pomoże profesjonalne wsparcie posprzedażowe SLT Group.

Historia grupy COSECO rozpoczęła się w latach 70. ub. wieku, gdy dwaj włoscy przedsiębiorcy z branży transportowej, Nicola Farella i Donato Debernardis, założyli firmę nadwoziową DICAR. Zgodnie z ówczesną praktyką produkowano wszystko, co było potrzebne na lokalnym rynku, wtedy słabo regulowanym przez przepisy: mikrobusy, wywrotki, proste zabudowy do zbierania odpadów. Z początkiem lat 90. wymagania prawne i oczekiwania klientów osiągnęły taki poziom, że należało zdecydować się na jedną specjalność. Wybrano pojazdy komunalne jako najbardziej perspektywiczne i przemianowano firmę na COSECO. To oczywiście nie wystarczyło do odniesienia sukcesu, trzeba było stworzyć bazę produkcyjną umożliwiającą sprawne przetwarzanie dużych ilości stali o podwyższonej wytrzymałości i odporności na ścieranie. Wraz z maszynami inwestowano w ludzi tak, by stworzyć spójną organizację techniczną i handlową. Pod koniec poprzedniej dekady przyjęła ona schemat grupy przemysłowej, ale w składzie zarządu znajdują się nazwiska założycieli: prowadzenie firmy objęło kolejne, trzecie już pokolenie.

Małe śmieciarki COSECO typu K1 z ubiegłorocznej dostawy dla Rzymu. Włoskie miasta chętnie korzystają z takich kompaktowych pojazdów o pojemności nie przekraczającej 8 m³, które są zwrotne, ale jednocześnie o dużej ładowności.

Ten rozwój miał dwa główne cele. Jednym było opracowanie produktów nowoczesnych, o wysokiej jakości i zgodnych z życzeniami klientów, drugim stały kontakt z obecnymi i potencjalnymi użytkownikami (także poza Włochami) za pośrednictwem lokalnych przedstawicielstw zapewniających serwis techniczny. Dzięki temu firma COSECO jest obecna w 45 krajach całego świata, jej zabudowy są sprzedawane w Chinach, Australii i Nowej Zelandii oraz na rynkach Ameryki Południowej. Jest to możliwe m.in. dzięki posiadaniu własnego biura konstrukcyjnego, które zbiera i szybko reaguje na sygnały z rynku, oraz zastosowaniu najlepszych materiałów i podzespołów. Elementy zabudowy najbardziej narażone na zużycie są wykonane ze stali odpornej na ścieranie HARDOX, komponenty hydrauliczne i elektroniczne pochodzą od sprawdzonych przez lata włoskich dostawców. Ze swojej strony firma dołożyła podział zadań na dwa zakłady położone blisko siebie w prowincji Bari i niedaleko od tego miasta.

Śmieciarki na podwoziach samochodowych mają pojemność do 36 m³, klienci mogą wybierać między wrzutnikami automatycznymi i obsługiwanymi ręcznie.

System satelitarny, polegający na obsłudze trudno dostępnych miejsc przez małe, zwrotne śmieciarki często bez mechanizmu zagęszczającego, dobrze przyjął się m.in. we Włoszech. Odpady są wyładowywane do odwłoka większego pojazdu i dopiero tam prasowane. Po napełnieniu skrzyni duża śmieciarka transportuje zgromadzony materiał do instalacji komunalnej.

Klienci mogą korzystać z licznych opcji wykonania śmieciarek K6, m.in. doposażenia w urządzenie do opróżniania kontenerów wielkogabarytowych.

Sztandarowym osiągnięciem COSECO jest zabudowa ze skrzynią podzieloną na dwie równe komory z niezależnymi mechanizmami zagęszczania odpadów oraz dwoma wrzutnikami obsługującymi pojemniki do 1100 l.

W pierwszym są magazynowane i przygotowywane półprodukty, w tym elementy wycinane i kształtowane z blachy stalowej. COSECO jest o tyle w dobrej sytuacji, że wypalarki laserowe i plazmowe oraz prasy krawędziowe najwyższej klasy można zamówić „po sąsiedzku" u włoskich producentów. W drugim, większym zakładzie (powierzchnia pod dachem wynosi 7500 m^2) odbywa się montaż i lakierowanie. Tam też znajdują się biura administracyjno-techniczne i laboratoria. W sumie Grupa zatrudnia obecnie ok 140 osób. Hasło COSECO „włoska jakość dla ekologii" nie jest przesadą, wyposażenie i organizacja pracy są bowiem na najwyższym poziomie. Zadbano także o zmniejszenie szkodliwego oddziaływania zakładu na środowisko, zakładając na dachu głównej hali panele fotowoltaiczne o mocy 300 kWp.

Nowoczesne metody projektowania i produkcji ułatwiają proponowanie klientom pełnego zakresu zabudów, który podzielono na sześć podstawowych modeli: od K1 do K6. Kryteriami podziału są pojemność ładunkowa skrzyni i DMC podwozia, ale granice są dość luźno określone i stąd znaczenie bezpośredniego kontaktu z użytkownikami, by wspólnie wypracować optymalne rozwiązanie. W największym skrócie: K1 i część K2 to małe śmieciarki ze skrzyniami opróżnianymi przez wywrót do tyłu, bez zagęszczania odpadów lub wyposażone w łopatę hydrauliczną, a w jednym modelu w łopatę dodatkowo przesuwaną siłownikami w prowadnicach w celu zwiększenia wypełnienia skrzyni. Takie pojazdy są bardzo popularne w południowej Europie, gdzie zachowała się ciasna, średniowieczna zabudowa trudno dostępna dla większych śmieciarek. W ostatnich latach szturmem zdobyły także nasz rynek, bo na ulicach polskich miast też zrobiło się tłoczno, a małe pojazdy komunalne są łatwiej akceptowane przez mieszkańców. Takie zabudowy wykonuje się na podwoziach 3,5-8 t DMC, ale COSECO ma też rozmiar dostosowany do popularnego Piaggio Porter NP6. Można wtedy skorzystać z opcji wykonania skrzyni ze stopu aluminium. Są także warianty z podwójnym załadunkiem: jednej frakcji z tyłu oraz drugiej z boku, do dwóch osobnych skrzyń. Mniejsza za kabiną jest opróżniana na bok i z reguły nie ma prasy, co umożliwia wywożenie odpadów nie wymagających lub nie tolerujących zagęszczania, np. szkła. Kolejna proponowana opcja to elektryczne zasilanie mechanizmu wywrotu w celu obniżenia emisji spalin i hałasu w trakcie rozładunku.

Już w modelu K2 można także zamówić stałą skrzynię na odpady z prasą hydrauliczną w odwłoku i opróżnianiem płytą wypychającą, typowymi dla większych śmieciarek marki. W programie produkcyjnym znajdują się także zabudowy bębnowe o pojemności od 16 do 22 m^3 stosowane najczęściej do zbiórki odpadów bio (ograniczają powstawanie odcieków) oraz myjki do pojemników.

Kategoria K6 obejmuje najszerszy zakres pojemności. Są w niej klasyczne zabudowy do odbioru odpadów na podwoziach 3- lub 4-osiowych, dobrze znane także w Polsce zwłaszcza w wersjach z podziałem na dwie frakcje. Chodzi tu jednak nie tyle o najbardziej popularne na rynku rozwiązania „2/3-1/3", co opatentowane przez COSECO śmieciarki dwukomorowe w układzie 50/50 zapewniające największą wydajność i elastyczność przy odbiorze odpadów. Wykonania specjalne, np. z bramowym podnośnikiem do opróżniania dużych kontenerów lub żurawiem do obsługi pojemników typu „dzwon" też nie są większym problemem dla konstruktorów firmy.

Grupa K6 obejmuje także naczepy pełniące rolę mobilnych stacji transferowych. To rozwiązanie jest uważane za włoską specjalność, choć w rzeczywistości często występuje również w krajach iberyjskich i bałkańskich, a także w Afryce! Tam też docierają pojazdy COSECO, m.in. właśnie naczepy stanowiące centralny punkt satelitarnego odbioru odpadów, umożliwiające obniżenie kosztów transportu do instalacji przetwarzania.

Wojciech Karwas

Rozwiązanie satelitarne jeszcze lepiej sprawdza się przy współpracy z naczepą wyposażoną w odwłok z prasą. Wśród nowatorskich opracowań COSECO jest naczepa z panelami fotowoltaicznymi na dachu. Przy słonecznej pogodzie jest dość energii dla silnika pompy hydraulicznej, w innych warunkach napędza ją niezależny silnik wysokoprężny.

DAF Trucks Polska chce wrócić na czoło tabeli

Po kilkunastu latach przewodzenia na polskim rynku samochodów ciężarowych holenderska marka musiała zadowolić się trzecim miejscem ze spadkiem sprzedaży rok do roku aż o 22%. Wynik liczbowy jest jednak nadal pokaźny: dostarczono 5750 nowych pojazdów oraz 1483 używanych.

Wyjaśnieniom tej sytuacji poświęcono część konferencji prasowej z kierownictwem DAF Trucks Polska zorganizowanej w Rzeszowie, połączonej z galą Dealer Roku DAF 2024. Podstawową przyczyną była duża rozwaga w przyjmowaniu zamówień na drugą połowę ub. roku, gdy sygnały od przewoźników wskazywały na ich coraz trudniejszą sytuację związaną ze spadkiem stawek za fracht, wzrostem kosztów i wysokimi stopami oprocentowania usług bankowych. Jak to już nieraz bywało, rynek mówił jedno, a rejestracje drugie. Sieć dealerska DTP składa się jednak wyłącznie z prywatnych przedsiębiorców i cały ciężar nadmiernie rozbudowanych „stoków" spadłby na nich, toteż każde zamówienie analizowano z ostrożnością, być może przesadną, jak teraz się ocenia. „Pozycji lidera nie nadaje się na lata i nikomu się ona nie należy" – podsumował ub. rok dyrektor ds. sprzedaży Artur Sosnowski, przechodząc do omówienia planów na 2024.

Marka DAF zajęła drugie miejsce w sprzedaży ciągników siodłowych, co jest dobrym puntem wyjścia do powrotu na pozycję lidera! Przekonującym argumentem jest nowa rodzina ciężarówek dalekodystansowych DAF XF/XG/XG+, które jako pierwsze na rynku uzyskały kabiny wydłużone zgodnie z nowymi przepisami europejskimi. Dłuższy, bardziej zaokrąglony przód umożliwił skokowe zmniejszenie oporu aerodynamicznego, a jednocześnie poprawę widoczności z miejsca kierowcy, który ma też dużo więcej przestrzeni „życiowej" we wnętrzu, zwłaszcza w kabinie XG z wydłużoną także tylną częścią.

Spotkanie w Rzeszowie było okazją do polskiej premiery elektrycznego podwozia DAF XD FAN 6x2. Ten egzemplarz ze względu na długi rozstaw osi i pełen zestaw akumulatorów (5x105 kWh = 525 kWh, z tego 450 kWh do wykorzystania na napęd) zostanie przeznaczony do dystrybucji, ale branża komunalna jest następnym ważnym klientem w kolejce.

Cztery baterie są mocowane po obu stronach ramy, jedna znajduje się pod kabiną, ponieważ elektryczny zespół napędowy (dwa silniki o łącznej mocy maksymalnej 350 kW i momencie 2470 Nm zblokowane ze skrzynią trzybiegową) jest umieszczony tuż przed mostem. Maksymalna moc ładowania prądem stałym to 325 kW.

Wraz z ulepszeniami w silnikach i układzie przeniesienia napędu nowe DAF-y spalają o 10% mniej niż poprzednicy i emitują proporcjonalnie mniej CO_2, co jest bardzo korzystne przy wyliczaniu opłat drogowych za przejazd drogami niemieckimi, a w bliskiej przyszłości także innych krajów unijnych.

W sprzedaży ciężkich podwozi (powyżej 16 t DMC) firma DAF Trucks Polska była czwarta, ale trzeba wziąć pod uwagę, że pojazdy serii XD przeznaczone do dystrybucji i zastosowań budowlanych debiutowały na początku ub. roku i dostawy zaczęły się dopiero jesienią. Wobec spiętrzenia prac w firmach zabudowujących trudno było je skompletować do końca roku, tak więc odbiory następują teraz. Sieć sprzedaży jest od 2021 r. intensywnie szkolona w trudnej dziedzinie spełniania wymagań klientów branżowych, w każdym punkcie dealerskim jest dedykowany specjalista od podwozi, więc oczekuje się poprawy wyniku. Większość zakupów będą stanowiły ciężkie podwozia serii XD, ale uwadze firm komunalnych i budowlanych nie powinien umknąć ubiegłoroczny debiutant, czyli seria XB obejmująca zakres DMC 7,5-16 t, a nawet 19 t w wersji XBC – jak Construction. Wyjątkowo zwrotne i łatwe w zabudowie, są seryjnie wyposażane w 8-biegową skrzynię w pełni automatyczną.

W tym roku DAF mocno skupi się na rozwijaniu programu Ready to Go, czyli oferty pojazdów specjalistycznych dostępnych od ręki, zabudowanych i gotowych do eksploatacji. Docelowo ma ich być ok. 80, w tym wywrotki, betonomieszarki, pojazdy skrzyniowe z żurawiami czy hakowce. Z kompleksową ofertą DAF Trucks Polska będzie można zapoznać się na licznych wydarzeniach branżowych, m.in. na Targach Autostrada Nowa Infrastruktura i Targach Ochrony Środowiska i Gospodarowania Odpadami EKOTECH (10-11 kwietnia, Kielce) oraz podczas jesiennego zjazdu Krajowego Forum Dyrektorów Zakładów Oczyszczania Miast (18-20 września, Dźwirzyno k. Kołobrzegu).

„Ostatnie miesiące przyniosły wiele prestiżowych wyróżnień dla produktów DAF Trucks. Walory i osiągi modeli nowej generacji DAF potwierdziła m.in. Green Truck Award dla modelu XF 450 przyznana przez czołowe niemieckie czasopisma branżowe „VerkehrsRundschau" i „Trucker". DAF wyprzedził konkurentów osiągając najniższe średnie zużycie paliwa i AdBlue. XF zwyciężył również w European Truck Challenge, teście przeprowadzanym przez niemiecki magazyn „Truck & Trailer Welt", po raz kolejny wyróżniając się najniższym łącznym zużyciem paliwa i AdBlue oraz najniższymi kosztami eksploatacyjnymi." – przypomniał podczas konferencji Mariusz Piszczek, dyrektor zarządzający DAF Trucks Polska.

Konferencję prasową prowadziła Agnieszka Głowicka, menedżer ds. marketingu DAF Trucks Polska. Obok niej siedzą kolejno Mariusz Piszczek (dyrektor zarządzający DTP), Michał Dąbrowski (dyrektor zarządzający Paccar Financial Polska), Artur Sosnowski (dyrektor sprzedaży DTP), Bartosz Gruszczyński (dyrektor obsługi posprzedażowej DTP) oraz Piotr Juchtman (dyrektor rozwoju sieci dealerskiej DTP).

Do poprawy sprzedaży podwozi z pewnością przyczyni się utworzenie floty pojazdów w pełni gotowych do pracy, m.in. wyposażonych w hydrauliczne urządzenia przeładunkowe.

Jedną z nowości, którą DAF wprowadzi w kwietniu br. będzie najnowsza telematyka PACCAR CONNECT z rozbudowanymi funkcjami analizowania techniki jazdy kierowców i zużycia paliwa oraz sprawdzania kodów błędów, minimalizując przestoje.

Sieć serwisowa DAF liczy obecnie 39 oddziały i 8 punktów sprzedaży części TRP. W tym roku w Legnicy powstanie nowy oddział Grupy DBK, a w Siedlcach TB Trucks & Trailer Serwis przeniesie się do nowego obiektu. Sześć oddziałów otrzyma w najbliższym czasie certyfikację dla dealerów pojazdów elektrycznych, ponieważ w 2024 r. DAF położy jeszcze większy nacisk na elektromobilność. Marka chce być partnerem wspierającym przedsiębiorców na drodze do transformacji energetycznej, służąc im produktami, wiedzą, doświadczeniem i usługami. Holenderski producent oferuje pełną gamę elektrycznych ciężarówek: modele XB produkowane w angielskiej fabryce PACCAR oraz XD i XF z nowego zakładu w Eindhoven. Do wyboru są pojazdy o DMC od 12 do 42 t, z silnikami o mocy od 120 do 350 kW i zasięgiem od 150 do 500 km. Jednocześnie DAF dąży do zrównania wartości TCO dla diesli i elektryków w 2025 r., a pięć lat później dla diesli i pojazdów na wodór. W osiągnięciu tego celu pomagają m.in. akumulatory składane z dostarczanych przez firmę CATL ogniw typu LFP (litowo-żelazowo-fosforanowe), które mają większą żywotność, są odporne na wielokrotne ładowanie prądem o wysokiej mocy i bezpieczniejsze w eksploatacji ze względu na mniejsze ryzyko pożaru w porównaniu z innymi technologiami.

W ofercie producenta są również ładowarki marki PACCAR, które można objąć pakietami serwisowo-obsługowymi i finansowaniem PACCAR Financial. Najmocniejszy (360 kW) PACCAR Flex Charger w 20 minut uzupełnia energię na pokonanie 100 km przez najcięższe pojazdy. PACCAR dostarcza również systemy magazynowania energii przydatne w firmach, które mogą w ciągu dnia gromadzić energię produkowaną przez instalację fotowoltaiczną, by ładować pojazdy w siedzibach podczas nocnej przerwy w pracy. Ważną rolę będzie miało także stosowne finansowanie przez Paccar Financial Polska, które cieszy się dużym uznaniem klientów. W ub. roku objęło ono 1566 pojazdów DAF; większość klientów decydowała się na kontrakty serwisowo-obsługowe, w tym aż 57% na wariant Full Care. Dotychczasowe doświadczenie wskazuje, że w przypadku ciężarówek elektrycznych wybierane są pakiety pełnej obsługi.

Wojciech Karwas

Dealer Roku DAF 2024: konkurs rozstrzygnięty

Kompleksowa i kompetentna obsługa jest niezwykle istotna dla każdego klienta, dlatego firma DAF Trucks Polska już od 13 lat nagradza czołowych dealerów marki w Polsce. W tym roku najlepszymi wynikami we wszystkich kluczowych aspektach działalności może pochwalić się oddział Grupy Wanicki z Trzciany pod Rzeszowem. To już trzeci triumf tego zespołu w historii konkursu.

Aby otrzymać miano najlepszego dealera marki DAF w Polsce nie można mieć słabych punktów. Zespół powinien uzyskiwać doskonałe rezultaty we wszystkich elementach obsługi klienta – od sprzedaży, przez skuteczność serwisu, dostępność części, po dodatkowe usługi i wsparcie posprzedażowe. W 2024 r. po swoją trzecią już statuetkę Dealera Roku DAF sięgnął zespół rzeszowskiego oddziału Grupy Wanicki, powtarzając sukces z 2019 i 2021 r. Po raz pierwszy nie przyznano nagrody za trzecie miejsce. Na drugim miejscu (ex-aequo) uplasowały się oddziały ESA Trucks Polska z Konina oraz Grupy Wanicki z Ustronia. Zespół z Konina już pięciokrotnie stawał na podium konkursu Dealer Roku DAF. – *Sieć dealerów DAF w Polsce rozrasta się, także za sprawą Grupy Wanicki, która niedawno otworzyła nowe przedstawicielstwo w Kielcach. Rosnąca liczba dealerów oznacza, że rywalizacja o miano Dealera Roku DAF jest coraz bardziej zacięta. Udowadniamy jednak, że nasz zespół nie osiada na laurach i nie brakuje mu ambicji, by po raz kolejny zdobyć to prestiżowe wyróżnienie. To dla nas ważne i motywujące, ale myślę, że jeszcze większe znaczenie ma dla naszych klientów. Ten tytuł ponownie potwierdza, że w Grupie Wanicki mogą oni liczyć na najwyższy poziom obsługi. To możliwe, bo od lat pracujemy w niemal stałym gronie specjalistów, którzy z kolejnymi latami zdobywają coraz więcej wiedzy i doświadczenia, więc stają się jeszcze lepsi. Gratuluję i dziękuję wszystkim, którzy przyczynili się do kolejnego zwycięstwa Grupy Wanicki* – podsumował Bartłomiej Wanicki, właściciel Grupy Wanicki. To nie jedyny sukces Grupy Wanicki w ostatnich miesiącach. W grudniu Karol Kruk, pracujący na co dzień w oddziale DAF Wanicki w Trzcianie, okazał się najlepszy w polskiej edycji konkursu DAF Technician of the Year.

– *Gratuluję oddziałowi DAF Wanicki Rzeszów tytułu Dealera Roku DAF 2024! Zapewne każde z ich zwycięstw smakowało wyjątkowo, zarówno to pierwsze – z 2019 roku, jak i kolejne odniesione dwa lata później oraz tegoroczne. Z kilku powodów tytuł z 2024 r. jest wyjątkowy. Sportowcy mówią, że trudniej jest utrzymać się na szczycie niż na niego wejść. Dodają także, że im wyższy poziom się osiągnęło, tym większym wyzwaniem są kolejne postępy. Zespół rzeszowskiego oddziału Grupy Wanicki triumfował dwukrotnie, a mimo tego ciągle się rozwija i potrafi osiągać coraz więcej. To dowód ich determinacji i zaangażowania, na którym bez wątpienia zyskują przede wszystkim klienci, czyli użytkownicy pojazdów marki DAF. Gratuluję również zespołowi ESA Trucks z Konina, który również udowadnia, że nieustannie potrafi działać na najwyższym poziomie. Brawa należą się także oddziałowi DAF Wanicki z Ustronia. Zacięta i wyrównana rywalizacja w konkursie Dealer Roku DAF pokazuje jak sprawna i kompetentna jest obsługa klientów marki DAF w Polsce* – skomentował Mariusz Piszczek, dyrektor zarządzający DAF Trucks Polska. Polscy dealerzy DAF-a zostali docenieni również w międzynarodowej edycji konkursu. Nowe wyróżnienie – International DAF Service Dealer of the Year – dla najlepszego dealera usług posprzedażowych i serwisowych trafiło w tym roku do ESA Trucks z Polski.

Tegoroczna Gala Dealera Roku DAF odbyła się 23 lutego br. w Rzeszowie. Z rąk Mariusza Piszczka, dyrektora zarządzającego DAF Trucks Polska nagrodę za pierwsze miejsce odebrał Roman Giza, wiceprezes zarządu WW Wanicki, pełniący jednocześnie funkcję dyrektora oddziału DAF Wanicki Rzeszów.

DAF
A PACCAR COMPANY

DAF Ready to Go

POJAZDY SPECJALISTYCZNE GOTOWE DO PRACY!

Program DAF Ready to Go to zabudowane i przygotowane do eksploatacji pojazdy specjalistyczne. Od ręki dostępne są:

- **wywrotki**
- **cysterny**
- **hakowce**
- **skrzynia z żurawiem**
- **zestawy pod nadwozia wymienne**

ZAMÓWIENIE MOŻNA ZŁOŻYĆ U KAŻDEGO DEALERA DAF W POLSCE.

Szukasz pojazdu dla swojego biznesu? **Skorzystaj z wyszukiwarki** programu DAF Ready to Go!

„Cesarz” wydajności

Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji w Gdyni Sp. z o.o. (PEWiK Gdynia) obejmuje obszarem działania nie tylko to blisko 100-letnie portowe miasto, ale także sąsiednie gminy rozciągające się w najszerszym miejscu na niemal 40 kilometrów. To często stawia przed nim bardzo trudne zadania.

Sieć kanalizacyjna należąca lub obsługiwana przez PEWiK Gdynia ma blisko 750 km długości i służy ponad 380 tys. mieszkańców Gdyni, Rumi, Redy i Wejherowa, a także części gmin Wejherowo i Kosakowo. Zbierane z tego obszaru ścieki trafiają do nowoczesnej oczyszczalni w Dębogórzu. Przez wiele lat do oczyszczania i usuwania zatorów w kanałach używano zabudów produkowanych od lat 70. przez łódzkie WUKO na licencji szwajcarskiej firmy Atümat, zamontowanych na podwoziach Jelcz i Liaz. Wszelkie uwolnione zanieczyszczenia trzeba było wtedy ręcznie wyciągać na powierzchnię. W 2002 r. PEWiK zdecydowało się na zakup pierwszego nowoczesnego pojazdu do czyszczenia kanalizacji z odzyskiem wody. Był to 3-osiowy Mercedes-Benz Actros zabudowany przez niemiecką firmę Kutschke Fahrzeugbau (która wkrótce później została przejęta przez Kroll Fahrzeugbau, potentata w tej branży). Zachęcona efektami jego pracy spółka dość szybko poszerzyła flotę i obecnie dysponuje 6 pojazdami do obsługi kanalizacji, z których tylko dwa nie mają układu odzyskiwania wody. Najnowszym nabytkiem PEWiK-u jest wielofunkcyjny pojazd ssąco-płuczący Kaiser AquaStar na 4-osiowym podwoziu Mercedes-Benz Arocs 3258.

Czteroosiowy Mercedes-Benz Arocs 3258 z zabudową Kaiser AquaStar IV robi wrażenie swoją solidną i zwartą sylwetką. Pojazd jest zwrotny i dobrze radzi sobie w terenie.

– Zanim zdecydowaliśmy się na zamówienie wozu Kaiser, zrobiliśmy dokładne rozeznanie wśród ich użytkowników działających na terenie całej Polski, a nawet przyglądaliśmy się zawodom, w których w szranki stanęły wozy do czyszczenia kanalizacji różnych producentów. To, co usłyszeliśmy i zobaczyliśmy na własne

Opróżnianie zbiornika na nieczystości odbywa się w sposób grawitacyjny. Wszystkie konieczne czynności związane z czyszczeniem pojazdu po zakończeniu pracy zajmują maksymalnie pół godziny.

Pojazdy należące do floty PEWiK Gdynia wyróżniają się jednakową kolorystyką i charakterystycznym oklejeniem. W najnowszym wozie dodatkowo je zmodyfikowano atrakcyjnym wizualnie cieniowaniem.

oczy, przekonało nas do słuszności decyzji o wyborze rozwiązań Kaisera. Nie ukrywam, że od wielu lat przymierzaliśmy się do zakupu pojazdu tej marki, ponieważ stosowane przez firmę Kaiser rozwiązania zapewniają najwyższą wydajność, a przy tym łatwość obsługi. Niestety były one poza naszymi możliwościami finansowymi. W ostatnich latach ceny tego typu zabudów na rynku niemalże wyrównały się, co ułatwiło nam dokonanie wyboru – mówi Wiesław Kujawski, wiceprezes zarządu PEWiK Gdynia.

Szczycąca się ponad 100-letnią historią firma Kaiser AG ma siedzibę w Lichtensteinie. W 2001 r. otwarto drugą fabrykę w Austrii, w 2008 r. zakład na Słowacji, a w 2011 r. w Finlandii. Wyłącznym przedstawicielem Kaiser AG na Polskę jest białostocka firma KanRo Ltd. Sp. z o.o. Zastosowanie 4-osiowego podwozia Arocs było konieczne, bowiem DMC pojazdu wynosi 32 t. Napęd 8x4 oraz opcję podwyższonego zawieszenia wymusił dojazd do niektórych odcinków sieci, wymagających opuszczenia utwardzonych dróg. Pojazd napędza silnik o pojemności 15,6 l i mocy 425 kW. Zabudowa Kaiser AquaStar IV ma zbiornik wykonany ze stali nierdzewnej podzielony na dwie komory:

REKLAMA

PRODUKCJA , SPRZEDAŻ I SERWIS
URZĄDZEŃ DO OBSŁUGI KANALIZACJI

KanRo Ltd

Odłączany bęben
na wąż pomocniczy

Połączony wysięgnik
ssąco-płuczący KSR73

Hydrauliczny system
odkładania tablicy z wężami

Belka myjąca
sterowana pneumatycznie

Pierścień zaciskowy
dennicy KAISER

Panel sterowania z ekranem
dotykowym i graficzną
wizualizacją procesów pracy

System odzysku wody
ROTOMAX

Przegroda zbiornika
obracana hydraulicznie

Pilot zdalnego sterowania

KanRo Ltd Sp. z o.o.
ul. Szosa Knyszyńska 89
15-690 Białystok/Fasty
tel. +48 857495155
kanro@kanro.pl
www.kanro.pl

Pojazdy komunalne, urządzenia do czyszczenia kanalizacji, kamerowozy i kamery inspekcyjne oraz szeroka gama akcesoriów.

Przedłużki węży ssawnych są przechowywane na półkach opuszczanych hydraulicznie i zabezpieczonych jednoczęściową pokrywą podpieraną sprężynami gazowymi.

Tylna belka przeciwnajazdowa jest automatycznie chowana w momencie podnoszenia i opróżniania zbiornika, co zapobiega zalewaniu elementu nieczystościami.

na nieczystości o pojemności 10,6 m³ oraz na wodę czystą o pojemności 2,7 m³. Przemiennik ciśnienia KDU 148 ma wydajność 500 l/min. przy maksymalnym ciśnieniu roboczym wody 200 barów.

Panel zdalnego sterowania umożliwia uruchamianie wszystkich funkcji zabudowy z bezpiecznego i wygodnego miejsca.

Pompa próżniowa z pierścieniem wodnym KWP4000i zapewnia maksymalną wydajność 4000 m³/h. Woda jest filtrowana w jednostopniowym systemie odzysku Kaiser Rotomax.

Wszystkimi funkcjami pojazdu można zawiadywać za pomocą przenośnego panelu zdalnego sterowania, co nie tylko ułatwia pracę, ale znacznie zmniejsza ryzyko wypadku: operator może stać w bezpiecznym miejscu, co jest szczególnie istotne podczas pracy na ruchliwych ulicach, a także w porze nocnej. Sterowanie i obsługa urządzeń zostały tak zaprojektowane, by maksymalnie zapobiegać pomyłkom. Wraz z dostawą pojazdu firma KanRo przeprowadziła tygodniowe szkolenie dla operatorów, w którym znalazły się także symulacje awarii i błędów. Dodatkowo należy wspomnieć, że w pojeździe dostępna jest zdalna diagnostyka serwisowa podczas jego eksploatacji, czyli możliwość monitorowania w czasie rzeczywistym parametrów pracy i prawidłowego funkcjonowania urządzenia przez autoryzowany serwis.

– Zależało nam zarówno na szybkości, jak i na możliwie cichej pracy wozu. Żeby niepotrzebnie nie tamować ruchu ulicznego, staramy się część robót prowadzić w godzinach nocnych, a wiadomo, że okoliczni mieszkańcy nie lubią, gdy hałasuje im się pod oknami. Nowy wóz załatwia to dyskretnie i szybko. Prace, na które stary wóz firmy Kutschke potrzebował 3 dni, Kaiser wykonuje w zaledwie 4 godziny. Do tego dochodzi ogromna oszczędność czasu przy czyszczeniu pojazdu po pracy. W przypadku Kaisera jest to zaledwie pół godziny, podczas gdy stare filtry cyklonowe wydłużały ten czas do 1,5-2 godzin – dodaje Wiesław Kujawski.

Nieczystości zebrane podczas pracy są zawożone do oczyszczalni ścieków w Dębogórzu. Zgodnie z hasłem PEWiK-u „Żyjemy w harmonii ze środowiskiem" odzyskuje się z nich, oprócz wody, także piasek, filtrowany i oczyszczany, dzięki czemu można go potem wykorzystać choćby do wypełniania zabruków w jezdniach. Praktyczne doświadczenia zdobyte podczas eksploatacji pojazdu do czyszczenia kanalizacji Kaiser AquaStar IV okazały się tak satysfakcjonujące, że gdyńskie PEWiK zamówiło jeszcze jeden. Słowacki oddział producenta zabudowuje go na lżejszym podwoziu Mercedes-Benz Arocs 2548 w układzie 6x2. Zastąpi on jeden ze starszych wozów, który trafi na sprzedaż.

Grzegorz Rutka

Długość węża płuczącego, w którym panuje ciśnienie robocze 200 barów ma długość 200 m. Długość węża ssawnego DN 150 wynosi 16 m.

PIAGGIO PORTER NP6

71 352 93 55

PIAGGIOPOLSKA.COM

PIAGGIO COMMERCIAL

Naczepy z ruchomą podłogą Legras Industries

Francuska firma Legras Industries produkuje naczepy z ruchomą podłogą od 1985 r. i w tej dziedzinie należy do ścisłej europejskiej czołówki. Taką pozycję zawdzięcza wysokiej jakości wykonania oraz umiejętności dostarczania rozwiązań oczekiwanych przez różne branże transportu.

Naczepy z ruchomą podłogą mają największą pojemność wśród pojazdów przeznaczonych do przewozu ładunków sypkich. Aluminiowa skrzynia umożliwia przewóz materiałów sypkich, półpłynnych, spaletyzowanych czy w big-bagach. Jeśli do tego dojdzie ograniczenie wysokości na miejscu rozładunku lub miękkie podłoże eliminujące możliwość zastosowania wywrotki, rozwiązanie z ruchomą podłogą zdecydowanie wygrywa. Dlatego takie naczepy znajdują powszechne zastosowanie w przewozie odpadów przemysłowych, biologicznych i komunalnych oraz biomasy.

Flagowym modelem firmy Legras jest FMA o pojemności do 91,2 m^3 przy standardowej wysokości sprzęgu i do 97 m^3 w formule Mega. Na rynek brytyjski są produkowane naczepy o innej skrajni niż na kontynencie, których pojemność wynosi znacznie powyżej 100 m^3, z kolei klienci z krajów skandynawskich chętnie zamawiają czteroosiowe podwozia umożliwiające przewiezienie dużo cięższych ładunków! Taka różnorodność jest możliwa dzięki temu, że Legras wykorzystuje powszechnie przyjęty w Europie mechanizm hydraulicznego napędu Cargo Floor, ale cała konstrukcja powstaje w nowoczesnym zakładzie w Epernay. Rama podwozia w wersji krótkiej lub długiej jest wykonana ze stali o podwyższonej wytrzymałości. Przy jej produkcji, podobnie jak przy spawaniu ścian, są wykorzystywane roboty.

Naczepy z ruchomą podłogą zyskują na popularności w krajach z dobrze działającym systemem zarządzania odpadami. Do załadunku odsortowanych frakcji są konieczne maszyny, natomiast rozładunek w miejscu odzysku surowców wtórnych odbywa się samoczynnie.

Tylne drzwi szczelne i unoszone hydraulicznie, lub dwuskrzydłowe z blokadą pneumatyczną zapobiegającą wypchnięciu przez ładunek przy otwieraniu: Legras Industries dostosuje naczepę do potrzeb każdej branży.

Unikatową cechą francuskiego producenta są bardzo mocna konstrukcja ruchomej podłogi (opatentowana) oraz składające się na nią panele. Nikt inny nie ma aż tak szerokiego zakresu własnych rozwiązań. Do każdego zadania i ładunku można dobrać optymalny profil, o właściwej wytrzymałości i odporności na zużycie, a także szczelności dopasowanej do stopnia zawilgocenia ładunku. Takie cechy uzyskano dzięki połączeniu kształtu przekroju i grubości ścianek paneli podłogowych, a także wprowadzeniu kanałów na odciek prowadzących do zbiorników o różnej pojemności. Naczepami FMA można przewozić odpady suche i mokre, drewno, zrębki, trociny, wióry, papier, czy materiały w belach. Szkło i inne ładunki agresywne też nie są im straszne. Dostępne są pojazdy w wersji Heavy Duty, np. do ciężkich odpadów przemysłowych lub kłód drewna, jak i naczepy zaprojektowane specjalnie do załadunku lekkich odpadów przemysłowych i komunalnych z użyciem opatentowanego leja zagęszczającego. To rozwiązanie jest proponowane w stacjach przeładunku odpadów ze śmieciarek wprost do naczep z ruchomą podłogą. Zwyczajowo rozsypują się wtedy na całej długości skrzyni i szybko zajmują całą objętość, uniemożliwiając wykorzystanie pełnej ładowności. W firmie Legras opracowano specjalną łopatę zagęszczającą, która przesuwa odpady ku przodowi naczepy i pozostaje w jej wnętrzu w trakcie załadunku kolejnej porcji jako ścianka zapobiegająca ich niekontrolowanemu przemieszczaniu.

W ofercie Legras znajdują się również naczepy przeznaczone do transportu podłoża do hodowli grzybów.

Na życzenie klienta naczepy FMA są wyposażane w drzwi boczne po jednej lub obu stronach skrzyni, tylne drzwi unoszone hydraulicznie lub częściowo usztywniony

Jeśli naczepa ma często wozić ładunki spaletyzowane wymagające dostępu z boku, w ścianie umieszcza się segmentowe drzwi na połowie lub całej długości pojazdu, w razie potrzeby po obu stronach.

dach (obok szerokiego wyboru systemów zwijanych plandek) eliminujący poprzeczki spinające. Mimo zaawansowanej technologii, naczepy z ruchomą podłogą Legras są łatwe w obsłudze, a koszt serwisowania jest obniżony do minimum. Dzięki stałej pracy nad rozwojem pojazdów, zastosowaniu unikatowych rozwiązań oraz wieloletniemu doświadczeniu producenta naczepy FMA zdobyły uznanie klientów na całym świecie. Są dobrze znane także w Polsce, a teraz dodatkowo sprzyja im przyłączenie marki Legras do tej samej grupy przemysłowej, do której od kilku lat należy także polski zakład Mega w Nysie. To historyczne wydarzenie miało miejsce latem 2022 r. Kierujący firmą od 38 lat Jean-Remi Legras (wnuk założyciela) przekazał stery managerom równie znanej firmy Benalu, stając się udziałowcem nowo znanej Grupy Benalu.

Legras oferuje wiele typów paneli podłogowych dostosowanych do specyfiki ładunku. W profilu o uniwersalnym kształcie można dobrać grubości ścianek pod kątem trwałości oraz możliwości wjazdu wózkiem widłowym do środka. Na końcu naczepy panele mają nakładki ze stali Hardox o wysokiej odporności na ścieranie.

Zatrudnia ona w sumie 1,3 tys. osób produkując szeroki zakres pojazdów do przewożenia ładunków masowych, łącznie z cysternami. Naczepy z ruchomą podłogą tak znakomitej marki jak Legras są cennym rozszerzeniem tej oferty, a Mega odgrywa ważną rolę w zwiększaniu ich udziału na polskim rynku.

REKLAMA

FMA® specjalistyczne naczepy z ruchomymi podłogami

- *rama stalowa samonośna*
- *masa własna: od 7550 kg*
- *pojemność: 91,2 m3*

Najnowsze, innowacyjne rozwiązania Legras Industries:
• szeroki wybór paneli podłogowych • specjalistyczne wyposażenie
• rozwiązania dedykowane szczególnym rodzajom ładunku

Szereg zastosowań:
• do transportu materiałów sypkich • towarów na paletach
• odpadów komunalnych • odpadów zielonych • biomasy • zrębków • trocin

BENALU LEGRAS GROUP
LEGRAS

+48 512 226 512
krzysztof.czerniak@legras.fr

Terberg Connect – zdalna diagnostyka pojazdów komunalnych

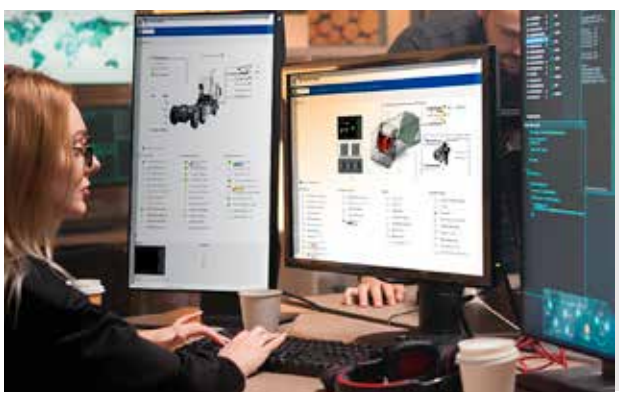
Stałe monitorowanie pozycji i parametrów pracy sprzętu to już standard w dużych przedsiębiorstwach komunalnych. Firma Terberg idzie o krok dalej, wykorzystując najnowsze technologie do dwustronnej komunikacji między serwisami i zarządcami flot a pojazdami do odbioru odpadów.

Taką możliwość daje układ Terberg Connect. Jego głównym elementem jest specjalnie opracowany moduł telematyczny służący jako procesor do zbierania, przechowywania i obróbki danych z kluczowych komponentów podwozia, zabudowy i wrzutnika. Sygnały z czujników są przetwarzane i przesyłane przez sieć bezprzewodową 4G lub 5G do bezpiecznej „chmury", skąd mają do nich dostęp tylko serwisy Terberg oraz klienci w zakresach określonych odpowiednio do ich potrzeb. Do połączenia z serwerami służą standardowe przeglądarki online, toteż pojazdy można kontrolować z każdego miejsca na świecie i na dowolnym urządzeniu, nawet smartfonie. Oprogramowanie do przetwarzania danych również jest unikatowe, opracowane pod kątem intuicyjnej obsługi oraz czytelnego przekazywania informacji odbiorcom na różnych poziomach decyzyjności. Użytkownik widzi każdy pojazd jako kółko na cyfrowej mapie, „klikając" w wybrane, stopniowo rozwija menu z odczytami z czujników, parametrami urządzeń hydraulicznych i elektrycznych oraz napędu. Zależnie od poziomu uprawnień, może sprawdzać i zmieniać ustawienia.

Terberg Connect obejmuje podwozie pojazdu, mechanizmy nadwozia i wrzutnika oraz systemy ważenia i identyfikacji pojemników, jeśli są zamontowane. Podstawowym celem działania takiej sieci łączności jest ułatwienie zarządzania flotą w czasie rzeczywistym, tak by optymalnie wykorzystać tabor przy pełnej wiedzy o położeniu i stanie każdego pojazdu. Zdarzenia niebezpieczne, jak przegrzanie silnika, niski poziom oleju, paliwa czy AdBlue, powodują generowanie komunikatów ostrzegawczych. Dane z pojazdów i poszczególnych tras są analizowane i zapisywane na trasie, zostawiając w pamięci Terberg Connect tzw. „ślad ślimaka". W każdej chwili można wrócić do historii, np. by stwierdzić, czy występowanie powtarzających się usterek jest związane z przekroczeniami parametrów przy załadunku odpadów lub błędami obsługi.

Za pośrednictwem interfejsów API układ dobrze współpracuje z systemami już zainstalowanymi we flotach, dostarczając w czasie rzeczywistym dane do analizy wydajności odbioru odpadów, raportowania zachowań kierowców itp. Można także wdrażać programy „Płać za co wrzuciłeś" dzięki dokładnym i wiarygodnym informacjom z ważenia i odczytu identyfikatorów RFID na pojemnikach.

Podstawową zaletą układu Terberg Connect jest zmniejszenie czasu przestojów



Interfejs użytkownika wykorzystuje technologię Cyfrowego Bliźniaka: na ekranie jest prezentowany wirtualny odpowiednik sprzętu, podając w czasie rzeczywistym informacje opracowane na podstawie ponad 300 sygnałów z kluczowych komponentów pojazdu. Proaktywne zarządzanie flotą pomaga zapobiegać problemom i reagować na zagrożenia w czasie eksploatacji.

Moduł telematyczny Terberg Connect skonstruowano specjalnie pod kątem warunków w transporcie komunalnym: jest certyfikowany do pracy w temperaturze od -40 do 85°C, chroniony przed uderzeniami, wilgocią i pyłem na poziomie IP67. Przeszedł także testy kompatybilności energetycznej.

dzięki proaktywnemu przygotowaniu floty. Dział techniczny firmy komunalnej ma kompleksowy, stale aktualizowany przegląd jej stanu, co ułatwia planowanie codziennych zadań. Wspomniane alarmowanie praktycznie wyklucza możliwość wyjechania za bramę zakładu pojazdem ze zbyt niskie poziom płynów eksploatacyjnych albo nadmiernie zużytymi okładzinami hamulców (funkcjonalność jest dostępna w zależności od marki podwozia, jego specyfikacji itd.). W przypadku problemów na trasie można szybko zdiagnozować prawdopodobne powody i przesłać kierowcy zalecenia: weryfikacji wystąpienia usterki, kontynuowania pracy, zatrzymania pojazdu w celu wgrania aktualizacji oprogramowania lub zmiany parametrów (np. stopnia zagęszczenia odpadów), powrotu do bazy lub oczekiwania na mobilny serwis.

Wyszukanie przyczyn usterek jest uproszczone dzięki diagnostyce wizualnej. Wykorzystano przy tym technologię Cyfrowego Bliźniaka (ang. digital twins). Najważniejsze zespoły mają swoje cyfrowe odpowiedniki w oprogramowaniu. Faktyczna praca zabudowy jest równolegle odtwarzana w komputerze, który szybko podsumowuje np. przekraczanie

Dyspozytor firmy komunalnej widzi na ekranie położenie i status pracy wszystkich pojazdów. W każdej chwili może podejrzeć szczegółowe dane. Jeśli będzie miał wątpliwości, np. co do obsługiwanej trasy, szybko sprawdzi czy dany pojazd poruszał się tymi samymi ulicami w przeszłości.

dopuszczalnych ciśnień czy temperatury oleju w blokach elektrozaworów hydraulicznych albo nadmierną liczbę cykli. Powiadomiony o tym zarządca floty może skorelować te dane z trasą i wprowadzić stosowne zmiany, nim dojdzie do usterki. Jeśli jednak ekstremalne wykorzystanie pojazdu wynika z lokalnie trudnych warunków odbioru odpadów i niewiele da się poprawić, serwis Terberg wykorzysta te same dane do oszacowania przebiegu pojazdu lub czasu pracy zabudowy, przy których będzie konieczna obsługa obciążonych podzespołów. Mając taką wiedzę łatwo zaplanować z użytkownikiem najbardziej dogodny termin wykonania takiego serwisu lub uzgodnić wymianę z wyprzedzeniem, zapobiegając niespodziewanym przestojom.

Jeżeli mimo to dojdzie do awarii, której nie da się usunąć zdalnie, są znane jej potencjalne przyczyny i mobilni mechanicy Terberg mają uproszczone zadanie: jadą na miejsce akcji przygotowani do określonych zadań, z właściwymi częściami zamiennymi. Ułatwia to sprawną naprawę za pierwszym podejściem i skraca przestój, a tym samym koszty obu stron.

REKLAMA

Transformacja energetyczna w MAN Truck & Bus zgodnie z planem

Celem MAN jest osiągnięcie neutralności pod względem emisji gazów cieplarnianych do 2050 r., ale na 2030 r. producent wytyczył sobie punkt pośredni: redukcję o 28% emisji ze sprzedanych ciężarówek, autobusów i samochodów dostawczych (w odniesieniu do poziomu z 2019 r). Ponadto emisja w zakładach na całym świecie ma być zmniejszona o 70%.

Tylko około 2% emisji CO_2 jest generowane w fazie produkcji i dostaw, pozostałe 98% pochodzi z pojazdów. Dlatego główny nacisk w realizacji tego planu jest kładziony w MAN na napęd elektryczny, który uważa się za dużo łatwiej dostępny niż inne rozwiązania alternatywne, np. wodorowe ogniwa paliwowe, wciąż będące w fazie projektów pilotażowych i do seryjnej produkcji jeszcze im daleko. Początek dały miejskie autobusy elektryczne Lion's City. Dostawy do miast europejskich już znacznie przekroczyły tysiąc sztuk, z czego w Polsce jeździ blisko setka, a kolejne zamówienia są w trakcie realizacji przez zakład w Starachowicach. Następnym krokiem jest elektryfikacja autokarów, pierwsze takie floty są planowane na 2025 r.

Sukcesy w całej Europie odnoszą także dostawcze eTGE, które w tym roku zostaną istotnie zmodernizowane. Program elektromobilności rozpoczęto od pojazdów bateryjnych pokonujących głównie krótkie, powtarzalne trasy, gdzie ograniczony zasięg nie jest przeszkodą, lub łatwo zaplanować dla nich infrastrukturę ładowania składającą się ze stacji w zajezdniach czy bazach. Znacznie trudniej zapewnić niezawodne działanie pojazdu w ciężkim transporcie dalekim czy nawet dystrybucyjnym, gdzie kierunki często się zmieniają, a wymagania co do zasięgu są dużo większe.

Sukces elektryfikacji zależy od infrastruktury ładowania, a w przypadku eTrucków głównie punktów ładowania o dużej mocy. W Europie do 2030 r. będzie potrzebnych ponad 50 tys. stacji o takich parametrach. Elektryczne ciężarówki MAN są przystosowane do ładowania zarówno mocą 375 kW, jak i dwukrotnie większą po wprowadzeniu nowego standardu MCS.

Historyczny uścisk dłoni 19 stycznia br. w Krakowie: Alexander Vlaskamp, Tomasz Wieczorek i Claus Wallenstein podpisali porozumienie o dostawie pierwszej elektrycznej ciężarówki. Zamówiony eTruck będzie eksploatowany w transporcie międzymagazynowym przemierzając 300 km dziennie. Baza firmy TOBI, jako pierwsza w okolicy, zostanie wyposażona w ogólnodostępne stacje ładowania o mocy 180 oraz 400 kW.

Dlatego w MAN nie spieszono się z wprowadzaniem do oferty eTrucka. Produkcja zacznie się w tym roku, jest już około 800 zamówień, a koncern ma pewność zarówno dojrzałości technicznej, jak i organizacji, która musi wesprzeć pojazdy i użytkowników. Jak to ujął Claus Wallenstein, dyrektor zarządzający MAN Truck & Bus Polska: „przejście na elektromobilność jest jak garnitur szyty na miarę. Musimy analizować każdy przypadek, każdego klienta, każdą trasę, rodzaj terenu, przez który przejeżdża pojazd, liczbę przewożonych ton". Okazją do wystąpienia dyrektora było ważne wydarzenie: 19 stycznia br. w Krakowie została podpisana umowa dotycząca dostawy elektrycznej ciężarówki dalekodystansowej do pierwszego polskiego klienta. To może wyglądać na mały krok w firmowych planach, ale nienadaremnie na uroczystość przyjechał sam Alexander Vlaskamp, prezes MAN SE, by w towarzystwie Clausa Wallensteina „dobić targu" z Tomaszem Wieczorkiem reprezentującym firmę TOBI z Bielska-Białej. Ze względu na czołową

MAN
ZAWODOWIEC.

Zimowa służba nie drużba.

Bezpieczeństwo i przejezdność na oblodzonych i zaśnieżonych drogach to misja, którą z powodzeniem wypełnią nasze 2-, 3- i 4-osiowe ciężarówki MAN - sprawdzeni trakcyjni mocarze, z załączanym lub stałym napędem na wszystkie koła na pojedynczych lub bliźniaczych oponach. Jeśli potrzebna jest dodatkowa trakcja, innowacyjną alternatywą jest MAN HydroDrive®. Na życzenie, wszystkie podwozia MAN mogą być wyposażone ex works w znormalizowaną płytę do montażu osprzętu oraz w układ hydrauliki do sterowania pługiem śnieżnym, do napędu spryskiwaczy i posypywarki. Dostępna jest też przystawka dodatkowego odbioru mocy od strony koła zamachowego. Jednocześnie, kierowcę w jego odpowiedzialnej pracy wspiera szeroki pakiet nowoczesnych systemów bezpieczeństwa. Więcej informacji: **www.truck.man**
#SimplyMyTruck

MAN eTGE jest stosowany w polskich firmach komunalnych jako lekka śmieciarka do zbierania odpadów w workach, np. z koszy ulicznych. To praca wykonywana głównie nocą, a elektryczny pojazd nie zakłóca ciszy. Tryb start-stop idealnie pasuje do napędu bateryjnego.

MAN eTGS różni się od większego brata eTGX węższą kabiną, każda jest dostępna w trzech wersjach wysokości dachu.

pozycję polskich przewoźników w Europie ich udział w transformacji energetycznej jest kluczowy dla wszystkich producentów, a TOBI nie trzeba było długo namawiać na zakup. Decyzja była w pełni świadoma tak co do potencjalnych korzyści, jak i zagrożeń dla takiego pomysłu.

Po stronie tych pierwszych jest gotowość MAN do dostarczenia dokładnie takiego pojazdu, jaki jest potrzebny, tj. ciągnika eTGX z niskim sprzęgiem. To jedyny dostępny obecnie na rynku elektryczny ciągnik w takiej konfiguracji! TOBI zamierza bowiem wykorzystywać go we współpracy z naczepą Mega do transportu podzespołów samochodowych w obrębie polskiego i czeskiego Śląska. Tym samym zmniejsza się także ryzyko zbyt małego zapasu energii w bateriach. MAN pracuje nad dwoma etapami w odniesieniu do zasięgu: obecnie jest 600-800 km dziennie, do 2026 r. rzeczywistością stanie się 1000 km. Zasilanie zapewnią baterie o pojemności 89 kWh każda, instalowane w liczbie od trzech do sześciu: dwie pod kabiną, pozostałe wzdłuż ramy. Dzięki elastycznemu rozmieszczeniu akumulatorów MAN eTGX i eTGS są przyjazne w zabudowie, łatwo uzyskać wolną przestrzeń po lewej lub prawej stronie ramy na sprężarki, schowki, podpory żurawia i inne elementy nadwozia o większym rozmiarze. Dwa akumulatory pod kabiną kierowcy, gdzie w konwencjonalnych pojazdach znajduje się silnik spalinowy, poprawiają również rozkład masy na osie. Przyczynia się do tego także centralne umiejscowienie zespołu napędowego składającego się z synchronicznego silnika elektrycznego, falownika i modułu sterującego przepływami energii oraz skrzyni 2- lub 4-biegowej, w zależności od charakterystyki mocy. Z niej napęd jest przenoszony krótkim wałem na typowy most, sprawdzony w pojazdach poprzedniej generacji.

W zależności od konfiguracji silnik elektryczny ma moc 333 KM (245 kW), 449 KM (330 kW) lub 544 KM (400 kW) z maksymalnym momentem obrotowym odpowiednio 800, 1150 lub 1250 Nm.

Zakup każdej elektrycznej ciężarówki jest wspierany przez MAN w ramach „Potrójnego A": Analizę potrzeb klientów, Asystę w postaci profesjonalnych porad oraz Aktywne wsparcie w procesie przemiany energetycznej. W Polsce 28 stacji obsługi MAN otrzymało już certyfikat e-Mobility. Przeszkolono ponad 120 mechaników i 70 przedstawicieli handlowych, a w tym roku rozpoczną się specjalne treningi pod kątem eTrucków. Można do tego dodać jeszcze jedno A – społeczną Akceptację dla takiego projektu na Śląsku, który ma duże problemy z zanieczyszczeniem środowiska, a okolice Bielska-Białej nie są pod tym względem wyjątkiem. Dlatego Grupa TOBI planuje wdrożyć szybko trzy takie ciągniki, przygotowując dla nich własne stacje ładowania.

Elektromobilność pociąga za sobą także przekształcenia w MAN. Centrum eMobility w Monachium przeszkoliło i wyspecjalizowało ponad 2,6 tys. osób w zakresie obsługi wysokiego napięcia. Linia montażowa w monachijskim zakładzie przejdzie w 2025 r. na mieszaną produkcję ciężarówek z silnikiem Diesla i elektrycznym; wkrótce później podobny system zostanie wprowadzony w Niepołomicach. Dzięki temu do 2030 r. pojazdy elektryczne będą stanowić połowę sprzedaży samochodów ciężarowych marki.

Firma MAN Truck & Bus zainwestowała 100 mln euro w rozbudowę zakładu w Norymberdze, by rozpocząć tam seryjną produkcję akumulatorów na początku 2025 r. Równie ważna jest wiedza o tym, co zrobić ze zużytymi akumulatorami. Choć w dużej liczbie takie pojawią

MAN rozpocznie produkcję własnych baterii trakcyjnych do ciężarówek eTGX i eTGS w nowo uruchamianym zakładzie w Norymberdze, montując je z ogniw od niemieckiego dostawcy. W podwoziach będzie montowane od 3 do 6 baterii, w ciągnikach od 4 do 6, każda z 89 kWh energii (80 kWh użyteczne).

się na rynku dopiero za 10-15 lat, koncern już opracowuje plany ich wykorzystania w nowych zastosowaniach, by zamknąć cykl zrównoważonego rozwoju i pozytywnie wpływać na gospodarkę cyrkularną. Pierwszym krokiem jest maksymalne wydłużenie pierwszego cyklu życia przez wspieranie klientów w optymalizacji wykorzystania i prowadzenia pojazdu tak, by przyczynić się do zwiększenia trwałości akumulatora. W przypadku problemów producent zobowiązuje się w pierwszej kolejności do jego naprawy. Po zakończeniu okresu użytkowania akumulatorów strategia przewiduje trzy scenariusze ponownego wykorzystania: drugie użycie, czyli naprawa i ponowne wykorzystanie w pojeździe, drugie życie jako magazyn pośredni dla instalacji fotowoltaicznych lub wiatrowych, albo odzysk surowców do produkcji nowych akumulatorów.

Wojciech Karwas

Izba Branży Komunalnej

Głos przedsiębiorców branży z całego kraju!

Działalność Izby

- Interwencyjna / ochronna
- Informacyjna
- Ekspercka / doradcza
- Publicystyczna

Nasza misja

- Ochrona praw polskich przedsiębiorców
- Reprezentowanie interesów polskich pracodawców
- Działanie na rzecz wspólnych interesów środowiska pracodawców i przedsiębiorców

Wstąp do IBK

Razem możemy więcej!

www.ibk.net.pl

biuro@ibk.net.pl

tel. 22 830 07 76

Al. Jerozolimskie 53, lok. 508
00-697 Warszawa

REGON: 389995180
NIP: 7011052091

Szeroka oferta Meprozet

Firma Meprozet Kościan obchodziła w zeszłym roku jubileusz 50-lecia produkcji wozów asenizacyjnych. Te pojazdy w podstawowej wersji od początku były również wykorzystywane w branży komunalnej do wywozu nieczystości płynnych. Obecnie stanowią oddzielny, ważny segment produkcji, a ich oferta prezentuje się bardzo okazale.

Podstawowe wozy zyskały opcje rozbudowy przeznaczone stricte zastosowaniom komunalnym. Najprostsza wersja wozu asenizacyjnego WAK (Wóz Asenizacyjny Komunalny) to standardowa konstrukcja, w której zbiornik został podzielony na dwie komory: jedną na wodę czystą, drugą na nieczystości. Dołożono również pompę wysokociśnieniową do obsługi wpustów ulicznych oraz hydrodynamicznego czyszczenia i udrażniania kanalizacji. Pojemność zbiornika jest zależna od bazowych pojemności standardowych wozów Meprozet i zawiera się w zakresie od 3 do 30 m^3. Podział zbiornika (wielkość komór) jest dobierany do potrzeb klienta. Dodatkowe opcje wyposażenia obejmują zastosowanie pomp próżniowych do pracy ciągłej o dużych wydajnościach, kołowrotów z wężem ssącym oraz ramion ssących ułatwiających czynności wykonywane w ramach obsługi studzienek. Jeśli chodzi o pompy wysokociśnieniowe, do wyboru są urządzenia o wydajności w przedziale od 60 do nawet 400 l/min. Wozy asenizacyjne Meprozet występują również w prostej wersji przeznaczonej do transportu wody pitnej, na co pozwala uzyskany atest PZH. Do wyposażenia takiego wozu należy m.in. górny właz nalewowy oraz kolektor do pobierania wody z zaworami kulowymi. Oprócz rozwiązań opartych na standardowych konstrukcjach wozów asenizacyjnych, producent z Kościana proponuje też wykonanie niestandardowych zleceń dostosowanych do indywidualnych wymagań klientów. Są to m.in. hydrosiewniki, wozy do transportu płuczki wiertniczej lub do dogaszania pożarów.

Prezentowany pojazd ma zbiornik o pojemności 22 000 l. Firma Meprozet dobiera optymalne zabudowy do podwozi 2-, 3- i 4-osiowych.

Przykładowy wóz asenizacyjny dwufunkcyjny typu WAK-40. Dwukomorowa jednostka została wyposażona w dwie pompy – próżniowa i wysokociśnieniową.

Naczepa do transportu odpadów przemysłowych z ubojni. W celu przyspieszenia załadunku zastosowano bardzo wydajną pompę wyporową Jurop VL-70 o wydajności 7000 l/min. Czas napełniania zbiornika o pojemności 24 m^3 wynosi ok. 3,5 min.

Ważnym elementem oferty komunalnej Meprozet są zabudowy asenizacyjne samochodów SAK (Samochód Asenizacyjny Komunalny). Na przestrzeni lat w kościańskiej fabryce powstało niemal dwa tysiące tego typu jednostek. Pojemność zbiornika jest dobierana do parametrów samochodu ze szczególnym uwzględnieniem właściwości trakcyjnych pojazdu. Montaż każdego zbiornika do ramy samochodu odbywa się za pomocą tzw. „podramówki", w sposób elastyczny, zapobiegający powstawaniu nadmiernych naprężeń między ramą samochodu a zabudową. Podstawową konstrukcję serii SAK stanowi jednofunkcyjny zbiornik asenizacyjny wyposażony w pompę próżniową. Dobór parametrów pompy jest uzależniony od możliwości układu hydraulicznego podwozia lub osiągów zainstalowanej przystawki odbioru mocy. W szczególnych przypadkach można zastosować niezależny od samochodu napęd pomocniczym silnikiem spalinowym. Standardowa wersja wyposażenia obejmuje dno tylne otwierane ręcznie, wewnętrzne pierścienie wzmacniające, zestaw podwójnego zabezpieczenia kompresora przed zalaniem, zawór przyłączeniowy oraz wąż ssący. Dla podstawowej kompletacji dostępny jest jednak szereg rozwiązań dodatkowych, jak np. przepływomierz z drukarką, pozwalający w precyzyjny

Cześć ekspozycji firmy Meprozet Kościan na odbywających się corocznie targach WOD-KAN w Bydgoszczy. Zdjęcie prezentuje wóz z atestem PZH do transportu wody pitnej.

Specjalna wersja wozu WAK wyposażona w ramię ssące oraz dennicę otwieraną hydraulicznie. Taka kompletacja pojazdu znajduje coraz więcej zwolenników, zwłaszcza na rynku skandynawskim.

sposób rozliczać usługę wywozu nieczystości. Zabudowy samochodów – analogicznie jak wozy asenizacyjne – mogą występować w wersji dwufunkcyjnej z podziałem zbiornika na dwie komory i doposażeniem w pompę wysokociśnieniową. Listę dostępnych opcji tworzy w tym przypadku m.in. dno otwierane i ryglowane hydraulicznie czy zwijadła z wężem ssącym o długości nawet 30 m, które umożliwiają znaczne zwiększenie zasięgu urządzenia. Możliwe jest również wykonanie zabudowy z siłownikiem wywrotu, ale wymaga to specjalnego przygotowania podwozia.

Kolejnym istotnym segmentem działalności firmy są kontenery asenizacyjne KAK (Kontener Asenizacyjny Komunalny). W przypadku tych konstrukcji zbiorniki są zabudowywane na ramach podhakowych, co pozwala na współpracę z samochodami wyposażonymi w urządzenia hakowe. Takie rozwiązanie pozwala zredukować koszty przedsiębiorstwa oraz wykorzystywać podwozie do różnych celów, np. transportu kruszyw czy odpadów. Wersje wyposażenia nie różnią się znacząco od zabudów stałych montowanych na samochodach. Jedyne ograniczenia jakie występują to sposób realizacji napędu pompy próżniowej i wysokociśnieniowej. W przypadku kontenerów możliwa jest wyłącznie opcja z napędem hydraulicznym lub z niezależnym silnikiem spalinowym. Firma Meprozet dostosowuje parametry i wyposażenie kontenerów do możliwości samochodu lub przyczepy z urządzeniem hakowym. Jest też w stanie przeprowadzić modyfikację układ hydraulicznego pojazdu, aby dostosować go do współpracy ze zbiornikiem podhakowym.

Kontener asenizacyjny komunalny na życzenie lakierowany na kolor kabiny samochodu. Bogate wyposażenie objęło m.in. chłodnicę oleju hydraulicznego.

Zabudowa samochodu ciężarowego zbiornikiem z funkcją hydroobsiewu. Pompa o wysokiej wydajności marki Vogelsang oraz pełne sterowanie elektroniczne znacznie podnosi wydajność pracy takim urządzeniem.

Oferta firmy Meprozet zadowoli również klientów poszukujących sposobu na wydajny i szybki transport odpadów przemysłowych. Naczepy asenizacyjne NAK (Naczepa Asenizacyjna Komunalna) stanowią dobre rozwiązanie w przypadku obsługi dużych projektów budowlanych lub przedsiębiorstw wytwarzających spore ilości zanieczyszczeń. Mają pojemność od 18 do 30 m^3 i są zazwyczaj wyposażone w bardzo wydajne pompy próżniowe chłodzone cieczą, pozwalając na szybki załadunek medium. Rama naczepy może mieć siłownik wywrotu, co w połączeniu z hydraulicznie otwieranym dnem tylnym umożliwia wymierną oszczędność czasu zarówno przy rozładunku, jak i czyszczeniu zbiornika.

Szerokie spektrum zastosowań i mnogość dodatkowych opcji zwiększających funkcjonalność wyrobów Meprozet są wynikiem półwiecznego doświadczenia w produkcji zbiorników asenizacyjnych dla wielu branż. Podążanie za wymaganiami różnorodnych rynków i determinacja w dostosowywaniu produktów pod konkretne cele postawione przez zamawiających stanowi motor napędowy rozwoju firmy. Dzięki takiemu nastawieniu spółka Meprozet Kościan jest w stanie sprostać oczekiwaniom nawet najbardziej wymagających klientów nie tylko w Polsce, ale również zagranicą.

Marcin Marciniak
MEPROZET

„Wychodzimy poza to, co oczywiste”

Dwa lata temu przy prezentacji planów rozwojowych Grupy IVECO pojawiło się hasło „Beyond” – Poza. W ten sposób zarząd dał do zrozumienia, że firma będzie działać nieszablonowo, by przygotować się na trudną przyszłość. Największymi przeszkodami do pokonania były wówczas zaostrzone limity emisyjne oraz wysokie ceny energii i paliw nakręcone przez wojnę w Ukrainie. Nie oczekiwano, że 2023 r. będzie łatwiejszy i rzeczywiście, po krótkim okresie lepszej koniunktury nastąpiło kolejne spowolnienie gospodarki, a wraz z nią transportu.

W ten rok IVECO wchodzi z pełną gamą gruntownie zmodernizowanych pojazdów, po historycznym programie inwestycyjnym kosztującym miliard euro. Są wśród nich niskoemisyjne rozwiązania bateryjne i wodorowe oraz pojazdy z napędem biometanowym (bioLNG i bioCNG), wszystkie na najwyższym poziomie technologicznym.

Mimo to IVECO Poland zalicza ubiegły rok do udanych. Dostarczono na nasz rynek 9110 pojazdów (licząc od 3,49 t DMC), minimalnie mniej niż rok wcześniej. Największy spadek dotknął Daily, które od lat stanowią lwią część sprzedaży marki. Tak było również w 2023 r. zakończonym wynikiem 7588 szt. w całym przedziale mas tego modelu, czyli od 3,49 do 7,2 t (w tym 5682 Daily do 3,5 t). To jednak o 10% mniej rok do roku: zakłady IVECO nie nadążały za popytem. Jak zwykle Daily był najbardziej popularnym w Polsce podwoziem do zabudowy z 34% udziałem w rynku.

IVECO Eurocargo poprawił wynik o prawie 50%, ale średnia klasa jest u nas niedużym segmentem i to oznacza niespełna 200 egzemplarzy. Pełny sukces odniosła natomiast w 2023 r. ciężka gama IVECO, też z przyrostem o blisko 50%, do 1345 szt. W tej beczce miodu jest jednak także kropla goryczy: znacznie zmalała sprzedaż ciężarówek zasilanych LNG, które były specjalnością marki. Cały rynek spadł do 216 szt., IVECO wciąż na nim dominuje, ale liczba 180 gazowych ciężarówek oznacza znaczny spadek w porównaniu z sytuacją sprzed wojny. Są dwie przyczyny: utrata zaufania przewoźników do tego paliwa po gwałtownym skoku cen w 2022 r. oraz brak preferencyjnych stawek myta dla pojazdów zasilanych LNG na niemieckich drogach. W ciągu kilku najbliższych miesięcy inne kraje europejskie będą musiały wprowadzić systemy opłat drogowych zależnych od poziomu emisji szkodliwych składników spalin. Kryteria pozostawiono do decyzji poszczególnych rządów, ale logika wskazuje, że na przychylne spojrzenie ustawodawców będzie mógł liczyć tylko bio-LNG pozyskiwany ze źródeł odnawialnych.

Europa ma duży potencjał wytwarzania biogazu, a branża komunalna może odegrać bardzo istotną rolę w pozyskiwaniu i transporcie odpadów do fermentacji metanowej. W Grupie IVECO ten proces jest bacznie obserwowany, ponieważ w tym roku będzie ona dysponowała trzema ważnymi atutami rynkowymi. Jednym jest cała rodzina ciężarówek dużej ładowności WAY wyposażonych w nowoczesne silniki Cursor XC13 i ulepszone układy napędowe o większej sprawności. Wsparte usługami, umożliwiają one obniżenie zużycia paliwa nawet o 10% i podobne obniżenie emisji CO_2 w porównaniu z poprzednikami. Wersja gazowa w tej rodzinie ma jeszcze większy potencjał oszczędności, a do tego zapewnia wyższe osiągi: moc 500 KM i moment obrotowy 2200 Nm. Ceny LNG pochodzenia kopalnego są obecnie stabilne i stosunkowo niskie, umożliwiając obniżenie całkowitych kosztów eksploatacji (TCO) w porównaniu z dieslami, natomiast świadomość, że jest dostępny również lokalnie wytwarzany bio-LNG znacznie przyczyniłby się do przywrócenia dawnej popularności tego ekologicznego paliwa, które łatwo wprowadzić do sieci stacji już istniejących w całej Europie.

Podobnie jest z gazowym Eurocargo, który w roku modelowym 2024 został wyposażany w nowy silnik o większej pojemności skokowej, mocy i trwałości, a do tego zwiększono pojemność butli na CNG. To może być biometan, ale do produkcji „zielonego gazu” na dużą skalę potrzeba jeszcze kilku lat.

Kolejnymi krokami będzie wprowadzenie na dalekie trasy bateryjnych IVECO S-eWAY i wodorowych S-eWAY FCEV, czekających na infrastrukturę ładowania dużymi mocami i tankowania wodoru. W jej budowie Grupa bierze czynny udział współpracując z czołowymi dostawcami usług energetycznych i ładowarek na poszczególnych rynkach oraz z Air Liquide przy budowie ośmiu stacji ze sprężonym wodorem. Drogę do elektryfikacji transportu będzie jednak torował elektryczny IVECO eDaily. Pierwsze pojazdy są już w Polsce i trafiły na testy u klientów.

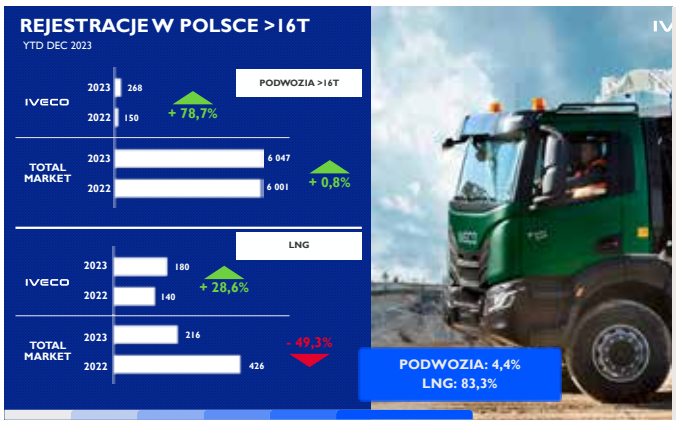
TECHNIKA KOMUNALNA

MEPROZET KOSZALIN ®

dostosowana do Twoich potrzeb

www.meprozet.pl

Dobry wynik ciężkich pojazdów IVECO w 2023 r. jest niewątpliwie powodem do zadowolenia, którego nie kryje Daniel Wolszczak, dyrektor generalny IVECO Poland. Było wiele przeciwności losu, łącznie z utrudnionymi dostawami zamówionych ciężarówek wymagających dowiezienia z zakładów w Madrycie.



Ten rok zapowiada się na znacznie trudniejszy dla transportu międzynarodowego, co ma być skompensowane większymi dostawami podwozi. Już w ub. roku odnotowano pod tym względem sporą poprawę. Oczekiwany jest też wzrost zainteresowania pojazdami gazowymi dla sektora komunalnego.

Usługi IVECO Services to wsparcie technologiczne dla właścicieli flot i kierowców. Przekładają się na zwiększenie dyspozycyjności pojazdów i zmniejszenie zużycia paliwa. Z kolei eMobility może być pomocny przy wprowadzaniu elektrycznych rozwiązań do flot. O tym opowiadała Aleksandra Zielińska, Marketing Manager IVECO Poland.

Demonstracyjny chłodniczy IVECO eDaily wykorzystuje ePTO, wyprowadzenie do zasilania wysokonapięciowego odbiorników w zabudowie – w tym przypadku agregatu.

Na początek wybrano branżę dostaw produktów spożywczych, na którą też są wielkie naciski ekologów i czeka ją skok poza tradycyjne rozwiązania. Z myślą głównie o takim zastosowaniu firma IVECO wyposażyła elektryczną wersję swego bestsellera w wyjście 15 kW mocy z baterii trakcyjnej, tzw. e-PTO. Może z niego korzystać np. agregat chłodniczy i tę okazję wykorzystano, przygotowując demonstracyjnego 7,2-tonowego eDaily. Zabudowano go dwukomorową chłodnią i wyposażono w najnowszy agregat Thermo King E-600e MAX Spectrum. Jego konstrukcję i sterowanie opracowano tak, by bardzo sprawnie wykorzystywał energię z akumulatorów, a jednocześnie umożliwił przewóz ładunków mrożonych w jednej komorze i wymagających dodatniej temperatury w drugiej. Taka elektryczna przystawka odbioru mocy może być oczywiście zastosowana także do napędu pompy hydraulicznej w wywrotce lub śmieciarce, a w przypadkach wymagających zaangażowania dużej mocy e-PTO w Daily udostępnia aż 50 kW.

Elektryczny Daily ma baterie składane z modułów po 35 kWh energii użytecznej. Stosownie do potrzeb (i rozstawu osi) montuje się od jednej do czterech takich jednostek. W demonstracyjnej chłodni są trzy, szacowany zasięg 180 km jest teraz potwierdzany w próbach. Ten model ma szansę zdetronizować obecnych królów polskiego rynku elektrycznych samochodów dostawczych jako najlepiej przygotowany do ciężkiej pracy, w końcu drogę toruje mu spalinowy Daily, numer 1 wśród podwozi pod zabudowy.

Polscy dealerzy IVECO w pełni podzielają opinię, że trzeba wychodzić ponad standardy i czynią tak przy rozbudowie sieci sprzedaży i serwisu. W ub. roku uzupełniły ją dwa nowoczesne obiekty: grupy GSC w wielkopolskim Swadzimiu i firmy Tirmet pod Siedlcami. Na początek przyszłego roku zapowiada się otwarcie serwisu grupy Unitruck w Karpinie tuż przy trasie S8 Warszawa-Białystok. Istotna część planów Grupy IVECO dotyczy rozwoju usług cyfrowych. Korzystając z dwukierunkowego dostępu do danych z większości pojazdów wraz z gruntowną modernizacją całej gamy na 2024 rok wprowadzono kilka pakietów aplikacji przeznaczonych dla właścicieli i kierowców, tak by ci pierwsi mieli pełniejszą wiedzę o swych pojazdach, a drudzy otrzymali wsparcie w codziennej pracy korzystając jedynie ze smartfona.

Wojciech Karwas

FORUM MIASTECZEK POLSKICH®

FORUM MIASTECZEK POLSKICH

11–12 WRZEŚNIA 2024
WARSZAWA
NOVOTEL WARSZAWA CENTRUM ★★★★

Organizatorzy:

ACF DORADCY SAMORZĄDU

Unia Miasteczek Polskich

Partner strategiczny:

asekol ZE STAREGO NOWE!

Strategiczny partner medialny:

SAS SERWIS ADMINISTRACYJNO SAMORZĄDOWY

Patronat honorowy:

Marszałek Województwa Mazowieckiego

ZWIĄZEK POWIATÓW POLSKICH

Patronat medialny:

Technika KOMUNALNA

Złoty Partner biznesowy:

EMKA® Pekabex® ZIR ELDRO fortum ALSEVA SOKE

Srebrny Partner biznesowy:

Kelfield.® eSesja ForProgress ESP SA

Patronat środowiskowy:

UNIA METROPOLII POLSKICH IM. PAWŁA ADAMOWICZA

Meiller Polska zamyka 2023 r. na plusie

Branża budowlana i inwestycje infrastrukturalne przez wielu analityków postrzegane są jako papierek lakmusowy ogólnej sytuacji w gospodarce. To także jeden z podstawowych czynników kształtujących rynek wywrotek, pojazdów komunalnych oraz naczep wywrotek, a więc środowiska, w którym prężnie działa Meiller Polska.

Miniony rok był czasem oczekiwań na stabilizację w gospodarce i nowe źródła finansowania inwestycji infrastrukturalnych. Ale przede wszystkim, był to okres „prostowania" ciągnących się od 2020 r. problemów z logistyką i zerwanym łańcuchem dostaw – ocenia Krzysztof Adamiuk, prezes Meiller Polska. *– Z tego powodu borykaliśmy się z domykaniem zamówień nawet z 2021 r. Brak podwozi czy elektroniki układu hamulcowego do naczep wywrotek i związane z tym problemy organizacyjne i logistyczne były dla nas codziennym utrapieniem. Dopiero końcówka roku charakteryzowała się pewną regularnością i terminowością dostaw komponentów i podwozi. Gdyby nie to, bez problemów zrealizowalibyśmy jeszcze więcej zamówień – dodaje Krzysztof Adamiuk.* Należy podkreślić, że mimo wielu przeciwności, miniony rok był dla Meiller Polska całkiem dobry. Nie brakowało zamówień, rynek okazał się stabilny z tendencją wzrostową. Praktycznie we wszystkich segmentach produkcji (wywrotki, bramowce, hakowce i naczepy wywrotki) sprzedaż firmy rosła razem z rynkiem, jednocześnie umacniając pozycję spółki. W 2023 r. bramy fabryki w Niepołomicach opuściło ponad 1050 jednostek, które trafiły do klientów krajowych i zagranicznych. Oznacza to, że każdego dnia pracy, klienci otrzymywali cztery nowe pojazdy.

Trójstronna wywrotka TRIGENIUS

Wysokie udziały

Segment wywrotek ciężkich jest jednym z filarów produkcji Meiller Polska. Aż 36% udziału w rynku 4-osiowych pojazdów tego typu i 12,5% w przypadku wersji 3-osiowych to dobry wynik, mimo olbrzymich problemów z terminową dostawą podwozi. Rok 2023 to także pierwsze dostawy nowej generacji wywrotek trójstronnych TRIGENIUS, wyróżniających się jeszcze lepszą jakością i funkcjonalnością.

Jeśli chodzi o hakowce, od lat są one sztandarowym produktem firmy Meiller. Sztywność konstrukcji, niezawodność słynnych układów hydraulicznych czy własne systemy sterowania radiowego to najważniejsze atuty produktów z żółto-czarnym logo. 30% udział w rynku pojazdów 3-osiowych i aż 57% w odmianach 4-osiowych, przy sporej liczbie konkurencyjnych produktów jest bardzo dobrym wynikiem. Warto dodać, że 3-osiowe hakowce mogą być wzbogacane o 18-tonowe przyczepy podkontenerowe z oferty Meiller Polska. Dzięki temu klienci zapewniają sobie pełne wsparcie pojazdu i przyczepy u jednego producenta.

W ofercie firmy Meiller Polska znajdują się też bramowce, ale w przeciwieństwie do Niemiec, Francji czy krajów Beneluksu, są u nas mało popularne. Mimo to, w segmencie bramowców 2-osiowych (6-18 t DMC) firma z Niepołomic ma aż 61% udziału w rynku, natomiast jeśli chodzi o pojazdy 3-osiowe (18-25 t) wynosi on 44%.

Urządzenie hakowe TECTRUM RS21 z przyczepą podkontenerową MG18

Urządzenie bramowe TECTRIS AK 12 MT

Hala produkcyjna zakładu Meiller Polska w Niepołomicach

Nieco inaczej wygląda sytuacja w przypadku naczep wywrotek, choć nigdy nie były one produktem wiodącym wobec zabudów samowyładowczych i pojazdów komunalnych. W minionym roku takie naczepy stanowiły ok. 10% ogólnej produkcji podkrakowskiej fabryki. Przeważały wytrzymałe naczepy stalowe, z których słynie Meiller. Obserwując polski rynek łatwo zauważyć, że ok. 70-80% sprzedanych naczep to konstrukcje aluminiowe. Nie może zatem dziwić chęć mocniejszego zaangażowania się firmy w sprzedaż tego typu pojazdów, zwłaszcza że oferta produktowa jest bardzo bogata i wkrótce zostanie uzupełniona o nowe konstrukcje.

Prognozy i cele

Bieżący rok zapowiada się bardzo optymistycznie. Ruszyły pierwsze transze środków z KPO, jest szansa na spore inwestycje infrastrukturalne i drogowe, czego efektem są spore oczekiwania i optymizm w branży budowlanej. Do tego maleje inflacja, więc rosną nadzieje klientów na poprawę sytuacji, co przekłada się na poziom zamówień, który rośnie od jesieni zeszłego roku.

Celem Meiller Polska jest utrzymanie udziałów w rosnącym rynku pojazdów budowlanych i komunalnych. Firmie szczególnie zależy na poprawie udziałów w segmencie wywrotek, zaistnieniu na rynku naczep aluminiowych oraz długoterminowo zdobyciu 10% udział w rynku naczep wywrotek, co przełożyłoby się na sprzedaż ok. 250-280 pojazdów.

Dwa stoiska Pronar na targach Agritechnica 2023

Pronar eksportuje swoje produkty niemal na cały świat, co wiąże się z koniecznością udziału w najważniejszych międzynarodowych imprezach branżowych. Takim wydarzeniem z pewnością są targi Agritechnica w Hanowerze, na których podczas ostatniej edycji firma z Narwi miała dwa stoiska. Jedno zdominowała tematyka rolnicza, drugie w całości poświęcono rozwiązaniom dla sektora komunalnego.

Targi Agritechnica odbywają się w cyklu dwuletnim, ale ze względu na pandemię covid-19 edycja w 2021 r. została odwołana. Czteroletnia przerwa pozytywnie wpłynęła jednak na zainteresowanie imprezą. Wzięło w niej udział ponad 2800 wystawców i rekordowa liczba 470 tys. zwiedzających. Na gości czekało wiele premier, w tym śmiałych propozycji na przyszłość, jak np. zestaw dronów do zrywania jabłek czy w pełni autonomiczne ciągniki. Liczne nowości przygotowała też firma Pronar. Biorąc pod uwagę tylko produkty, które oprócz zastosowania w rolnictwie, doskonale sprawdzą się również w branży budowlanej i komunalnej, na głównym stoisku można było zobaczyć np. przyczepę niskopodwoziową RC2200H o ładowności 15 ton. To odpowiedź na zapotrzebowanie rynku szwajcarskiego, który oczekuje uniwersalnych, wielofunkcyjnych rozwiązań, ale zalety nowego pojazdu z pewnością docenią też inne kraje. Wyróżnia go solidna konstrukcja z wózkiem jezdnym typu boogie i łamanym dyszlem, co umożliwia przechylenie platformy ładunkowej do tyłu o 12° i tym samym znacznie łatwiejszy wjazd maszyn. Istotne znaczenie ma też fakt, że przyczepę można poszerzyć, zwiększając jej powierzchnię z 16,1 do 19,1 m^2. W opcji są też aluminiowe nadstawki o wysokości 300 mm, które w połączeniu z uchwytami mocującymi w podłodze pozwalają na bezpieczny transport np. skrzyniopalet.

Podobne funkcje może pełnić druga zaprezentowana przyczepa budowlana, tj. model T679/MN. Ma ona ładowność 8,5 tony oraz aluminiowe najazdy o długości 3500 mm i szerokości 465 mm chowane między ramą a skrzynią ładunkową. Dzięki temu znakomicie nadaje się nie tylko do przewozu kruszyw, kamieni, materiałów spaletyzowanych, prefabrykatów betonowych czy narzędzi roboczych, ale również maszyn budowlanych. W tym przypadku powierzchnia ładunkowa wynosi 7,8 m, natomiast pojemność – 4,5 m^3. Opcjonalnie można zastosować 800-milimetrowe nadstawy stalowe, zyskując na pojemności 6,5 m^3. Przyczepa T679/MN ma konstrukcję samowyładowczą tylnozsypową, w której wywrót jest realizowany za pomocą 4-stopniowego siłownika hydraulicznego zamontowanego centralnie pod skrzynią.

Z kolei w stoisku komunalnym można było zobaczyć zamiatarkę ZM-1800 Plus. Maszyna powstała z myślą o klientach francuskich, którzy coraz częściej zgłaszali

Dzięki przechylanej platformie, najazdy przyczepy RC2200H mogą być krótsze. W standardowym wykonaniu są one obsługiwane ręcznie (ze wspomaganiem sprężynowym), w ramach opcji hydraulicznie.

Na dole pług PUV-3000M, u góry PUV-1350M. Oba zaprezentowane modele zostały wyposażone w system mocowania do przedniego TUZ ciągnika.

zapotrzebowanie na lekką zamiatarkę przeznaczoną do montażu z przodu nośnika, np. ładowarki teleskopowej, przegubowej czy ciągnika rolniczego. Jeśli osprzęt jest lżejszy, to nośnik może być bardziej kompaktowy i tym samym o mniejszej masie. Dzięki temu zwiększa się zakres zastosowań takiego zestawu, np. o prace na chodnikach, alejkach albo ścieżkach rowerowych, które często są „wrażliwe" na duży nacisk. Masa eksploatacyjna nowej zamiatarki w podstawowej kompletacji wynosi tylko 445 kg (ze zbiornikiem na wodę, bez szczotki bocznej), co udało się osiągnąć m.in. przez wykorzystanie lżejszych komponentów oraz eliminację elementów, które nie były niezbędne do pracy maszyny. Nowa zamiatarka od razu spotkała się z dużym zainteresowaniem i niebawem pojawi się też na polskim rynku.

Dużą uwagę zwiedzających zwracała również inna zaprezentowana zamiatarka, czyli model ZM-H22. Jest ona przeznaczona do trudnych prac, jak np. czyszczenia nawierzchni przy wyjeździe z budowy. Z tego względu została wyposażona w specjalny lemiesz z Hardoxu do usuwania najbardziej przywartych zanieczyszczeń oraz dużą szczotkę walcową o średnicy 900 mm. Sprawia to, że ma większą powierzchnię styku z podłożem, co przekłada się na dokładniejsze sprzątanie. Dłuższe włosie zapewnia też skuteczniejsze wymiatanie z zagłębień. Zamiatarka ZM-H22 jest oferowana w trzech wersjach twardości do wyboru, tj. z najbardziej uniwersalnym i popularnym włosiem stalowo-tworzywowym, stalowym i tworzywowym. Ostatnie jest przeznaczone do nawierzchni wrażliwych na zarysowania. W przypadku maszyny ZM-H22 zmiotki są gromadzone w pojemniku za szczotką opróżnianym po jej uniesieniu.

Na targach Agritechnica 2023 nie mogło zabraknąć również pługów do odśnieżania, stanowiących ważną część oferty komunalnej Pronar. Z drugiej strony takie urządzenia są chętnie kupowane przez rolników, którzy mogą szybko usunąć śnieg z dojazdu do swojej posesji oraz na jej terenie. W Hanowerze można było zobaczyć np. pług PUV-3000M często wybierany na rynkach skandynawskich. Wyróżnia go stalowy lemiesz ustawiony pod kątem 30°, co polepsza skuteczność usuwania lodu z nawierzchni. Innym zaprezentowanym urządzeniem był pług PUV-1350M z lemieszem gumowym. Jest on przeznaczony do mniejszych traktorów i doskonale sprawdzi się przy odgarnianiu śniegu z chodników, alejek itp. Oba pługi mają konstrukcję typu V, dzięki czemu odśnieżanie może odbywać się na obie strony jednocześnie lub jedną, dowolną.

Oba stoiska Pronar spotkały się z bardzo dużym zainteresowaniem zwiedzających. Na przybyłych gościach największe wrażenie robił szeroki asortyment, jak również samodzielna produkcja nawet tak wymagających komponentów jak siłowniki hydrauliczne, felgi czy zbiorniki do wozów asenizacyjnych.

Karol Wójtowicz

Zaokrąglona ściana przednia przyczepy T679/MN ułatwia transport większych koparek. Zależnie od potrzeb skrzynia może być wykonana z blachy trudnościeralnej Hardox.

W stoisku Pronar znalazł się również rębak MR15, stanowiący idealne rozwiązanie do zmniejszania objętości gałęzi z przycinki przydrożnych drzew.

Wydajność zamiatarki ZM-1800 Plus wynosi 10,8 tys. m²/h. Zmiotki są zbierane do kosza umieszczonego z przodu o pojemności 200 l.

Zamiatarka ZM-22H zapewnia szerokość roboczą 2200 mm i jest przeznaczona do współpracy z nośnikami o masie 8-12 ton.

Koncentracja na kliencie przynosi efekty – spółka Daimler Truck Polska podsumowuje 2023 rok

Spółka Daimler Truck Polska sprzedała w ub. roku 5881 pojazdów Mercedes-Benz Trucks i 357 lekkich ciężarówek FUSO. W segmencie powyżej 16 ton osiągnęła 18-procentowy udział w rynku, zachowując drugie miejsce na podium.

Rok 2023 to powrót do normalności po wysokim szczycie wynikającym z ogromnego zapotrzebowania na transport w poprzednich dwóch latach, potrzeba regulacji i uspokojenia rynków, żeby uniknąć kryzysu, stąd lekkie spowolnienie – mówi Piotrek Urban, dyrektor sprzedaży i marketingu Daimler Truck Polska. – *Poprzedni rok był naszym historycznym wynikiem pod względem udziału w rynku na poziomie 20%. Bardziej jednak liczy się dla nas stały progres pozycji w sektorze w ostatnich 5-6 latach, co biorąc pod uwagę duży wzrost samego rynku, jest ogromnym sukcesem, jesteśmy integralną częścią tego rozwoju.*

– *Zakończony właśnie rok był dla nas czasem wyzwań i sukcesów, które utwierdzają nas w tym, że koncentracja wyłącznie na potrzebach i oczekiwaniach rynku transportowego przynosi wymierne efekty* – mówi Przemysław Rajewski, prezes Daimler Truck Polska. – *Na poziomie koncernu, ale i naszym lokalnym, jesteśmy nastawieni przede wszystkim na wsłuchiwanie się w to, czego potrzebują przewoźnicy, kierowcy i inni użytkownicy naszych produktów i usług. Naszym celem jest dostarczenie kompleksowych mobilnych rozwiązań dla każdego rodzaju transportu. Ta strategia znajduje swoje odzwierciedlenie zarówno w przypadku pojazdów z napędem spalinowym, jak i elektrycznym, które na naszym rynku zadebiutowały w 2023 r. Nie mamy obecnie wątpliwości, że elektromobilność jest nieuchronną zmianą, przed którą wszyscy stoimy i zakres jej zastosowań w transporcie ciężarowym będzie się sukcesywnie zwiększał. W 2030 r. w Europie pojazdy zeroemisyjne mają stanowić połowę użytkowanych flot, choć w Polsce nastąpi to zapewne z pewnym przesunięciem. Jednocześnie koncern Daimler Truck do roku 2039 ma oferować wyłącznie pojazdy zeroemisyjne, w tym także napędzane wodorem*.

Koncentracja na zintegrowanej ofercie

Wyniki sprzedaży oraz pozycja rynkowa Daimler Truck Polska to efekt systematycznie wdrażanej koncepcji zintegrowanej oferty 360°, na której rozwoju firma mocno się koncentruje od czasu wydzielenia działalności przeznaczonej wyłącznie pojazdom ciężarowym. Opiera się ona na ścisłej współpracy i synergii pomiędzy zespołami sprzedaży i serwisu, zgodnie z hasłem „One team. One direction". Kompleksowe rozwiązania mobilne dla transportu obejmują po stronie sprzedaży m.in. produkty, usługi, finansowanie, szkolenia TruckTraining, Fleetboard, a także wynajem i odkup pojazdów. Po stronie serwisu oferowane są kontrakty serwisowe (Service Complete), Mercedes-Benz Uptime, portal TruckLife, Serwis 24h, centrum pomocy CAC i Oryginalne Części Zamienne. – *Obsługujemy klienta w każdym wymiarze wymaganym w transporcie, jego perspektywa jest dla nas podstawą* – wyjaśnia Piotrek Urban. – *Ciężarówki to pojazdy użytkowe, dlatego sprzedaż i serwis muszą funkcjonować w pełnej symbiozie, a my chcemy dać klientom maksymalny komfort w ramach jednej raty. To jest nasz główny cel sprzedażowy, także w przypadku pojazdów elektrycznych. Tak widzimy swoją rolę jako partnera polskich przewoźników. W 2023 r. 69% kontraktów obejmowało kontrakty serwisowe i mamy nadzieję, że ta liczba będzie rosła*.

– *Pracujemy w różnych działach, ale jako jeden zespół* – dodaje Piotr Materzok, szef Customer Service & Parts. – *Dzięki kontraktom serwisowym obejmującym usługi takie jak Fleetboard i Mercedes-Benz Uptime już teraz wiemy o każdej powierzonej nam ciężarówce więcej niż klient, możemy też szybciej reagować. To pozwala nam odciążyć go z wielu czynności i potencjalnych problemów. W 2023 r. odnotowaliśmy ponad 12% wzrostu sprzedaży części zamiennych, co przy wyraźnej poprawie jakości naszych pojazdów i coraz młodszych flotach, jest sporym sukcesem. Wprowadzamy też usługi przyszłości, takie jak eConsulting, dzięki któremu wdrożenie pojazdu elektrycznego do floty będzie łatwiejsze i bardziej efektywne*.

W 2023 r. koncern Daimler zdecydował także o utworzeniu na polskim rynku osobnej spółki Daimler Truck Financial Services, która ma rozpocząć działalność z początkiem przyszłego roku. – *To bardzo istotna*

zmiana dla polskich klientów, jeszcze mocniej podkreślająca naszą niezależność od samochodów osobowych i dostawczych oraz pełną koncentrację na sektorze truckowym – mówi Przemysław Rajewski. – *Decyzja ta odzwierciedla też potencjał i znaczenie naszego rynku transportowego w Europie, obecnie zajmującego trzecią pozycję za Niemcami i Francją*.

Innym ważnym wydarzeniem w ramach specjalizacji spółki Daimler Truck Polska było otwarcie we wrześniu 2023 r. dedykowanego wyłącznie do obsługi sieci serwisowej pojazdów ciężarowych centralnego magazynu części zamiennych w Strykowie. – *Ta inwestycja to dla nas kolejny naturalny krok po podziale spółek w ramach koncernu, a obszar dostaw części jest absolutnie kluczowy dla naszego biznesu i zadowolenia zarówno serwisu, jak i klienta końcowego* – podkreśla Piotr Materzok.

Centrum, którego operatorem logistycznym jest firma Seifert, wieloletni partner Daimlera także w Niemczech, obsługuje obecnie ok. 1000 zamówień dziennie. – *Mamy nadzieję, że niebawem uda nam się testowo przeprowadzać niektóre z tych transportów za pomocą eActrosa 300 Tracktora* – mówi Piotrek Urban. – *Specyfika pracy polegająca na przewidywalnych, wahadłowych trasach to idealne środowisko dla tych pojazdów*.

Kierownictwo Daimler Truck Polska dobrze wspomina 2023 rok i z optymizmem patrzy w przyszłość. W konferencji prasowej, która odbyła się na początku stycznia udział wzięli (od lewej): Igor Kaczorkiewicz, Head of Product & Marketing, PR Daimler Truck Polska, Piotrek Urban, dyrektor sprzedaży i marketingu Daimler Truck Polska, Przemysław Rajewski, prezes Daimler Truck Polska i Piotr Materzok, szef Customer Service & Parts Daimler Truck Polska.

Zgodnie z potrzebami rynku – rozwój nowoczesnej sieci dealerskiej i serwisowej

Centralnym elementem zintegrowanej oferty jest nowoczesna, wyspecjalizowana sieć dealersko-serwisowa. – *Jesteśmy tutaj beneficjentami tego, że nasz rynek jest stosunkowo młody i możemy rozwijać sieć zgodnie z tempem rozwoju jego potrzeb* – podkreśla Piotrek Urban. – *Dynamicznie rosnąca sprzedaż pozwala naszym partnerom na nowe inwestycje dostosowane do realiów i zapewnia im rentowność, a klienci zyskują coraz bardziej profesjonalną obsługę w komfortowych warunkach*.

Obecnie sieć Daimler Truck Polska tworzy ośmiu dealerów, dysponujących 19 lokalizacjami w całej Polsce. Uzupełniają je dodatkowe oddziały serwisowe oraz niezależne, autoryzowane serwisy. Łącznie usługi serwisowe dla pojazdów ciężarowych Mercedes-Benz Trucks są dostępne w 38 punktach. – *Rozwijamy naszą sieć w zróżnicowany sposób, bo wychodzimy z założenia, że kolejne inwestycje muszą być uzasadnione biznesowo* – wyjaśnia Przemysław Rajewski. – *Dlatego w odpowiedzi na lokalne potrzeby powstał niewielki serwis KTC w Grudziądzu, a w Słubicach placówka Grupy Wróbel, przeznaczona dla pojazdów powracających zza granicy w związku z wprowadzeniem pakietu mobilnościowego. Inny przykład to duża inwestycja w nowoczesną stację w Tomaszkowie pod Olsztynem firmy EWT Automotive, a także najmniejszy, modelowy punkt „truck format" Grupy Wróbel w Opolu – funkcjonalny, świetnie wyposażony i dogodnie zlokalizowany*.

W 2022 i 2023 r. do sieci dołączyły też nowe stacje: GTP w Pile, Autopartner J.A Garcarek w Koninie, EWT Automotive w Białymstoku i Płocku oraz we Wrocławiu należąca do Grupy Wróbel. W pierwszym półroczu uruchomiony zostanie także najnowszy obiekt Daimler Truck Retail Polska w Rudzie Śląskiej. – *To placówka sformatowana podobnie jak stacja w Emilianowie pod Warszawą, która zastąpi oddział w Będzinie* – mówi Przemysław Rajewski.

REKLAMA

GRANULATOR AG

THM recycling solutions

„SPECJALISTA W PRODUKCJI PALIWA ALTERNATYWNEGO"

MATERIAŁ WYJŚCIOWY PALIWO ALTERNATYWNE

THM Recycling Solutions GmbH
Sulzfelder Straße 38
75031 Eppingen
Germany

Produkcja & Sprzedaż
Tel: +49 (0) 72 62-92 43-200
Fax: +49 (0) 72 62-92 43-29

www.thm-rs.de
info@thm-rs.de

We live the rhythm

Pod koniec br. zadebiutuje w Polsce ciągnik siodłowy eActros 600 przeznaczony do transportu dalekobieżnego. Wyróżnia go m.in. nowa kabina oraz akumulatory trakcyjne zapewniające zasięg 500 km, przystosowane do ładowania mocą 1 MW.

– Będzie jednak od razu przystosowana do obsługi pojazdów elektrycznych. Kolejna inwestycja naszego dealera powstanie w Siedlcach.

Kierowcy są ważni – komunikacja i relacje z kluczową grupą zawodową

Daimler Truck Polska w partnerski sposób podchodzi nie tylko do klientów, właścicieli firm transportowych, ale także do ich kierowców. W ubiegłorocznych działaniach w ramach komunikacji z tą ważną grupą zawodową dużą rolę ponownie odgrywał ShowTruck Actros L oraz trójka influencerów, zawodowych kierowców: Kate TruckDriverka, Adrian Trucker Paker oraz ArtDrive. – *Każde z nich pracuje w trochę inny sposób; Kate jeździ na trasach międzynarodowych, Adrian lokalnych, a ArtDrive na bardzo długich – mają więc różne spostrzeżenia, którymi dzielą się w mediach społecznościowych oraz podczas eventów z kierowcami, takich jak np. Master Truck Show* – mówi Igor Kaczorkiewicz, Head of Product & Marketing, PR Daimler Truck Polska. – *W tym roku, w ramach czwartej edycji kampanii, planujemy pokazać nowego ShowTrucka, którego szata graficzna będzie nawiązywała do czasu transformacji na elektromobilność*.

Daimler Truck Polska dostrzegając jednocześnie główny problem polskich przewoźników – niedobór wykwalifikowanych kierowców – wspólnie z ZMPD rozwija projekt edukacyjny „Actros Team – ruszamy do szkół", w ramach którego trójka influencerów wraz z ShowTruckiem odwiedzają szkoły branżowe i spotykają się z uczniami klas o profilu kierowcy-mechanika. – *W 2023 r. udało nam się wspólnie zorganizować aż dziewięć takich spotkań, a w tym będą odbywały się kolejne, bo widzimy z jak pozytywnym odzewem ten projekt się spotyka*.

ShowTruck to jednak nie tylko pojazd spotykany na eventach – w każdej z trzech edycji kampanii oryginał, ozdobiony przez wybranego artystę, był kopiowany w 75 egzemplarzach, tak by każdy doradca handlowy w Polsce mógł zaoferować jazdy testowe swoim klientom. – *W ramach dotychczasowych edycji zaowocowało to łącznie 4500 testami przeprowadzonymi przez kierowców naszych klientów* – mówi Igor Kaczorkiewicz. – *To dla nas niezwykle ważny program, pozwalający dowiedzieć się bezpośrednio od użytkowników naszych pojazdów, jak je oceniają*.

Czas na elektromobilność: debiut eActrosa i gamy elektrycznych pojazdów ciężarowych w Polsce

Centralnym wydarzeniem ub. roku w Daimler Truck Polska była premiera rynkowa eActrosa oraz pozostałych modeli elektrycznych: eEconica oraz FUSO eCantera. – *Przygotowywaliśmy się do tego momentu dość długo, celowo odsuwając debiut w Polsce z kilku ważnych względów* – wyjaśnia Przemysław Rajewski. – *Uważaliśmy, że nasz rynek nie jest przygotowany na takie pojazdy i najpierw musimy zadbać o to, żeby klienci mogli je osobiście przetestować, zapoznać się z całym ekosystemem usług, które przygotowaliśmy po to, żeby transformacja miała ekonomiczne uzasadnienie. Ogromnym wsparciem w tym procesie był fakt, że udało nam się przekonać wszystkich naszych dealerów do podjęcia wyzwania i podpisania umów na sprzedaż elektrycznych ciężarówek. Wszyscy także zdecydowali się na zakup pojazdów demonstracyjnych, co uważamy za kluczowe*.

W 2023 r. zarejestrowanych zostało 11 ciężarówek Mercedes-Benz Trucks z napędem elektrycznym, co zapewniło Daimler Truck Polska 2. pozycję w tym sektorze rynku. Wszystkie są pojazdami demonstracyjnymi, do których w tym roku dołączy kilkanaście następnych. – *Planujemy szeroką kampanię dostępnych obecnie pojazdów elektrycznych, które już teraz mogą zaspokajać różne potrzeby transportowe: mamy eActrosa 300 Tractora, eActrosa 400 z zabudową chłodni oraz eEconika do zastosowań komunalnych i małego eCantera* – mówi Igor Kaczorkiewicz. – *W tym roku kończymy zabudowy komunalne na eActrosie 400. Wszystkie te pojazdy będziemy chcieli zademonstrować statycznie i dynamicznie u naszych dealerów w całej Polsce*.

Oprócz prezentacji firma rozpoczęła już szeroki program jazd testowych. – *To jest według nas kluczowy element transformacji – klienci muszą mieć szansę zapoznać się z realnym potencjałem ciężarowych pojazdów elektrycznych* – podkreśla Igor Kaczorkiewicz. – *Zmiana wymaga edukacji, dlatego ważniejsze są dla nas obecnie pojazdy demonstracyjne niż sprzedaż jednego egzemplarza do wybranej firmy. Dzięki testom mamy szansę dotrzeć z tą wiedzą do wielu klientów – a po pierwszych kilku, m.in. w firmach FanLogic, InPost i Clip, mamy powody do optymizmu*.

Bardzo ważnym elementem transformacji jest zapewnienie sieci serwisowej do obsługi pojazdów elektrycznych. Obecnie już 34 z 38 serwisów należących do sieci Daimler Truck Polska dysponuje przeszkolonymi, certyfikowanymi technikami, kolejne punkty dołączą po przeprowadzeniu niezbędnych inwestycji. – *To dla nas duże wyzwanie, bo obsługa takiego pojazdu z jednej strony jest prostsza, z drugiej wymaga ogromnej odpowiedzialności i ścisłego przestrzegania procedur, dlatego będziemy kłaść duży nacisk na ten element* – podkreśla Piotr Materzok.

Dostępne dziś w Polsce samochody ciężarowe Daimler Truck z napędem elektrycznym znajdują zastosowanie w transporcie lokalnym oraz w miastach. Jednak już pod koniec tego roku zadebiutuje eActros 600 do transportu dalekobieżnego. – *eActros 600 otwiera zupełnie nowe perspektywy przed transportem* – mówi Igor Kaczorkiewicz. – *Nowa kabina ProCabin, mniejsze opory powietrza, nowa elektryczna oś, przewidujący tempomat ePPC, długowieczna bateria, na którą dajemy 10 lat lub do miliona kilometrów gwarancji, nowa architektura 800 V umożliwiająca ładowanie z mocą 1 MW i zasięg 500 km – to wszystko, uwzględniając obowiązkowe pauzy dla kierowców, umożliwi przewozy dalekobieżne*. Kolejnym, dalszym krokiem w tę stronę będzie ciężarówka napędzana wodorem o nazwie GenH2, która w ramach testów pokonuje na jednym ładowaniu bez problemu ponad 1000 km – jej debiut koncern planuje na rok 2027.

Testy Unimoga napędzanego wodorowym silnikiem spalinowym

Mercedes-Benz Special Trucks przeprowadził testy prototypowego nośnika narzędzi Unimog z wodorowym silnikiem spalinowym w warunkach rzeczywistej eksploatacji. Unikatowy pojazd służy do analizy uwarunkowań, w jakich wodorowy napęd spalinowy może stanowić racjonalne uzupełnienie napędów akumulatorowo-elektrycznych i napędów opartych na ogniwach paliwowych.

Na nieczynnym odcinku autostrady między Bayreuth'em a Bambergiem inżynierowie gromadzili dane pomiarowe podczas operacji wykaszania poboczy, przyspieszania i tankowania z publicznie dostępnego dystrybutora paliwa – zostaną one wykorzystane podczas dalszych prac rozwojowych nad pojazdem. W testach uczestniczyli pracownicy operatora autostrady, firmy Autobahn GmbH. Praktyczne testy przeprowadzane w niskich temperaturach oraz w zróżnicowanych warunkach topograficznych są ważnym etapem trwającego projektu rozwojowego „WaVe" (od niem. „Wasserstoff" i „Verbrennungsmotor" – „wodór" i „silnik spalinowy"). Przystąpiło do niego 18 podmiotów, celem przedsięwzięcia jest opracowanie napędu z wodorowym silnikiem spalinowym.

Testowy Mercedes-Benz Unimog jest oparty konstrukcyjnie na nośniku narzędzi Unimog U 430. Na potrzeby alternatywnego napędu wykorzystującego technologię wodorową zastosowano w nim specjalnie zmodyfikowany silnik gazowy wraz z systemem zbiorników, systemami bezpieczeństwa i monitorowania oraz techniką pomiarową. W procesie spalania wodoru w komorze silnika powstaje woda, która jest odprowadzana przez rurę wydechową w postaci pary wodnej. Rozstaw osi i długość skrzyni ładunkowej dostosowano tak, aby możliwe było zamontowanie zbiorników wodoru za kabiną. Cztery atestowane przez TÜV 700-barowe zbiorniki mieszczą łącznie około 14 kg wodoru w stanie gazowym. Są one połączone w dwa pakiety, z których każdy działa niezależnie i jest zarządzany przez oddzielną jednostkę sterującą. Na następnym etapie rozwoju ich objętość ma zostać zwiększona tak, aby wystarczała na obsługę typowego dnia roboczego. Silnik pojazdu osiąga ok. 290 KM/1000 Nm, a przy tym jest zauważalnie cichszy od swojego wysokoprężnego odpowiednika. Testowy Unimog został wyposażony w kosiarkę czołową z dwiema głowicami koszącymi, gwarantując jeszcze więcej obiektywnych wniosków przydatnych w dalszych pracach rozwojowych.

Projekt WaVe rozpoczął się w lipcu 2021 r. Realizuje go łącznie 18 podmiotów przy dofinansowaniu niemieckiego Federalnego Ministerstwa Gospodarki i Ochrony Klimatu.

Daimler Truck koncentruje się na napędach akumulatorowo-elektrycznych i wodorowych ogniwach paliwowych. Obok tych dwóch technologii, spalanie wodoru może być kolejnym sposobem na dekarbonizację gamy układów napędowych Daimler Truck. Wstępne wnioski uzyskane w ramach projektu WaVe wskazują, że wodorowy silnik spalinowy może być racjonalnym, uzupełniającym rozwiązaniem do zastosowań specjalnych. Wariant ten jest obiecującym napędem przyszłościowym szczególnie w przypadku Unimoga, ze względu na ograniczoną przestrzeń montażową w pojeździe i wysoką moc wymaganą w zastosowaniach roboczych. Po pierwszych udanych testach pojazdu zespołowi konstruktorskiemu pozostaje jeszcze ostatni sześciomiesięczny okres projektu na wprowadzenie dalszych modyfikacji i udoskonaleń. Dr Günter Pitz, szef działu rozwoju układów napędowych w Mercedes-Benz Special Trucks, uważa, że projekt ten warto kontynuować: *– Wodorowy napęd spalinowy może stać się właściwą strategią dla wymagających dużej mocy zastosowań w sektorze pojazdów specjalnych. W budownictwie, gospodarce komunalnej i rolnictwie umożliwiłby on jazdę i pracę z bardzo małą emisją zanieczyszczeń. Aby pojazdy tego rodzaju mogły osiągnąć gotowość do produkcji seryjnej, niezbędna jest możliwość planowania finansowego z wykorzystaniem ukierunkowanego dofinansowania.*

40 lat firmy SaMASZ: od wynajętego garażu do światowej ekspansji

W lutym 2024 r. minęło 40 lat, gdy inżynier Antoni Stolarski rozpoczął w wynajętym garażu produkcję maszyn rolniczych. Dziś firma SaMASZ to prawdziwa chluba Podlasia z dorobkiem ponad 200 tys. wyprodukowanych jednostek sprzętowych i sprzedażą każdego roku o wartości na poziomie kilkuset milionów złotych.

W 1984 r. powstaje pierwsza maszyna skonstruowana przez inż. Antoniego Stolarskiego, czyli bardzo popularna jeszcze do niedawna ciągnikowa kopaczka do ziemniaków.

Sukces nie przyszedł łatwo, a po drodze było wiele trudnych momentów i tylko hart ducha oraz niezwykła determinacja sprawiły, że po 40 latach pod Białymstokiem znajduje się jedna z największych i najnowocześniejszych fabryk rolniczych w tej części Europy. Być może nie byłoby w tym nic nadzwyczajnego, gdyby nie fakt, że cztery dekady temu pierwsza maszyna rolnicza marki SaMASZ – kopaczka do ziemniaków – powstała w prowizorycznie zaadaptowanym, w dodatku dzierżawionym garażu. Nawet użyte do jej wykonania narzędzia w większości były pożyczone. Zbudowano ją w marcu i natychmiast została sprzedana, a kolejnych kilkanaście sztuk znalazło nabywców zanim minął czerwiec. Chętnych było tak wielu, że szybko trzeba było pomyśleć o zwiększeniu wydajności. I choć zakład nadal przypominał bardziej manufakturę niż poważną fabrykę, udało się podwoić produkcję, a w 1986 r. wzbogacić ofertę o pierwszą kosiarkę bębnową. To był kolejny strzał w dziesiątkę i obie maszyny sprzedawały się jak „ciepłe bułeczki". Firma z roku na rok biła rekordy sprzedaży, wprowadzała nowe maszyny i systematycznie powiększała potencjał produkcyjny, z czasem przenosząc się do nowej siedziby przy ulicy Trawiastej w Białymstoku. Dzięki poczynionym zmianom we wrześniu 2008 r. sprzedano 50-tysięczną kosiarkę. Nie było już wtedy wątpliwości, że SaMASZ jest skazany na sukces, że nie ma tu mowy o jakimkolwiek przypadku, a obrana droga jest słuszna i należy ją kontynuować inwestując coraz większe środki w dalszy rozwój przedsiębiorstwa. Tak też się stało, dzięki czemu sprzedaż i oferta dynamicznie rosły, firma biła kolejne rekordy, w tym tak nietypowe, jak ustanowienie rekordu Guinnessa za skoszenie w ciągu 8 godzin aż 96,2 ha łąki zestawem trzech kosiarek dyskowych. Takie wydarzenia oraz skuteczna działalność marketingowa sprawiły, że SaMASZ przestał być lokalnym producentem i zyskał miano światowego dostawcy zaawansowanych rozwiązań nie tylko dla rolnictwa, ale także branży komunalnej. Doskonale potwierdza to przykład Ameryki Północnej, gdzie przez spółkę zależną SaMASZ North America od 2015 r. sprzedano 4 tys. maszyn o wartości 30 mln USD.

Aktualna sieć dealerska podlaskiej spółki obejmuje 29 firm na terenie Polski oraz 70 podmiotów zagranicznych. Powierzchnia hal produkcyjnych wynosi już 3 ha. SaMASZ zatrudnia obecnie ok. 1000 pracowników, z których 250 osób to absolwenci szkół wyższych. I to właśnie pracownicy, jak przy każdej okazji zaznacza Antoni Stolarski, stoją za sukcesem firmy. – *Zawsze podkreślam, że sukces, który osiągnęliśmy zawdzięczamy przede wszystkim naszym ludziom. To oni w zdecydowanej mierze sprawili, że SaMASZ tak pięknie się rozwinął. Zarząd cały czas jest tego świadomy i bardzo to docenia o czym świadczy utrzymywanie miejsc pracy w gorszych czasach, gdy najłatwiej byłoby ciąć koszty przez redukcję liczby pracowników* – mówi Antoni Stolarski.

A trudne czasy dla rolnictwa trwają nadal i odczuwają je nie tylko rolnicy. To jednak

Sukces kopaczek powtórzyła, a nawet go przekroczyła kosiarka bębnowa, której produkcja została uruchomiona w 1986 r.

Ważną część aktualnej oferty firmy SaMASZ stanowią maszyny komunalne przeznaczone do pielęgnacji zieleni oraz letniego i zimowego utrzymania dróg.

W kwietniu 2018 r. otwarto nową siedzibę firmy SaMASZ w Zabłudowie. Po niedawnych inwestycjach powierzchnia hal produkcyjnych wynosi ponad 3 ha.

nie zniechęca spółki SaMASZ do dalszego rozwoju. O tym, że podlaski gigant nie spoczywa na laurach i mimo pandemii, wojny, inflacji oraz światowej recesji konsekwentnie robi swoje najlepiej świadczą imponujące inwestycje zrealizowane w ostatnich latach. Przykładem może być otwarta na początku lipca 2023 r. nowa hala magazynowo-produkcyjna. Jej budowa kosztowała 11 mln zł, a nowoczesne wyposażenie aż 51 mln zł. Znajduje się w niej automatyczny magazyn blach i maszyny służące do ich laserowego wycinania z automatycznym systemem załadunku, rozładunku i sortowania. Wcześniej, w latach 2021-2023, do fabryki trafiły m.in. nowe prasy krawędziowe i roboty spawalnicze do produkcji wałów bijakowych. Rozbudowano także magazyn półfabrykatów, które obecnie trafiają do powiększonej hali spawalni. Wszystkie te działania są wynikiem systematycznie realizowanej polityki firmy, która podąża drogą transformacji cyfrowej. Finalnie ma powstać inteligentna fabryka (smart factory), w ramach której będzie funkcjonować zintegrowany system informatyczny obejmujący wszystkie działy firmy SaMASZ. Jego wdrażanie już zostało rozpoczęte poprzez budowę systemu PLM do zarządzania cyklem życia produktu od powstania do końca użytkowania.

Ostatnie inwestycje pozwoliły firmie SaMASZ zwiększyć moce i możliwości produkcyjne. Dzięki temu firma jest w stanie realizować rosnące zamówienia, które mimo zawirowań powoli wracają do wcześniejszych stanów i ponownie napędzają produkcję. Tym samym spółka udowadnia, że przyjęta strategia jest słuszna i z pewnością czeka ją jeszcze wiele okrągłych jubileuszy.

REKLAMA

Technika KOMUNALNA

Ogólna charakterystyka czasopisma

Technika KOMUNALNA to ogólnopolskie czasopismo branżowe skierowane do osób związanych z szeroko pojętym sektorem komunalnym. W podejmowanych tematach koncentruje się na najnowszych rozwiązaniach technicznych i technologicznych, stosowanych w gospodarce odpadami, recyklingu oraz przy utrzymaniu dróg i zieleni. Każdy numer czasopisma zawiera m.in. fachowe opisy sprzętu oraz maszyn komunalnych, wyniki testów oraz prezentacje pojazdów wykorzystywanych do odbioru i transportu nieczystości stałych i płynnych, a także reportaże dotyczące funkcjonowania instalacji komunalnych, sortowni, oczyszczalni ścieków, składowisk odpadów, złomu itp.

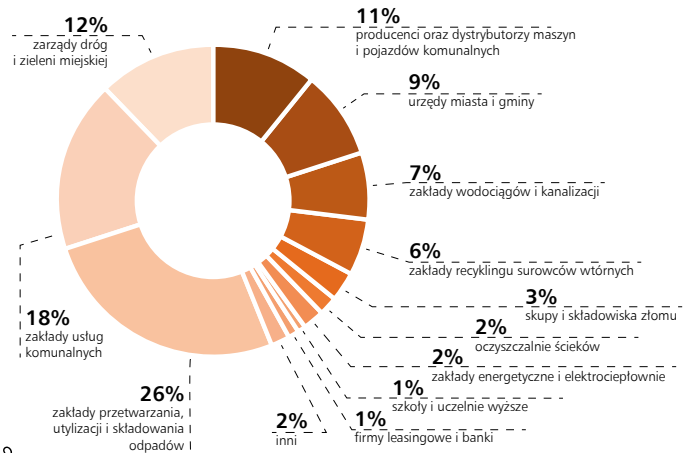
Częstotliwość i nakład

Aktualnie czasopismo Technika KOMUNALNA ukazuje się 6 razy w roku w nakładzie drukowanym wynoszącym 3.100–3.500 egzemplarzy (zależnie od spiętrzenia imprez branżowych).

Dystrybucja

Głównym kanałem dystrybucji czasopisma jest wysyłka za pośrednictwem Poczty Polskiej do osób związanych z sektorem komunalnym. Ponadto czasopismo Technika Komunalna można otrzymać na wybranych targach oraz konferencjach branżowych.

Grupy czytelników Reklama



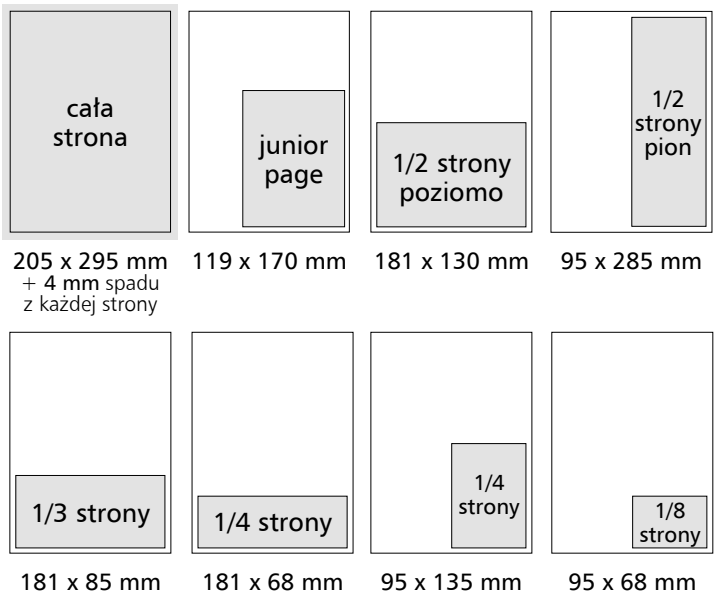
Dzięki „celnej" dystrybucji do osób ściśle związanych z gospodarką odpadami, czasopismo Technika KOMUNALNA jest atrakcyjnym nośnikiem reklam i ogłoszeń. Płatne publikacje mogą być zamieszczane zarówno w czasopiśmie, jak i na stronie internetowej wydawnictwa.

Ceny przykładowych publikacji

• 1 strona reklamy	5.500 zł
• 1/2 strona reklamy	3.000 zł
• 1/4 strony reklamy + 3/4 strony artykułu	2.500 zł
• 1/2 strona reklamy + 1,5 strony artykułu	4.500 zł

Uwaga: do podanych cen należy doliczyć podatek VAT w wysokości 23%, zapraszamy do kontaktu w celu indywidualnej wyceny.

Formaty i wymiary reklam



Prenumerata

Aby otrzymywać czasopismo Technika KOMUNALNA, wystarczy wypełnić poniższy formularz i przesłać go na adres redakcji lub skorzystać z formularza na stronie internetowej www.technika-komunalna.pl w zakładce PRENUMERATA.

Zamawiam prenumeratę czasopisma Technika KOMUNALNA

Cena rocznej prenumeraty wynosi 64,80 zł brutto (w tym 8% VAT). Koszt wysyłki jest wliczony w cenę prenumeraty. Faktura zostanie wysłana w postaci dokumentu PDF na podany adres e-mail.

ADRES DO WYSTAWIENIA FAKTURY

IMIĘ I NAZWISKO

NAZWA FIRMY

NIP

ULICA, NR DOMU, NR MIESZKANIA

KOD POCZTOWY, MIASTO

TELEFON

E-MAIL

ADRES DO WYSYŁKI PRENUMERATY (JEŚLI INNY NIŻ DO WYSTAWIENIA FAKTURY)

IMIĘ I NAZWISKO

NAZWA FIRMY

ULICA, NR DOMU, NR MIESZKANIA

KOD POCZTOWY, MIASTO

Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych przez firmę SATOR MEDIA Karol Wójtowicz na potrzeby wysyłki newslettera oraz czasopisma Technika KOMUNALNA. Dystrybucja czasopisma odbywa się za pośrednictwem drukarni i Poczty Polskiej. Zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie ich swobodnego przepływu (tzw. RODO), zamawiającemu prenumeratę przysługuje prawo wglądu do danych, ich aktualizacja i usunięcie. Dane te nie są udostępniane innym osobom i firmom, a ich jedynym administratorem jest SATOR MEDIA Karol Wójtowicz z siedzibą w Warszawie, przy ul. Conrada 4/66.

☐ ZGADZAM SIĘ

DATA, PODPIS

PREFABRYKATY BETONOWE
DO ZASTOSOWAŃ KOMUNALNYCH

PRODUKCJA • TRANSPORT • MONTAŻ

BETON

• POSIADAMY CERTYFIKAT OGNIOODPORNOŚCI REI 360 •

BLOKI BETONOWE
DO BUDOWY BOKSÓW
UŁATWIAJĄCYCH SKŁADOWANIE
ODPADÓW, KRUSZYW, SOLI DROGOWEJ itp.

PŁYTY BETONOWE TYPU MON DO BUDOWY DRÓG TECHNOLOGICZNYCH, PLACÓW ROBOCZYCH, PARKINGÓW itp.

NOWOŚĆ

PŁYTY Z WZOREM KOSTKI BRUKOWEJ, RÓWNIEŻ BARWIONE NA WYBRANY KOLOR

ZAPEWNIAMY TRANSPORT I UKŁADANIE BLOKÓW
ORAZ PŁYT NA TERENIE CAŁEGO KRAJU

W.T.H.M.B. MAREK DĄBROWSKI
ul. Żytnia 64, Duchnice, 05-850 Ożarów Mazowiecki, tel. 503 006 319, fax 22 666 15 39
e-mail: biuro@mdbeton.pl, www.mdbeton.pl

zgodność z normami

ognioodporność NRO – Broof(t1)

profil owalny

Wytrzymałość ściany potwierdzona obliczeniami

odporność na czynniki atmosferyczne

MAGAZYNOWANIE NA MIARĘ TWOICH POTRZEB

HALE PRZEMYSŁOWE

ARBENA

SPRZEDAŻ • MONTAŻ • SERWIS NA TERENIE CAŁEGO KRAJU

tel. 573 000 848 | kontakt@arbena.pl | www.arbena.pl