GOSPODARKA ODPADAMI / RECYKLING / UTRZYMANIE DRÓG i ZIELENI

6/2023 (42)
listopad-grudzień

Technika KOMUNALNA

ukazuje się od 2017 r.

Cena: 10,80 zł (w tym 8% VAT)

OGÓLNOPOLSKI DWUMIESIĘCZNIK BRANŻOWY

ISSN 2543-7348

CZYTAJ ON-LINE

Śmieciarka elektryczna Renault Trucks D Wide E-Tech z opatentowaną zabudową dwukomorową Coseco na wskroś wyjątkowa!

s.52

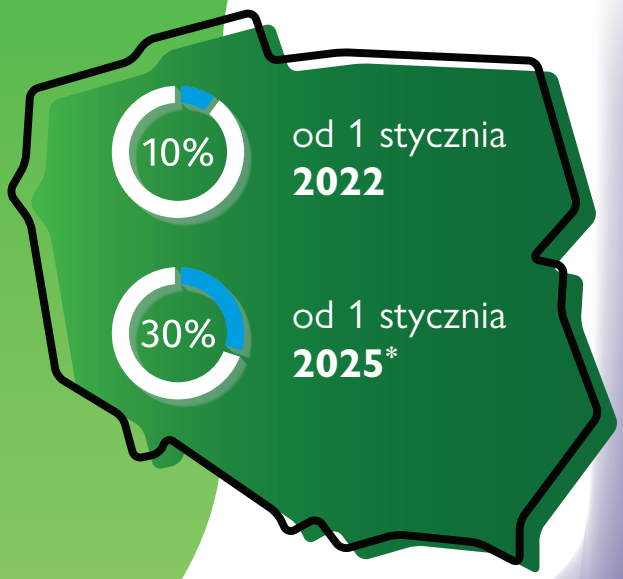
www.technika-komunalna.pl

CZASOPISMO INTERAKTYWNE

Czy Twoja gmina spełnia warunki Ustawy
o elektromobilności i paliwach alternatywnych?

IVECO

- **Wymagany minimalny udział samochodów bezemisyjnych (BEV – pojazdy elektryczne) lub niskoemisyjnych na gaz ziemny lub biometan pozyskany z biogazu (sprężony CNG/bioCNG lub skroplony LNG/bioLNG).**



Jednostki samorządu terytorialnego (JST), w których liczba mieszkanców jest równa lub większa niż 50 tys. (art. 35-36 ust. 1 | 68 ust. 2-4 UoE).
*Dotyczy każdego zadania publicznego o wartości powyżej 30 tys. EUR.

Skorzystaj z rozwiązań IVECO

IVECO eDAILY
DMC 3,5 t – 7,2 t

WERSJA ELEKTRYCZNA
ZEROEMISYJNY

MOŻLIWE ZABUDOWY

- skrzynie, hakowce i wywrotki
- małe śmieciarki (pojemność do 7 m3)
- pojazdy brygadowe
- furgony

IVECO DAILY
DMC 3,5 t – 7,2 t

WERSJA ZASILANA GAZEM ZIEMNYM / BIOMETANEM
NISKA EMISJA SPALIN

MOŻLIWE ZABUDOWY

- skrzynie, hakowce i wywrotki
- małe śmieciarki (pojemność do 7 m^3)
- pojazdy brygadowe
- furgony

IVECO EUROCARGO
DMC 7,5 t – 16 t

WERSJA ZASILANA GAZEM ZIEMNYM / BIOMETANEM
NISKA EMISJA SPALIN
CICHA PRACA 72 db (A)

MOŻLIWE ZABUDOWY

- skrzynie, hakowce i wywrotki
- zabudowy z HDS
- śmieciarki (pojemność do 15 m^3)
- zamiatarki
- utrzymanie zimowe dróg

IVECO S-WAY
DMC 18 t – 27 t

WERSJA ZASILANA GAZEM ZIEMNYM / BIOMETANEM
NISKA EMISJA SPALIN
CICHA PRACA 71 db (A)

MOŻLIWE ZABUDOWY

- skrzynie, hakowce i wywrotki
- zabudowy z HDS
- śmieciarki (zabudowy do 22 m^3)
- utrzymanie zimowe dróg
- ciągniki siodłowe

Drodzy Czytelnicy,

już chyba każdy spostrzegł, że odkręcona nakrętka pozostaje przy butelce, tzn. nadal można ją oderwać, ale trzeba użyć siły. To efekt ustawy z dnia 9 marca 2023 r., która implementuje do polskiego prawa dyrektywę Single Use Plastic (SUP). Została ona przyjęta w maju 2019 r. przez Parlament Europejski i Radę Unii Europejskiej, aby ograniczyć wpływ jednorazowych produktów plastikowych na środowisko. Wśród nich są butelki PET i opakowania wielomateriałowe oraz ich nakrętki. Choć nowe przepisy będą obowiązywały dopiero od połowy br., przemysł zdążył się już do nich przygotować i wdrożył stosowne rozwiązania. Przymocowanie nakrętek do opakowań ma sprawić, że zmniejszy się ilość takich elementów trafiających do środowiska, natomiast więcej zostanie poddane recyklingowi.

W Polsce jesteśmy przyzwyczajeni do zbierania nakrętek, o czym świadczą charakterystyczne pojemniki-serca ustawiane już niemal od 20 lat przy szkołach, sklepach, urzędach itp. Ta inicjatywa miała trzy zasadnicze cele. Jednym była pomoc organizacjom charytatywnym, drugim ograniczenie zanieczyszczenia środowiska, a trzecim zmiana przyzwyczajeń ludzi, którzy wyrzucali zakręcone butelki, więc śmieciarki woziły powietrze. Teraz jednak przestaje to mieć sens, ponieważ już od kilku lat zbiórka odpadów komunalnych w naszym kraju odbywa się w podziale na pięć frakcji. Nakrętki nie są już zbierane razem ze wszystkimi odpadami, lecz trafiają do pojemnika na tworzywa sztuczne i ich powtórne wykorzystanie jest obecnie znacznie łatwiejsze. A efektywność recyklingu zwiększy się jeszcze bardziej, gdy nakrętki pozostaną przy butelkach i kartonach, ponieważ im element jest mniejszy, tym trudniej go wysortować.

Na tych zmianach stracą organizacje charytatywne, ale na szczęście niezbyt wiele, bo żeby zgromadzić środki np. na wózek inwalidzki, trzeba było zebrać bardzo dużą ilość nakrętek. Takie przedsięwzięcia nie są więc efektywne i neutralne środowiskowo, choćby ze względu na konieczność zaangażowania transportu.

Wiele osób zwraca uwagę, że przytwierdzone nakrętki utrudniają spożywanie napoju bezpośrednio z butelki. Jest jednak sposób, aby przeciwdziałać tej niedogodności – wystarczy mocno odgiąć nakrętkę, by ta została w pozycji poziomej. Kto już to zauważył?

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
3000 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
Śmieciarka elektryczna Renault Trucks D Wide E-Tech z zabudową 2-komorową Coseco
Fot. Karol Wójtowicz

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

6/2023 Technika KOMUNALNA

W numerze:

WYDARZENIA BRANŻOWE

6 Elektryczne rozwiązania transportowe Scania

8 Młoda Izba – stare cele

10 Liderzy przemysłu i innowacje branży tworzyw sztucznych na Warsaw Plast Expo

12 Liderzy branży i inwestorzy odwiedzą Recycling Tech

14 Ekotech – biznes odpowiedzialny ekologicznie

16 POLECO 2023 – moc biznesowych relacji i innowacji dla ochrony klimatu

20 Forum Biznesu Polska-Ukraina w Pronarze

GOSPODARKA ODPADAMI

22 Ciekawe nowości BETBLOK SYSTEM

24 Programy do ewidencji odpadów i zarządzania danymi w Rejestrze BDO

MASZYNY RECYKLINGOWE

26 Większa ilość, lepsza jakość – efekt pracy dwóch nowych maszyn Arcon Polska w PGK „Saniko"

28 HSM StoreEx HDS 150 do skutecznego niszczenia cyfrowych nośników danych

30 Moc atrakcji „Na Poziomie 308"

34 „Budujemy świat, w którym chcemy żyć, budujemy Polskę, w której chcemy żyć!"

36 Sukces ładowarek CASE na polskim rynku zagospodarowania odpadów

42 Bestsellery New Holland na Agro Show 2023

45 Ciągniki New Holland Bommer na wszystkie pory roku!

46 Zeroemisyjna nowość w ofercie Mecalac: ładowarka obrotowa eS1000

48 Branża komunalna w centrum zainteresowania LiuGong Dressta Machinery

POJAZDY KOMUNALNE

51 Regeneracja od „Kalińskich" Produktem Roku

52 Wspólne dzieło Renault Trucks Polska i SLT Group gotowe na testy!

56 Renault Master E-Tech w służbie mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego

58 Twoja firma korzysta z samochodów? Poznaj wyjątkowe rozwiązania Vento Fleet

60 Nowa gama ciężarówek IVECO gotowych na przyszłość

64 Pojazdy komunalne na MAN Trucknology Festival

68 DAF wprowadza pełną gamę ulepszonych systemów bezpieczeństwa czynnego

70 Terberg Speedline SLM: załadunek boczny zdefiniowany na nowo

72 Meprozet Kościan – 50 lat doświadczenia

74 „Branża komunalna ma dla nas duże znaczenie!"

76 Opony do pojazdów ciężarowych w ofercie Magna Tyres

78 MZUK Wałbrzych samodzielnie utrzymuje zimą gminne drogi i ulice

UTRZYMANIE DRÓG I ZIELENI

82 Miejskie ciężarówki Piaggio NP6 Porter na Poleco

84 Zamiatarka Sweep niezbędna przez cały rok!

86 Co nowego w POM Augustów?

88 Rider akumulatorowy Husqvarna R112iC – wydajna praca bez emisji i hałasu

50 LAT PRODUKCJI WOZÓW ASENIZACYJNYCH

MEPROZET KOŚCIAN ®

skontaktuj się z nami!

*Śmieciarka zabudowana przez Ekocel na elektrycznym podwoziu Scania L230 6x2*4 (z kabiną niskowejściową L) o rozstawie osi 3950 mm.*

Elektryczne rozwiązania transportowe Scania

Branża komunalna jest jedną z najbardziej zaangażowanych w transformację energetyczną. Szczególnie dotyczy to środków transportu, co wynika zarówno z prawnych zobowiązań do stosowania pojazdów zeroemisyjnych w dużych miastach i gminach, jak i zdrowego rozsądku. To może się opłacać!

Największe i natychmiastowe korzyści odnosi otoczenie, w którym pracują pojazdy bateryjne zastępujące samochody spalinowe. Dla użytkownika takie przedsięwzięcie może być zyskowne pod warunkiem wcześniejszej analizy pokonywanych tras i obciążenia oraz dobrania do nich właściwego sposobu uzupełniania energii i codziennej eksploatacji. Kompleksowe rozwiązania dla transportu komunalnego zaprezentowała Scania Polska na targach Poleco 2023. Firma wystawiła dwie pełnowymiarowe 3-osiowe śmieciarki elektryczne, ale nie były one jednakowe. Kierownik ds. rozwoju sprzedaży w Scania Polska Piotr Korus w swej prezentacji podkreślał, że różnorodne potrzeby przedsiębiorstw komunalnych można spełnić tylko dzięki szerszej ofercie pojazdów elektrycznych wspartych umowami obsługowo-naprawczymi i doradztwem opartym na doświadczeniach zbieranych w całej Europie. Dzięki współpracy z zaufanymi partnerami, Scania Polska pomaga także w doborze ładowarek i budowie niezbędnej infrastruktury.

Najważniejsze są jednak pojazdy, na przykładzie elektrycznych śmieciarek można było poznać podejście Scania do bezemisyjnego transportu miejskiego i regionalnego. Firma koncentruje się na zasilaniu bateryjnym, a wodór jest obecnie uważany za paliwo przyszłości, głównie ze względu na problemy z dostępnością. W dodatku tylko niewielka jego część zasługuje na miano wodoru „zielonego", wytwarzanego ze źródeł odnawialnych. Jeśli miałby on zasilać ogniwa paliwowe pełniące rolę pokładowych elektrowni, to musi być bardzo czysty chemicznie. W przeciwnym razie skróci żywotność najdroższego elementu ogniwa.

Stąd postawienie na baterie, które Scania montuje we własnej fabryce. Używa ogniw litowo-jonowych dostarczanych przez firmę Northvolt z zakładu w północnej Szwecji wykorzystującego energię z hydroelektrowni. Ich produkcja odbywa się więc przy najniższym możliwym śladzie węglowym. Są to ogniwa typu NMC o tak dobranych materiałach, by spełnić wymagania pojazdów użytkowych: mogą oddawać duże moce i charakteryzują się wysoką trwałością. W pierwszej generacji pojazdów elektrycznych, jaka jest obecnie w sprzedaży, dużej rozwagi wymaga dobór pojemności baterii do zadania przy uwzględnieniu napędu osprzętu, temperatury, pochyłości dróg lub ulic. Scania używa do tego narzędzia symulacyjnego, korzystając z informacji uzyskanych przez potencjalnego klienta. Jeśli miał on wcześniej w posiadaniu pojazdy marki, takie dane są łatwo dostępne dzięki połączeniu sieciowemu.

Najbardziej popularne w służbach komunalnych podwozia 3-osiowe Scania mają silniki elektryczne o mocy ciągłej 230 kW (moment 1300 Nm) i są zasilane za pomocą pięciu lub dziewięciu

Popularny ze względu na zwrotność krótki rozstaw osi skłonił do umieszczenia jednego bloku bateryjnego pionowo za kabiną. Dzięki temu sumaryczna pojemność jest taka sama, jak przy zestawie 9 pakietów: prawie 300 kWh.

baterii o łącznej pojemności zainstalowanej 165 lub 297 kWh. Ta liczba zależy też od rozstawu osi; większy zapas energii jest dostępny dopiero od 4350 mm i tu był dylemat między wymaganym zasięgiem a zwrotnością. Pod śmieciarkę z reguły wybiera się podwozie o rozstawie osi 3950 mm, ale średnie zużycie energii przy uwzględnieniu zasilania hydrauliki zabudowy może wynieść nawet 1,9 kWh/km. Zmuszałoby to do skracania tras albo uzupełnienia energii w ciągu zmiany. To można zrobić szybko, bo baterie są przystosowane do ładowania prądem stałym mocą do 130 kW, ale organizacyjne jest kłopotliwe – takich urządzeń jest jeszcze mało.

Ciekawym i praktycznym rozwiązaniem Scania, które można było zobaczyć na minionej edycji Poleco, jest takie podwozie wyposażone w sześć baterii. Pięć z nich zajmuje typowe miejsca: jedna w komorze silnika i cztery na ramie, szósta tworzy płaski pakiet zamontowany za kabiną. Skraca to nieco zabudowę, ale poprawia rozkład mas na osie. Drugi pokazany pojazd miał dłuższy rozstaw osi i dziewięć baterii (1+8), a za to zabudowę o pojemności 21 m^3.

Na stoisku Scania demonstrowano również ładowarkę prądu stałego Axon Easy zielonogórskiej firmy EkoEnergetyka. Urządzenie umożliwia ładowanie do 3 pojazdów jednocześnie i ma modułową konstrukcję, dzięki czemu moc może być systematycznie zwiększana nawet po instalacji. Axon Easy nadaje się do użytku w każdych warunkach pogodowych, jest łatwa w montażu i obsłudze, stanowi doskonałe rozwiązanie w różnych lokalizacjach. Dzięki kalibracji może służyć nie tylko do ładowania własnych pojazdów firmy komunalnej, ale także odpłatnego dla zewnętrznych użytkowników samochodów elektrycznych.

Scania ma już gotowe, wprowadzane właśnie do sprzedaży pojazdy o zasięgu regionalnym stanowiące kolejną generację BEV (Battery Electric Vehicle). Napędza je zespół złożony z trzech silników elektrycznych o łącznej mocy ciągłej 450 kW (moment 3500 Nm) zblokowanych ze skrzynią 6-biegową. To niejako połowa znanej przekładni Opticruise. Taka kombinacja jest korzystna dla pełnego wykorzystania charakterystyki silników, które muszą rozwinąć duży moment przy ruszaniu lub przyspieszaniu zestawu naczepowego. W Europie może mieć on masę 42 lub 44 t, zależnie od lokalnych regulacji, natomiast w swojej ojczyźnie jeździ przy 64 t DMCZ! Do utrzymania stałej prędkości potrzeba tylko części maksymalnych osiągów. Odzysk energii hamowania również jest bardziej wydajny, jeśli podzielić go na kilka silników.

W tych ciężarówkach są montowane baterie o pojemności 624 kWh (użyteczna 468 kWh), co umożliwia przejechanie 350 km. Dzięki elastycznemu mocowaniu pakietów bateryjnych w podwoziu ich trwałość ma być równa całemu pojazdowi, co oznacza 1,5 mln km przebiegu. Maksymalna moc ładowania to obecnie 375 kW przy wykorzystaniu standardowego złącza CCS Combo, ale nowe elektryczne ciężarówki Scania są już przystosowane do standardu MCS (Megawatt Charging System), czyli mocy 1 MW. Gniazdo ładowania jest umieszczone w miejscu uzgodnionym między producentami ciężarówek, tj. za kabiną z lewej strony. Ładowarki takiej mocy również powstaną najszybciej przez starania producentów: Grupa Traton (czyli Scania i MAN), Daimler Trucks oraz Volvo Trucks zawarły w tym celu joint venture, którego celem jest zainstalowanie wzdłuż głównych europejskich szlaków transportowych co najmniej 1,7 tys. urządzeń w ciągu kilku najbliższych lat.

Wojciech Karwas

Podwozia Scania są wyposażane fabrycznie w elektryczną przystawkę odbioru mocy, co ułatwiło zastosowanie typowej zabudowy typu Medium X4 z wrzutnikiem automatycznym Rotary 2418.

*Scania Polska oferuje kompleksową usługę: elektryczne śmieciarki takie jak ta z zabudową Terberg Olympus na podwoziu P230 6x2*4, ładowarki czołowego producenta, znanego w całej Europie, a na wstępie dobór optymalnego trybu eksploatacji.*

Ciągnik Scania 40R, rozwiązanie dla transportu regionalnego np. odpadów dostarczanych do punktów przetwarzania. Także tutaj są dostępne przystawki e-PTO, zasilenie np. hydrauliki naczepy z ruchomą podłogą nie jest żadnym problemem.

Młoda Izba – stare cele

Oficjalnie datą powołania Izby Branży Komunalnej jest 11 czerwca 2021 r. To właśnie tego dnia, podczas obrad Walnego Zgromadzenia Założycielskiego, członkowie-założyciele podjęli uchwały konstytuujące Izbę. Nowa organizacja jest w rzeczywistości kontynuacją działającego przez niemal dwie dekady Związku Pracodawców Gospodarki Odpadami. Zasadniczym celem IBK, podobnie jak dawnego Związku, jest reprezentowanie interesów zrzeszonych członków, poprawa otoczenia gospodarczego i prawnego, w jakim działają przedsiębiorcy oraz zabieranie głosu w ważnych dla branży obszarach.

Szkolenie i integracja kluczem do rozwoju Izby

Członkowie IBK mają za sobą kolejny już zjazd szkoleniowo-integracyjny, który odbył się w dniach 30.11-2.12.2023 w Zakopanem. Celem cyklicznie organizowanych imprez jest nie tylko możliwość spotykania się w gronie praktyków i ekspertów dla wymiany informacji i doświadczeń, ale także stworzenie przestrzeni pełnej merytorycznej treści w postaci szkoleń i inspirujących wykładów. Wśród tematów poruszanych przez prawników nie zabrakło analizy przepisów środowiskowych, karnych oraz regulacji z zakresu prawa zamówień publicznych, które dla firm działających w branży odpadowej mają gigantyczne znaczenie. Tematem, który cieszył się bardzo dużym zainteresowaniem uczestników były niejasne i dość skomplikowane przepisy dotyczące elektromobilności oraz obowiązków i wyzwań, jakie stoją przed branżą właśnie w obliczu tych zapisów. Nowi członkowie Izby, których stale przybywa, mieli możliwość prezentowania w szerokim gronie własnej działalności, świadczonych usług i oferowanych produktów oraz dzielenie się dobrymi praktykami. Dla nowych członków taka formuła kontaktu i nawiązywania biznesowych relacji okazuje się być ogromną wartością dodaną.

Izba to nie tylko członkowie

Zjazd w Zakopanym trzeba zaliczyć do udanych; pojawiło się liczne grono członków i dopisali znakomici goście, dzięki którym dyskusje były nie tylko interesujące, ale też burzliwe i otwierające nowe horyzonty. Gośćmi honorowymi minionej edycji wydarzenia był tym razem Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców Adam Abramowicz, który wyjaśniał na czym polega misja rzecznika, jakimi dysponuje instrumentami i jak bardzo potrzebna jest instytucja ochrony interesów przedsiębiorców z sektora MŚP. Rzecznik pokazał na licznych przykładach zakres i skuteczność podejmowanych przez ten urząd działań. Kolejnym wyjątkowym gościem zjazdu był prof. Robert Gwiazdowski, który zaprezentował niezwykle ciekawy i inspirujący wykład pt. „Podatki mają konsekwencje". Dla przedsiębiorców przydatne i praktyczne okazało się bardzo merytoryczne wystąpienie przedstawicieli Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, którzy opowiedzieli o zbliżającej się perspektywie finansowej i dostępnych programach dofinansowania inwestycji z zakresu ochrony środowiska i gospodarki odpadami. Wiele wskazuje na to, że zdroworozsądkowe podejście kierownictwa funduszu może być szansą dla wielu prywatnych przedsiębiorców, zdeterminowanych do realizacji swoich innowacyjnych przedsięwzięć.

Każde spotkanie członków IBK, a zwłaszcza przed końcem roku, to okazja do planowania wspólnych przyszłych działań. I choć istnieje wiele znaków zapytania, jedno jest absolutnie pewne – Izba Branży Komunalnej będzie działać prężnie i dynamicznie, pilnować spraw przedsiębiorców i rozwijać środowisko tak, aby głos branży był mocny i słyszalny.

Agnieszka Fiuk
Członek Rady Programowej IBK
Pełnomocnik Zarządu ATF Polska Sp. z o.o.

Izba Branży Komunalnej

Głos przedsiębiorców branży z całego kraju!

Dlaczego warto?

- interweniujemy w sprawach obrony interesów przedsiębiorców
- występujemy jako strona w sprawach sądowych i administracyjnych
- doradzamy i koordynujemy sprawy Członków w instytucjach lokalnych i krajowych
- zapewniamy możliwość opiniowania projektów legislacyjnych na wczesnym etapie ich procedowania
- informujemy o zmianach w prawie, przekazujemy raporty, analizy, dostarczamy codzienny przegląd prasy
- zapewniamy możliwość promocji Firmom wspierającym branżę

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

Liderzy przemysłu i innowacje branży tworzyw sztucznych na Warsaw Plast Expo

Warsaw Plast Expo to cieszące się renomą i międzynarodowym zaufaniem branżowe targi przemysłu tworzyw sztucznych organizowane przez Ptak Warsaw Expo. Po sukcesie drugiej edycji zaplanowano kolejną. Odbędzie się ona w dniach 6-8 lutego 2024 r.

Sektor tworzyw sztucznych w ostatnich miesiącach napotyka na wyzwania i to nie tylko w ujęciu krajowym, ale również europejskim. Branża ta jest jedną z najbardziej dotkniętych kryzysem energetycznym i jednocześnie stara się sprostać regulacjom klimatycznym. Według analiz produkcja polimerów odczuła kryzys w drugiej połowie 2022 roku i do tego momentu sektor mierzy się ze spadkami produkcji.

Co zrobić, by odwrócić ten trend? Na co postawić, by zwiększyć konkurencyjność na europejskim i światowym rynku? Jak wdrażać innowacje i optymalizować stosowane rozwiązania, by były jeszcze bardziej efektywne? O tym porozmawiają eksperci podczas trzeciej edycji targów Warsaw Plast Expo.

Warsaw Plast Expo to wydarzenie cieszące się renomą i corocznym wzrostem liczby uczestników. Jego poprzednią edycję odwiedziło 4266 osób z dziewięciu krajów, m.in. Polski, Włoch, Niemiec, Czech czy Słowacji. Międzynarodowy charakter eventu otworzył wystawców i gości na nowe możliwości biznesu, umożliwił nawiązanie relacji i wejście na rynki, które wcześniej nie były dostępne.

Również podczas nadchodzącej edycji będą odbywać się liczne kontraktacje pomiędzy kluczowymi przedstawicielami branży. Właściciele firm przetwarzających tworzywa sztuczne oraz kadra zarządzająca przedsiębiorstw produkcyjnych różnych sektorów (m.in. działających na rzecz sektora motoryzacyjnego, IT, przetwórstwa spożywczego, branży budowlanej czy elektrotechnicznej) poznają wysokiej jakości oferty producentów i dystrybutorów np. wtryskarek, wytłaczarek i innych maszyn do przetwórstwa tworzyw, granulatów, surowców i środków pomocniczych czy też dostawców systemów automatyzacji oraz robotów przemysłowych.

W zakresie branżowym wydarzenia znajdują się maszyny, narzędzia i urządzenia do przetwórstwa tworzyw sztucznych, surowce i substancje pomocnicze, automatyzacja i robotyzacja w przetwórstwie tworzyw sztucznych, recykling tworzyw sztucznych, materiały eksploatacyjne, design, innowacje, finansowanie oraz szkolenia i nauka. To, w połączeniu z Kongresem Przemysłu Tworzyw Sztucznych, który również odbędzie się podczas wydarzenia, sprawia, że Warsaw Plast Expo to najbardziej merytoryczny i bogaty pod względem ofert event w Polsce w tym sektorze.

Zarejestruj się na targi Warsaw Plast Expo:
https://warsawplastexpo.com/rejestracja/
Zostań wystawcą targów Warsaw Plast Expo:
https://warsawplastexpo.com/zostan-wystawca/

Organizator:

PTAK WARSAW EXPO ufi Member

warsaw plast expo

3. EDYCJA

MIĘDZYNARODOWE BRANŻOWE TARGI PRZEMYSŁU TWORZYW SZTUCZNYCH

6-8 LUTEGO 2024

ZAREJESTRUJ SIĘ

www.warsawplastexpo.com

PARTNER TARGÓW I KONFERENCJI:

Grupa Azoty

PARTNER TARGÓW I KONFERENCJI:

REKOPOL

Łukasiewicz Sieć Badawcza

Polska Izba Opakowań Polish Chamber of Packaging

WYSTAWCY 2024:

HEISSLUFTTECHNIK FLOCKE

ATP

MITSUBISHI CHEMICAL

Chemieuro

BIOPOLIMER.PL

PFT Filtration & Separation

JMK

K.D. FEDDERSEN

permedia

Kuvings

GABRIEL-CHEMIE

ARGUS maszyny

KRAIBURG TPE

cavitel

EKOPARTNER

Caliber Polymers

LUDATEC SYSTEM

Aleja Katowicka 62, 05-830 Nadarzyn | info@warsawexpo.eu | www.warsawexpo.eu | / warsawexpo

Liderzy branży i inwestorzy odwiedzą Recycling Tech

Recycling Tech odbędzie się w dniach 18-20 września 2024 r. w Ptak Warsaw Expo, europejskiej stolicy branży eventowej. Premierowa edycja międzynarodowych targów technologii recyklingu i odzysku materiałowego surowców wtórnych skupi liderów branży oraz firmy wyróżniające się najwyższą jakością usług. Wśród nich znajdą się m.in. Essity, Jasol, Thornmann, HSM i Agropart.

Lockdown spowodowany pandemią covid-19 jeszcze bardziej uświadomił, że nic nie jest w stanie zastąpić bezpośrednich spotkań w relacjach biznesowych. Taką możliwość zapewniają np. targi branżowe, na których w jednym miejscu są obecne firmy oferujące najnowsze rozwiązania w danej dziedzinie, jak również ich potencjalni odbiorcy. Stwarzają one też okazję do uczestnictwa w różnych konferencjach, debatach czy szkoleniach, umożliwiając zgłębienie wiedzy i pozyskanie najświeższych informacji. Na to wszystko będą mogli liczyć wystawcy i zwiedzający targów Recycling Tech.

Wysoki poziom targów Recycling Tech

Recycling Tech to nowe wydarzenie w sektorze technologii recyklingu i odzysku materiałowego surowców. Jego założenia i estymacje są obiecujące. Do uczestnictwa zaproszono jedynie liderów branży i najbardziej cenione przedsiębiorstwa, wyróżniające się największym zaufaniem ze strony odbiorców.

Nastawione będzie ono na inwestycje krajowe i zagraniczne. W jednym miejscu i czasie spotkają się ci, którzy poszukują nowych rozwiązań, innowacji i pomysłu na usprawnienie i optymalizację działania w branży recyklingowej z tymi, którzy oferują rozwiązania nowatorskie i odpowiadające zapotrzebowaniom sektora.

Otwarcie Recycling Tech na międzynarodowych wystawców i zwiedzających zagwarantuje nową perspektywę wymiany handlowej i dotarcia do zagranicznych rynków. Zbudowanie sieci wzajemnych zależności na tym polu przełoży się z kolei na zwiększenie bezpieczeństwa biznesu i otworzy kolejne możliwości rozwoju przedsiębiorstw. Oczekuje się, że ponad 10% uczestników wydarzenia będzie spoza Polski.

Pokazy i edukacja na Recycling Tech

Recycling Tech warto odwiedzić również ze względu na aspekt pokazowy wydarzenia. Odbędą się premiery i prezentacje maszyn oraz urządzeń rewolucjonizujących branżę. Jednocześnie nieodzownym elementem targów będzie Kongres Branży Recyclingu. Teoretyczna wiedza uzupełniona zostanie więc praktycznymi rozwiązaniami, z których skorzysta każdy, kto będzie chciał rozwinąć się w biznesie.

Udział w wydarzeniu potwierdzili już m.in. Essity, Jasol, Thornmann, HSM i Agropart. Lista wystawców wciąż się powiększa, jest ona dostępna na stronie https://recyclingexpo.pl.

Zostań wystawcą Recycling Tech:
https://recyclingexpo.pl/zostan-wystawca/
Otrzymaj darmowy bilet na Recycling Tech:
https://recyclingexpo.pl/rejestracja/

Organizator:

PTAK WARSAW EXPO

ufi Member

RECYCLING TECH

MIĘDZYNARODOWE TARGI TECHNOLOGII RECYKLINGU I ODZYSKU MATERIAŁOWEGO SUROWCÓW

ZAREJESTRUJ SIĘ

18-20

WRZEŚNIA 2024

www.recyclingexpo.pl

Ekotech – biznes odpowiedzialny ekologicznie

Targi Ochrony Środowiska i Gospodarki Odpadami Ekotech to okazja do poznania najnowszych rozwiązań branżowych, nawiązania kontaktów z potencjalnymi klientami oraz relacji biznesowych, które procentują w przyszłości. Szeroka oferta produktów i usług branży komunalnej prezentowana w jednym miejscu i czasie może stanowić inspirację dla biznesu. W Targach Kielce podpisywane są ważne umowy i porozumienia z międzynarodowymi organizacjami zrzeszającymi firmy z branży komunalnej. Kolejna edycja targów Ekotech odbędzie się od 10 do 11 kwietnia 2024 r. w Targach Kielce. W tym samym czasie zaplanowano święto budownictwa infrastrukturalnego Autostrada Nowa Infrastruktura.

Miejsce spotkań najlepszych w branży komunalnej

Od ponad 23 lat w wydarzeniu Ekotech biorą udział wiodące marki z branży komunalnej, dla których spotkanie na targach jest okazją do wymiany doświadczeń i poznania najnowszych rozwiązań w sektorze gospodarowania odpadami. W kieleckim ośrodku wystawienniczym swoją ofertę prezentują najlepsi producenci maszyn, urządzeń i kompletnych systemów do recyklingu oraz maszyn do zmniejszania objętości odpadów i surowców wtórnych, producenci magazynów dla branży recyklingowej, a także firmy z inteligentnymi systemami wywozu śmieci oraz oprogramowaniem ułatwiającym prowadzenie działalności w obszarze gospodarki odpadami. Na targach nie zabraknie również przedsiębiorstw zajmujących się transportem i utylizacją odpadów medycznych i odpadów weterynaryjnych, a także pojazdów elektrycznych stosowanych w gospodarce odpadami.

– *Targi Ekotech są odpowiednim miejscem do prezentacji nowoczesnych technologii i rozwiązań stosowanych w branży komunalnej. Spotkanie na targach daje szansę wielu firmom na znalezienie potencjalnych klientów, a także nawiązanie owocnej współpracy biznesowej. W wydarzeniu biorą udział zarówno przedstawiciele samorządów, pracownicy administracji publicznej z wydziałów zajmujących się gospodarką komunalną, jak również przedstawiciele wiodących firm związanych z gospodarowaniem odpadami i ochroną środowiska* – wyjaśnia Marcin Musiał, menadżer Targów Ochrony Środowiska i Gospodarki Odpadami w Targach Kielce.

Miejsce udanych premier i prezentacji nowości

Poprzednia edycja spotkania branży komunalnej w Targach Kielce obfitowała w wiele nowości i premierowych prezentacji. W trakcie wydarzenia można było zapoznać się z takimi rozwiązaniami jak m.in.: najnowsze modele rozdrabniaczy przemysłowych dla branży gospodarki odpadami, nowoczesne prasy do przetwarzania odpadów, inteligentny kosz na śmieci oraz automat do zwrotu opakowań. Swoją premierę miała również najnowsza Ekozgniatarka Mamut do kompresowania odpadów. – *Na targach Ekotech zadebiutowaliśmy z urządzeniem Mamut, z czego jestem bardzo zadowolony. Nasze stoisko odwiedziły osoby zainteresowane konkretną ofertą. Wśród zwiedzających jest bardzo mało ludzi spoza branży. Porównując do innych targów, gdzie byliśmy również wystawcami, muszę pogratulować Kielcom tego wydarzenia* – podkreśla Piotr Trzepatowski z firmy Eurocentrum Polska, przedstawiciel firmy ekozgniatarki.pl.

O tym, że targi Ekotech to miejsce owocnych spotkań i prezentacji przekonali się przedstawiciele firmy King, która od wielu lat zajmuje się produkcją, sprzedażą, montażem i serwisem urządzeń hakowych, bramowych oraz wywrotek: – *Zainteresowanie podczas Ekotech przerosło nasze oczekiwania. Nie wiedzieliśmy, że będzie aż tak dobrze. Takie wydarzenia są potrzebne dla całej branży. Możemy zwiększać wiarygodność, pokazywać się szerszej publiczności, nawiązywać nowe relacje biznesowe* – dodaje Filip Gac z firmy King.

Miejsce merytorycznych spotkań, konferencji i seminariów

Stałym punktem targów Ekotech są merytoryczne spotkania, konferencje i seminaria. Tradycją targów Ekotech stało się organizowane od dekady przez firmę

AK Nova Międzynarodowe Forum Gospodarki Odpadami, wydarzenia organizowane przez Polskie Stowarzyszenie Stacji Demontażu Pojazdów Eko-Auto oraz spotkania poświęcone zagadnieniom ochrony środowiska i gospodarce odpadami od firmy Ekolog. W trakcie konferencji pn. „Razem tworzyMY Ekoświętokrzyskie" organizowanej z inicjatywy Departamentu Środowiska i Gospodarki Odpadami Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego, poruszane są zagadnienia związane z gospodarką o obiegu zamkniętym. Odwiedzający targi Ekotech mogą wziąć udział także w konkursach z cennymi nagrodami.

Miejsce wyróżnień najlepszych w branży

Wybrane produkty i innowacyjne rozwiązania branżowe prezentowane podczas targów Ekotech nagradzane są podczas uroczystej gali, na której wręczane są medale targowe oraz nagrody przyznawane za prezentacje targowe. Dla wielu firm daje to motywację do dalszego działania i rozwoju.

24. Targi Ochrony Środowiska i Gospodarki Odpadami Ekotech odbędą się od 10 do 11 kwietnia 2024 r. w Targach Kielce. W tym samym czasie zaplanowano targi Autostrada Nowa Infrastruktura. Tematem wspólnym dla branży komunalnej oraz branży budownictwa infrastrukturalnego, jaki poruszony zostanie podczas targów będzie zrównoważony rozwój oraz „zielone działania" mające kluczowe znaczenie dla ochrony środowiska.

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

POLECO 2023 – moc biznesowych relacji i innowacji dla ochrony klimatu

Usługi, rozwiązania i technologie, które przez najbliższy czas będą wyznaczały trendy w branży ochrony środowiska i gospodarki komunalnej zaprezentowali wystawcy podczas POLECO 2023. Przez trzy dni targów ponad 5000 uczestników miało doskonałą okazję do nawiązania kontaktów oraz relacji biznesowych, a także do udziału w merytorycznych konferencjach i debatach.

Na 100 tys. m² powierzchni wystawienniczej ponad 160 wystawców z ośmiu krajów zaprezentowało urządzenia, maszyny i systemy m.in. do zbiórki, transportu, przetwarzania i recyklingu odpadów komunalnych. Ofertę wzbogacały urządzenia do utrzymania dróg, chodników, obiektów użyteczności publicznej oraz terenów zielonych. Asortyment wystawienniczy obejmował także pojemniki i worki do segregacji odpadów. Odwiedzający targi POLECO mieli też możliwość zapoznania się z ofertą m.in. maszyn roboczych, rozwiązań logistycznych, w tym hal, zadaszeń i boksów magazynowych na odpady czy systemów informatycznych stosowanych w branży komunalnej. Aspekty swojej działalności prezentowały także zakłady przetwarzania zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego oraz zużytych baterii i akumulatorów, a także organizacje odzysku oferujące kompleksowe rozwiązania dla wprowadzających na rynek baterie, akumulatory, opakowania oraz opony i płyny eksploatacyjne. W odpowiedzi na przygotowanie do wdrożenia systemu kaucyjnego przez branżę FMCG wystawcy targów POLECO prezentowali szeroką ofertę butelkomatów i recyklomatów. – *Prezentowane przez wystawców technologie były odpowiedzią na potrzeby branży oraz inspiracją i środkiem do bardziej efektywnego i ekonomicznego zarządzania zasobami* – podkreśla Paulina Pietrzak, dyrektor targów POLECO.

Innowacje odznaczone złotem

Odwiedzający targi POLECO mieli okazję podziwiać aż osiemnaście innowacji, które tym razem zostały odznaczone Złotym Medalem Grupy MTP. Wśród nagrodzonych znalazły się m.in.: pojemniki na odpady z systemem bocznego załadunku, inteligentne urządzenie do selektywnej zbiórki elektroodpadów oraz dwukomorowa śmieciarka stworzona z myślą o rejonach o dużym zagęszczeniu budynków i wąskich uliczkach. Uwagę odwiedzających przyciągała zaawansowana linia technologiczna do oczyszczania kompostu, elektroniczna altana śmieciowa monitorująca ilość poszczególnych frakcji, separator optyczny, nośnik narzędzi do ciężkich zadań komunalnych czy zaawansowane technologicznie prasy belujące. Medalem odznaczono także absorbent z recyklingu do zbierania zanieczyszczeń olejowych i ropopochodnych z powierzchni stałej i z powierzchni wód. Złoty Medal Grupy MTP otrzymała również śmieciarka na elektrycznym podwoziu.

Dobre praktyki w gospodarce odpadami

Przez trzy targowe dni targów POLECO eksperci z zakresu gospodarki odpadami oraz recyklingu rozmawiali o dobrych praktykach postępowania w tych dziedzinach. Okazją była druga odsłona konferencji „Dobre Praktyki w gospodarce odpadami. Porozmawiajmy o…". W wydarzeniu tym, zorganizowanym przez Grupę MTP, firmy TOMRA i TOMRA Talks, Fundację PlasticsEurope Polska oraz Klaster Gospodarki Odpadowej i Recyklingu, udział wzięło niemal 30 panelistów i kilkuset gości. Najważniejsze z omawianych tematów dotyczyły potencjału gospodarki obiegu zamkniętego, produktów cyrkularnych, nowych otwarć na rynku biogazowym czy pozyskiwania i ochrony zasobów metali nieżelaznych. Mówiono też o rynku używanych opon oraz sposobach zagospodarowania zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego, w tym sprawiających coraz więcej kłopotów baterii litowo-jonowych.

Uczestnicy konferencji poruszali również kwestie zwiększania efektywności w gospodarce odpadami, pozyskiwania surowców, danych i przychodów z zebranego strumienia w szerokim ujęciu holistycznym. Mowa była o zamykaniu obiegu surowców dla tworzyw sztucznych i digitalizacji procesów sortowania czy sortowania metali. Podczas paneli eksperci rozmawiali też o barierach i kierunkach rozwoju gospodarki o obiegu zamkniętym, w tym o nowych ścieżkach rozwoju dla przedsiębiorstw z obszaru odzysku i recyklingu, których rezultatem ma być stworzenie nowych, innowacyjnych, cyrkularnych, a więc powracających na rynek produktów.

Strefy czystego transportu

Nowością podczas tegorocznej edycji POLECO była zorganizowana przez Grupę MTP debata „Transport i usługi komunalne w strefach czystego transportu. Kogo obowiązują nowe zasady ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych?". Mówiono o tym, jak wykorzystywać SCT jako narzędzie wspierające „zazielenienie"

DOSTAWCA URZĄDZEŃ DLA m.in.:

KOM-EKO, STORA ENSO, EKO PARTNER, ALBA, BYŚ, ENERIS, PREZERO, REMONDIS, STENA, NOVAGO, TFP

25 LAT

wende RECYCLINGTECH

- automatyczne prasy kanałowe
- rozdrabniarki wstępne i końcowe
- linie do produkcji paliw RDF
- separatory powietrzne
- separatory optyczne
- rozrywarki worków
- systemy recyklingu tworzyw sztucznych
- maszyny nowe i używane
- sprzedaż i serwis w całym kraju

Światowa Firma Worldwide Company 2022

MOCNA FIRMA Godna Zaufania 2022

EFFECTIVE COMPANY 2022

BUSINESS BRILLIANT 2021

EFEKTYWNA FIRMA 2022

BRYLANT 2022 POLSKIEJ GOSPODARKI

Gepard Biznesu 2022

Forbes 2023

LINDNER EREMA PLASTIC RECYCLING SYSTEMS PAAL BRT HARTNER Recycling Solutions TRIA PELLENC ST NIHOT Airconomy

www.wende.pl

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**

transportu i zmiany w myśleniu o przestrzeni miejskiej, przy unikaniu zarzutów czynienia z niego przywilejów dla zamożnych czy obciążeń dla sektora usług komunalnych. Początkowy etap wdrażania zmian powinien obejmować dokładną analizę lokalnych warunków, potencjału ekologicznego i infrastruktury transportowej. Niezbędne jest także zapewnienie odpowiedniego wsparcia finansowego i prawno-organizacyjnego, które umożliwi wdrożenie stref czystego transportu. – *Wdrażanie stref czystego transportu jest kompleksowym procesem wymagającym współpracy wielu interesariuszy i skutecznego zarządzania zmianą. Wszystkie działania powinny być oparte na zrównoważonym rozwoju, uwzględniając ekologiczne, społeczne i ekonomiczne aspekty* – zauważa Piotr Drozdowski, zastępca dyrektora targów POLECO.

Rozwiązania zeroemisyjne

Targom po raz pierwszy towarzyszyła także zorganizowana przez Grupę MTP debata „Przygotowanie przemysłu w sprawie rozwiązań zeroemisyjnych oraz innowacyjne rozwiązania dotyczące zbiórki odpadów". Rozmawiano m.in. o rozwoju technologii wodorowej i elektryfikacji w pojazdach komunalnych, zabudowach pojazdów zeroemisyjnych, infrastrukturze ładowania pojazdów zeroemisyjnych, pojazdach nisko- i zeroemisyjnych wykorzystywanych w branży komunalnej oraz aspektach korzyści wdrożenia komunalnych pojazdów zeroemisyjnych w Warszawie.

Wyzwania dla gospodarki i recyklingu

„Bezpieczeństwo surowcowe – wyzwania dla gospodarki i recyklingu" to tytuł konferencji zorganizowanej przez Wastes Service Group, GREEN RECOVERY Organizację Odzysku, Rare Metals oraz Grupę MTP. Wydarzenie rozpoczęła debata „Baterie i surowce strategiczne – praktyczne problemy branży w świetle regulacji unijnych i krajowych". Omówiono aktualne problemy podmiotów produkujących i przetwarzających baterie, zasady postępowania z bateriami, bezpieczeństwo dostaw surowców do baterii oraz rozwój nowych typów baterii. Natomiast podczas debaty „Realia odzysku opakowań – DPR, poziomy recyklingu, bezpieczeństwo cenowe" uwagę poświęcono zanieczyszczeniom w DPR/EDPR, frakcjom kalorycznym surowców, problemom „żółtego worka" oraz sytuacji gospodarczej odzysku opakowań.

Ochrona środowiska w praktyce

IX Konferencja „Ochrona środowiska w praktyce w świetle aktualnych przepisów prawnych" zorganizowana przez Wielkopolski Oddział Polskiego Zrzeszenia Inżynierów i Techników Sanitarnych, przy współpracy z Główną Sekcją Gospodarki Odpadami przy Zarządzie Głównym PZITS była kolejną edycją cyklicznej konferencji, która towarzyszy targom POLECO. Konferencja miała za zadanie metodycznie przybliżać tematy związane z szeroko pojętą problematyką dotyczącą inżynieryjnej ochrony środowiska. Multidyscyplinarność zagadnień zakrawała o tematy zarówno emisji, unieszkodliwiania odpadów czy wód opadowych.

Recykling pojazdów wycofanych z eksploatacji

O recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji rozmawiano podczas debaty zorganizowanej przez Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów FORS. Aktualny stan recyklingu pojazdów w Polsce oraz najistotniejsze zmiany proponowane przez Unię Europejską były głównymi tematami wydarzenia. Wskazano na co zwrócić uwagę przed złożeniem wniosku o uzyskanie nowych decyzji na gospodarowanie odpadami.

Klimat i środowisko

Konferencja „Klimat i środowisko" była samorządową inicjatywą poświęconą zagadnieniom adaptacji do zmian klimatu w wymiarze zarządzania środowiskiem i wdrażania konkretnych rozwiązań proklimatycznych. Wśród nich nie zabrakło spraw ochrony środowiska i ochrony klimatu, w szczególności zagadnień dotyczących perspektyw retencjonowania wody w mieście i działań mających na celu poprawę mikroklimatu poprzez tworzenie zewnętrznych ogrodów wertykalnych i zielonych dachów. Konferencję zorganizował Wydział Klimatu i Środowiska Urzędu Miasta Poznania.

Dynamiczny udział strażaków

Oddział Wielkopolski Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Pożarnictwa oraz Komenda Wojewódzka PSP w Poznaniu zorganizowały konferencję techniczną „Pożary odpadów – zagrożenia, zapobieganie i zwalczanie". Wśród omawianych tematów nie zabrakło wniosków z analiz pożarów odpadów na terenie woj. wielkopolskiego oraz pożarów pojazdów elektrycznych i akumulatorów litowo-jonowych. Targom POLECO towarzyszył także dynamiczny pokaz strażaków Specjalistycznej Grupy Ratownictwa Chemiczno-Ekologicznego oraz Specjalistycznej Grupy Ratownictwa Technicznego Komendy Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej w Poznaniu. Symulowano wypadek w ruchu drogowym samochodu przewożącego substancje niebezpieczne, których wyciek stanowił zagrożenie dla życia, zdrowia i środowiska.

Targi POLECO odbyły się pod patronatem honorowym Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministerstwa Klimatu i Środowiska oraz Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, a także pod patronatem branżowym izb i stowarzyszeń. Patronat medialny nad targami sprawowało 20 portali i czasopism branżowych. Znany jest już termin kolejnej edycji targów POLECO. Wydarzenie zostało zaplanowane na 15-17 października 2024 r.

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

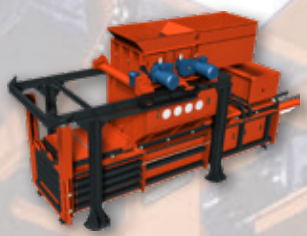
SORTOWANIE I ZMNIEJSZANIE ILOŚCI ODPADÓW STAŁYCH

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

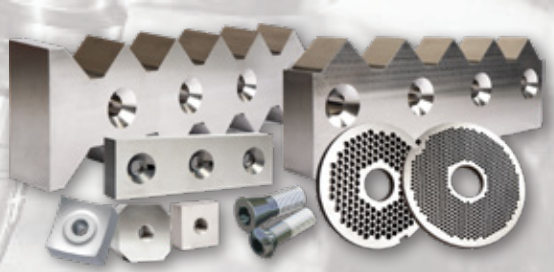
KRUSZARKI

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

Forum Biznesu Polska-Ukraina w Pronarze

Przedstawiciele firmy Pronar biorą udział w różnych spotkaniach dotyczących planów pomocy Ukrainie w usunięciu szkód wojennych i stworzeniu nowoczesnej infrastruktury. Postanowiono jednak zorganizować także własne forum wymiany informacji, skoncentrowane na branży maszyn i urządzeń.

Wydarzenie odbyło się 18 października 2023 r. w Centrum Wystawowym Pronar ulokowanym tuż obok zakładu produkcyjnego w Siemiatyczach. Bez wątpienia chodziło także o „pokaz siły" gospodarzy. Jeśli ktoś nie miał wcześniej pełnego pojęcia o tym, co i jak wytwarza Pronar, to zarówno ekspozycja w Centrum, jak i zwiedzanie hal fabrycznych nie pozostawiły wiele wątpliwości. Na Podlasiu powstał gigantyczny kombinat wytwarzający najwyższej klasy maszyny recyklingowe, komunalne i rolnicze za pomocą najbardziej nowoczesnych maszyn, a dodatkowo przy niespotykanej integracji. Pronar wykonuje we własnym zakresie koła (jest obecnie nr 2 na świecie w dziedzinie kół wolnobieżnych i ma ambicje zająć pierwsze miejsce), osie, siłowniki hydrauliczne oraz wszystkie elementy stalowe i tworzywowe. Od zewnętrznych dostawców pochodzą głównie silniki i przekładnie. Bez wątpienia firma ma kompetencje do pomagania pobliskiej Ukrainie, lecz jak to przeprowadzić w czasie wojny?

Nad tym właśnie dyskutowano na Forum Biznesu Polska-Ukraina Sektor Maszyn i Urządzeń, w którym wzięło udział ponad 130 firm z obu krajów. Patronat honorowy nad wydarzeniem objęły Państwowa Agencja Inwestycji i Handlu (PAIH) oraz Polski Związek Pracodawców Budownictwa. Ich zaangażowanie nie ograniczało się jednak do grzecznościowych formuł, przedstawiciele obu instytucji wzięli czynny i merytoryczny udział w trzech panelach dyskusyjnych.

Pierwszy poświęcono ocenie potrzeb Ukrainy, które są ogromne, tak w rolnictwie, jak i budownictwie czy gospodarce odpadami. Dyskutowano na temat stanu zasobów maszynowych w Ukrainie, ocenionymi jako słabe pod względem ilości i jakości. Dominuje sprzęt używany, nowy dostarczają w znacznej mierze firmy chińskie, często nie najwyższych lotów. Ukraina jest postrzegana głównie jako eksporter zboża i słusznie, tam powstaje 10% światowych zbiorów pszenicy. Wydajność produkcji jest jednak porównywalna z Polską mimo znacznie lepszej gleby i warunków na Ukrainie: to skutek głównie przestarzałych technologii i miernej jakości maszyn, ale pośrednio również słabej jakości dróg.

Technologia i organizacja produkcji zakładu w Siemiatyczach, który powstał w 2012 r., są na najwyższym poziomie. Doskonale wykorzystano możliwości, jakie daje budowa od podstaw, aby podzielić przygotowanie detali i montaż na dwie osobne hale.

Ograniczeniem biznesowym w poprawie infrastruktury jest m.in. brak środków do dyspozycji miast czy samorządów. Z drugiej strony, od czasów rosyjskiej napaści Ukraina cieszy się międzynarodową sympatią i są ogłaszane przetargi na zakup maszyn i urządzeń finansowanych np. przez ONZ. Oczywiście jest wielu chętnych do uczestnictwa w tych postępowaniach, ale Polska ma najbliżej, co ułatwia choćby logistykę. Przy umiejętnym programie wsparcia eksportu można by wspomóc proces odbudowy Ukrainy z korzyścią dla naszych producentów.

Temu poświęcono drugi panel, omawiając instrumenty wsparcia dla polskich firm przy eksporcie polskich towarów oraz inwestycji. Pojawiły się ciekawe informacje ze strony świata leasingu i ubezpieczeń, a konkretnie KUKE, czyli Korporacji Ubezpieczeń Kredytów Eksportowych wchodzącej w skład Polskiego Funduszu Rozwoju. Nie zawiesiła ona działalności na rynku ukraińskim po wybuchu wojny, przeciwnie, obniżyła stawki, by zachęcić wymianę kapitału w obie strony. Okazało się to słusznym krokiem, ponieważ konflikt nie wpłynął na wypłacalność partnerów ukraińskich i nawet padło stwierdzenie „żeby inni tak dobrze płacili". Ukraina jest wypłacalna, pewną przeszkodę stanowi nieprzewidywalny kurs hrywny, ostatnio jednak stabilny.

Pronar ma bogatą ofertę produktów przystosowanych do bieżących potrzeb Ukrainy, w której zalegają gruz i odpady oczekujące na utylizację, a pracujące tam obecnie maszyny wymagają wymiany lub unowocześnienia. Dotyczy to także ukraińskich maszyn rolniczych i drogowych.

W ciągu ostatnich kilkunastu lat na Podlasiu powstał przemysłowy gigant, opanowując produkcję najbardziej złożonych mobilnych i stacjonarnych urządzeń do recyklingu odpadów.

Wielkie inwestycje umożliwiły maksymalnie zintegrowaną produkcję. Pronar wytwarza własne koła, osie, hydraulikę siłową, elementy tworzywowe itp. Własne komponenty gwarantują wysoką jakość i ułatwiają eksploatację gotowych wyrobów.

Zwrócono jednak uwagę, że póki trwają działania zbrojne, bezpośrednie zaangażowanie polskich firm nie będzie możliwe. Nikt nie odważy się wysłać ludzi do pracy, gdy istnieje realne ryzyku utraty zdrowia, a nawet życia. Wiąże się z tym drugie omawiane zagrożenie: jeśli nie my, to kto? Na Ukrainie bowiem od kilkunastu lat szybko ubywa mieszkańców, głównie w wieku produkcyjnym i przede wszystkim przygotowanych do pracy w takich zawodach jak budownictwo czy budowa maszyn. Kraj, który w 1993 r. miał ponad 52 mln obywateli obecnie liczy ich ok. 42 mln. Dziesięć milionów w 20 lat to dramat. Spośród tych, którzy wyjechali, chęć powrotu deklaruje ledwie 40%. Jeśli Rosja zechce ciągnąć tek konflikt, Ukrainie grozi daleko idąca depopulacja i brak rąk do pracy. Trzeba liczyć się także z tym, że duża część mieszkańców odniesie rany psychiczne lub fizyczne. I jeszcze jedno niebezpieczeństwo, które pojawiło się w wypowiedzi ukraińskich gości: 79% tamtejszych firm oczekuje przede wszystkim ograniczenia korupcji.

Trzeci panel był poświęcony technologiom wykorzystania materiałów z recyklingu we wszystkich obszarach budownictwa (drogi, koleje, budownictwo przemysłowe itd.). Pronar produkuje do tego pełen zestaw maszyn, które są w Ukrainie bardzo potrzebne niezależnie od wojny: obecnie większość odpadów trafia na składowiska, przetwarza się tylko ok. 4%. Oznacza to, że branżę recyklingową trzeba budować właściwie od podstaw. Przy czym Ukraina ma już rodzimych producentów, więc pomoc może mieć także charakter transferu technologii lub celowych inwestycji.

Część forum stanowiła prezentacja oferty maszyn i urządzeń firmy Pronar, mobilnych kruszarek i przesiewaczy, które mogą posłużyć do przetworzenia i ponownego wykorzystania gruzu zalegającego na Ukrainie po ostrzale. Przedstawiciele firm logistycznych na spotkaniu potwierdzali, że są w stanie wyekspediować takie urządzenia w dowolne miejsce tego wielkiego kraju, najlepiej jednak bez ryzyka, że staną się celem kolejnej rosyjskiej rakiety. „Najpierw zwycięstwo, później odbudowa" – podsumował Włodimir Nikitin z firmy Budszliachtmasz sprzedającej pojazdy i sprzęt budowlany.

Wojciech Karwas

Ciekawe nowości BETBLOK SYSTEM

Firma Wigmet S.K.A. będąca właścicielem marki BETBLOK SYSTEM nie ustaje w wysiłkach nad niemal systematycznym udoskonalaniem swoich produktów i rozszerzaniem oferty. Dzięki temu proponowane rozwiązania są jeszcze bardziej trwałe, funkcjonalne i bezpieczne, a grono potencjalnych klientów coraz liczniejsze.

Bloki typu „Pazury Orła" zapewniają wysoką stabilność ścian. Unikatowe rozwiązanie jest całkowicie niewidoczne z zewnątrz i w żaden sposób nie powoduje ograniczenia dostępnej przestrzeni.

Najnowszym produktem są bloki o nazwie „Pazury Orła" przeznaczone do budowy dolnej warstwy ścian oporowych, boksów, hal czy wiat. W spodniej części mają one wyżłobienie odpowiadające kształtowi ceownika, który za pomocą chemicznych kotew jest mocowany do podłoża. Takie bloki BETBLOK SYSTEM nałożone na ceownik zapewniają wysoką stabilność ściany, dzięki czemu nie ulega ona przesunięciu nawet pod naporem większej ładowarki. Innowacyjne rozwiązanie zastosowano w blokach o przekroju 60x60 cm i 80x80 cm, we wszystkich wariantach długości.

Dzięki dostępności nadproży budowa zamykanych hal, magazynów czy garaży jest teraz jeszcze łatwiejsza.

Kolejną ciekawą nowością, jaka niedawno pojawiła się w ofercie spółki Wigmet są nadproża, które umożliwiają łatwy montaż w ścianach drzwi i bram. Takie prefabrykaty występują w dwóch wersjach, tj. o przekroju 40x40 cm oraz 60x60 cm i maksymalnej długości 6 m. W pierwszym przypadku muszą zachodzić na ścianę z obu stron po 80 cm, co daje światło bramy 4,4 m, w drugim po 60 cm, zapewniając otwór drzwiowy o szerokości 4,8 m. Oczywiście zachodzenie na mur może być większe, a gdy brama ma być mniejsza, firma Wigmet jest w stanie dostarczyć krótsze nadproża. Są one skracane o długość modułu zazębiającego się, czyli co 40 lub 60 cm odpowiednio dla mniejszego i większego przekroju. Jeśli obiekt jest wznoszony z bloków typu 80x80 cm, a nadproże ma przekrój 40x40 cm, to ostatnia warstwa może być wykonana z bloków 40x80 cm (wys. x szer.) tworząc estetyczny wieniec o jednakowej wysokości.

Do najważniejszych nowości, które w ostatnim czasie wprowadziła spółka Wigmet z pewnością należą też zadaszenia. Ich wybór obejmuje konstrukcje płaskie oraz łukowe. Te drugie mogą mieć rozpiętość do 14 m, przy większych firma korzysta ze wsparcia sprawdzonego partnera. Na pokrycie zadaszeń łukowych jest stosowana blacha falista lub plandeka PCV. Oba wykonania są objęte bardzo długą gwarancją, wynoszącą odpowiednio 20 i 10 lat. Zarówno w przypadku blachy, jak i plandeki istnieje możliwość zastosowania wersji z atestem trudnopalności.

Oferowane zadaszenia są kompatybilne z blokami BETBLOK SYSTEM. Oznacza to, że jeśli klient poinformuje wykonawcę o zamiarze przykrycia obiektu, wówczas ostatnia warstwa bloków będzie całkowicie płaska – bez wypustek stabilizująco-pozycjonujących. Ułatwia to nie tylko zamocowanie głównych profili, ale także systemu rynnowego do odprowadzania wody. Można też wykorzystać bloczki szczytowe z korytkiem, eliminujące konieczność stosowania rynien. Każde zadaszenie BETBLOK SYSTEM jest projektowane indywidualnie, uwzględniając nie tylko warunki zabudowy i wymogi klienta, ale także lokalne obciążenia wiatrowe i śniegowe.

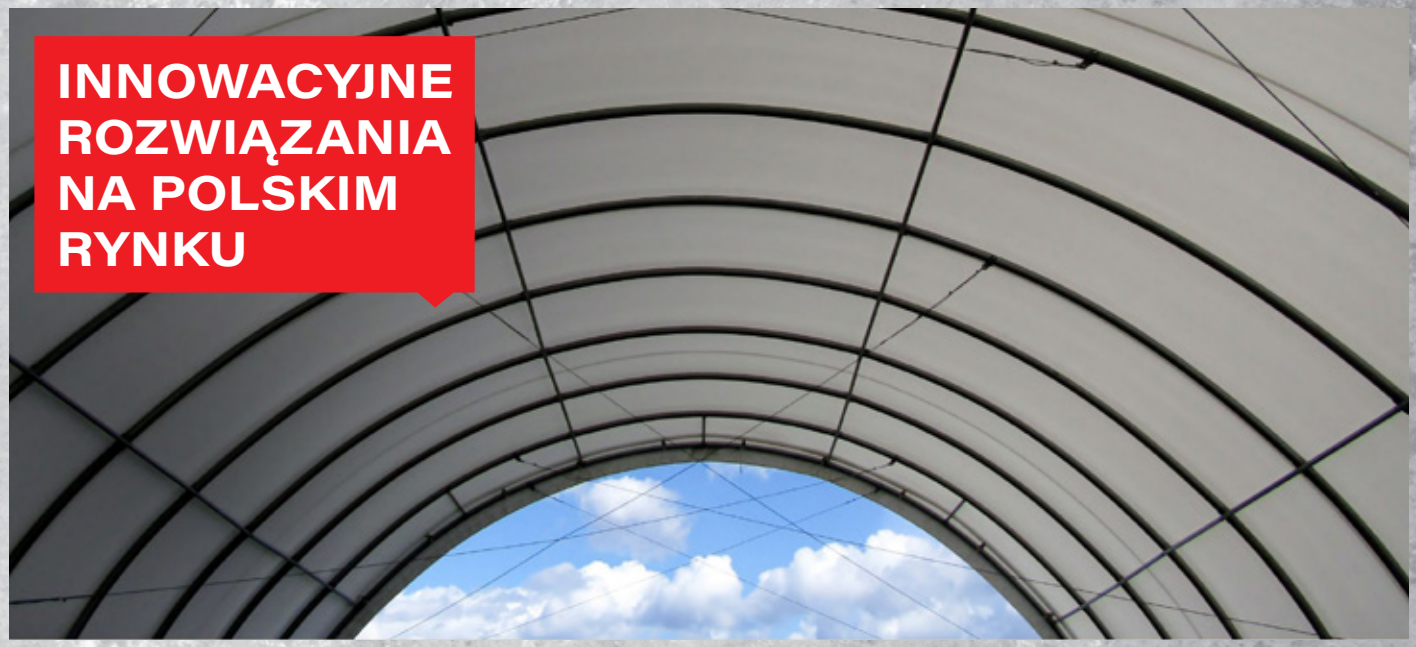
Karol Wójtowicz

Konstrukcja nośna zadaszeń łukowych jest wykonywana z ocynkowanych ogniowo profili stalowych o prostokątnym przekroju.

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

BETBLOK SYSTEM

NOWOŚĆ! ZADASZENIA ŁUKOWE



W ofercie:

- ściany oporowe
- hale tunelowe łukowe
- boksy
- przegrody
- ściany nośne

● Certyfikat CE ● Certyfikat REI 360 wydany przez ITB

- zadaszenia łukowe
- płyty drogowe z Krajową Oceną Techniczną
- projektowanie w 3D
- profesjonalne doradztwo

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

Programy do ewidencji odpadów i zarządzania danymi w Rejestrze BDO

ITO Sp. z o.o. to polska firma informatyczna. Zespół tworzą specjaliści od kilku dekad zawodowo związani z obszarami produkcji przemysłowej, gospodarką odpadami i ochroną środowiska. Aktualna oferta w zakresie programów ułatwiających obsługę BDO to aplikacje: internetowa „eBDO.pl" funkcjonująca w chmurze obliczeniowej oraz desktopowa „BDO KPO Exporter" instalowana na sprzęcie Użytkownika.

Aplikacja internetowa „eBDO.pl" rozszerza i usprawnia funkcjonalności istniejącego Rejestru BDO. Korzystając z niej oszczędza się czas i ogranicza do niezbędnego minimum czynności związane z obsługą BDO. Tworzenie kart KPO na podstawie wcześniej przygotowanych schematów, automatyczne tworzenie kart ewidencji odpadów i ich automatyczne uzupełnianie, to tylko przykładowe rozwiązania ułatwiające pracę. Zmniejsza się ilość błędów popełnianych w trakcie tworzenia KPO, KPOK, KEO i KEOK, co pozwala na eliminowanie niezgodności z wymaganiami formalno-prawnymi. Ze względu na swoją modułową strukturę, program jest systematycznie rozbudowywany, z pełnym wykorzystaniem istniejących funkcjonalności i zgromadzonych danych.

Aplikacja „BDO KPO Exporter" umożliwia nieograniczony import i eksport danych zawartych na kartach KPO, KPOK, KEO i KEOK udostępnianych przez System BDO, bezpośrednio z tego systemu do arkusza kalkulacyjnego programu Microsoft Excel. „BDO KPO Exporter" to idealne narzędzie, które analizując wpisy dokonane na KEO i KEOK, wskaże podstawowe błędy występujące na kartach ewidencji odpadów i sporządzi raporty z niezgodności występujących w Rejestrze. Znajdzie i wskaże: duplikaty kart KPO na kartach ewidencji odpadów, karty KPO z błędnym kodem odpadu i z błędną masą odpadu zaewidencjonowane na kartach KEO. Korzystanie z takiego narzędzia pozwala oszczędzić czas poświęcony na ręczne sprawdzanie i weryfikowanie zapisów na kartach KPO i KEO. Zaimportowane dane mogą być wykorzystane na potrzeby bieżących analiz, sprawozdań, weryfikacji ewidencji, comiesięcznych bilansów materiałowych i rozliczeń księgowych w przedsiębiorstwie, porównania z limitami określonymi w decyzjach administracyjnych. Istnieje także możliwość weryfikacji danych zawartych w sprawozdaniach złożonych za lata 2020-2022.

Szczegółowe informacje dotyczące opisanych programów są dostępne na stronie www.ebdo.pl.

Jakość ma znaczenie!

Postaw na sprawdzone aplikacje do obsługi BDO!

REKLAMA

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

Większa ilość, lepsza jakość – efekt pracy dwóch nowych maszyn Arcon Polska w PGK „Saniko”

Jeszcze do niedawna Regionalny Zakład Utylizacji Odpadów Komunalnych w Machnaczu należący do Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej „Saniko” korzystał w procesie przygotowania materiału do kompostowania wyłącznie z rozdrabniacza wolnoobrotowego Doppstadt DW3060. Obecnie kluczową rolę odgrywają dwie inne maszyny dostarczone przez spółkę Arcon Polska, tj. separator Tiger Depack HS10 oraz rozdrabniacz szybkoobrotowy Doppstadt AK 565.

Poczynione inwestycje wynikają z obowiązujących regulacji, ale również dążenia do wydajniejszej produkcji polepszacza glebowego (środka poprawiającego właściwości gleby), w dodatku o wyższej jakości. Jest on wytwarzany z odpadów kuchennych oraz zielonych, które rocznie trafiają do zakładu w ilości odpowiednio 8 i 5 tys. ton. – *Dzięki maszynie Tiger jesteśmy w stanie rozdrabniać odpady gastronomiczne do frakcji wymaganej przepisami, czyli poniżej 12 mm. Otrzymywany materiał biodegradowalny jest ponadto bardzo dobrze oczyszczony z różnego rodzaju opakowań, więc bez przeszkód może być kierowany bezpośrednio do procesu. Skuteczne odseparowanie zanieczyszczeń na tym etapie ma bardzo duże znaczenie, jeśli chce się produkować wysokojakościowy polepszacz* – tłumaczy Przemysław Wojciechowski, kierownik RZUOK w Machnaczu.

Tiger Depack HS10 to najczęściej wybierany model, zapewniający wydajność ok. 10 t/h. Maszyna jest produkowana przez firmę Cesaro Mac Import – autoryzowanego przedstawiciela marki Doppstadt we Włoszech. Podobnie jak pozostałe modele HS5 i HS20 służy do rozpakowywania, tzw. depaku materiału biodegradowalnego z różnych opakowań. Nie chodzi tu jednak tylko o brązowe worki, ale przede wszystkim wszelkiego rodzaju odpady z przemysłu spożywczego. Do każdej takiej maszyny mogą być wrzucane przeterminowane serki, jogurty, ciasta, resztki z restauracji, hoteli i stołówek oraz nienadające się do spożycia warzywa i owoce. Są one przemieszczane do komory roboczej z opatentowanym wałem pionowym otoczonym specjalnym koszem. Dzięki odpowiedniej konstrukcji zespołu i właściwie dobranym parametrom pracy, materiał

Widoczny z przodu przenośnik ślimakowy służy do odprowadzania frakcji biodegradowalnej. Odseparowane odpady trafiają do przenośnika w górnej części maszyny.

Rozdrabniacz AK 565 pracujący w RZUOK w Machnaczu ma napęd przedniej osi, co pozwala na tworzenie podłużnych pryzm i łatwe odjechanie maszyną, np. w celu posprzątania placu.

suchy trafia do góry urządzenia, natomiast organiczny na dół. Do procesu jest też podawana woda, powodując, że separacja odpadów jest łatwiejsza, a odzyskiwane surowce wtórne są bardziej czyste.

Druga maszyna została zakupiona z myślą o przetwarzaniu odpadów zielonych. – *Rozdrabniacz szybkoobrotowy z wahliwymi młotkami sprawia, że materiał jest wręcz rozwłókniany. A drobniejsza frakcja o lepszej porowatości ułatwia rozpoczęcie procesu i znacznie większa jej część ulega przekompostowaniu. Oznacza to mniejsze ilości materiału zawracanego do procesu, a tym samym wydajniejszą produkcję polepszacza* – dodaje Przemysław Wojciechowski.

W modelu AK 565 najnowszej generacji przenośnik wyrzutowy można opuścić do poziomu podłoża na czas obsługi maszyny, dzięki czemu operator zyskuje lepszy dostęp do komory roboczej.

Model AK 565 cieszy się bardzo dużą popularnością na polskim rynku. Niedawno został poddany modernizacji, co jeszcze bardziej zwiększyło jego atrakcyjność. Obecnie jest napędzany 6-cylindrowym silnikiem MTU o mocy 390 kW (530 KM), który charakteryzuje się wysoką kulturą pracy i spełnia najbardziej restrykcyjne normy emisji spalin EU Stage V. Nowe młotki wahliwe są większe i mocniejsze od stosowanych wcześniej, co sprawia, że proces rozdrabniania jest bardziej płynny. Montuje się je za pomocą jednej śruby, bez konieczności używania klinów niezbędnych w poprzedniej wersji. Zmieniono też system koszy rozdrabniających, dzięki czemu istnieje możliwość wymiany jedynie kraty rozdrabniającej i nie ma potrzeby wymiany całego kosza. Takie rozwiązanie w znaczący sposób ułatwia „przezbrojenie" maszyny i tym samym szybkie dostosowanie jej do bieżących zadań. Istotną zaletą jest też dłuższy niż poprzednio przenośnik wyładowczy (w opcji nawet do 6 m), który pozwala tworzyć znacznie większe pryzmy.

Kierownik zakładu jest zadowolony ze skuteczności pracy nowo dostarczonych urządzeń. Tworzą one efektywny tandem, który usprawnił produkcję polepszacza glebowego, a jednocześnie poprawił jego jakość.

Karol Wójtowicz

REKLAMA

KOMPLEKSOWE ROZWIĄZANIA DLA GOSPODARKI ODPADAMI I RECYKLINGU

Doppstadt
STEINERT
MAGNETIC • SENSOR SORTING SOLUTIONS
ALLRECO

JOST
Performance in Motion
TIGER DEPACK
KIVERCO
RECYCLING PLANT

Arcon
Arcon Polska Sp. z o.o., ul. Baletowa 14, 02-867 Warszawa
Biuro: +48 22 648 08 10, Kontakt bezpośredni: +48 664 737 700
www.arconrecykling.pl **/arconrecykling** **/company/arcon-recykling**

HSM StoreEx HDS 150 do skutecznego niszczenia cyfrowych nośników danych

Ochrona danych jest dziś dla wielu firm i instytucji kluczową kwestią. O ile specjaliści od bezpieczeństwa podkreślają, jak istotne jest strzeżenie informacji wrażliwych, o tyle mniej mówi się o równie ważnym aspekcie, jakim jest poprawne niszczenie wszelkich masowych nośników danych. Specjaliści twierdzą, że najbezpieczniej jest niszczyć dane w miejscu ich powstania. Do tego procesu firmy powinny wykorzystywać profesjonalne niszczarki, takie jak HSM StoreEx HDS 150.

HDS StoreEx 150 jest urządzeniem z serii HDS, które przez lata przechodziło modyfikacje, aby dostosować się do zmieniających się potrzeb użytkowników. O ile kiedyś w biurach niezbędne był niszczarki do papieru, dziś, kiedy wszelkie dane zapisywane są w wersji elektronicznej, niezbędne stają się niszczarki danych cyfrowych. Nowa generacja niszczarek z serii HDS StoreEx 150 jest urządzeniem typu Plug-and-Play, czyli może być zasilane prądem jednofazowym z klasycznego gniazdka. Co ciekawe, chociaż niszczarka do dysków twardych wydaje się być specjalistyczną maszyną, to jej instalacja nie jest skomplikowana. Urządzenie wyposażone jest w zwykłą wtyczkę 1500 W, a dodatkowo nie generuje dużego zużycia prądu – jego pobór możemy porównać do czajnika elektrycznego. – *Warto również wspomnieć, że chociaż urządzenie jest mobilne i zmniejszyło swoje gabaryty, zachowało niezmienione, wysokie standardy bezpieczeństwa. Duża moc niewielkiego urządzenia zapewnia doskonałą wydajność w trybie pracy ciągłej, przy minimalnym hałasie. W ciągu godziny niszczarka jest w stanie zniszczyć do 210 sztuk dysków HDD do 3,5"* – wyjaśnia Marcin Sobaniec, menadżer kategorii produktowej w HSM Polska.

Marcin Sobaniec, menadżer kategorii produktowej w HSM Polska: – StoreEx HDS 150 to urządzenie, które doskonale sprawdza się wśród klientów oczekujących sprzętu o najwyższej jakości, jaką odznaczają się niemieckie marki. Doceniają oni również wydajność, łatwość obsługi i fakt, że niszczarki HSM spełniają wyższe niż przewidują normy standardy bezpieczeństwa.

Do niszczenia dysków twardych zgodnie z wymogami ochrony danych należy używać niszczarek, które spełniają normę ISO/IEC 21964 (DIN 66399). Klasa ochrony powinna być dopasowana do stopnia wrażliwości danych, które będą poddawane utylizacji. HSM StoreEx HDS 150 niszczy nośniki danych w stopniu bezpieczeństwa „H-3 security cut", który jest o wiele wyższy niż standardowy, wymagany przez normy poziom „H-3". Co ciekawe, stopień bezpieczeństwa „H-3 security cut" został opracowany przez HSM. W odróżnieniu od normy standardowej „H-3" oznacza to, że dyski nie są jedynie deformowane, ale również cięte na minimum trzy części, co znacznie poprawia bezpieczeństwo niszczonych danych.

Niszczarka HSM StoreEx HDS 150 to urządzenie znajdujące zastosowanie w wielu firmach, które posiadają szeroką infrastrukturę informatyczną, wykorzystującą klasyczne narzędzia hardware.

Niszczarka HSM StoreEx HDS 150 ma niewielkie gabaryty i można ją podłączyć do zwykłego gniazdka 230 V.

W ciągu godziny można zniszczyć ponad 200 sztuk dysków HDD do 3,5". Przy zastosowaniu maszyny HSM nie są one jedynie deformowane, ale przede wszystkim cięte na minimum trzy części.

Sprzęt wyróżnia się wśród konkurencji nie tylko ze względu na wysoką klasę bezpieczeństwa, ale również z uwagi na wygodę użytkowania, jak i mobilność.

– *HSM StoreEx HDS 150 wyróżnia się dużą mobilnością. Łatwość przemieszczania umożliwiają kompaktowe gabaryty i waga. Niszczarka wyposażona jest w kółka, dzięki którym szybko i bez problemu możemy zmienić jej lokalizację w obrębie jednego budynku. Należy też zwrócić uwagę, że model HDS 150 może być stosowany w każdym pomieszczeniu, ponieważ zasilany jest ze standardowego gniazdka, co wpływa na jego uniwersalność i możliwość powszechnego użytkowania. To wszystko znacznie ułatwia proces niszczenia, a tym samym zwiększa spektrum zastosowania w firmach, chroniąc przechowywane i archiwizowane dane na odpowiednim poziomie. To o tyle istotne, że firmy w dużej mierze decydują się na utylizację danych we własnym zakresie. Jeśli nawet wybierają na wsparcie firmy zewnętrznej, to według normy ISO/IEC, nadal spoczywa na nich odpowiedzialność za bezpieczeństwo danych i w przypadku wycieku informacji zleceniobiorca nie bierze (i nie może) wziąć za to odpowiedzialności. Tak sformułowane przepisy zachęcają firmy o rozbudowanym zapleczu informatycznym do zaopatrzenia się w urządzenia niszczące nośniki danych* – dodaje Marcin Sobaniec.

Podstawą urządzenia są wytrzymałe, hartowane indukcyjnie wałki tnące wykonane z litej stali, które gwarantują długotrwałą i bezawaryjną eksploatację. Niszczarka posiada kilka trybów pracy w zależności od materiału. Sama obsługa jest łatwa i intuicyjna dzięki wielofunkcyjnemu przyciskowi sterowania, a funkcja automatycznego wycofania materiału zapobiega jego zacięciu i zapewnia bezproblemowe działanie maszyny.

REKLAMA

INNEKO Sp. z o.o. oferuje na sprzedaż
używaną belownicę kanałową UPAMAT 60V4

INNEKO
GRUPA KAPITAŁOWA

Podstawowe dane techniczne:

Marka:	UPAMAT
Model:	60V4
Numer maszyny:	U 17.145
Rok produkcji:	2011
Maksymalna siła prasowania:	520/260 kN/bar
Siła cięcia:	630/315 kN/bar
Przepustowość/gęstość beli:	zależnie od materiału, jaki ma być prasowany
Przekrój poprzeczny kanału (wys. x szer.):	750 x 1 100 mm
Otwór zasypowy (dł. x szer.):	1 400 x 1 020 mm
Moc napędowa:	1x45 kW
Szerokość maksymalna:	2 100 mm
Maksymalna długość do końca kanału:	9 800 mm
Maksymalna wysokość do górnej krawędzi umocnienia:	4 000 mm
Masa całkowita:	16 000 kg

Cena: 122 000 zł netto

Maszynę można obejrzeć pod adresem:
Małyszyńska 180, 66-400 Gorzów Wlkp.

Maszyna jest sprawna i była użytkowana do samego końca przed demontażem.

Dodatkowych informacji udziela: Maciej Bartosiak, tel. 697-690-241

Moc atrakcji „Na Poziomie 308”

Jak w nienachalny sposób zaprezentować maszyny i ich możliwości, a jednocześnie podziękować klientom za ich przywiązanie do marki? Doskonały sposób znalazła na to firma Volvo Maszyny Budowlane Polska, organizując co dwa lata wyjątkowe wydarzenie pod nazwą „Na Poziomie 308”.

„Na Poziomie 308” to obecnie flagowa impreza firmy Volvo Maszyny Budowlane Polska, zyskująca powoli miano kultowej. Po raz pierwszy odbyła się w 2015 r. i była kontynuowana w cyklu 2-letnim. Niestety pandemia covid-19 sprawiła, że na IV edycję trzeba było czekać aż do 2023 roku. Podobnie jak wcześniej została zorganizowana we współpracy z Grupą PGS na terenie kopalni amfibolitu i migmatytu w Piławie Górnej. Rozmach wydarzenia, poziom merytoryczny, bogaty program czy w końcu liczne atrakcje w pełni zrekompensowały dłuższy czas oczekiwania. Na ponad 750 gości czekały m.in. widowiskowy pokaz maszyn oraz ciekawe stacje tematyczne, w których prezentowano najnowsze produkty i rozwiązania Volvo CE wspomagające pracę operatora. Można też było zaczerpnąć informacji o wynajmie sprzętu, ofercie maszyn używanych oraz usługach posprzedażowych.

Impreza „Na Poziomie 308” została zainicjowana z myślą przede wszystkim o branży wydobywczej i kruszywowej, ale obecnie tematyka wydarzenia jest znacznie szersza. Stała się areną pokazu możliwości koncernu również w zakresie innych sektorów, jak np. budownictwa ogólnego, przemysłu drzewnego czy branży komunalnej. Świadczy od tym m.in. bardzo silna reprezentacja maszyn całkowicie elektrycznych – zaprezentowano aż 4 modele! Tym posunięciem Volvo chciało podkreślić swoje przewodnictwo w transformacji energetycznej na rynku maszyn roboczych, a jednocześnie wzmocnić swoją pozycję w segmencie sprzętu kompaktowego. Na imprezę w Piławie Górnej sprowadzono miniładowarki elektryczne L20 i L25 oraz minikoparki elektryczne EC18 i ECR25. Zabrakło tylko modelu ECR18. Wkrótce będzie dostępna w Polsce również 23-tonowa w pełni elektryczna koparka

Widowiskowe pokazy to wspólne dzieło polskich i szwedzkich operatorów. Takie akrobacje świadczą o ich wyjątkowych umiejętnościach, ale również są dowodem dużej wytrzymałości maszyn i precyzyjnego sterowania.

Każda chętna osoba mogła samodzielnie przekonać się jak wygląda praca np. w pełni elektryczną ładowarką L25. Poza brakiem hałasu klienci zwracali uwagę na wysoką dynamikę takiej maszyny.

Przedstawiamy nasze maszyny elektryczne, które dadzą energię, by zmienić sposób prowadzenia Twojego biznesu. Otrzymasz wysokie osiągi przy mniejszym hałasie, niewielkich wibracjach i bez spalin.
Maksymalizacja czasu pracy bez przestojów, będzie jeszcze łatwiejsza dzięki naszej szerokiej gamie rozwiązań cyfrowych i systemów ładowania.

Zapoznaj się z wiodącą w branży ofertą maszyn elektrycznych
na stronie **volvoce.pl**

Volvo Construction Equipment

Kamila Czaja, dyrektor zarządzająca Volvo Maszyny Budowlane Polska, jeszcze do niedawna pracowała w centrali koncernu, dlatego w imprezie „Na Poziomie 308" wzięła udział po raz pierwszy. Otwierając wydarzenie nie kryła wrażenia, jakie zrobiły na niej skala przedsięwzięcia oraz frekwencja wśród gości. Artur Widłak reprezentujący Grupę PGS żartował, że fizycznie poziom imprezy się obniżył, bo przez ostatnie 4 lata ubyło ok. 15 mln ton materiału i obecnie znajdujemy się na 280. metrze, ale pod każdym innym względem rośnie z edycji na edycję.

gąsienicowa EC230 Electric. Wspólną cechą wszystkich minikoparek jest jeden silnik elektryczny, odpowiedzialny zarówno za napęd gąsienic, jak i funkcje robocze. W ładowarkach kompaktowych są stosowane dwie jednostki, jedna służy do napędu osprzętu, druga do zasilania układu jezdnego, który w tym przypadku odgrywa znacznie większą rolę. Poszczególne maszyny w obu typoszeregach różnią się przede wszystkim wielkością, parametrami użytkowymi oraz pojemnością zainstalowanych baterii. Te ostatnie są wykonane w technologii litowo-jonowej, co oznacza, że można je ładować w każdym momencie do dowolnego poziomu, nie obawiając się tzw. efektu pamięci akumulatora. W praktyce oznacza to swobodne uzupełnianie energii w przerwach między realizowanymi zadaniami, dzięki czemu maszyna cały czas jest gotowa do pracy. Istotny wpływ na zwiększenie jej dostępności ma również fakt, że pobór prądu występuje tylko wtedy, gdy rzeczywiście jest wykorzystywana. Jeśli operator przestaje poruszać osprzętem, silnik wyłącza się i elektryczna miniładowarka lub minikoparka Volvo nawet nie nalicza motogodzin, co wydłuża okresy międzyprzeglądowe i tym samym ogranicza koszty eksploatacji. Mniejszy „przebieg" ma też odzwierciedlenie w wyższej cenie przy odsprzedaży.

Szwedzki koncern przewidział ładowanie swoich maszyn na kilka sposobów. Najprostszym jest skorzystanie z ładowarki pokładowej, podłączanej nawet do zwykłej sieci 230 V lub gniazda siłowego za pomocą dołączanego standardowo kabla z kilkoma przejściówkami. Takie rozwiązanie jest jednak wskazane przy wykorzystywaniu maszyny na jednej zmianie. Chcąc pracować w bardziej intensywnym trybie, producent zaleca zastosowanie ładowarki prądu stałego typu *fast charger*. Do wyboru są trzy takie urządzenia, różniące się mocą i stopniem ochrony przed warunkami atmosferycznymi. Korzystając z nich pełne naładowanie baterii może trwać zaledwie 1-2 godziny (zależnie od modelu).

Maszyny elektryczne w niczym nie ustępują swoim odpowiednikom z napędem spalinowym. Mają zbliżone parametry robocze i można do nich stosować te same narzędzia robocze.

W ramach części targowej ze swoją ofertą wystąpiło kilkunastu partnerów firmy Volvo Maszyny Budowlane Polska. Proponowano m.in. różne rodzaje osprzętu rozszerzające funkcjonalność standardowych jednostek.

Elektryczne maszyny kompaktowe Volvo są produkowane od 2,5 roku. Do tej pory sprzedało się ich ponad 1000 sztuk. Tak jak zakładano ich nabywcami są nie tylko firmy z branży budowlanej, w tym rentalowe, ale również całkowicie nowi klienci, którym brak emisji spalin i hałasu otworzył nowe możliwości.

Ważną część „Na Poziomie 308" stanowią targi, podczas których uczestnicy wydarzenia mogą nawiązać relacje biznesowe z partnerami Volvo Maszyny Budowlane Polska. Tym razem w wystawie wzięły udział firmy oferujące m.in. narzędzia robocze, ogumienie, środki transportu, systemy monitoringu itp.

Imprezę zwieńczyło widowisko laserowe oraz koncert zespołu DeMono. Zgodnie z pierwotnym założeniem następna edycja „Na Poziomie 308" ma się odbyć za dwa lata. Reszta pozostaje niewiadomą, więc czas pokaże czym organizatorzy znów nas zaskoczą.

Karol Wójtowicz

Laserowe show w otoczeniu ścian wyrobiska było wielką atrakcją, która na długo pozostanie w pamięci uczestników IV edycji „Na Poziomie 308".

Targi Kielce
exhibition & congress centre

kierunek

EKO TECH

XXIII Targi Ochrony Środowiska
i Gospodarki Odpadami

10-11 | 04 | 2024

dołącz do grona wystawców

◆ **POKAŻ SIĘ**
nowym klientom

◆ **SPOTKAJ**
samorządowców i przedsiębiorców, dla których ważna jest ekologia

◆ **POROZMAWIAJ**
z przedstawicielami zakładów komunalnych

◆ **SPRAWDŹ**
czym się wyróżniasz na tle konkurencji

ekotech.targikielce.pl

„Budujemy świat, w którym chcemy żyć, budujemy Polskę, w której chcemy żyć!”

Rozmowa z Kamilą Czają, dyrektor zarządzającą Volvo Maszyny Budowlane Polska Sp. z o.o.

– Z początkiem czerwca 2023 r. objęła Pani funkcję dyrektor zarządzającej w Volvo Maszyny Budowlane Polska. Czy mogłaby Pani krótko opowiedzieć o swojej karierze zawodowej?

– Moja przygoda z maszynami budowlanymi rozpoczęła się już w 2009 r., gdy trafiłam do fabryki koparko-ładowarek Volvo we Wrocławiu. Wcześniej zajmowałam się consultingiem i pracą w branży automotive. W fabryce Volvo byłam odpowiedzialna m.in. za dział jakości maszyn, co bardzo mi odpowiadało, ponieważ z wykształcenia jestem inżynierem produkcji. Poza tym lubię proces tworzenia, gdy powstaje coś nowego i później trafia to do powszechnego użytku.

– Pracuje Pani w Volvo od 15 lat, a więc już dość długo. W Pani przypadku, z takim doświadczeniem była to zapewne Pani decyzja.

– Na pewnym etapie życia zawodowego najlepiej jest, gdy to my możemy wybrać firmę, w której chcemy pracować. Istotne jest jednak wtedy, aby jej wartości były bliskie naszym wartościom, ponieważ praca jest wtedy łatwiejsza, przyjemniejsza i bardziej efektywna. Gdy trafiłam do Volvo zdałam sobie sprawę, że dobrze się tutaj czuję i nie muszę nic zmieniać, bo wartości jakie obowiązują w tej firmie są podobne do moich. Stąd może nieco zasiedziałam się w Volvo, ale to tylko potwierdza, że jest to dla mnie odpowiednie miejsce. Z drugiej strony, gdy chciałam przekonać się jak wygląda praca za granicą, w innej kulturze, to również otrzymałam tutaj taką szansę. Volvo jest dużą, międzynarodową firmą, która w dodatku nie kładzie nacisku, aby specjalizować się tylko w jednym obszarze. Umożliwia rozwój w różnych kierunkach, dzięki czemu mogłam poznać jej funkcjonowanie z różnych perspektyw. Prawie cztery lata pracowałam w Belgii, a kolejne sześć w Szwecji.

– Ale Volvo to również mocno innowacyjna firma, która nikogo nie kopiuje, tylko sama wyznacza trendy.

– Tacy chcemy być i dążymy do tego jako cała grupa. Lubimy być na początku i przewodniczyć zmianom. Oczywiście zawsze wiąże się to z pewnym ryzykiem, ale w dłuższej perspektywie takie podejście jest opłacalne. To, oprócz wartości, kolejna rzecz, dzięki której odnajduję się w tej firmie. Mam tu na myśli pewne zbalansowanie, a więc patrzenie nie tylko na to co jest teraz. Jesteśmy jednak spółką notowaną na giełdzie, więc te działania nie mogą być agresywne, choć zawsze widać w nich wydźwięk strategiczny. W każdym przypadku uwzględniają one naszych czterech interesariuszy. Są to klienci, pracownicy, lokalna społeczność i udziałowcy. Takie podejście jest bardziej czasochłonne, ale ułatwia budowanie relacji i gwarantuje większą stabilność biznesu.

– Jakie funkcje pełniła Pani za granicą?

– W Belgii odpowiadałam za strategię korporacyjną. To było coś zupełnie innego w porównaniu z tym, czym zajmowałam się w fabryce we Wrocławiu. Od zadań czysto operacyjnych typu „tu i teraz” przeszłam do przewidywania i kreślenia scenariuszy jak firma może i powinna wyglądać za 5-10 lat, w dodatku w ujęciu globalnym. To był bardzo ciekawy etap w moim życiu, ponieważ z jednej skrajności trafiłam w drugą. Ale potraktowałam to jako wyzwanie, które pozwoliło mi na poznanie i zrozumienie sposobów pracy i funkcjonowania dużej, międzynarodowej korporacji. Jeśli chodzi o Szwecję, tam ponownie odpowiadałam za jakość, choć już globalnie, czyli w 14 zakładach produkcyjnych. Po pewnym czasie stwierdziłam jednak, że warto byłoby być trochę bliżej biznesu. Objęłam wówczas stanowisko związane z planowaniem sprzedaży i produkcji, również na poziomie globalnym. Trafiłam do bardzo dynamicznego środowiska, w którym dużo się nauczyłam, tym bardziej, że pełnienie tej funkcji przypadło mi na trudny okres pandemii, gdy doszło do zerwania wielu łańcuchów dostaw. Kilka lat później pojawiła się szansa na powrót do Polski. Uznałam, że to odpowiedni moment i świetna okazja, aby wrócić do organizacji liniowej.

– Dysponując takim doświadczeniem była Pani idealną kandydatką do objęcia funkcji dyrektor zarządzającej.

– Moja wiedza i znajomość firmy z pewnością są dużą wartością dodaną dla Volvo w Polsce, zwłaszcza że polska spółka, ale też cała branża maszyn budowlanych stoi u progu dużej transformacji. To również zachęciło mnie do powrotu. Patrząc na inne sektory, te zmiany już zaszły, a branża, którą reprezentują, podobnie jak branża rolnicza, dopiero tego doświadcza. I to nie jest tak, że wystarczy zamienić maszyny spalinowe na elektryczne. To tak nie działa, bo np. smartfon, choć też służy do komunikacji głosowej na odległość, nie jest takim samym telefonem, co aparat stacjonarny sprzed 20 lat. Wierzę, że z maszynami budowlanymi będzie podobnie, dlatego wymagają one zupełnie innego podejścia. Na razie jest to przede wszystkim zastąpienie jednostki spalinowej silnikiem elektrycznym, przy pozostawieniu układu hydraulicznego, ale w przyszłości czeka nas całkowita zmiana konstrukcyjna i modelowa oferowanych maszyn. Obecnie trwa etap przygotowawczy, więc są to pewnego rodzaju adaptacje, z którymi mamy do czynienia również w samochodach osobowych. Ale Tesla opracowała od podstaw gamę pojazdów elektrycznych. My tak postąpiliśmy z maszynami

autonomicznymi. Okres przejściowy w obu przypadkach jest bardzo ważny, ponieważ umożliwia pozyskanie informacji niezbędnych do przeprowadzenia tej transformacji.

– W 2024 r. mija równo 20 lat istnienia spółki Volvo Maszyny Budowlane Polska. Co udało się osiągnąć prze te dwie dekady i jak firma wygląda dzisiaj?

– Obecnie dysponujemy 10 oddziałami i zatrudniamy łącznie ok. 240 osób. Warsztaty stacjonarne wspiera blisko setka serwisów mobilnych, aby zapewnić jak najlepsze pokrycie całego kraju. Inwestycja w obsługę posprzedażową wpisuje się w nasze wartości. Nie zależy nam bowiem wyłącznie na szybkiej sprzedaży produktu, tylko budowaniu długofalowej relacji z klientem, ponieważ chcemy, aby ta firma było obecna nie tylko dzisiaj, ale również za 5, 10 lat, dla kolejnych pokoleń. W Volvo pracujemy ze świadomością, że budujemy świat, w którym chcemy żyć, budujemy Polskę, w której chcemy żyć. Jesteśmy organizacją bardzo mocno nastawioną na klienta i jest to coś, co nas wyróżnia i na czym budujemy przewagę konkurencyjną. O takim podejściu świadczy np. certyfikowana odbudowa maszyn. Dzięki temu programowi dajemy maszynie drugie życie i tym samym pokazujemy, że zależy nam, aby ich trwałość była jak największa. Zyskuje na tym zarówno klient, jak również środowisko naturalne, ponieważ jest ono mniej eksploatowane i zanieczyszczane.

– W Polsce działa wielu dostawców maszyn budowlanych, w tym chińskich. Jak marka Volvo plasuje się na naszym rynku pod względem sprzedaży? W których segmentach wiedzie prym, a gdzie można byłoby wzmocnić jej pozycję?

– Nasze maszyny należą do klasy Premium, wyróżniają się jakością i nowoczesnymi rozwiązaniami. Dlatego nie są najtańsze, ale spełniają oczekiwania wymagających klientów, którzy cenią sobie spokój w użytkowaniu sprzętu i obsługę posprzedażową na odpowiednim poziomie. Jeśli chodzi o sprzedaż, mamy mocną pozycję w segmencie maszyn ciężkich, ale chcielibyśmy zwiększyć udziały w rynku „kompaktów". Myślę, że pomogą nam w tym modele elektryczne. Aby dotrzeć z nimi do możliwie szerokiej grupy odbiorców, przygotowaliśmy różne sposoby włączenia ich do floty klienta. Jest to więc nie tylko sprzedaż, ale również np. najem średnio- i długoterminowy. Jednocześnie bierzemy pod uwagę fakt, że nie wszędzie będą one odpowiednim rozwiązaniem i jasno akcentujemy to w swoim przekazie. Tutaj znów mogę powtórzyć, że nie działamy na zasadzie „sprzedaj i zapomnij", tylko chcemy, aby klient postrzegał nas jako długofalowego, wiarygodnego i kompetentnego partnera.

– Volvo bardzo wcześnie podjęło się elektryfikacji maszyn i obecnie ma najszerszą gamę sprzętu zeroemisyjnego. Z czego wynika ta strategia? Jak ocenia Pani potencjał polskiego rynku w kwestii takich rozwiązań?

– Obecnie Volvo bardzo dużo inwestuje w rozwój maszyn zeroemisyjnych, ale to nie jest tak, że koncentrujemy się wyłącznie na zasilaniu bateryjnym. Szukamy różnych dróg i dlatego myślimy też np. o rozwiązaniach wodorowych. Oczywiście można byłoby iść jednotorowo, ale ryzyko takiego działania jest zbyt duże. Volvo nie boi się tych prób, choć rola pioniera i lidera jest trudna, ale dzięki temu mamy dzisiaj największe doświadczenie w maszynach elektrycznych i zapewniamy duży wybór takich rozwiązań. Jeśli chodzi o nasz rynek, to wiążę z nim duże nadzieje, ponieważ Polacy są bardzo otwarci na wszelkie nowinki techniczne. Z pewnością pomógłby też jakiś system dopłat, ale niestety musimy jeszcze poczekać na takie rozwiązania.

– Jakie znaczenie ma dla firmy Volvo Maszyny Budowlane Polska szeroko pojęta branża komunalna? Odwiedzając różne zakłady przetwarzania odpadów oraz recyklingowe bardzo często natrafiamy na sprzęt marki Volvo, głównie ładowarki przegubowe.

– Nasza duża obecność w branży komunalnej doskonale pokazuje, że maszyny Volvo sprawdzają się w takich wymagających zastosowaniach, a my potrafimy dostarczać usługi, dzięki którym są one cały czas gotowe do pracy. Zakłady nie mają więc przestojów z ich powodów i śmieciarki mogą na bieżąco wyładowywać odpady. Oczywiście ten rynek nie jest łatwy, zwłaszcza w przypadku maszyn segmentu Premium, ponieważ znaczna część sprzedaży odbywa się na zasadach przetargu. To wymaga większego zaangażowania i uwagi, ale właśnie na tym polega moje zadanie i mojego zespołu. Musimy bowiem tak organizować firmę, aby znajdować czas na takie działania i traktować je jako inwestycję, która może za pierwszym czy drugim razem nie powiedzie się, ale przy kolejnym przyniesie korzyści. W każdym przypadku będziemy mieli okazję dowiedzieć się, co zrobiliśmy nie tak i w przyszłości już nie powtórzymy tych błędów.

– Jak Pani zdaniem będzie wyglądał w przyszłości polski rynek maszyn roboczych, tak w branży komunalnej, jak i budowlanej?

– Z jednej strony będziemy mieli do czynienia z transformacją energetyczną, z drugiej – postępującą cyfryzacją produktów, która w znaczący sposób wpłynie na organizację pracy i funkcjonowanie firm. Ale coraz istotniejszego znaczenia będzie też nabierała elastyczność w podejściu do klienta, zwłaszcza jeśli chodzi o finansowanie maszyn. Póki co jesteśmy społeczeństwem, które stara się mieć wszystko na własność, choć z czasem będzie się to zmieniało. Młodym ludziom coraz mniej zależy na posiadaniu własnego samochodu czy mieszkania, które nie dość, że angażuje duże środki, to poniekąd zmusza do pozostania w jednym miejscu. W praktyce nie trzeba być właścicielem ciężarówki czy maszyny budowlanej, aby nimi zarabiać. My jako Volvo chcemy zapewniać przedsiębiorcom różne rozwiązania, nawet takie, aby płacili tylko za rzeczywiste użytkowanie sprzętu. Wpływ na rynek zawsze mają też regulacje, np. dotyczące hałasu w miastach w określonych godzinach. Jeśli pojawiają się takie przepisy, to za maszynami elektrycznymi przemawia kolejny argument – możliwość wydłużenia czasu pracy.

– Obejmując funkcję dyrektora zarządzającego z pewnością wyznaczyła sobie Pani jakieś cele. Czy kończąc naszą rozmowę może Pani krótko o nich opowiedzieć?

– Podstawowymi są oczywiście wzrost udziałów w rynku i zyskowności firmy. Dłuższa perspektywa jest związana z transformacją, jaka czeka całą branżę. Nadchodzą niezwykle ciekawe czasy, w których bardzo mocno zmienią się zarówno maszyny jak i usługi. Z jednej strony moim zadaniem jest więc jak najlepsze przygotowanie organizacji do tych zmian i adaptacja do nich, a z drugiej wychodzenie naprzeciw oczekiwaniom lokalnego rynku, aby dalej umacniać naszą firmę na pozycji lidera w podejmowaniu największych wyzwań.

– Dziękuję za rozmowę

Karol Wójtowicz

Sukces ładowarek CASE na polskim rynku zagospodarowania odpadów

Sektor utylizacji i recyklingu odpadów rozwija się w całej Europie, czego dobrym przykładem jest również rynek polski. Władze unijne, ale także krajowe koncentrują się na zwiększeniu skali przetwarzania tak, aby jak najwięcej materiałów znajdowało powtórne zastosowanie. W tych działaniach niezbędny jest odpowiedni sprzęt, jak np. ładowarki przegubowe firmy CASE.

Obecnie postępowanie z odpadami dzieli się prawie równo pomiędzy składowanie i recykling (ok. 38% dla obu procesów). Intencją Komisji Europejskiej jest ograniczenie pierwszego z nich do 10% i zwiększenie udziału drugiego do 75% w 2030 r., przy jednoczesnym poddaniu pozostałych 15% innemu postępowaniu. – *Z tego powodu w ciągu najbliższych 6-7 lat spodziewamy się podwojenia zakresu tej działalności. Wraz z rozwojem gospodarek w UE składowanie również pozostanie ważną częścią aktywności związanej z utylizacją odpadów* – powiedział Giuliano Bellardi, kierownik ds. marketingu na Europę Środkowo-Wschodnią i Włochy. W tym kontekście kluczową rolę odgrywają ładowarki kołowe. Firma CASE była tego świadoma już w 2016 r., kiedy uzupełniła swoją ofertę tych maszyn o pierwsze modele 621F i 721F w specjalnej wersji Waste Handler. Wyposażono je w niestandardowe chłodnice z szerszymi żebrami i wszystkimi możliwymi osłonami niezbędnymi podczas pracy z odpadami. Od tego czasu CASE ściśle współpracuje z klientami, rozwijając i unowocześniając swoje produkty.

Obecnie w asortymencie CASE można znaleźć pełną gamę ładowarek kołowych przeznaczonych do obsługi konkretnych rodzajów odpadów, dopasowaną do specyficznych potrzeb klientów, takich jak dzienna wydajność, ograniczenia powierzchniowe instalacji, udział pracy na zewnątrz i wewnątrz pomieszczeń, wysokość wyładunku oraz inne. Maszyny można również dostosować za pomocą fabrycznie montowanych opcji. Wśród najpopularniejszych rozwiązań są: pakiet osłon Waste Handler, łyżki wysokiego wysypu, centralne smarowanie czy konfiguracja rozszerzona o przedłużone ramiona wysięgnika – wersja XR. Pakiet Waste Handler obejmuje m.in. zabezpieczenia przegubów, przednich przewodów hydraulicznych, spodnią osłonę przekładni oraz przedniego mostu, osłony cylindrów z wyrzutnikami pozostałości ładowanych materiałów, osłony przednich i tylnych świateł oraz osłonę zbiornika paliwa. Dostępne są też różne rodzaje opon, w tym opony z wyższym bieżnikiem i opony pełne z amortyzacją, stanowiące najlepsze rozwiązanie, gdy często dochodzi do uszkodzeń mechanicznych ogumienia.

Wielu kierowników zakładów i operatorów miało już okazję przekonać się jak dobrze ładowarki kołowe CASE są przystosowane do wymagań stawianych przez branżę komunalną. Od czasu wprowadzenia dedykowanych modeli Waste Handler, polscy dealerzy dostarczyli ponad 120 ciężkich ładowarek kołowych przeznaczonych do pracy w krajowych instalacjach przetwarzania odpadów oraz zakładach recyklingowych, zaczynając od 12-tonowego modelu 521G, a kończąc na 25-tonowym 1021G. Większość dostaw miała miejsce od 2018 r., kiedy dokonano restrukturyzacji sieci dystrybucyjnej CASE w oparciu o najbardziej doświadczonych i wyspecjalizowanych lokalnych dealerów. Sukces ładowarek kołowych CASE na polskim rynku wynika z połączenia wysokiej jakości maszyn, korzystnego stosunku zalet do ceny, wiedzy działów sprzedaży oraz serwisu dealerów, którzy pomagają klientom sprostać wszelkim wyzwaniom, jakie może nieść ze sobą gospodarka odpadami. Jeśli ładowarki kołowe CASE były już używane w jakimś zakładzie, to klienci wracają po ten sam model lub inny, dostosowany do konkretnych zadań. Dodatkowo coraz więcej nowych klientów decyduje się na zakup swojej pierwszej ładowarki kołowej tej marki.

Ładowarka CASE 621G dostarczona do firmy Ekosystem we Wrocławiu.

Jedna z trzech maszyn CASE wykorzystywanych przez ZZO Olszowa.

ZGOK w Rzędowie korzysta z modeli CASE 921G i 1021G.

Maszyna CASE 721G pracująca w ZUOK w Radomsku.

Maszyny CASE 721G i 821G użytkowane przez MPGK w Krośnie.

Model CASE 721G zakupiony przez firmę Ekoland z Kraśnika.

Większość maszyn pracuje na dwie zmiany, czyli łącznie około 15 godzin dziennie. Poniżej znajdują się zebrane zeszłej zimy na krajowym rynku relacje operatorów i kierowników zakładów dotyczące wykorzystywania przez nich ładowarek kołowych CASE do pracy z odpadami.

Wędrówkę rozpoczynamy od Wrocławia, gdzie firma Ekosystem od ponad roku użytkuje ładowarkę kołową CASE 621G. Zakład został otwarty 11 lat temu i rocznie przetwarza 6 tys. t odpadów biodegradowalnych. Maszyna CASE przenosi odpady zielone do rozdrabniarko-mieszarki, formuje pryzmy kompostowe i ładuje materiał do przesiewacza bębnowego. Przeładowuje również kompost i materiał niekompostowany na ciężarówki. Operator Adam, który obsługuje maszynę od początku, podkreśla: – *Ładowarka kołowa CASE 621G działa bezproblemowo do chwili obecnej. Bardzo dobra ergonomia kabiny pozwoliła szybko nauczyć się obsługi maszyny, a parametry techniczne ładowarki umożliwiają efektywną pracę w kompostowni*.

Przenosimy się do wsi Olszowa, gdzie tutejszy Zakład Zagospodarowania Odpadów obsługuje 130 tys. mieszkańców, korzystając z trzech maszyn CASE. W 2015 r. pracę rozpoczęły dwie ładowarki CASE 721F, a w 2021 r. do floty dołączył model 721G. Maszyny ładują m.in. odpady do rozrywarki worków. Błażej, operator pracujący w tej instalacji od początku, chwali wygodę ładowarek, ich funkcjonalność oraz niskie zużycie paliwa. – *Kabina ładowarki CASE zapewnia bardzo dobrą widoczność w każdym kierunku, a dodatkowo została wyposażona w kamerę cofania z wyświetlaczem. Dostęp do punktów uzupełniania płynów eksploatacyjnych jest bardzo łatwy, tak samo jak w celu tankowania paliwa. Za pomocą szybkozłącza można szybko i bezpiecznie wymieniać osprzęt bez wychodzenia z kabiny* – tłumaczy operator.

Docieramy do Radomska, gdzie usytuowany na obrzeżach miasta Zakład Unieszkodliwiania Odpadów Komunalnych należący do Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej przetwarza rocznie 40 tys. t zmieszanych odpadów komunalnych i 30 tys. t materiału biodegradowalnego. Od 2019 r. pracuje tu ładowarka kołowa CASE 721G. Operator maszyny, Tomasz Zawisza, podkreśla bardzo komfortowe warunki pracy dzięki wygodnemu fotelowi w kabinie oraz wyjątkowo funkcjonalnemu rozmieszczeniu przyrządów sterujących. – *Ładowarka oferuje świetną manewrowość i widoczność, istotną zaletę stanowi też naprawdę dobra kontrola nad ruchami maszyny. Równie ważną kwestią jest dotychczasowa bezawaryjność, pomimo że maszyna pracuje praktycznie w trybie ciągłym. Nie doświadczyliśmy żadnych awarii i związanych z tym kosztownych przestojów* – podkreśla.

Następny etap to Zakład Gospodarki Odpadami Komunalnymi w Rzędowie, który przetwarza rocznie około 35 tys. t odpadów. W 2022 r. firma kupiła ładowarkę kołową CASE 921G, a kilka miesięcy później do floty dołączył model 1021G – druga co do wielkości ładowarka kołowa oferowana przez CASE. – *Ładowarki kołowe bardzo dobrze sprawdzają się w branży odpadowej* – podkreśla operator Łukasz Wątroba. – *Dzięki automatycznej blokadzie mechanizmu różnicowego większa ładowarka również bez problemu radzi sobie na trudnym, pochyłym i grząskim terenie. Maszyna nawet z pełnym ładunkiem materiału w łyżce wysuniętej na optymalny zasięg nie traci stabilności* – dodaje.

Kolejny przystanek to Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej w Krośnie. Zakład od ponad dwóch lat korzysta z dwóch ładowarek kołowych CASE w postaci modeli 721G i 821G. To jedna z większych instalacji w skali kraju, obsługująca ok. 350 tys. mieszkańców. Rocznie przetwarza 64 tys. t odpadów, w tym 20 tys. t w części biologicznej, gdzie pracują ładowarki kołowe CASE. Maszyny te są odpowiedzialne za obsługę bioreaktorów oraz załadunek i rozładunek odpadów komunalnych. Bogdan, doświadczony operator, który pracuje na maszynach CASE od samego początku, mówi: – *Obsługa obu ładowarek jest intuicyjna, bardzo dobrze radzą sobie z ciężkim ładunkiem, którego właściwie nie czuć. To ekonomiczne i trwałe maszyny.*

ZZOK w Adamkach ma dwie maszyny CASE 721G.

Ładowarka CASE 821G pracująca w ZUO w Siedlcach.

Kolejny etap stanowi Przemyśl, gdzie na terenie Zakładu Mechaniczno-Biologicznego Przetwarzania Odpadów pracuje nowa ładowarka CASE 721G XR. Zakład, który przetwarza około 30 tys. t odpadów rocznie, zakupił maszynę w październiku 2022 r. i wykorzystuje ją do rozładunku i załadunku odpadów komunalnych. Operator maszyny, Grzegorz Szczółko, z trudem kryje swój entuzjazm. – *Na początku myślałem, że jest ona dość duża, ale minęło kilka dni i nigdy nie zamieniłbym jej na inny model. Najbardziej podoba mi się sterowanie za pomocą joysticków, dzięki którym praca jest płynna i bezproblemowa. Podgrzewany fotel jest bardzo wygodny, wydajna klimatyzacja polepsza komfort pracy, a dodatkowo w kabinie jest bardzo cicho. Włączam radio i dzień mija bardzo przyjemnie*.

Z Przemyśla przenosimy się do Kraśnika pod Lublinem, gdzie od 2020 r. firma Ekoland wykorzystuje do pracy ładowarkę CASE 721G. Otwarty w 2006 r. zakład przetwarza obecnie 90 tys. t odpadów rocznie, obsługując środkowo-zachodni region województwa lubelskiego. Operator Marek Dul, który pracuje w zakładzie od 2015 r. mówi: – *Kabina w modelu 721G jest bardzo dobrze wyciszona i zapewnia komfortowe środowisko pracy. Maszyna jest czuła i odpowiednio reaguje na elektrohydrauliczny joystick. Do chwili obecnej nie sprawiła nam żadnych problemów*.

Odwiedzamy Zakład Zagospodarowania Odpadów Komunalnych w Adamkach, który od pięciu lat korzysta z ładowarki CASE 721G. Firma jest tak zadowolona z osiągów maszyny, że ponad rok temu rozbudowała flotę o nową wersję 721G Stage V. Obecnie maszyny służą do załadunku i rozładunku w sekcjach recyklingu i kompostowania, a pracownicy są bardzo zadowoleni z ich wydajności. Operator Michał Gaweł, który od początku pracował na obu maszynach, zwraca uwagę na znakomitą widoczność, jaką zapewnia duża, panoramiczna szyba czołowa sięgająca aż do podłogi. – *Sterowanie jest łatwe i precyzyjne, a kabina bardzo przestronna. Do środka nie przedostają się żadne nieprzyjemne zapachy. Starsza maszyna ma pięć lat i dosłownie nic się w niej nie psuje* – dodaje.

Przenosimy się do Siedlec, gdzie od kwietnia 2022 r. na terenie Zakładu Utylizacji Odpadów pracuje ładowarka kołowa CASE 821G. Firma działa od 1999 r., obecnie przetwarza łącznie do 60 tys. t odpadów rocznie. Ładowarka znajduje zastosowanie głównie w kompostowni, gdzie służy do formowania pryzm, załadunku odpadów zielonych na rozdrabniacz, podawania gotowego kompostu na sito i innych prac pokrewnych. Sprawdziła się również przy załadunku na naczepę odpadów wielkogabarytowych, stłuczki szklanej i złomu. Operator Patryk podkreśla: – *Kabina jest bardzo dobrze wyciszona, a zużycie paliwa w zestawieniu z mocą maszyny jest naprawdę niskie*.

Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej Brodnica od 2020 r. korzysta z ładowarki kołowej CASE 721G. Maszyna ładuje odpady zmieszane, szkło, tworzywa sztuczne, metal, gruz i odpady sypkie oraz jest wykorzystywana na placu zbiórki selektywnej oraz w stacji przeładunkowej. Ireneusz Dembek, operator z siedmioletnim doświadczeniem, który pracuje na maszynie 721G od momentu dostawy mówi: – *To bardzo fajna ładowarka. Kabina jest cicha i nic nie ogranicza widoczności. Najbardziej lubię właśnie ten panoramiczny widok. Łyżka ładowarkowa jest genialna, bo pozwala na zwinną pracę*.

Przenosimy się do Gniezna, gdzie 120 lat temu powstała firma komunalna URBIS. Już od pewnego czasu spółka korzysta z ładowarki kołowej CASE 721G, m.in. w hali nadawy, gdzie sprawdza się jej przedłużone ramię. Maszyna znajduje również zastosowanie przy załadunku wysokich jednostek transportowych. Rafał Kaczmarek, zastępca kierownika zakładu mówi: – *Maszyna pracuje na dwie zmiany, łącznie około 13 godzin dziennie i jesteśmy bardzo zadowoleni z jej wydajności – operatorzy ją uwielbiają. Do tej pory mieliśmy ładowarki kołowe o niższym standardzie, a ta reprezentuje najwyższą klasę. Serwis również jest dobry i gwarantuje nam fachową obsługę*.

Kolejny przystanek to Bydgoszcz, gdzie Międzygminny Kompleks Unieszkodliwiania Odpadów ProNatura Sp. z o.o. pod koniec 2022 r. zakupił ładowarkę kołową CASE 721G. Zakład działa od 2013 r. i przetwarza rocznie ok. 210 tys. t odpadów. Maszyna CASE jest wykorzystywana głównie przy załadunku tzw. gabarytów do rozdrabniacza oraz okazjonalnie do załadunku na linię technologiczną materiałów pochodzących ze zbiórki selektywnej. Marcin, operator z sześcioletnim doświadczeniem, podkreśla: – *Maszyna jest bardzo wygodna w obsłudze i zapewnia naprawdę dobrą widoczność podczas załadunku*.

Na koniec docieramy do Sierakowic, gdzie firma Elwoz Eco przetwarza około 70 tys. t odpadów rocznie i wykorzystuje w prowadzonej działalności dwie ładowarki CASE 821G zakupione w 2020 i 2022 r. Jedna z maszyn pracuje w instalacji kompostowania, druga przy wstępnym przetwarzaniu odpadów. Andrzej, operator z 4-letnim doświadczeniem, podkreśla: – *Podoba mi się moc maszyny, jej zwrotność i konstrukcja. Widoczność jest naprawdę świetna, dzięki dużym przeszkleniom dużym lusterkom i kamerze cofania. Klimatyzacja ma bardzo dobrą wydajność i znakomicie radzi sobie nawet w najbardziej upalne dni*.

Trudno odwiedzić wszystkie zakłady, w których pracują już ładowarki CASE, zwłaszcza, że ich liczba stale rośnie. Maszyny te dały się poznać jako bardzo wydajny, trwały a jednocześnie ekonomiczny w eksploatacji sprzęt, który znakomicie sprawdza się nawet w tak trudnych zastosowaniach.

Produktywność.
Niezawodność.
Zyskowność.
Kompletny pakiet.
Ładowarki kołowe serii G Evolution

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

CASE CONSTRUCTION | Care

CASE CONSTRUCTION | SiteConnect

REKLAMA

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

REKLAMA

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.

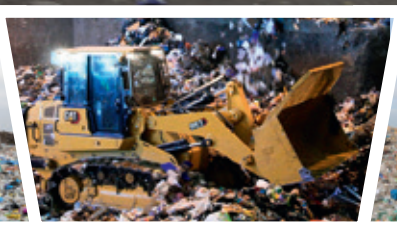
POMIAR MOCY I PRZEKAZANIE
Ponowna diagnostyka i pomiar mocy, jazda próbna i wystawienie karty gwarancyjnej z parametrami maszyny.

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

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

Bestsellery New Holland na Agro Show 2023

Od wielu lat ważną część ekspozycji New Holland na targach rolniczych stanowią maszyny robocze. To propozycja nie tylko dla dużych gospodarstw, w szczególności świadczących usługi, ale również branży komunalnej, dla której na takich imprezach z roku na rok pojawia się coraz więcej sprzętu.

Oferta maszyn roboczych New Holland jest dość rozbudowana, dlatego wybór modeli prezentowanych tak szerokiej publiczności musi być za każdym razem bardzo staranny. Podczas minionej edycji targów Agro Show postawiono na sprzęt reprezentujący segmenty, które cieszą się obecnie największym zainteresowaniem. Każda z maszyn miała bogatą konfigurację, co zwiększa ich wszechstronność, a jednocześnie doskonale pokazuje możliwości producenta w zakresie spełniania oczekiwań najbardziej wymagających klientów.

Przednia szyba jest dwuczęściowa i można ją w całości umieścić pod dachem, uzyskując znakomitą widoczność na obszar pracy, również blisko maszyny.

Najwięcej uwagi poświęcono wprowadzonym niedawno do sprzedaży minikoparkom serii D. Na wystawie w Bednarach można było zobaczyć modele E19D i E35D. Pierwszy z nich to kompaktowa maszyna o niewielkich wymiarach gabarytowych i masie własnej 1990 kg, dzięki czemu można ją przewozić na małej przyczepce samochodowej. Na łatwość transportu, ale także pokonywanie wąskich przejść, drzwi czy furtek ma też wpływ hydraulicznie rozsuwane podwozie o szerokości poniżej 1 m. Inną ważną zaletą jest konstrukcja zero-obrotowa, ułatwiająca pracę blisko ścian czy ogrodzeń. Do napędu minikoparki E19D zastosowano 3-cylindrowy silnik Yanmar o pojemności 1,1 dm^3, zapewniający moc 19 KM. Taką maszynę można zamówić z kabiną lub pałąkiem ochronnym z zadaszeniem.

Minikoparki New Holland są dostępne z odwracalnymi szybkozłączami Cangini Benne, co pozwala na montaż łyżki w pozycji podsiębiernej lub przedsiębiernej.

Druga zaprezentowana minikoparka jest już większa, ma masę eksploatacyjną ok. 3400 kg. Występuje tylko ze stałym, nierozsuwanym podwoziem oraz dużą kabiną. Wysoka stabilność maszyny, 3-cylindrowy silnik 1,6 l o mocy 25 KM oraz wydajny układ hydrauliczny sprawiają, że będzie ona odpowiednim rozwiązaniem nawet przy bardziej wymagających zadaniach.

Obie minikoparki były wyposażone w dwie pomocnicze linie hydrauliczne – jedną standardową, drugą opcjonalną.

SERIA „D” KOPARKO -ŁADOWAREK

- NOWY SILNIK 3.6 L STAGE V
- BEZOBSŁUGOWY UKŁAD OCZYSZCZANIA SPALIN
- NOWA BARDZIEJ OBSZERNA KABINA
- POZIOM HAŁASU W KABINIE - 74 DB
- NAJWIĘKSZA ILOŚĆ SCHOWKÓW W SWOJEJ KLASIE
- FABRYCZNE RADIO BLUETOOTH Z ZESTAWEM GŁOŚNOMÓWIĄCYM

B110D

- Moc maksymalna - 89 kW/121 KM
- Układ hydrauliczny do 165 l/min
- Przekładnie 40 km/h - Powershuttle lub Powershift
- Ramię ładowacza - Proste lub TC
- Ciężar roboczy - 9 230 kg

B100D

- Moc maksymalna - 84 kW/114 KM
- Układ hydrauliczny do 165 l/min
- Przekładnie 40 km/h - Powershuttle lub Powershift
- Ramię ładowacza - Proste lub TC
- Ciężar roboczy - 9 230 kg

B115D

- Moc maksymalna - 89 kW/121 KM
- Układ hydrauliczny - 165 l/min
- Przekładnia 40 km/h - Powershift
- Ramię ładowacza - TC
- Ciężar roboczy - 9 800 kg

ZNAJDŹ SWOJEGO NAJBLIŻSZEGO DEALERA NEW HOLLAND

NEW HOLLAND

• **ADLER AGRO,** Białystok, tel. 85 741 86 50 • **AGROBARD,** Przytyk, tel. 48 618 09 10 • **AGROHANDEL,** Legnica, tel. 76 850 61 13 • **AGROSKŁAD,** Ujazd, tel. 44 719 24 88 • **AGROS-WROŃSCY,** Strzelce Wielkie, tel. 34 311 07 82 • **KSIĘŻOPOLSKI,** Wiśniew, tel. 25 741 01 73 • **OSADKOWSKI SA,** Oława, tel. 71 313 54 05 • **PERKOZ,** Brodnica, tel. 56 493 40 57 • **POL-AGRA,** Płońsk, tel. 23 662 28 42 • **PRIMATOR,** Czyżew, tel. 86 275 50 09 • **RAITECH,** Brzoza (k/Bydgoszczy), tel. 52 381 04 15• **ROLMAX,** Świdnik, tel. 81 723 69 60 • **ROLSERWIS,** Płock, tel. 24 262 50 63 • **WIALAN,** Tarnów, tel. 14 621 16 66

www.newholland.pl

Zastosowany w najnowszych koparko-ładowarkach tryb pracy Eco zapewnia automatyczną regulację prędkości obrotowej silnika i ciśnienia w układzie hydraulicznym przy wszystkich pracach, które wymagają utrzymania stałych parametrów roboczych. Dzięki temu można oszczędzić nawet 10% paliwa.

Na takich targach nie mogło zabraknąć przedstawiciela ładowarek teleskopowych, które powszechnie są też stosowane w branży komunalnej. Ich duży zasięg jest szczególnie przydatny przy pryzmowaniu odpadów i załadunku naczep z ruchomą podłogą.

Zaprezentowana koparka-ładowarka B115D wyróżnia się wieloma opcjami, wśród których jest m.in. hydrauliczny przesuw wysięgnika i przygotowanie do prac dźwigowych.

W koparko-ładowarkach New Holland serii D każda wolna przestrzeń w kabinie została wykorzystana na praktyczne półki i schowki. Ich łączna pojemność to aż 45 litrów, 4-krotnie większa niż w modelach generacji C.

Są one dwukierunkowe, umożliwiając np. korzystanie z uchylnej łyżki skarpowej, a podstawowa może również pracować jako linia jednokierunkowa, np. przy zasilaniu młota wyburzeniowego.

Dużą uwagę zwiedzających budziła też koparko-ładowarka B115D. To flagowy model w gamie maszyn tego typu marki New Holland, wyróżniający się jednakowymi kołami na obu osiach. Wszystkie koła są skrętne, co polepsza właściwości manewrowe. Za napęd maszyny odpowiada nowy, 4-cylindrowy silnik F36 produkcji FPT Industrial o pojemności 3,6 dm^3. Nowoczesna jednostka charakteryzuje się niskim zużyciem paliwa i zapewnia moc 112 KM. W przekazywaniu napędu na osie (do wyboru jest tryb jazdy 2WD lub 4WD) pośredniczy montowana standardowo w tym modelu automatyczna przekładnia Power Shift.

Przedni układ roboczy tworzy wysięgnik typu Tool Carrier, który charakteryzuje się równoległym podnoszeniem osprzętu, dzięki czemu stanowi znakomite rozwiązanie, gdy koparko-ładowarka będzie często wykorzystywana z widłami paletowymi. W zastosowaniach transportowych, również ze zwykłą łyżką, bardzo przydatna jest też należąca do wyposażenia podstawowego funkcja Auto Glide Ride. Korzystając z niej ciężar osprzętu ładowarki jest hydraulicznie amortyzowany podczas jazdy, zapobiegając rozpraszaniu urobku na nierównych nawierzchniach. AGR działa zawsze, gdy maszyna porusza się powyżej domyślnego progu prędkości (można wprowadzić własne ustawienia). Innymi przydatnymi, ale również standardowymi rozwiązaniami są m.in. funkcja pływania łyżki pomocna przy wyrównywaniu terenu czy funkcja powrotu do pozycji kopania.

Mocną stroną koparko-ładowarki B115D jest kabina, która w porównaniu do maszyn poprzedniej serii C jest szersza aż o 10%. W ten sposób operator zyskał m.in. większą przestrzeń na nogi podczas obrotu fotela z położenia obsługi ładowarki do położenia obsługi koparki. Uwagę zwraca też znacznie większa liczba praktycznych półek i schowków oraz duże przeszklenia z wąskimi słupkami międzyokiennymi. Egzemplarz zaprezentowany na Agro Show był wyposażony m.in. w klimatyzację, radio z zestawem głośnomówiącym oraz podgrzewany fotel z zawieszeniem pneumatycznym.

Ale jeszcze ciekawsze są inne opcje, które zastosowano w tej maszynie. Z pewnością należy do nich hydrauliczny przesuw tylnego wysięgnika, umożliwiający natychmiastową i precyzyjną regulację jego położenia względem podwozia. W większości zamawianych maszyn (ok. 95%) jest on realizowany przez operatora, który zahaczając łyżką o podłoże wymusza przesuw całego zespołu. Takie rozwiązanie przydaje się np. przy pracach dźwigowych, do których przystosowano prezentowaną koparko-ładowarkę. W tym celu została ona wyposażona w hak na końcu ramienia, zawór przeciążeniowy i diagram udźwigu w kabinie. Maszyna ma też liczne zamki hydrauliczne, które zapobiegają nagłemu opadnięciu osprzętu. Uwagę zwraca ponadto ogumienie przemysłowe z jodełkowym wzorem typowym dla rolnictwa, a także podstawy podpór z gumowymi podkładkami, które lepiej chronią utwardzone podłoże przed uszkodzeniem.

Karol Wójtowicz

Ciągniki New Holland Bommer na wszystkie pory roku!

Z roku na rok standardy utrzymania terenów zielonych, dróg, chodników, alejek czy ścieżek rowerowych są coraz wyższe. Wymaga to inwestycji w rozbudowany park maszynowy, co wiąże się z dużymi kosztami – nie tylko zakupu sprzętu, ale również serwisowania, przechowywania, ubezpieczeń itp. Aby ich uniknąć warto postawić na rozwiązania uniwersalne, jakimi są ciągniki kompaktowe New Holland serii Boomer. Jedna taka maszyna w połączeniu z różnym osprzętem może być wykorzystywana do wielu zadań przez cały rok.

Najnowsza seria ciągników kompaktowych New Holland Boomer obejmuje aż 7 modeli o mocy od 25 do 57 KM. Każdy z nich ma napęd 4WD, niewielkie wymiary i promień zawracania nieprzekraczający 3,1 m. To wszystko pozytywnie wpływa m.in. na zwrotność podczas manewrowania oraz wygodę pracy na małych obszarach, wąskich chodnikach i przejściach. Zwiększają się też stabilność i przyczepność na grząskim czy śliskim terenie, a także bezpieczeństwo i komfort codziennego użytkowania.

Zastosowany silnik to jednostka spełniająca najnowszą normę emisji spalin Stage V. Maksymalny moment obrotowy jest uzyskiwany już od 1600 obr./min, co oznacza, że ciągnik przy takich obrotach zapewnia największy uciąg, silnik charakteryzuje się wysoką elastycznością, a przy nagłym spadku obrotów maszyna nie gaśnie. Możliwość efektywnej pracy z niższymi obrotami sprawia, że ciągnik jest bardziej ekonomiczny pod względem zużycia paliwa.

Najpopularniejszym rodzajem skrzyni biegów jest mechaniczna przekładnia 16x16 z rewersem kierunku jazdy przód/tył umieszczonym po lewej stronie kierownicy. Biegi są synchronizowane, co znacząco poprawia komfort podczas jazdy. Niemal we wszystkich modelach jest też dostępna przekładnia hydrostatyczna, która wyróżnia się prostym sterowaniem i zapewnia bardzo precyzyjną, bezstopniową regulację prędkości.

Fabryczna kabina Boomer CAB Suite wyróżnia się niespotykanym w tej klasie ciągników komfortem, ma nowoczesny wygląd, ergonomicznie zaprojektowane wnętrze i gwarantuje znakomitą widoczność wokół maszyny. Nowa deska

rozdzielcza jest wyposażona w kolorowy wyświetlacz LCD, który ułatwia wykonywanie operacji. Dodatkowo panoramiczne szyby, wąskie słupki konstrukcyjne, szerokokątne lusterka poprawiają bezpieczeństwo pracy operatora i osób znajdujących się w bezpośrednim otoczeniu ciągnika. Warto dodać, że takie rozwiązania jak klimatyzacja i ogrzewanie należą do wyposażenia standardowego. Pomimo niewielkich gabarytów ciągnika, kabina zapewnia wystarczającą przestrzeń na swobodne wykonywanie wszystkich czynności podczas pracy, nawet większym osobom. Usytuowane blisko operatora panel sterujący hydrauliką ciągnika, dźwignie od podnośnika, rewers kierunku jazdy sprawiają, że obsługa pojazdu i maszyn towarzyszących jest łatwa i intuicyjna, a operator nie musi odwracać uwagi od drogi.

Wszystkie te elementy wpływają na dużą wszechstronność zastosowań ciągników Boomer, zwłaszcza jeśli chodzi o różne prace komunalne. Wybierając je, warto zwrócić uwagę, że sprawdzone mechaniczne rozwiązania nie sprawiają kłopotu podczas eksploatacji maszyny, okres pracy między przeglądami serwisowymi wynosi do 300 godzin, a wszystkie ciągniki są objęte fabryczną 24-miesięczną gwarancją producenta. Nabywcy ciągników Boomer mogą też liczyć na odpowiednią obsługę posprzedażową dzięki gęstej sieci serwisów na terenie całego kraju.

Przed zakupem ciągnika New Holland Boomer warto sprawdzić aktualną ofertę promocyjną. Takie informacje można uzyskać u lokalnego przedstawiciela marki oraz na stronie internetowej: https://agriculture.newholland.com/eu/pl-pl

Zeroemisyjna nowość w ofercie Mecalac: ładowarka obrotowa eS1000

Chcąc sprostać coraz większemu zapotrzebowaniu na rozwiązania przyjazne środowisku, firma Mecalac systematycznie powiększa gamę maszyn z napędem elektrycznym. W 2022 r. zadebiutowała 11-tonowa koparka e12 zasilana bateryjnie, natomiast w połowie października 2023 r. dołączyła do niej całkowicie elektryczna ładowarka obrotowa. To model eS1000, który jest wyrazem zaangażowania firmy Mecalac w zrównoważony rozwój i doskonale wpisuje się w ideę innowacyjności, stanowiącą DNA francuskiej marki.

Model eS1000 jest oparty na maszynie AS1000, ale został zaprojektowany w taki sposób, aby nie emitował szkodliwych zanieczyszczeń podczas pracy. Z myślą o komforcie użytkowników końcowych oraz najbliższego otoczenia zredukowano również hałas i wibracje, umożliwiając zastosowanie maszyny zarówno w pomieszczeniach, jak i miejscach, gdzie ważne jest zachowanie ciszy.

Zalety wyjątkowej koncepcji

Koncepcja ładowarki obrotowej zapewnia mniejszą liczbę niezbędnych ruchów, co przekłada się na skrócenie czasu cyklu roboczego. Ma to wpływ na zwiększenie wydajności, a jednocześnie ogranicza koszty konserwacji i ryzyko wypadków. Podczas gdy klasyczna ładowarka obrotowa z silnikiem wysokoprężnym ogranicza zużycie paliwa ze względu na swoją unikatową konstrukcję, elektryczna maszyna eS1000 zużywa analogicznie mniej energii i tym samym optymalizuje zużycie baterii trakcyjnej, zapewniając bezprecedensową 8-godzinną pełną autonomię.

Jeśli chodzi o stabilność, wszystko co zostanie podniesione przez łyżkę, po zablokowaniu tylnej osi można obrócić o 90° w obie strony, bez ryzyka przewrócenia maszyny i to nawet przy całkowicie skręconych kołach. Dzięki tej wyjątkowej stabilności w każdej pozycji i na każdym terenie, ładowarka obrotowa jest w stanie radykalnie zmienić logistykę na placu budowy, znacząco przyspieszając wykonywanie różnych prac. Taka koncepcja ma też duże znaczenie w przypadku ograniczonej przestrzeni manewrowej, stanowiąc praktyczną alternatywę dla mniejszej maszyny, która nie zapewni podobnej wydajności.

Seria Mecalac e – ekologicznie bez kompromisów

Mecalac po raz kolejny rewolucjonizuje miejskie place budowy dzięki nowej gamie produktów, które są w 100% bezemisyjne. Trzy elektryczne maszyny wykorzystywane w tym samym miejscu zapobiegają emisji do atmosfery średnio 62 tony CO_2 rocznie w porównaniu z analogicznymi modelami wyposażonymi w silniki wysokoprężne. Takie maszyny mogą mieć szersze zastosowanie (możliwość pracy w pomieszczeniach zamkniętych oraz miejscach wrażliwych na hałas) i zapewniają dużo niższe koszty eksploatacji, zwłaszcza przy wykorzystaniu własnego prądu z odnawialnych źródeł energii oraz ze względu na rzadsze i tańsze przeglądy okresowe.

W modelu eS1000 koła obu osi są skrętne, gwarantując niewielki promień zawracania.

Obrotowy wysięgnik zmniejsza liczbę niezbędnych ruchów maszyny i tym samym zapewnia krótsze cykle robocze.

MECALAC

12MTX

POSTAW NA MECALAC 12MTX

PROSTOTA + WSZECHSTRONNOŚĆ = RENTOWNOŚĆ

KOPANIE | ZAŁADUNEK | PRZENOSZENIE | PRZEWOŻENIE NARZĘDZI

MECALAC Polska Sp. z o.o.
Centrala:
43-170 Łaziska Górne
ul. Jaworowa 1
tel.: 32 221 32 19
e-mail: biuro@mecalac.com

Oddział we Wrocławiu:
55-040 Kobierzyce, Ślęza
ul. Brzozowa 2
tel.: 71 390 12 26

WWW.MECALAC.PL

Branża komunalna w centrum zainteresowania LiuGong Dressta Machinery

LiuGong Dressta Machinery odnosi w branży komunalnej coraz większe sukcesy. Nie dziwi więc obecność firmy na poznańskich targach Poleco, stwarzających doskonałą okazję do pozyskania nowych klientów z sektora gospodarki odpadami i recyklingu, a jednocześnie pogłębienia relacji z przedsiębiorstwami, które zdążyły już poznać zalety oferowanych przez nią rozwiązań.

Na zorganizowanym wspólnie z firmą Hydrosprzęt stoisku zaprezentowano tym razem ładowarkę kołową LiuGong 856H oraz minikoparkę 9018F. Ich wybór nie był przypadkowy. Ta ładowarka to od wielu lat najczęściej wybierany model przez klientów z branży komunalnej. Należy do maszyn w klasie 20 ton, a jego popularność wynika przede wszystkim z wysokich osiągów, optymalnych gabarytów i dobrej zwrotności, co umożliwia pracę zarówno na zewnątrz, jak i wewnątrz hal. W ten sposób maszyna 856H doskonale sprawdza się w starszych instalacjach, modernizowanych i nowych. Może być wykorzystywana do bardzo wielu czynności, począwszy od załadunku odpadów na linię sortowniczą, przez pryzmowanie kompostu, po załadunek wysortowanych surowców wtórnych i paliwa RDF na „ruchome podłogi". Maszyna 856H idealnie nadaje się do trudnych zastosowań, jakim z pewnością jest praca z odpadami w dużym zapyleniu. Wielokrotnie udowodniła też swoją trwałość nawet przy bardzo intensywnej eksploatacji, po ponad 20 godzin na dobę. To efekt solidnej konstrukcji, ale także sprawdzonych podzespołów od najbardziej uznanych producentów. Dla przykładu skrzynia biegów i mosty napędowe dostarcza firma ZF, hydraulikę Bosch Rexroth, a silnik – Cummins, specjalizujący się w jednostkach przemysłowych. Ładowarka 856H najnowszej generacji zapewnia moc 225 KM oraz liczne rozwiązania ułatwiające pracę operatora. Wśród nich jest m.in. funkcja automatycznego poziomowania łyżki, automatycznego sterowania osprzętem (Autodig) czy niezależna od obrotów silnika regulacja przepływu oleju w dodatkowej linii hydraulicznej.

Jeśli chodzi o minikoparkę 9018F, może być ona znakomitą propozycją dla spółek gminnych i prywatnych specjalizujących się w budowie i obsłudze sieci wodociągowo-kanalizacyjnych, a także firm zajmujących się małą architekturą, zakładaniem ogrodów, nasadzaniem drzew itp. To najmniejsza maszyna tego typu w gamie LiuGong, o masie eksploatacyjnej 1900 kg. Dzięki temu łatwo ją transportować nawet za pomocą niewielkiej przyczepki samochodowej, umożliwiając szybką realizację zadań w różnych miejscach. Mimo kompaktowych rozmiarów zapewnia głębokość kopania 2,43 m. Standardem

Nowa osłona chłodnicy, większy, bardziej wydajny wentylator oraz przeprojektowana chłodnica poprawiły skuteczność odprowadzania ciepła z silnika o 15%, co jeszcze bardzie zwiększa niezawodność ładowarki 856H w trudnych warunkach eksploatacji.

Każda maszyna LiuGong może być dostarczona w kompletacji do pracy z odpadami. Na zdjęciu wyprodukowana przez firmę Hydrosprzęt łyżka wysokiego wysypu z dociskiem.

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

Andrzej Gierszon, dyrektor sprzedaży LiuGong w Polsce: – Branża komunalna jest dla nas bardzo ważna, ponieważ z roku na rok dostarczamy do niej coraz więcej maszyn. To znakomite potwierdzenie ich jakości i trwałości. Praca z odpadami, w dużym zapyleniu, często na trzech zmianach stanowi bowiem najbardziej wymagający test. Wkrótce nasza pozycja w tym segmencie ma szansę jeszcze bardziej się umocnić. Niedawno przeprowadziliśmy się do nowej siedziby z większą ekspozycją maszyn i rozbudowaliśmy magazyn części zamiennych. Dzięki wprowadzonym zmianom wzrośnie nasza efektywność, a klienci będą mogli liczyć na jeszcze lepszą obsługę posprzedażową.

W minikoparce 9018F zamiast kabiny można wybrać pałąk ochronny z zadaszeniem. Taka wersja jest lżejsza o 100 kg. Za napęd maszyny odpowiada 3-cylindrowy silnik Yanmar o pojemności 1,3 l i mocy 18 KM.

jest hydraulicznie rozsuwane podwozie w zakresie od 980 do 1290 mm (szerokość mierzona na zewnątrz gąsienic), które z jednej strony pozwala na swobodny przejazd przez wąskie drzwi czy furtki, natomiast z drugiej gwarantuje odpowiednią stabilność w miejscu pracy.

Opracowując minikoparki serii F firma LiuGong położyła szczególny nacisk na „inteligentne" rozwiązania i ochronę środowiska, spełniając wymagania najbardziej wymagających rynków świata. Nie byłoby to możliwe bez zastosowania m.in. nowoczesnych jednostek napędowych podporządkowanych najbardziej restrykcyjnym normom emisyjnym, a jednocześnie bardzo oszczędnych pod względem paliwowym. Istotną rolę odgrywa też optymalnie dobrany układ hydrauliczny typu load sensing, którego osiągi są dostosowywane do bieżącego zapotrzebowania. Operator cały czas może szybko wykonywać pracę, ale spalanie pozostaje na niskim poziomie.

Firma LiuGong Dressta Machinery oferuję szeroką gamę maszyn, które są powszechnie wykorzystywane w branży komunalnej. Wspiera je dobrze rozwinięty serwis, gwarantujący wysoką niezawodność sprzętu nawet przy najbardziej wytężonej eksploatacji.

Karol Wójtowicz

Dressta wraz z siecią partnerów rozpoczyna nową erę wzrostu

Ponad 100 dealerów Dressta z całego świata wzięło udział w Globalnej Konferencji Dealerów marki w Changzou w Chinach. Wydarzenie miało na celu zainaugurowanie nowej ery dla marki producenta spycharek.

Kluczowym tematem konferencji była zmiana w kontekście niedawnego przeniesienia produkcji spycharek gąsienicowych i układarek rur Dressta do nowego, specjalnie wybudowanego zakładu w Changzhou. Konferencja stanowiła okazję do pierwszego spotkania partnerów i omówienia przyszłości marki Dressta.

Podczas wydarzenia zaprezentowano dealerom strategię wzrostu opartą na przodujących innowacjach produktowych, na czele z modelem spycharki TD-16N, zdobywcą nagrody Red Dot, uznawanym za wzorzec doskonałości pod względem widoczności, mocy i wytrzymałości. Dealerzy mieli okazję uczestniczyć w prezentacjach nowych maszyn Dressta, w tym modeli TD-16N, TD-20M, TD-25M oraz nowego TD-60M. – *To przyjemność i zaszczyt powitać dealerów w Changzhou i pokazać im rezultaty planowania i inwestycji, jakie włożyliśmy w markę Dressta. Skali tych inwestycji nie oddadzą prezentacje czy wideokonferencje, aby w pełni ją docenić, trzeba zobaczyć to na własne oczy. Z przyjemnością oprowadziliśmy naszych gości po nowym zakładzie produkcyjnym, aby mieć pewność, że dealerzy rozumieją nasze cele i podzielają naszą wizję marki Dressta* – powiedział Bartosz Kozik, dyrektor ds. sprzedaży globalnej w Dressta.

Marka Dressta przedstawia nową strategię opartą na czterech filarach: projektowanie, moc, widoczność i wytrzymałość, a także na nowoczesnym, w pełni zautomatyzowanym zakładzie produkcyjnym o wydajności ponad 3000 jednostek rocznie oraz znaczących inwestycjach w globalne i europejskie centrum biznesowe w Stalowej Woli. – *Nasze inwestycje zarówno w Chinach, jak i w Europie dowodzą, że jesteśmy gotowi na nową erę wzrostu* – komentuje Howard Dale, prezes Dressta. – *Nasz cel to wsparcie dealerów i umożliwienie im jeszcze bliższego kontaktu z klientami poprzez skrócenie czasu realizacji zamówień i stworzenie niezrównanej dostępności części zamiennych i usług. Szybsza, bardziej skupiona na klientach filozofia przynosi korzyści nie tylko naszym klientom i dealerom, lecz także samej marce Dressta.*

Więcej informacji na temat LiuGong i Dressta można uzyskać na stronach internetowych www.liugong-europe.com oraz www.dressta.com

Regeneracja od „Kalińskich” Produktem Roku

Kaliński – Układy Wydechowe kończy rok 2023 z kolejnym sukcesem. Regenerowane przez firmę katalizatory SCR zostały Produktem Roku według magazynu autoEXPERT.

Końcówka roku jest idealnym momentem na różne podsumowania, w tym rynku motoryzacyjnego. Od 20 lat swoistą ocenę branży automotive przeprowadza magazyn autoEXPERT, organizując konkurs Produkt Roku. Jest on podzielony na kilka kategorii: wyposażenie warsztatów i oprogramowanie, części zamienne i akcesoria motoryzacyjne oraz chemia motoryzacyjna. W edycji roku 2023 do głównego etapu rywalizacji zostało wybranych 39 produktów, w tym zgłoszona przez firmę „Kaliński – Układy Wydechowe” regeneracja katalizatorów SCR. W pierwszym etapie zmagań na nominowane produkty głosowali internauci, jednak ostateczny głos należał do czternastoosobowej kapituły. Do wąskiego grona wyróżnionych produktów trafiło kilka propozycji, a ostateczny wynik został zaprezentowany w trakcie specjalnej gali online. Katalizatory SCR regenerowane za pomocą wymiany wkładów, które zaprezentowali „Kalińscy” zostały Produktem Roku 2023 w kategorii „części i akcesoria warsztatowe” pokonując wiele innych, również ciekawych rozwiązań.

Kaliński – Układy Wydechowe jako jedna z nielicznych firm realizuje regenerację katalizatorów SCR oraz filtrów cząstek stałych za pomocą wymiany wkładów na nowe. Wymiana wkładów to jedyna w pełni skuteczna metoda, która przywraca sprawność katalizatorów SCR. Regeneracja pozwala oszczędzić pieniądze, czas i jest działaniem ekologicznym.

Nagroda przyznana przez autoEXPERT to już drugie wyróżnienie dla firmy w 2023 roku. Podczas targów EKOTECH regeneracja katalizatorów SCR poprzez wymianę wkładów została wyróżniona Złotym Medalem. – *„Rok 2023 był dla nas bardzo udany. Tytuł Produkt Roku czasopisma autoEXPERT bardzo nas cieszy. W czasach, kiedy tak mocno promuje się rozwiązania dla pojazdów elektrycznych czujemy się szczególnie docenieni, ponieważ oferujemy produkt dedykowany pojazdom spalinowym. Przyznana nagroda to jasny sygnał, że branża dostrzega rozwiązania aktualnie wykorzystywane, potrzebne tu i teraz. Korzystając z regeneracji klient zyskuje w pełni wartościowy produkt za niższa cenę, dodatkowo dbając o ekologię”* – podsumował otrzymanie nagrody Hubert Kaliński, Prezes Zarządu firmy Kaliński.

Więcej informacji na temat wspomnianej metody można znaleźć na blogu: https://kalinski.pl/blog/2022/01/14/

Zeskanuj kod aby obejrzeć film pokazujący metodę regeneracji.

Wspólne dzieło Renault Trucks Polska i SLT Group gotowe na testy!

Kolejna demonstracyjna śmieciarka Renault Trucks Polska z napędem elektrycznym jest udostępniana przedsiębiorstwom komunalnym na próby w typowych zastosowaniach. Poprzedni objazd po kraju zaowocował pierwszymi zakupami i zgromadzeniem doświadczeń ułatwiających tworzenie optymalnych warunków eksploatacji takich pojazdów.

Często określa się je zwrotem „ekosystem" zaznaczając, że nawet najlepsza elektryczna śmieciarka wstawiona na miejsce spalinowej może zawieść nadzieje użytkownika. W scenariuszu elektryfikacji wg Renault Trucks pojazd pojawia się dopiero w trzecim etapie i to nie sam, lecz w otoczce specyficznych usług. Na początku jest zrozumienie i rozpoznanie potrzeb klienta dotyczących planowanej inwestycji. W Polsce częściowo wynikają one z wymagań ustawowych, zmuszających do posiadania określonego udziału taboru nisko- lub zeroemisyjnego obsługującego duże gminy. Od początku 2025 r. będzie to już 30%. Mniejsze gminy, ale obejmujące np. uzdrowiska, mogą przymierzać się do eko-floty z własnej woli, oczekując jednak wymiernych korzyści z takiej zmiany.

Pod zabudowę śmieciarkami są przeznaczone podwozia Renault Trucks D Wide E-Tech o rozstawie osi 3900 mm, zapewniającym mały promień zawracania 7900 mm i prawidłowy rozkład mas na osie.

W drugim etapie specjaliści Renault Trucks przyglądają się zarówno trasom wywozu odpadów w analizowanym regionie, jak i lokalnej sieci energetycznej pod kątem podłączenia ładowarek. Te dane, wprowadzone do programu symulacyjnego, umożliwiają wstępną diagnozę przypadku. W jej trafności ważną rolę odegrała pierwsza seria praktycznych prób, która jednocześnie pokazała, że od Bałtyku po Tatry nie ma w Polsce warunków topograficznych wykluczających nawet duże śmieciarki na podwoziach trzyosiowych Renault Trucks D Wide E-Tech. Zastosowaniu takich pojazdów sprzyja jeszcze jeden warunek. Przedsiębiorstwa komunalne, na ogół posiadające na swoim terenie bazę sprzętową, a często instalację do przetwarzania odpadów, łatwo przygotują gniazdo 400 V do podłączenia pokładowej ładowarki prądu zmiennego o mocy 22 kW. Renault Trucks dopuszcza także korzystanie z szybkiej ładowarki prądu stałego o mocy do 150 W, ale to już znacznie większy wydatek. Często wybieranym rozwiązaniem są natomiast mobilne (na kółkach) urządzenia 40 czy 80 kW. Pytanie, czy to wystarczy i jak zorganizować wtedy pracę znajduje odpowiedź w trzecim etapie, czyli doborze właściwego rozwiązania. Tu powinien pojawić się pojazd testowy.

Firma Renault Trucks jako pierwsza rozpoczęła produkcję elektrycznych podwozi D E-Tech i D Wide E-Tech (w zakładzie

Cicha, klimatyzowana kabina oraz płynna jazda to ważne zalety elektrycznego napędu w czasie przemieszczania załogi między obsługiwanymi rejonami. Kierowca musi opanować dobór stopnia odzysku energii hamowania (regulowanego dźwigienką przy kierownicy) tak, by zwiększyć zasięg, ale nie tracić rozpędu.

Unikatowa zabudowa Coseco może opróżniać dwa pojemniki 1100 l naraz dzięki sprawnej hydraulice zasypu i odchylanym klapom po obu jego stronach. To już druga generacja tego opatentowanego rozwiązania, która wyróżnia się jeszcze większą trwałością i niezawodnością.

CIESZ SIĘ CISZĄ

E-TECH

Hałas i korki stają się coraz większym problemem mieszkańców aglomeracji miejskich. Dlatego opracowaliśmy w pełni elektryczne pojazdy Renault Trucks E-TECH, które idealnie sprawdzą się do wszelkiego rodzaju dostaw w dzień i w nocy.
Wybierz nasze ciche pojazdy i zoptymalizuj swój czas dostaw.

RENAULT TRUCKS
E-TECH

RENAULT
TRUCKS

W Renault D Wide E-Tech są stosowane ogniwa litowo-jonowe typu NMC składające się na płaskie moduły zestawione w trzy warstwy, by utworzyć baterię zamkniętą w stalowej obudowie. Całość jest objęta cieczowym układem utrzymującym optymalną temperaturę pracy.

w Blainville). Rywale stawiają pierwsze kroki, a dostarczone bezemisyjne ciężarówki Grupy Volvo są już liczone w tysiącach, sprawdzone w ciągu kilku lat normalnej eksploatacji, dobrze znane sprzedawcom i serwisom. Wśród klientów dominuje szeroko rozumiana branża komunalna, ponieważ miejska eksploatacja najbardziej sprzyja porzuceniu diesla i zastąpieniu go napędem elektrycznym. W podwoziu D Wide E-Tech jest on realizowany przez dwa silniki o mocy ciągłej 130 kW (maksymalna 185 kW) każdy, tworzące zespół z przekładnią sumującą, reduktorem i dwubiegową skrzynią połączoną z jednym z silników. Takie rozwiązanie uznano za optymalne do sprawnego, płynnego rozpędzania ciężarówki, która może mieć DMC 27 t (z uwzględnieniem kodeksowej tony kompensującej obecnie masę baterii, w przyszłości mogą to być dwie lub nawet trzy tony) oraz do wydajnego odzysku energii hamowania. Poziom rekuperacji zależy także od wyszkolenia kierowców, którzy przechodzą kurs prowadzenia elektrycznej śmieciarki zanim ruszą na trasę.

Typowy zestaw baterii dla elektrycznej śmieciarki to cztery moduły, które jeszcze do niedawna gromadziły w sumie 256 kWh energii (4x64 kWh). Zapewniało to zasięg co najmniej 120 km w typowych cyklach pracy, co potwierdziły próby w polskich przedsiębiorstwach komunalnych. Stosując tylko ładowarkę pokładową baterie wymagają ładowania przez 10,5 h, czyli pojazd jest skazany na pracę jednozmianową. W wielu przypadkach odpady są zbierane w takim systemie, ale naturalne jest dążenie do bardziej intensywnego wykorzystania kosztownej inwestycji i tu potrzeba głębszej analizy. Zużycie energii nie jest mierzone metodą ładowania „do pełna" i jazdy aż do wyczerpania energii, tylko monitorowane za pomocą układu Optifleet. Umożliwia to ustalenie odcinków trasy, na których jest ono największe w celu optymalizacji prędkości lub stylu jazdy kierowcy, albo korekty samej trasy. Można również spróbować tak ustalić godziny pracy, by uniknąć „korków". Istotne oszczędności przynosi nagrzanie lub schłodzenie wnętrza kabiny bezpośrednio przed rozpoczęciem kursu w czasie ładowania z sieci. W sumie, jest szansa na zorganizowanie pracy dwuzmianowej z szybkim doładowaniem dużą mocą w środku dnia i pełnym naładowaniem baterii w nocy z ładowarki pokładowej.

Nowe możliwości wnoszą dostępne od niedawna baterie o pojemności 94 kWh każda, montowane w D Wide E-Tech po trzy (czyli ok. 280 kWh) lub cztery (375 kWh). Zwiększenie ilości energii osiągnięto zmieniając skład chemiczny ogniw, które pracują w szerszym zakresie rozładowania. Klient może wybierać pomiędzy zasięgiem podobnym jak w poprzedniej generacji baterii (oferowanej równolegle) i ładowności większej o ponad 500 kg przy trzech bateriach lub wydłużeniem zasięgu śmieciarki do ok. 200 km przy czterech. Możliwości ładowania są takie same, czyli znów trzeba skorzystać z symulacji i testów, by dobrać właściwe rozwiązanie. Gdy ten etap jest zakończony Renault Trucks przygotowuje warunki finansowania, dostarcza kompletny pojazd i wkracza do kolejnej fazy współpracy, jaką jest wdrożenie śmieciarki ze stałym podglądem parametrów pracy. Przy napędzie elektrycznym można je w dużej mierze regulować przez korekty oprogramowania sterującego przepływami energii.

Taka optymalizacja ma szczególne uzasadnienie przy nietypowej śmieciarce, jaką z pewnością jest najnowsze „demo" Renault Trucks Polska. Ten wyjątkowy pojazd powstał we współpracy z SLT Group – od niedawna jedynym autoryzowanym przedstawicielem w Polsce firmy Coseco, czyli lidera włoskiego rynku śmieciarek. Zastosowana zabudowa jest wyposażona w dwie komory o jednakowej pojemności po 11 m^3 i dzielony wrzutnik umożliwiający jednoczesny załadunek dwóch pojemników 4-kołowych 1100 l. Nikomu wcześniej nie udało się tego osiągnąć, dlatego opracowane rozwiązanie jest chronione patentem (jeszcze przez 7 lat). Trudno się temu dziwić, ponieważ

Wraz z elektrycznymi pojazdami firma Renault Trucks Polska proponuje ładowarki i sprawdzone rady, jak optymalnie podłączyć je w bazie. W przypadku przewoźnego urządzenia Plug Charger Go zielonogórskiej Ekoenergetyki jest to wyjątkowo proste, wymaga ono zasilania 400 V i 33 kVA mocy przyłączeniowej. Moc ładowania 30 kW wystarczy do szybkiego „podbicia" baterii.

otwiera przed firmami komunalnymi całkowicie nowe możliwości, tak w zakresie wydajności, jak i logistyki. Przy zastosowaniu śmieciarki Coseco „50/50" każda frakcja może być zbierana do dowolnych pojemników i ładowana do jednej lub drugiej komory. W typowej śmieciarce dwukomorowej, a więc z podziałem np. 35/65, do węższej komory mogą być opróżniane tylko mniejsze pojemniki 2-kołowe. Przy równym podziale planowanie obsługi danego rejonu jest prostsze i umożliwia w pełni efektywne zastosowanie pojazdu do wspomagania śmieciarek jednokomorowych w miejscach, gdzie występują tylko duże pojemniki. Podobnie jak wszystkie „dwukomorówki" zabudowa Coseco pozwala na jednoczesne korzystanie z obu wrzutników, co przyspiesza pracę w gęsto zaludnionych obszarach.

Obecnie włoski producent oferuje drugą generację unikatowej śmieciarki, która otrzymała kilka ulepszeń i spełnia najnowsze wymagania normy DIN EN 1501-1. Jedną ze zmian było zwiększenie ilości oleju w instalacji hydraulicznej, jeszcze lepiej chroniąc układ przed przegrzaniem. Każda zabudowa Coseco jest ponadto objęta zdalnym monitoringiem podstawowych parametrów. Gromadzone dane trafiają do siedziby firmy, gdzie są analizowane w czasie rzeczywistym umożliwiając bieżącą ocenę stanu technicznego zabudowy. Na tej podstawie można zaplanować z wyprzedzeniem niezbędne czynności i zapobiec poważniejszej awarii. Takie informacje są też pomocne w optymalnym doborze okresów między przeglądami do warunków eksploatacji.

Wojciech Karwas

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**

Renault Master E-Tech w służbie mieszkańców Tomaszowa Mazowieckiego

Wymogi Ustawy o elektromobilności spełniają nie tylko zasilane „ekologicznie" pełnowymiarowe śmieciarki, ale również napędzane w taki sposób lekkie pojazdy użytkowe. Z tego zapisu skorzystał Zakład Gospodarki Wodno-Kanalizacyjnej w Tomaszowie Mazowieckim, który niedawno rozbudował swoją flotę o całkowicie elektryczny Renault Trucks Master E-Tech.

Renault Trucks Master E-Tech dostarczony do ZGWK posłuży do odbioru odpadów oraz transportu sprzętu wykorzystywanego przy obsłudze sieci wodno-kanalizacyjnej.

Zakres działalności przedsiębiorstwa jest znacznie szerszy niż wynika to z jego nazwy. Oprócz zaopatrywania mieszkańców w wodę i odbioru nieczystości płynnych, spółka zarządza oczyszczalnią ścieków i odbiera odpady komunalne. Do realizacji ostatniego zadania wykorzystuje osiem śmieciarek i dwa hakowce – niemal wszystkie są zabudowane na podwoziach Renault Trucks. Rozwój firmy, dążenie do poprawy jakości świadczonych usług przy jednoczesnym zmniejszaniu szkodliwego oddziaływania na środowisko i otoczenie, czy w końcu wymogi Ustawy o elektromobilności wymusiły rozbudowę floty. Tym razem jednak chodziło o mniejszy i zeroemisyjny pojazd, pomocny zarówno przy obsłudze sieci wodno-kanalizacyjnej, jak i pracach związanych z odpadami. Wybór padł na Renault Trucks Master E-Tech, który wyposażono w stałą zabudowę skrzyniową polskiego producenta ITS System. O decyzji zadecydowały wcześniejsze zimowe testy demonstracyjnego Mastera z napędem elektrycznym, zaproponowane przez firmę Polsad, tj. lokalnego dealera Renault Trucks. – *Ten pojazd bardzo dobrze się prezentował, a jego zasięg nawet przy niskiej temperaturze był dla nas w pełni satysfakcjonujący. Szybko przekonaliśmy się do takiego rozwiązania i niechętnie zwracaliśmy testowy egzemplarz. To trochę tak, jak z małym dzieckiem, które gdy dostanie cukierek, to już trudno mu go odebrać* – wspomina z uśmiechem Paweł Rabczewski, zastępca prezesa zarządu ZGWK w Tomaszowie Mazowieckiem. – *Po tym teście byliśmy już zdecydowani na elektrycznego Mastera i nie braliśmy pod uwagę innych dostawców, zwłaszcza że zależało nam też na czasie* – dodaje.

Nowy pojazd zastąpi wysłużony samochód dostawczy konkurencyjnej marki. Jednym ze sposobów jego wykorzystania będzie praca w dziale eksploatacji, odpowiedzialnym m.in. za utrzymanie sieci wodno-kanalizacyjnej, jej rozbudowę i usuwanie awarii. Znajdzie tam zastosowanie przy transporcie osób oraz różnego sprzętu, jak np. agregatu prądotwórczego i narzędzi ręcznych. Równolegle Master E-Tech wesprze flotę śmieciarek, służąc do odbioru zbieranego selektywnie szkła w workach. W tym celu dziennie będzie wykonywał dwa kursy o łącznej długości 60-70 km, głównie po drogach Tomaszowa Mazowieckiego.

Paweł Rabczewski zwraca uwagę, że nowy pojazd dobrze sprawdzi się w kierowanym przez niego przedsiębiorstwie nie tylko ze względów czysto użytkowych, ale również ekonomicznych. Spółka ma już bowiem dwie instalacje fotowoltaiczne o mocy 50 kWp każda (jedna znajduje się w siedzibie przedsiębiorstwa, druga na ujęciu wody w Białobrzegach), a w planach jest wybudowanie kolejnej, w oczyszczalni ścieków, o mocy aż 500 kWp. Ładowanie pojazdu przy wykorzystaniu własnego prądu znacząco obniży koszty

Lekka zabudowa firmy ITS System ma długość i szerokość wewnętrzną odpowiednio 3800 i 2100 mm. Ramę pośrednią i 400-milimetrowe burty wykonano z aluminium, na podłogę użyto sklejki foliowanej o grubości 15 mm. Pojemność skrzyni zwiększają nadstawki z siatki stalowej o wysokości 1000 mm. Szybki i łatwy dostęp do przestrzeni ładunkowej zapewniają boczne przesuwne okna wsypowe o długości 800 mm oraz tylne drzwi dwuskrzydłowe. Całość zabezpiecza opończa na zwijaczu.

Oficjalne przekazanie elektrycznego Mastera odbyło się 2 października 2023 r. w oddziale firmy Polsad w Rzgowie, która przygotowała pojazd i jest odpowiedzialna za jego obsługę.

Tablica rozdzielcza Mastera E-Tech różni się od stosowanej w wersji spalinowej: ma niebieskie akcenty i duży wskaźnik zużycia energii zastępujący obrotomierz.

Pojazd wyposażono w 5 kamer (dwie z przodu, jedną z boku i dwie z tyłu) wchodzących w skład dwóch systemów wizyjnych. Jeden ogranicza martwe pole widzenia i tym samym zwiększa bezpieczeństwo załogi, drugi dokumentuje przebieg pracy głównie w celu łatwiejszego rozpatrywania reklamacji klientów.

Paweł Rabczewski, zastępca prezesa zarządu ZGWK w Tomaszowie Mazowieckiem: – Zapas energii, jaki może zgromadzić ten samochód spokojnie wystarcza na realizację zaplanowanych przez nas zadań. O jego możliwościach przekonaliśmy się w trakcie zimowego testu przy niskiej temperaturze, który w pełni potwierdził skuteczność zastosowanego napędu. Nawet z najdłuższych tras wracaliśmy do bazy z wystarczająco dużym zasięgiem.

Akumulatory trakcyjne składają się z 12 modułów ogniw o łącznej masie 332 kg. Umieszczone pod podwoziem nie ograniczają przestrzeni ładunkowej, a jednocześnie obniżają środek ciężkości polepszając stabilność pojazdu.

jego eksploatacji, tak samo jak rzadsze i tańsze przeglądy okresowe w porównaniu do samochodu spalinowego.

Ze względu na brak lokalnej stacji tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) rozbudowa lub ewentualnie modernizacja floty ZGWK podyktowana przepisami (od 1 stycznia 2025 r. minimalny udział pojazdów nisko- lub zeroemisyjnych powinien wynosić co najmniej 30%) może polegać tylko na wykorzystaniu samochodów napędzanych elektrycznie. – *Jeśli Master E-Tech sprawdzi się w swojej roli, nie wykluczamy, że w przyszłości dołączy do niego drugi taki pojazd. Przy założeniu, że spółka ZGWK będzie w dużej mierze pozyskiwała prąd ze źródeł odnawialnych, widzielibyśmy też w swojej flocie pełnowymiarową śmieciarkę elektryczną. Na razie jednak nie stać naszej spółki na taką inwestycję. Decydując się na nią musielibyśmy uwzględnić ten koszt w cenie odbioru odpadów, co byłoby dodatkowym obciążeniem dla mieszkańców, i bylibyśmy też mniej konkurencyjni w przetargach* – tłumaczy Paweł Rabczewski.

Właścicielem przedmiotowego Renault Trucks Master E-Tech jest warszawska firma Vento Fleet, a ZGWK korzysta z niego w ramach najmu długoterminowego. Umowa została zawarta na 48 miesięcy z opcją przedłużenia bądź wykupu. Kontrakt obejmuje nie tylko finansowanie, ale także ubezpieczenie, obsługę serwisową ASO (również z częściami podlegającymi zużyciu), obsługę ogumienia (zakup, wymiana i przechowywanie w oparciu o rzeczywiste koszty), pakiet assistance (zawierający też holowanie w przypadku całkowitego rozładowania akumulatorów trakcyjnych) oraz likwidację szkód. Uzupełnia je zarządzanie pojazdem, czyli usługa polegająca na wsparciu klienta w optymalizacji wykorzystania samochodu, planowaniu przeglądów okresowych, napraw itp. Pojazd został dofinansowany z programu „Mój elektryk", zapewniając niższy czynsz najmu. Zastępca Prezesa ZGWK jest zadowolony z rozwiązania, jakie proponuje Vento Fleet: – *Dzięki uzgodnionej, stałej miesięcznej racie mamy przewidywalne koszty użytkowania samochodu, nawet jeśli wystąpią jakieś nietypowe sytuacje. A powierzenie obsługi pojazdu firmie, która jest w tym wyspecjalizowana, pozwala nam jeszcze lepiej kupić się na wykonywanej działalności*.

Renault Trucks Master E-Tech dostarczony do ZGWK to wersja L3 (rozstaw osi 4332 mm) o DMC 3,5 tony. Zastosowano w nim silnik synchroniczny prądu przemiennego o mocy 57 kW (76 KM) i momencie obrotowym 225 Nm. W przekazywaniu napędu na przednią oś pośredniczy jednostopniowy reduktor o przełożeniu 9,3. Źródłem energii są ogniwa litowo-jonowe NMC (niklowo-manganowo-kobaltowe) o pojemności 52 kWh, zapewniające rzeczywisty zasięg nawet 200 km. Dzięki dołączonym przewodom ładowanie akumulatorów może odbywać się na różne sposoby, począwszy od zwykłego gniazdka domowego, przez Wallboxa, po terminale publiczne i szybkie ładowarki prądem stałym. W ostatnim przypadku do całkowitego uzupełnienia energii wystarczą zaledwie 3 godziny.

Karol Wójtowicz

Twoja firma korzysta z samochodów? Poznaj wyjątkowe rozwiązania Vento Fleet

Nie trzeba mieć samochodu na własność, aby móc nim zarabiać. Z takiego założenia wychodzi warszawska firma Vento Fleet, która specjalizuje się w innowacyjnym najmie średnio- i długoterminowym pojazdów osobowych i użytkowych. Świadczy ponadto usługę kompleksowego zarządzania flotą, która pozwala na redukcję kosztów, efektywniejsze wykorzystanie posiadanych zasobów i lepszą koncentrację na wykonywanej działalności.

Vento Fleet to całkowicie polska firma, która działa w branży od 2006 r., a w obecnym kształcie funkcjonuje od 2018 r. Zajmuje się głównie najmem średnio- i długoterminowym samochodów osobowych, a od niedawna również użytkowych o DMC do 3,5 t. Jej aktualna flota liczy ok. 1000 pojazdów, z czego połowa ma napęd hybrydowy. Z usług firmy korzysta obecnie blisko 80 podmiotów, które najmują od kilku do niemal 300 samochodów jednocześnie. Vento Fleet nie ogranicza jednak swojej roli wyłącznie do dostarczenia pojazdów. Współpraca z klientem rozpoczyna się od wnikliwego rozpoznania jego potrzeb w tym zakresie. Analizowane są m.in. wielkość niezbędnej floty, rodzaje wykonywanych tras czy roczne przebiegi. Na bazie tych informacji Vento Fleet przygotowuje „skrojoną na miarę" ofertę dobierając markę, model czy wyposażenie samochodów, które najlepiej sprawdzą się w konkretnym zastosowaniu. Biorąc pod uwagę całkowite koszty użytkowania (TCO) niejednokrotnie okazuje się, że droższy pojazd wypada dużo taniej, np. „hybryda" vs. diesel eksploatowana w mieście. Skalkulowana rata najmu obejmuje nie tylko finansowanie, ubezpieczenie i przeglądy okresowe, ale również opony, samochód zastępczy czy likwidację szkód. Vento Fleet bierze też na siebie całościowe zarządzanie samochodami, dzięki czemu klient nie musi martwić się o optymalizowanie wykorzystania floty albo planowanie czynności serwisowych. Ponadto w każdej chwili (całą dobę, przez wszystkie dni tygodnia) może liczyć na fachową pomoc zespołu Vento Fleet w nieoczekiwanej sytuacji, np. gdy dojdzie do zdarzenia drogowego, aby jak najszybciej rozwiązać problem.

Podjęcie współpracy z Vento Fleet nie wiąże się z żadną opłatą wstępną – klient uiszcza tylko miesięczną ratę. To ważna zaleta szczególnie dla „młodych" firm czy tzw. start-upów, ponieważ mogą one rozwijać swoją działalność bez angażowania dużych środków na samochody. Co istotne, Vento Fleet jest w stanie zaoferować rozwiązanie „na już", czyli przejąć obsługę floty, którą klient już posiada. Korzystając ze swojego wieloletniego doświadczenia może przygotować samochody do sprzedaży, a nawet je odkupić, zapewniając łatwe i płynne przejście na nowe pojazdy. Wykonywane w ramach takiej usługi naprawy często okazują się dużo bardziej atrakcyjne cenowo, ponieważ Vento Flet zleca je zaufanym partnerom, u których ma „wypracowane" rabaty. Po zakończeniu umowy najmu klienci najczęściej decydują się na wymianę samochodu, choć możliwa jest jego dalsza eksploatacja poprzez kontynuację umowy, leasing albo wykup pojazdu. Wynika to przede wszystkim z gwarancji udzielanej zwykle na 2 lata z określonym limitem przebiegu. Gdy już nie obowiązuje, dalsze użytkowanie samochodu wiąże się z ryzykiem powstania dodatkowych kosztów, które trzeba byłoby wliczyć w ratę.

Rata za najem może być zaliczana do kosztów – w przypadku samochodów użytkowych 100% kwoty. Przez cały okres umowy jest ona stała, zapewniając przewidywalność wydatków związanych z posiadaniem floty. Ułatwia to planowanie budżetu, a tym samym tworzenie nowych stanowisk czy podejmowanie inwestycji. Istotne znaczenie ma również fakt,

Firma Vento Fleet wyróżnia się „niekorporacyjnym" podejściem do klienta, brakiem ukrytych kosztów i wysoką elastycznością. Umożliwia najem samochodu przygotowanego pod konkretne potrzeby, w pełni gotowego do pracy, a więc z zabudową i oklejeniem.

Zgodnie z europejskimi trendami Vento Fleet zmniejsza udział samochodów z silnikami wysokoprężnymi na rzecz aut benzynowych i hybrydowych – te ostatnie stanowią już połowę floty. Coraz więcej jest też pojazdów elektrycznych, a niedawno pojawiły się dwa samochody z napędem wodorowym.

że taka rata jest pozabilansowa, więc nie podlega analizie finansowej banków czy innych instytucji, zachowując dotychczasową zdolność kredytową.

Rozwiązanie proponowane przez Vento Fleet to najtańsza forma finansowania samochodu. W przypadku klasycznego leasingu operacyjnego klient najczęściej dokonuje wpłaty własnej w wysokości 10-15% ceny pojazdu, czyli angażuje już swoje środki, a później płaci jeszcze za wykup 1-5%. W trakcie umowy spłaca więc cały pojazd. Przy najmie sytuacja wygląda zupełnie inaczej, ponieważ nie ma opłaty początkowej, a wysokość raty jest wyliczana na podstawie wartości samochodu na koniec zawieranej umowy. Oznacza to, że klient ponosi tylko rzeczywiste koszty wyeksploatowania pojazdu w tym okresie, dzięki czemu są one znacznie niższe. Oczywiście dochodzą do tego elementy takie jak ubezpieczenie, serwis, opony czy samochód zastępczy, ale w leasingu operacyjnym też trzeba je uiścić, choć jednorazowo i dopiero w momencie zaistnienia.

Najem w Vento Fleet ma szczególną zaletę w przypadku elektrycznych pojazdów użytkowych, których zakup jest dofinansowywany w ramach programu „Mój elektryk". Otrzymanie wsparcia zazwyczaj zajmuje 6-8 miesięcy, więc jeśli klient chce od razu korzystać z samochodu, sam musi pokryć całość inwestycji, a później czeka na przyznane środki. Przy najmie pojazd bez zwłoki trafia do użytkownika, ponieważ to Vento Fleet bierze na siebie pełne finansowanie, ale miesięczna rata od początku uwzględnia cenę pomniejszoną o kwotę dofinansowania.

Oferta Vento Fleet to znakomita propozycja dla niemal każdej firmy, która do swojej działalności wykorzystuje samochody. Mogą to być przedsiębiorstwa komunalne świadczące usługi odbioru odpadów czy utrzymania zieleni, jak również firmy, które dostarczają im sprzęt. Chodzi tu np. o pojazdy dla przedstawicieli handlowych a nawet kompletnie wyposażone „busy" serwisowe. Vento Fleet jest bowiem w stanie sprostać nawet najbardziej wymagającym i specjalistycznym zamówieniom.

Karol Wójtowicz

Vento Fleet

Vento Fleet
TWOJA FLOTA W NASZYCH RĘKACH!

najem średnio- i długoterminowy (min. 6 miesięcy)

w ofercie samochody osobowe i dostawcze

kompleksowe zarządzanie i obsługa floty

współpraca już od kilku samochodów

Więcej informacji:
Kamil Kwieciński k.kwiecinski@ventofleet.pl +48 797 882 928
Jan Graczyk j.graczyk@ventofleet.pl +48 573 912 406

VENTO Fleet Sp. z o.o.
02-963 Warszawa, ul. Vogla 28/6
www.ventofleet.pl

Nowa gama ciężarówek IVECO gotowych na przyszłość

IVECO wprowadza pojazdy opracowane jako modele roku 2024 pod hasłem „Be the change", Bądź Zmianą. Nie chodzi tu tylko o transformację energetyczną. Działanie w coraz trudniejszym otoczeniu rynkowym wymaga nowego spojrzenia na transport, czemu służą liczne nowatorskie technologie.

Dlatego prezentację nowej rodziny zorganizowano z rozmachem, po raz pierwszy przedstawiając jednocześnie całą ofertę: IVECO WAY, Eurocargo i Daily oraz elektryczne S-eWAY i eDaily. Głównym impulsem do wielkiego programu modernizacyjnego, kosztującego miliard euro, było rozszerzenie wymagań ujęte w unijnym Rozporządzeniu w sprawie ogólnego bezpieczeństwa ruchu drogowego (GSR) z 2019 r. Do ich spełnienia jest niezbędna nowa architektura elektroniczna, zdolna do obsługi takich układów jak asystent odczytujący znaki z ograniczeniami prędkości i przekazujący je do tempomatu, wykrywanie obiektów w martwym polu, aktywne hamowanie po stwierdzeniu przeszkody, zapobieganie opuszczeniu pasa ruchu czy zderzeniu przy cofaniu. Ciężarówki muszą być także przygotowane do montażu blokady alcolock. Równolegle regulaminy ONZ nakazują zwiększenie bezpieczeństwa danych wysyłanych z i do pojazdów. Przebudowując pod tym kątem układy elektroniczne i oprogramowanie znacznie poszerzono zakres usług, jakie można świadczyć klientom i kierowcom w skomunikowanych ciężarówkach. Dodano jeszcze sporo zmian konstrukcyjnych i stąd prezentacja gamy IVECO gotowej na wyzwania sięgające daleko poza rok 2024.

S-WAY zielony jak nigdy wcześniej

Ciężarówki serii WAY to flagowe pojazdy marki, zwłaszcza dalekodystansowe S-WAY, które w ciągu kilku lat znacząco zwiększyły jej udział w transporcie międzynarodowym. Tu nastąpiły zmiany rewolucyjne, choć mało widoczne z zewnątrz, bo głównie „pod maską" i we wnętrzu kabiny. W S-WAY model

Silnik wysokoprężny xCursor 13 jest lżejszy o 10% niż poprzednik, a mimo to trwałość ma być o 33% większa. Najlepszy na rynku hamulec silnikowy pracuje o 30% efektywniej i może zastąpić zwalniacz hydrauliczny w większości zadań transportowych. To dalsze korzyści w zakresie kosztów, masy oraz zużycia paliwa.

Wraz z debiutem nowej gamy, IVECO zmieniło liternictwo i kolor logo, które w wersji korporacyjnej jest czarne z niebieską kreską w E, natomiast na pojazdach występuje w wersji chromowanej lub w kolorze grafitowym. Na start S-WAY MY 2024 proponuje się głęboki odcień zieleni Cambridge Green, do wyboru jest osiem wariantów atrapy chłodnicy z wykończeniem błyszczącym, metalizowanym lub w kolorze kabiny.

2024 debiutuje nowy silnik wysokoprężny xCursor 13 dostarczany przez FPT Industrial. Wykonany z materiałów o większej wytrzymałości, waży 1018 kg i jest lżejszy niż poprzednik (o ponad 100 kg), a nawet niż Cursor 11, który znika z programu IVECO. Nowy silnik pracuje z wyższym stopniem sprężania i ciśnieniem wtrysku, dzięki czemu zwiększono sprawność. Elektronicznie sterowana turbosprężarka dwuprzepływowa pozwala na uzyskanie wysokiego momentu przy niskich obrotach. Silnik osiąga w najmocniejszej wersji 580 KM i moment obrotowy 2800 Nm. Pozostałe warianty rozwijają moc 460, 500 KM lub 540 KM z momentem obrotowym odpowiednio 2500, 2600 i 2700 Nm. W połączeniu ze zmianami w układzie rozrządu osiągnięto także bardzo dużą moc hamowania silnikiem: 450 lub nawet 530 kW (opcja), co w wielu przypadkach umożliwi zrezygnowanie z dodatkowego zwalniacza.

Silniki 460 i 500 KM mają zwiększony moment przy niskich obrotach, dzięki czemu mogą być łączone z mostami o długich przełożeniach (2,17 dla ogumienia standardowego i 2,06 dla niskoprofilowego), co już umożliwia uzyskanie 7% oszczędności na paliwie. Do tego dochodzą kolejne ulepszenia: system jazdy przewidującej HiCruise II generacji korzysta z map 3D i pozycjonowania GPS, dostosowując prędkość pojazdu do profilu drogi oraz do zakrętów i rond. W połączeniu z ulepszeniami aerodynamiki oraz nadzorem nad stylem jazdy kierowców potencjał zmniejszenia spalania sięga 14%.

Nowy silnik ma także wersję zasilaną gazem ziemnym xCursor 13 NG o mocy maksymalnej 500 KM i momencie obrotowym 2200 Nm. Tu zużycie paliwa może być mniejsze o nawet 11%, a trwałość jest większa o 20%. Dodatkowo zwiększono pojemność zbiorników CNG, maksymalny zasięg wynosi obecnie do 1800 km na LNG i 800 km na CNG. Na 2027 r. jest zapowiadane zasilanie wodorem z bezpośrednim wtryskiem gazu.

Nowe wnętrze kabiny S-WAY ma kontrastowe kolory, dodatkowe schowki, a mały przycisk elektronicznie sterowanego hamulca postojowego przyczynia się tak do bezpieczeństwa, jak i uporządkowania przestrzeni. Na tablicy rozdzielczej po stronie pasażera jest składany stolik, obok umieszczono gniazdko USB. Wyposażenie opcjonalne obejmuje Mirrorcams, system kamer zastępujących główne i szerokokątne lusterka wsteczne. Dzięki zmniejszeniu powierzchni czołowej obniżono opór aerodynamiczny, co przekłada się na redukcję zużycia paliwa nawet o 1,5%.

IVECO S-WAY i X-WAY z pneumatycznym zawieszeniem przedniej osi mają nowe miechy o dużym skoku, a dopuszczalne obciążenie zwiększono do 9 t. Takie zawieszenie jest teraz dostępne w szerszej gamie podwozi, m.in. w podwyższonym ON+ oraz dla układów 6x4 i 8x4 Tridem. Podwozia 6x2 otrzymały wzmocnioną 9-tonową oś wleczoną przydatną w śmieciarkach i zabudowach z żurawiem na tylnym zwisie.

Znacznie zwiększono komfort kierowcy we wnętrzu kabiny o poprawionej ergonomii. Nowa tablica rozdzielcza ma wyświetlacz z cyfrowymi zegarami, w standardzie 10-calowy, w opcji 12-calowy. W obu sposób przekazywania informacji można dostosować do preferencji. Obniżono fotel i wprowadzono dodatkowy przegub kolumny kierownicy, by pochylić ją do kierowcy oraz odchylać do pionu przy wychodzeniu lub w czasie wypoczynku. Zestaw systemów wspomagających w gamie WAY otwiera Asystent autostradowy (Highway Assist) utrzymujący pojazd na środku pasa ruchu, wykrywając odchylenia toru jazdy za pomocą kamery i korygując je funkcją Active Steering dzięki elektrohydraulicznemu wspomaganiu układu kierowniczego, z pomocniczym silnikiem elektrycznym. Tempomat adaptacyjny z funkcją zatrzymywania i ruszania (ACC Stop&Go) utrzymuje ustaloną prędkość i bezpieczną odległość od poprzedzającego pojazdu, a także automatycznie zatrzymuje i ponowne uruchamia S-WAY podczas jazdy w korkach.

Elektryczny IVECO S-eWAY BEV o zasięgu do 500 km może wykonywać przewozy towarów między centrami dystrybucyjnymi lub z centrum do miasta. Pojazd wykorzystuje energię z dziewięciu modułów akumulatorowych po 82 kWh, co łącznie daje pojemność 738 kWh. Można je ładować mocą do 350 kW.

IVECO S-eWAY 4x2 jest napędzany dwoma silnikami zintegrowanymi z tylnym mostem w zespół eAxle produkowany przez FPT Industrial. Silniki rozwijają moc ciągłą 480 kW i moment obrotowy 1800 Nm. eAxle zapewnia najlepsze w tej klasie osiągi i ma zwartą konstrukcję, co umożliwiło zmieszczenie modułów akumulatorowych między osiami bez nadmiernego wydłużania ciągnika.

W całej gamie WAY wprowadzono układy informowania o obecności obiektów w martwym polu z boku Blind Spot Warning oraz obiektów przed pojazdem Moving-Off Information Systems, zwiększając bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego. Wykrywanie zmęczenia kierowcy Driver Drowsiness Detection, asystent prędkości Intelligent Speed Assist, blokada Alcohol Interlock analizująca wydychane przez kierowcę powietrze, to skutek wspomnianych wymagań unijnych. Nowym pomysłem IVECO jest usługa monitorowania stanu zdrowia kierowcy Driver's Health Monitoring za pomocą danych ze smartwatcha i systemów wspomagania. Wzbogacono także funkcje wcześniej dostępne, np. aplikacja MY IVECO Way obejmuje cyfrową listę kontrolną, zdalne sterowanie funkcjami w kabinie i interaktywną instrukcję obsługi. Menedżerowie mogą monitorować flotę i zarządzać nią z portalu klienta IVECO ON, m.in. używając sterowania Remote Commands do zdalnego ustawienia parametrów pojazdów. Diagnostyka Advanced Predictive Diagnostics wykorzystuje nowe algorytmy do monitorowania stanu technicznego, przewidywania usterek i monitorowania żywotności podzespołów.

Eurocargo CNG – jedyny taki!

Dzięki licznym możliwościom konfiguracji nowe IVECO Eurocargo jest gotowe do każdego zadania: podwozie o DMC od 7,5 do 19 t obsłuży dostawy miejskie, lokalne, budowlane, komunalne, a nawet terenowe (wersja 4x4). Dzięki najmniejszej w klasie średnicy skrętu 11 m Eurocargo łatwo manewruje w mieście. Gama rozstawów osi od 2790 do 6570 mm oraz mocna rama spełniają wymagania różnych zastosowań i specjalistycznych zabudów. Jest jedna szczególna cecha: Eurocargo to jedyne w Europie pojazdy o DMC od 12 do 19 t dostępne z zasilaniem gazem ziemnym. Teraz wyposażono je w nowej generacji silniki CNG Tector 7 o pojemności 6,7 l dostępne w trzech wersjach: 220, 250 i 280 KM. Standardową skrzynią biegów, dostępną zarówno w modelach z silnikami wysokoprężnymi, jak gazowymi, jest 8-stopniowa w pełni automatyczna ZF8-HP. Umożliwia ona zmniejszenie zużycia paliwa nawet o 5% w porównaniu z poprzednią skrzynią zautomatyzowaną, da się z niej wyprowadzić dość mocy nawet do hydrostatycznego napędu zamiatarki. Jako opcja jest dostępna automatyczna skrzynia Allison 3000 polecana do ciężkich zadań, np. śmieciarek. Maksymalna objętość butli gazowych to teraz 1100 l.

IVECO Eurocargo CNG z butlami gazowymi tylko na stelażu zakabinowym. To podwozie ciągnika siodłowego, ale taki sam układ jest stosowany w zamiatarkach, gdzie też nie ma miejsca na butle wzdłuż ramy.

Unikatowy w całej Europie silnik gazowy Tector 7 jest o 30% trwalszy niż jego niespełna 6-litrowy poprzednik.

W Eurocargo również zmodernizowano tablicę rozdzielczą wprowadzając cyfrowy zestaw wskaźników z 10-calowym wyświetlaczem konfigurowalnym zgodnie z preferencjami kierowcy. Pośrodku zamontowano 7-calowy ekran dotykowy systemu Infortainment z dostępnym radiem DAB i kamerą cofania. Każdy Eurocargo jest teraz wyposażony w standardowy moduł Connectivity Box. Przewoźnicy zyskują dostęp do usług cyfrowych IVECO, w tym monitorowania pojazdów i diagnostyki zdalnej, a także do zarządzania flotą z portalu klienta IVECO ON. Aplikacja Easy Cargo zapewnia dostęp do systemu oceny stylu jazdy Driving Style Evaluation, który przekazuje sugestie dotyczące bezpiecznej jazdy, oszczędzania paliwa i dbałości o stan techniczny. Easy Cargo łączy kierowcę bezpośrednio z usługami zdalnej pomocy serwisowej i aktualizacjami oprogramowania. Można też obsługiwać nią funkcje w kabinie (klimatyzacja, ogrzewanie dodatkowe, oświetlenie, zamki drzwi). Klienci mogą skorzystać z nowej funkcji predykcyjnej obsługi serwisowej opartej na danych wysyłanych przez Eurocargo.

IVECO Daily na wskroś bezpieczny

W zmodernizowanym Daily zwracają uwagę przede wszystkim układy asystujące kierowcy, które weszły do wyposażenia seryjnego. Nowy asystent jazdy w korkach Traffic Jam Assist automatycznie podąża za ruchem drogowym, zaawansowany system ALC utrzymuje Daily na środku pasa ruchu, a tempomat adaptacyjny z funkcją zatrzymywania i ruszania ACC Stop&Go dotrzymuje tempa i zatrzymań pojazdowi jadącemu z przodu. Dzięki asystentowi prędkości i ostrzeżeniom systemu rozpoznawania znaków drogowych kierowca może zaakceptować i ustawić ograniczenie prędkości.

Bezpieczeństwo poprawiają układ hamowania awaryjnego AEBS z funkcją City Break chroniący szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego oraz asystent skrętu Turn Assist automatycznie aktywujący hamulec na zakręcie, gdy jest to konieczne, by uniknąć zdarzenia. Asystent martwego pola ostrzega o zbliżaniu się pojazdów na sąsiadujących pasach ruchu, a w mieście informuje o zbliżaniu się rowerzysty od strony krawężnika. System hamowania po wykryciu ruchu poprzecznego za Daily (Rear Cross Traffic Braking) wspiera kierowcę w manewrze cofania,

IVECO Daily z zewnątrz niewiele się zmienił: nowy jest przedni zderzak osłaniający czujnik radarowy rozbudowanych układów asystujących kierowcy.

Układ multimedialny z 10-calowym kolorowym wyświetlaczem centralnym to opcja w nowym Daily. Dzięki bezprzewodowemu połączeniu ze smartfonem kierowca może korzystać z aplikacji w telefonie przez ekran w pojeździe. Elektryczny hamulec ręczny także jest opcyjny, jego przycisk umieszczono na konsoli sterowania skrzynią Hi-Matic z wygodniejszą dźwignią.

Możliwości odbioru 15 kW mocy w eDaily zostały rozszerzone do 50 kW w postaci wysokonapięciowego i mechanicznego ePTO do napędu osprzętu używanego w wymagających specjalistycznych zadaniach, takich jak odśnieżanie, zbieranie śmieci itp. Podwozie o najdłuższym rozstawie osi 5100 mm mogą mieć cztery baterie po 37 kWh każda.

automatycznie hamując w razie potrzeby. Kiedy kierowca lub pasażer przygotowują się do opuszczenia kabiny, system ostrzegania przy otwieraniu drzwi sygnalizuje zbliżający się pojazd lub rowerzystę.

Układy asystujące oraz sztywniejsza poprzeczka nowego przedniego zderzaka spowodowałyby zwiększenie masy własnej, gdyby nie przeciwdziałanie konstruktorów. Zmieniono gatunek stali na ramę podwozia, w którym można też zastosować lżejsze kompozytowe resory tylnego zawieszenia o progresywnej sztywności w wersji 35S z pojedynczym tylnym ogumieniem. Ciekawostką jest opcyjny zbiornik paliwa o pojemności jedynie 40 l proponowany do takich Daily, które pokonują krótkie dystanse i pracują na miejscu, np. zabudowane podnośnikami montażowymi.

Daily również ma nową tablicę rozdzielczą z 10,25-calowym konfigurowalnym zestawem zegarów elektronicznych standardowym w całej gamie oraz licznymi otwartymi schowkami na dokumenty. Jest w niej ładowarka indukcyjna do smartfona i więcej gniazd USB. Kamera cofania z dynamicznymi liniami jest dostępna w wyposażeniu opcjonalnym podwozi i furgonów jako uzupełnienie standardowych czujników parkowania, współpracując z 7-calowym ekranem dotykowym wbudowanym w tablicę lub opcyjnym 10-calowym. Kolejna opcja to bezkluczykowy system Keyless Entry & Go.

Floty używające samochodów dostawczych IVECO mogą pracować wydajniej dzięki zdalnemu sterowaniu z aplikacji Easy Daily lub portalu IVECO ON. Menedżer floty może zdalnie sprawdzić np. ustawienia trybu skrzyni Hi-Matic czy trybu Eco oraz zablokować je w celu oszczędności paliwa. Funkcja ta umożliwia też zdalne sterowanie ustawieniami systemów wsparcia kierowcy.

Usługi IVECO zaprojektowane w celu maksymalizacji dyspozycyjności Daily obejmują zdalne aktualizacje over-the-air oraz proaktywne zarządzanie serwisem i utrzymaniem pojazdu w oparciu o codzienne dane o stanie technicznym. IVECO oferuje również specjalne wsparcie klientów decydujących się na Daily CNG lub elektryczne: usługę eMobility zwiększającą dyspozycyjność, zasięg i sprawność energetyczną pojazdu, a także GATE, długoterminowy wynajem ekologicznych pojazdów użytkowych w formule płatności za użytkowanie. Jest on obecnie dostępny w wybranych krajach.

Wojciech Karwas

Pojazdy komunalne na MAN Trucknology Festival

Równo 15 lat temu firma MAN Truck & Bus zorganizowała po raz pierwszy Trucknology Days, czyli słynne pokazy pojazdów gotowych do pracy. Miejscem cyklicznego wydarzenia jest pawilon Truck Forum wybudowany obok głównych zakładów pod Monachium oraz pobliski poligon testowy.

Od początku celem było zaprezentowanie nowych modeli MAN uzupełnionych o produkty współpracujących firm naczepowych i nadwoziowych, tak by wykazać ich wspólne możliwości. Do tego grona dołączyli producenci podzespołów, akcesoriów i opon, tworząc pokaźne „targi domowe". Impreza dobrze się rozwijała, co roku pojawiała się na niej ponad setka pojazdów podziwianych przez kilka tysięcy gości z całego świata. Pochłaniało to jednak spore środki, toteż pod koniec poprzedniej dekady zrobiono przerwę. Covid sprawił, że stała się ona dłuższa, niż planowano, dodatkowy poślizg spowodowały pandemiczne rozprzężenie dostaw oraz wojna w Ukrainie, która mocno dotknęła zakłady MAN zaopatrywane w wiązki elektryczne przez ulokowanych tam dostawców.

W 2023 roku wreszcie można było wrócić do dawnej formuły, a po 6-letniej przerwie nadano jej wyjątkowy charakter i nową nazwę: Trucknology Festival! Rekordowe była zarówno liczba 220 zaprezentowanych pojazdów, jak i zwiedzających, których pojawiło się ok. 7 tysięcy. Po raz pierwszy na monachijskich błoniach pojawił się dostawczy MAN TGE, ale nie mniej ważny był pokaz ciężarówek typów TGS, TGM i TGL, które debiutowały w samym środku pandemii. Ich „większy brat" TGX miał chociaż światową premierę i zdążył wziąć udział w pokazach dla klientów, natomiast modele trafiające pod zabudowy wprowadzano w czasie pandemicznych obostrzeń. To była duża strata, ponieważ obok wspólnych ulepszeń pojazdów MAN nowej generacji, np. całkowicie zmienionej struktury elektryczno-elektronicznej i istotnie zmodernizowanych kabin, po raz kolejny poprawiono współpracę z partnerami wykonującymi nadwozia. Monachijska firma zawsze przodowała pod tym względem: u niej najłatwiej zamówić podwozie idealnie dopasowane do potrzeb, nic nie trzeba przycinać i jak najmniej (albo wcale) przekładać na ramie. Warto przypomnieć, że takie branżowe kompletacje są wykonywane w zakładzie w Niepołomicach, który jest obecnie jedynym miejscem produkcji ciężarówek MAN w Europie. Wybór przystawek mocy, wyjścia zasilania i wymiany danych z zabudową, nietypowe układy osi i ich napędów – to wszystko można zamówić w fabryce. Rozwiązania, które nie mieszczą się w takcie taśmy montażowej, są instalowane w ramach usługi MAN Individual, na co w Niepołomicach wydzielono osobną halę.

Dotyczy to m.in. podwozi pod zabudowy komunalne, które zaprezentowano na Festivalu bardzo bogato, zgodnie z czołową pozycją niemieckich producentów tej branży. Unikatowe wydarzenie jest otwarte dla partnerów z całej Europy, ale dominują

Posypywarka Küpper-Weisser Combiwet ma „inteligentny" układ dozowania solanki zwilżającej środek uszorstniający nawierzchnię. W wydłużonej kabinie typu TN można wygodnie odpocząć w czasie przerwy w pracy, a prowadzenie ułatwia układ OptiView zastępujący tradycyjne lusterka.

Posypywarka Bucher Icebear załadowana na podwozie MAN TGS za pomocą urządzenia hakowego Meiller RS 21. Wśród zalet tego hakowca jest rama nośna z profilu o 20 mm niższego niż w poprzedniej generacji, co przydaje się zwłaszcza przy przewozie ciężkiej zabudowy, poprawiając stabilność pojazdu.

Pełnonapędowy MAN TGM 13.290 z pojedynczymi kołami tylnymi na trudne warunki drogowe. Na skrzyni samowyładowczej ulokowano posypywarkę Küpper-Weisser IMS serii F ze zbiornikami na 2 m³ środka stałego i 860 l solanki.

Śnieg, który w lipcu zastąpiono odpowiednio udrapowanym tiulem, zgarnia pług Bucher podczepiony do MAN-a TGM 13.290 4x4 z bliźniakami na tylnym moście. Na ramie jest ustawiona posypywarka Bucher Yeti W30 podjętą za pomocą urządzenia hakowego Multilift Ultima 14. Na pierwszym planie kontener „bawarski" firmy Decker, dzięki któremu firma komunalna z hakowcami we flocie łatwo wykona najróżniejsze zadania przez cały rok.

MAN TGM 13.290 z wywrotką i żurawiem Palfinger przystosowanym do pracy osprzętem koparkowym przyda się przy budowie terenów zielonych, układaniu kostki czy lżejszych naprawach drogowych.

Zamiatarka Faun Viajet 6 na fabrycznie przygotowanym podwoziu TGM 15.250. MAN wziął na siebie przestawienie zbiornika paliwa i układu oczyszczania spalin tuż za kabinę, w której miejsce kierowcy znajduje się po prawej stronie, by lepiej widział krawędź ulicy.

MAN-y TGS z układem OptiView wyposażone w bramowe urządzenia załadunkowe Meiller nowej rodziny Tectris wyróżniającej się m.in. poprawionym zabezpieczeniem przeciwkorozyjnym dzięki malowaniu zanurzeniowemu (KTL).

tam firmy z Bawarii i sąsiedniej Austrii, a te z innych krajów reprezentuje przede wszystkim nasz KH-KIPPER! Utrzymanie dróg, odbiór odpadów i recykling są opanowane przez „swojaków". Tą obfitość uzasadniała także ubiegłoroczna wystawa specjalistyczna IFAT w Monachium, na której firma MAN nie była obecna jako marka i dla rekompensaty zaprosiła jak najwięcej pojazdów wykorzystujących jej podwozia. To nie są wyłącznie dzieła wielkich producentów, nawet jeśli dostarczyły zasadnicze elementy zabudów: daje się szanse także okolicznym firmom montażowym, ułatwiając im kontakty z zagranicznymi kontrahentami.

Zwracała uwagę ekspozycja pojazdów do całorocznego utrzymania dróg z udziałem europejskiej czołówki producentów posypywarek i pługów oraz hakowych urządzeń załadunkowych. Festival odbył się na początku lipca, w najlepszej porze do wyboru sprzętu na zimę, która w Bawarii raczej nie zawiedzie. A w całym kraju, cały rok trzeba będzie pielęgnować pobocza słynnych niemieckich autostrad, robiąc to szybko i tanio. To była dobra okazja do zademonstrowania wszechstronności ciężarówek MAN różnych klas z modelami TGS i TGM w roli głównej.

MAN TGS to rodzina podwozi w układach od 4x2 po 8x8, wyposażanych w silniki 9-litrowe D15 o mocach 330, 360 lub 400 KM oraz 12,4-litrowe D26 o mocach 440, 480 i 520 KM. W pokazie brały udział pojazdy sprzed ostatniej modernizacji silników D26, która wiązała się ze zwiększeniem osiągów, stąd jeszcze oznaczenie TGS 26.510 np. na trzyosiowym podwoziu z pługiem na czołownicy i posypywarką Kupper-Weisser na ramie, wstawioną tam za pomocą hakowego urządzenie Meiller. Można było też podejrzeć dwa rozwiązania, dzięki którym praca takim MAN-em jest łatwiejsza o każdej porze roku: dodatkowy napęd przedniej osi HydroDrive oraz OptiView, czyli układ kamer i monitorów zastępujący lusterka zewnętrzne.

MAN HydroDrive polega na hydraulicznym napędzie kół przednich silnikami hydrostatycznymi w piastach. Układ składa się poza nimi z wysokociśnieniowej pompy oleju, jego chłodnicy oraz przewodów, więc dokłada trochę masy, ale i tak jest o ok. 500 kg lżejszy niż typowy most napędowy i może być stosowany w pojazdach o niskiej, szosowej ramie. Aktywuje go kierowca, HydroDrive wyłącza się jednak samoczynnie przy prędkości ok. 30 km/h i ponownie włącza, gdy pojazd zwolni poniżej tej granicy. Jego zadaniem jest wspomożenie tylnego mostu napędowego na śliskiej nawierzchni, zastosowanie w pługopiaskarce jest jednym z najbardziej celowych.

Może wymagać wyjaśnienia bogaty zestaw nazw na posypywarce: Kupper-Weisser, Drutzel, IMS na obudowie oraz Boschung na zbiorniku solanki. Producentem urządzenia jest niemieckie przedsiębiorstwo Kupper-Weisser z sąsiedniej Badenii-Wirtembergi, a urządzenie należy do serii IMS (Intelligentes Mobiles Streuen, najkrócej tłumacząc Inteligentne Mobilne Solenie) ze względu na układy sterujące precyzyjnym dozowaniem solanki i środka uszorstniającego zależnie m.in. od prędkości jazdy i lokalizacji pobieranej z GPS. Bawarska firma Drutzel jest jego dealerem w paru niemieckich landach i produkuje własne pługi w Turyngii, czyli dawnej NRD, dlaczego? Kupper-Weisser od 2001 r. należy do szwajcarskiej grupy Boschung, a powodem

Czteroosiowe podwozie MAN TGS z jedną osią napędzaną, ale trzema sterowanymi, to gwarancja wjechania w każde miejsce i odbioru bioodpadów do śmieciarki bębnowej Terberg RotoOlympus o pojemności 24 m³. Także w tym podwoziu zastosowano układ OptiView.

Podwozie pod mobilny rębak Biber austriackiej firmy Eschlbock ma zmodyfikowane przeniesienie napędu i kabinę. W modelu Marox cała moc silnika jest na postoju przekazywana na wał rębaka za pomocą specjalnej przekładni. Kierowca staje się operatorem żurawia przechodząc na obrotowy fotel pasażera. Tylny-prawy narożnik kabiny został przebudowany i oszklony w ramach MAN Individual, by dać dobrą widoczność na urządzenie. Z tego miejsca można również sterować pojazdem, np. poprawiając ustawienie na miejscu pracy.

przejęcia były kłopoty finansowe wynikające z wysokich kosztów pracy w landach zachodnich w połączeniu ze słabszą koniunkturą ze względu na ciepłe zimy.

Elektroniczne lusterka OptiView są najbardziej przydatne w pojazdach dalekobieżnych ze względu na zmniejszenie oporu powietrza, ale praktyka z firm komunalnych wskazuje, że istotnie poprawiają bezpieczeństwo przy typowym dla nich manewrowaniu na ograniczonej powierzchni, dając wyraźniejszy obraz niezależnie od oświetlenia zewnętrznego. Są także mniej narażone na uszkodzenia mechaniczne.

Jednym z konkurentów Boschung w dziedzinie sprzętu do zimowego utrzymania dróg jest firma Bucher, która przedstawiła swoją sztandarową posypywarkę Icebear W50 przystosowaną do podejmowania urządzeniem hakowym na trzyosiowym podwoziu TGS 6x2. Tu także postawiono na maksymalną autonomię pracy dzięki dużym zbiornikom i oszczędnemu dozowaniu materiałów odladzających. Przy wykorzystaniu opcyjnego wewnętrznego zbiornika solanki można zabrać łącznie prawie 10,6 m³ roztworu, a zbiornik na sól lub piach ma 6 m³. Szerokość podawania środków jest regulowana w zakresie 2-12 m, natomiast ich ilość dobiera się do warunków w bardzo szerokim zakresie, np. zwilżanie solanką od 1 do 100%.

Drugim bohaterem był MAN TGM w wersji 4x4 dostępnej ze stałym lub dołączanym napędem przedniej osi zależnie od czasu pracy poza drogami utwardzonymi. Ciekawie zestawiono parę TGM 13.290: wyposażonego w skrzynię trójstronną Meiller i żuraw Palfinger z chwytakiem skorupowym oraz w urządzenie hakowe Hiab Multilift, na niemal identycznych podwoziach. To „niemal" oznacza jednak istotną różnicę, ponieważ pierwszy miał pojedyncze ogumienie tylnego mostu korzystne dla właściwości terenowych, a drugi „bliźniaki" o większej nośności. Samochód z hakowcem demonstrował zalety szybkiej i samodzielnej wymiany zabudowy, zaprezentowany w kompletacji zimowej z posypywarką firmy Bucher i jej pługiem na czołownicy. Użyto tu modelu Yeti W30 ze zbiornikami na 3 m³ środka uszorstniającego i standardowo 1280 l solanki, w bardzo kompaktowej oprawie, ponieważ ta posypywarka jest często ustawiana na skrzyni niewielkich ciężarówek czy nośników osprzętu. Obok już czekał na lato wielofunkcyjny kontener hakowy, który jest jakby lokalnym specjałem. „Bayernbox" przewiezie sypkie materiały budowlane jak każdy inny, ale także palety z kostką czy maszyny samojezdne, ponieważ można wjechać do środka dzięki tylnym drzwiom dwuskrzydłowym. W podłodze umieszczono uchwyty do mocowania przewożonego sprzętu. Do rozładunku oba skrzydła łączą się w klapę z górnymi zawiasami. Producent, firma Decker, proponuje kilka rozwiązań tylnego zamknięcia, np. podwyższoną burtę pełniącą rolę rampy wjazdowej po opuszczeniu na dolnych zawiasach. Wśród opcji jest także uchylana boczna burta.

Lekki TGE także został zaprezentowany w wersji „szytej na miarę" przez niemiecką firmę Schoon, która specjalizuje się w wykonaniach dla firm komunalnych. Tu zainstalowała trójstronną lekką wywrotkę z żurawikiem o nośności 500 kg zamocowanym do skrzyni w szybkorozłącznym gnieździe. Zakabinowa skrzynia mieści narzędzia na wysuwanych tacach, łatwo do nich sięgnąć i utrzymać porządek po zakończeniu pracy.

Segment wywozu odpadów reprezentował tylko jeden pojazd, ale dużego kalibru: 4-osiowy TGS ze śmieciarką bębnową Terberg RotOlympus i wrzutnikiem OmniDEKA. W takiej zabudowie nie ma mechanizmu zagęszczania, dzięki czemu bardzo dobrze sprawdza się przy odbiorze bioodpadów. Kolejny renomowany producent dostarczył zamiatarkę uliczną: był to Faun Viajet 6 na podwoziu TGM 15.250 specjalnie przystosowanym do zabudowy, która zajmuje dużo miejsca po obu stronach ramy. Wylot spalin został wyprowadzony nad kabinę, za którą zmieszczono kompaktowy układ filtrów i katalizatorów oraz zbiornik paliwa. Zautomatyzowana skrzynia biegów otrzymuje w takim przypadku specjalne oprogramowanie „zamiatarkowe".

Na MAN Trucknology Festival po raz kolejny pokazano, jak udane pojazdy mogą powstać przy dobrej współpracy producenta podwozi z wyselekcjonowanymi firmami zabudowującymi. Rekordowa ekspozycja i frekwencja świadczą o tym, że wszyscy mieli już dość zdalnych prezentacji i jak najszybciej chcą zapomnieć o ubiegłorocznych zatorach produkcyjnych. Na kolejnej imprezie pojawi się MAN-owski e-truck już w wersji produkcyjnej.

Wojciech Karwas

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

DAF wprowadza pełną gamę ulepszonych systemów bezpieczeństwa czynnego

DAF Trucks jeszcze bardziej rozszerza ofertę rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo stosując pełny pakiet nowych, fabrycznie instalowanych systemów wspomagających kierowcę (ADAS). Są one dostępne standardowo we wszystkich modelach DAF XB, XD, XF, XG i XG+ od stycznia 2024 r.

Zaawansowany układ awaryjnego hamowania AEBS najnowszej generacji jest wyposażony zarówno w radar, jak i kamerę, sygnalizując obecność przed pojazdem niechronionych użytkowników dróg. Dodatkowy radar odpowiada za nową funkcję Drive-off assist, która wykrywa szczególnie narażonych użytkowników dróg i ostrzega kierowcę o ich bliskości, gdy pojazd porusza się z niską prędkością. Układ Event Data Recorder rejestruje obrazy i dane po aktywacji ostrzeżenia o hamowaniu z wykorzystaniem układu AEBS, a układ DAF Side & Turn Assist ostrzega kierowcę, gdy piesi, rowerzyści albo inne pojazdy znajdują się w martwych polach aż do tylnej krawędzi przyczepy.

Ponadto każdy pojazd DAF nowej generacji będzie wyposażony w układ Speed Limit Recognition, który informuje kierowcę o aktualnych ograniczeniach prędkości i ostrzega go w przypadku ich przekroczenia. Z kolei układ Lane Departure Warning System pomaga uniknąć niebezpiecznych sytuacji, ostrzegając kierowcę o potencjalnie niezamierzonych zmianach pasa ruchu.

Nowa kamera cofania pokazuje na wyświetlaczu w kabinie, co dzieje się z tyłu pojazdu. Asystent świateł drogowych (opcjonalny) automatycznie wyłącza światła drogowe, gdy inne pojazdy nadjeżdżają z przeciwnej strony lub jadą przed nami. Z kolei funkcja sygnału zatrzymania awaryjnego, zastosowana już w poprzednich pojazdach ciężarowych DAF, ostrzega innych użytkowników dróg poprzez miganie świateł awaryjnych o gwałtownym obniżeniu prędkości pojazdu.

Wprowadzono także nowe funkcje, które jeszcze bardziej zwiększają bezpieczeństwo kierowcy. Nowy układ DAF Drowsiness Detection ocenia czujność kierowcy oraz informuje o konieczności zrobienia przerwy. Dostępne jest też przygotowanie pod blokadę alkoholową, które ułatwia montaż urządzenia pozwalającego na uruchomienie silnika dopiero po uzyskaniu negatywnego wyniku badania na obecność alkoholu w wydychanym powietrzu.

Patrick Dean, członek zarządu i główny inżynier firmy DAF, stwierdził: „DAF wyznacza kierunek w dziedzinie aktywnych i pasywnych systemów bezpieczeństwa. Niezrównana widoczność bezpośrednia i pośrednia, doskonała wytrzymałość kabiny i wiodąca w swojej klasie ergonomia są teraz połączone z pełnym pakietem nowych zaawansowanych układów wspomagających kierowcę, co jeszcze bardziej umacnia naszą pozycję jako liderów w dziedzinie bezpieczeństwa. Nie tylko ma to ogromne znaczenie dla właścicieli i kierowców naszej serii modeli DAF nowej generacji, ale także korzystnie wpływa na bezpieczeństwo wszystkich innych użytkowników dróg. Dzięki nowym technologiom, które od stycznia staną się standardem, z pewnością wyznaczamy nowy punkt odniesienia w branży w zakresie bezpieczeństwa.”

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!

Terberg Speedline SLM: załadunek boczny zdefiniowany na nowo

Ogromne doświadczenie Royal Terberg Group w konstruowaniu i produkcji nadwozi specjalistycznych oraz przemysłowych systemów podnoszenia zaowocowało opracowaniem śmieciarek z załadunkiem bocznym Speedline SLM. Unikatowe zabudowy są przeznaczone do współpracy ze specjalnymi pojemnikami ICON, zapewniając niespotykaną wcześniej wydajność.

Na świecie istnieje wiele metod zbiórki odpadów, stosowanych nie tylko w wyniku analizy ekonomicznej, ale także ze względu na infrastrukturę, uwarunkowania historyczne, kulturę kraju i wiele innych. Niektóre z nich to: załadunek tylny, boczny, czołowy, od góry, do zabudów wielokomorowych, prasokontenerów itp. Terberg Environmental dostarcza swoje rozwiązania do niemal wszystkich ww. sposobów odbioru odpadów. Biorąc pod uwagę różne czynniki, najbardziej korzystnym rozwiązaniem okazuje się załadunek boczny. Jest on już powszechnie stosowany m.in. w Hiszpanii, Francji, Wielkiej Brytanii, Włoszech, Niemczech, USA a nawet w Ameryce Południowej. Wynika to z wielu jego zalet. Po pierwsze pojemniki mogą mieć większą pojemność, co oznacza redukcję kosztów w przeliczeniu na odebraną tonę odpadów. System jest w pełni automatyczny, zapobiegając konieczności manipulowania pojemnikiem. Zamiast dwóch lub trzech osób niezbędnych do obsługi klasycznej śmieciarki, przy załadunku bocznym wystarczy tylko jedna osoba – zmniejszają się wypadkowość oraz koszty. Dodatkowo krótki cykl roboczy umożliwia opróżnienie większej liczby pojemników w tym samym czasie. A ponieważ są one większe, to osiągana wydajność mierzona ilością odbieranych odpadów jest niemal dwukrotnie wyższa.

Terberg Speedline SLM przenosi załadunek boczny na całkowicie nowy poziom, gwarantując dalszy wzrost wydajności i obniżenie kosztów. Działa w oparciu o duże pojemniki serii ICON, których pojemność wynosi 2000 i 3200 l, a masa nawet 1500 kg. Podobnie jak w innych systemach tego typu są one ustawiane wzdłuż ulicy, aby pojazd miał do nich bezpośredni dostęp. Zabudowa Speedline SLM występuje w wielu wariantach pojemności skrzyni ładunkowej od 15 do 27 m^3 i może być montowana na wszystkich rodzajach podwozi, tj. dieslowskich, gazowych i elektrycznych. Ma solidną, wytrzymałą konstrukcję i zapewnia stopień zgniotu nawet 7:1. Powstające odcieki są gromadzone w dwóch zbiornikach o łącznej pojemności do 327 l (zależnie od podwozia).

Analizując wydajność różnych systemów trzeba brać pod uwagę czas, przez jaki śmieciarka jest unieruchomiona przy gnieździe z pojemnikami oraz jej zdolność do absorbcji odpadów zanim przejedzie do kolejnego obsługiwanego miejsca, tzn. ile odpadów może w tym czasie odebrać. Okazuje się, że najlepsze rezultaty są osiągane przy zastosowaniu

Czas cyklu załadunkowego wynosi 36 s. W ramach opcji jest dostępny adapter do obsługi pojemników 4-kołowych o pojemności 700-1100 l.

Pojemniki serii ICON mają w pełni szczelne, tłoczone w całości zbiorniki. Przewidziano do nich liczne rozwiązania dodatkowe, jak np. dźwignia ułatwiająca wrzucanie odpadów niepełnosprawnym, pedał do otwierania pokrywy czy sonda informująca o zapełnieniu, zasilana akumulatorowo lub z baterii słonecznych.

W zabudowach Speedline SLM wyładunek odpadów odbywa się na skutek przesunięcia do tyłu całej komory załadunkowej z mechanizmem zagęszczania, oczywiście po uprzednim podniesieniu wypukłej klapy tworzącej tylną ścianę skrzyni.

rozwiązania Speedline SLM, co przekłada się na redukcję wykorzystywanego sprzętu do niespełna 30%. O jego zaletach przekonała się już m.in. gmina Alicante (Hiszpania), w której jeszcze do niedawna funkcjonowało ok. 1500 punktów zbiórki odpadów – do każdego z nich trzeba było dojechać i poświęć czas na opróżnienie wszystkich pojemników. Wdrażając system SLM założono, aby żaden z mieszkańców nie musiał pokonywać do śmietnika większej odległości niż 100 m, a pojemnik był w stanie zmieścić całą ilość odpadów wytwarzanych w rejonie, do którego został przypisany. Do zastąpienia wszystkich pojemników wykorzystywanych w ramach poprzedniego systemu wystarczyło tylko 75 sztuk kontenerów serii ICON. Odbiór odpadów jest obecnie realizowany znacznie szybciej, sprawniej, dużo bezpieczniej i przede wszystkim taniej.

Samo wprowadzenie rozwiązania Speedline SLM początkowo generuje nieco większe koszty rzędu 5-8%, ale ich zwrot następuje bardzo szybko. Taka śmieciarka jest bowiem w stanie zastąpić trzy pojazdy z załadunkiem tylnym. Oznacza to, że po uwzględnieniu kosztów zakupowych, osobowych i eksploatacyjnych świadczenie usługi może być nawet 50% tańsze. Zakładając, że średnia cena odbioru odpadów wynosi 30 zł od osoby, w przypadku 100-tysięcznej gminy do jej budżetu trafia rocznie 36 mln zł. Po odjęciu połowy tej kwoty na zagospodarowanie odpadów, zostaje pula 18 mln zł, której znaczną część można zaoszczędzić tylko przez zastosowanie bardziej efektywnego systemu zbiórki.

Karol Wójtowicz

Film z pracy śmieciarki Terberg Speedline SLM – zeskanuj kod lub wpisz adres:
https://technika-komunalna.pl/filmy/72023f/

REKLAMA

Meprozet Kościan – 50 lat doświadczenia

Firma Meprozet Kościan S.A. obchodziła w 2023 r. okrągły jubileusz wyprodukowania pierwszego wozu asenizacyjnego. Pół wieku temu zakład opuścił pierwszy pojazd tego typu, dokładnie model PT-28.

Konstrukcja powstała na licencji niemieckiej firmy Holz i miała pojemność 2800 l. Był to niewątpliwie moment przełomowy w historii przedsiębiorstwa, którego powstanie datuje się na lata 20. ub. wieku. Blisko 100 lat temu Stanisław Hertwig powołał do życia firmę Maszyny Rolnicze i Warsztaty Naprawcze w Czempiniu koło Kościana. W połowie lat 30. firma została przeniesiona do Kościana na ul. Gostyńską 7. Kolejny przełom w historii przedsiębiorstwa nastąpił po II wojnie światowej. W roku 1951 zakład został znacjonalizowany. Od tego momentu rozpoczęto produkcję urządzeń i aparatury dla gorzelni, która trwała nieprzerwanie aż do momentu przeniesienia firmy na ulicę Gostyńską 71, gdzie firma funkcjonuje do dziś. Zmiana, która nastąpiła pod koniec lat 60. wiązała się również ze zmianą profilu produkcji przedsiębiorstwa. Nowa siedziba oraz znaczące doposażenie zakładu w maszyny produkcyjne miały na celu rozpoczęcie wytwarzania nowego produktu, jakim był powstały w 1973 r. wóz asenizacyjny. To od niego właśnie zaczyna się nowoczesna historia kościańskiego Meprozetu. W 1974 r. zakład przyjął nazwę Przedsiębiorstwo Mechanizacji Produkcji Zwierzęcej i Przemysłu Rolnego w Kościanie. Produkcja wozów ruszyła pełna parą: najpierw rozszerzono gamę PT o nowe pojemności, później opracowano konstrukcję nowej serii typu HS. Po czterech latach oba modele wozów zostały wyróżnione mianem „Maszyny Roku 1978". W tym samym roku kolejny raz zmieniła się nazwa zakładu na Przedsiębiorstwo Mechanizacji Produkcji Zwierzęcej „Meprozet" w Kościanie. Jednocześnie w firmie powstała nowatorska propozycja wozu typu PS charakteryzująca się lekką i wytrzymałą samonośną konstrukcją. Pomysł okazał się przysłowiom „strzałem w dziesiątkę" i po niedługim czasie zaprezentowano kolejny typ wozu z oznaczeniem PN. Nowoczesne na tamte czasy rozwiązanie było oparte na sprawdzonej koncepcji serii PS, ale napełnianie i opróżnianie zbiornika odbywało się z wykorzystaniem pompy próżniowej. Wozy asenizacyjne typu PN o pojemnościach od 2,3 do aż 30 m³ są produkowane w kościańskiej fabryce do tej pory. Warto również wspomnieć, że pojazdy te wykorzystywano nie tylko jako urządzenia do prac polowych. Właśnie od nich rozpoczęła się przygoda firmy Meprozet z branżą komunalną. Wozy typu PN znalazły zastosowanie do wywozu nieczystości z szamb przydomowych oraz płynnych odpadów przemysłowych z fabryk. W tamtym czasie uruchomiono również produkcję pierwszych zabudów na samochody ciężarowe marki Jelcz oraz Star. Do urządzeń dedykowanych dla branży

Jeden z pierwszych w Polsce hydrosiewników opracowany na bazie konstrukcji typu PS. Maszyny te w różnych konfiguracjach oraz z lepszymi parametrami są produkowane w Kościanie do dzisiaj.

Wóz typu PS z lat 80. w wersji specjalnej z wężem oraz lancą do dezynfekcji stanowi doskonały przykład urządzenia przygotowanego pod konkretne wymagania klienta, najprawdopodobniej z branży komunalnej.

Wozy asenizacyjne typu PS były wyposażone w kompresor rotacyjny do zasysania cieczy i napełniania zbiornika. Opróżnianie odbywało się za pośrednictwem wałka ślimakowego.

Wóz nalewowy typu PW oraz wóz typu PN w wersji ramowej z lat 80. Produkty te cały czas są dostępne w ofercie firmy Meprozet, w szerokim zakresie pojemności i ze zróżnicowanym wyposażeniem.

Wóz asenizacyjny PT-60 podczas pracy. Konstrukcja z lat 70. już wtedy wyróżniała się bardzo dobrymi parametrami dzięki zastosowaniu pompy ślimakowej HSP-100.

komunalnej można również zaliczyć innowacyjne rozwiązanie, jakim w latach 80-tych był hydrosiewnik. Pierwsza tego typu polska konstrukcja powstała właśnie w Kościanie. Hydrosiewnik wykorzystywano do obsiewu wałów i skarp przydrogowych. Z czystym sumieniem można zatem stwierdzić, że firma Meprozet miała swój znaczący wkład nie tylko w rozwój branży maszyn rolniczych, ale również komunalnych.

Lata 80. ub. wieku były w historii firmy okresem lawinowego rozwoju produkcji wozów asenizacyjnych – w najlepszych czasach wytwarzano je w liczbie nawet 3 tys. szt. rocznie. Wszystko zmieniło się jednak razem z upadkiem komunizmu. Gospodarka w całym kraju stanęła, a zapotrzebowanie na wozy asenizacyjne spadło praktycznie z dnia na dzień. W nowej trudnej rzeczywistości lat 90. firma produkowała m.in. kontenery na odzież, platformy do transportu kontenerów oraz różne konstrukcje stalowe. Rozpoczęły się również pierwsze próby znalezienia odbiorców zagranicznych, ale kraje Europy Zachodniej nie były zainteresowane maszynami z Polski. Z czasem udało się nawiązać kontakty w krajach byłego bloku wschodniego. Niestety na efekty tych działań trzeba było jeszcze poczekać.

Przykład aktualnych możliwości Meprozetu, czyli specjalna wersja wozu WAK, którą wyróżnia przystosowanie do pracy w trudnym terenie i bogate wyposażenie. Pojazd został zbudowany na wymagający rynek skandynawski.

Na przełomie 1994 i 1995 r. poczyniono pierwsze próby prywatyzacji przedsiębiorstwa, które zakończyły się powodzeniem 27 lipca 1999 r. W tym dniu została powołana do życia spółka Meprozet Kościan S.A. Z biegiem czasu firma stała się wiodącym producentem wozów asenizacyjnych w Polsce i jednym z największych na świecie. Początki nowej spółki nie były jednak łatwe. W pierwszej kolejności zaczęto budować krajową sieć dealerską, mierząc się ze świadomością utraty pozycji monopolisty w kraju. Pojawiła się bowiem konkurencja w postaci zagranicznych producentów oraz młodych polskich firm chcących zaistnieć na rynku wozów asenizacyjnych. W tej sytuacji podjęto decyzję o rozwoju produktu, dzięki czemu szybko rozszerzono dostępne warianty, spełniając potrzeby coraz większej grupy klientów. Zaczęto produkować wozy asenizacyjne o dużych pojemnościach, wyposażone w skomplikowany osprzęt do szybkiego napełniania zbiornika oraz wydajnego dozowania nawozu płynnego na pole. Mając w swoim portfolio produkty mogące konkurować z zagranicznymi maszynami tego typu, firma zaczęła śmielej wkraczać na rynki zagraniczne. Przez ostatnie 20 lat zbudowała mocną pozycję w Europie Wschodniej oraz stała się coraz bardziej rozpoznawalna na rynkach Europy Zachodniej. Obecnie podejmowane są próby zdobycia rynków na innych kontynentach.

Warto zaznaczyć, że równolegle rozwijano produkty przeznaczone dla branży komunalnej. Poza prostymi urządzeniami do wywozu nieczystości, zaczęły powstawać zaawansowane rozwiązania do czyszczenia kanalizacji, oferowane nie tylko w postaci przyczep ciągnikowych, ale również jako zabudowy samochodowe oraz kontenery podhakowe. W tej chwili firma z Kościana może się już poszczycić niemal 50-letnim doświadczeniem w dostarczaniu produktów do tego sektora. Dzięki zdobytej wiedzy jest w stanie szybko reagować na zmieniające się oczekiwania rynku i dostosowywać oferowane maszyny do indywidualnych potrzeb klientów. Spółka Meprozet jest też gotowa do stawiania czoła najnowszym wyzwaniom, jakimi są m.in. wyśrubowane wymagania ekologiczne, cyfryzacja czy koncepcja Przemysłu 4.0.

Marcin Marciniak
MEPROZET KOŚCIAN S.A.

„Branża komunalna ma dla nas duże znaczenie!”

Rozmowa z Pawłem Suchorskim, Prezesem Zarządu Meprozet Kościan S.A i Piotrem Wrześniakiem, Wiceprezesem Zarządu Meprozet Kościan S.A.

– Kilka miesięcy temu objęli Panowie funkcje kierownicze w Meprozet Kościan S.A. Czy mogliby Panowie krótko się przedstawić, opowiedzieć o swojej karierze, doświadczeniu zawodowym itp.?

– Mamy wieloletnie doświadczenie w kierowaniu firmami produkcyjnymi i przemysłowymi, co prawda w branżach nieco odległych od sektora maszyn rolniczych, jednak zarządzaliśmy dużymi zespołami pracowników w przedsiębiorstwach wytwarzających produkty oferowane zarówno na rynek krajowy jak i międzynarodowy.

– Dołączając do firmy Meprozet Kościan z pewnością dokonali Panowie analizy zastanej sytuacji. Jak ona wygląda? Czym jest dzisiaj Meprozet Kościan? Jaką ma pozycję na rynku polskim i zagranicznym?

– Sytuacja spółki była i jest dobra, ale obecny rynek maszyn rolniczych wymaga od nas stawiania sobie licznych wyzwań. Funkcjonujemy w czasach dużej niestabilności spowodowanej wojną za naszą wschodnią granicą oraz inflacją. Bardzo trudno jest dzisiaj przewidzieć ceny surowców takich jak stal albo komponentów, np. ogumienia, co w znaczący sposób utrudnia kalkulację kosztów i wycenę produktów. Mimo tych problemów firma Meprozet Kościan dobrze się rozwija. Produkuje wyroby, które są rozpoznawalne na rynku i dobrze odbierane przez klientów. Mogliśmy się o tym przekonać choćby na niedawnych imprezach wystawienniczych w Bednarach i Hanowerze. Goście odwiedzający nasze stoiska, czyli obecni i potencjalni klienci oraz dealerzy bardzo pozytywne wypowiadali się o firmie i oferowanych produktach. Zarówno na polskim i zagranicznym rynku Meprozet jest postrzegany jako pewny i stabilny dostawca wozów asenizacyjnych o ugruntowanej pozycji. Mamy jednak świadomość, że trzeba rozwijać portfolio produktów i reagować na potrzeby klientów. Już od pewnego czasu obserwujemy bowiem zmianę struktury zamówień, polegającą na przesunięciu dominującej grupy produktów z wozów małych i nieskomplikowanych w kierunku produktów większych z dodatkowymi funkcjami, jak np. aplikatory nawozu, dostosowanymi do konkretnych wymagań klienta.

– Ile osób zatrudnia obecnie firma Meprozet Kościan, jakim parkiem maszyn dysponuje, jakie ma zdolności produkcyjne?

– W tej chwili zatrudniamy ponad 100 osób, z czego większość w dziale produkcyjnym. Ale jest tutaj pewien problem, z którym spotyka się większość podobnych firm. Mam na myśli brak fachowców znających się na produkcji przemysłowej, czyli ślusarzy, spawaczy, mechaników itp. Powodem takiej sytuacji są wieloletnie zaniedbania w szkolnictwie zawodowym, które dla młodych osób po prostu nie było atrakcyjne. Obecnie staramy się samodzielnie szkolić osoby, które swoje plany wiążą z firmą Meprozet. Z kadrą inżynierską jest trochę łatwiej, ponieważ znajdujemy się w niedalekiej odległości od Poznania i Wrocławia, a to są dwa duże ośrodki akademickie. Uczelnie te zapewniają nam odpowiednią grupę konstruktorów i technologów, którzy bardzo dobrze radzą sobie w rozwijaniu produktów i ich indywidualizowaniu. Jeśli chodzi o park maszynowy to jest on dość zróżnicowany, począwszy od nieskomplikowanych obrabiarek obsługiwanych przez doświadczonych specjalistów aż do maszyn i urządzeń automatycznych i zrobotyzowanych. Nasze aktualne zdolności produkcyjne w pełni odpowiadają zapotrzebowaniu rynku. W ostatnim czasie uległ on jednak zmianie, ponieważ rozszerzył się np. na Bałkanach, ale ze względu na wojnę zamknął się od strony Rosji, Białorusi i Ukrainy.

– Powierzając Panom funkcje kierownicze z pewnością postawiono przed Panami różne zadania i cele. Czy mogliby je Panowie przybliżyć?

– Najważniejszym celem jest zwiększenie wartości firmy i tego oczekują nasi akcjonariusze. Aby to osiągnąć będziemy chcieli rozszerzyć rynki sprzedaży i pozyskać nowe obszary zbytu, o których na razie nie chcemy jeszcze mówić. W planach mamy też rozwój produktów – pierwsze nowości postaramy się zaprezentować w ciągu kilku najbliższych miesięcy. Muszą one spełniać zaostrzające się normy krajowe i europejskie, na co zwracają uwagę nawet kraje, które jeszcze nie należą do Unii Europejskiej, ale aspirują, by stać się jej członkami. Chcemy też sprawić, aby produkty były szybciej dostępne i lepiej dopasowane do konkretnych wymagań klienta. Wśród kluczowych zadań dla zarządu zawsze jest też obniżanie kosztów, oczywiście przy zachowaniu jakości, z jaką utożsamiana jest marka Meprozet.

– W tym roku mija 50 lat produkcji wozów asenizacyjnych. Jak można krótko podsumować ten okres? Mam tu na myśli główne kamienie milowe, ilości

wytworzonych produktów, ekspansję na światowe rynki itp.

– W ciągu tego półwiecza firma Meprozet wyprodukowała łącznie kilkadziesiąt tysięcy wozów asenizacyjnych. Początkowo były to urządzenia o niewielkich pojemnościach, ale z biegiem lat, wychodząc naprzeciw zmieniającym się potrzebom rolników, gama produktów została rozszerzona o większe pojemności. I tak obecnie oferujemy wozy o pojemności od 3 do nawet 30 tys. litrów. Każdy z nich może być dowolnie skonfigurowany, dzięki czemu jesteśmy w stanie sprostać wszystkim wymaganiom rolników czy zakładów komunalnych, dostosowując wyrób i jego wyposażenie do indywidualnych potrzeb.

– Jakie znaczenie ma dla firmy Meprozet branża komunalna? Ile rocznie sprzedaje się takich produktów i jaki udział stanowią one w ogólnej sprzedaży?

– Branża komunalna jest perspektywiczna i ma dla naszej firmy duże znaczenie. Działamy w tym obszarze już od wielu lat, dostarczając na rynek polski jak i różne rynki zagraniczne wozy asenizacyjne samonośne, zbiorniki do zabudowy oraz zbiorniki montowane na ramach podhakowych. Jednocześnie to sektor, który stanowi dla nas duże wyzwanie, ponieważ większość produktów jest wykonywana zgodnie z indywidualnymi potrzebami danego klienta. Przy realizacji takich zamówień zawsze są angażowani nasi konstruktorzy. Jeśli chodzi o sprzedaż, udział produktów komunalnych wynosi obecnie kilkanaście procent, choć w przyszłości ma szansę być jeszcze większy. Liczymy bowiem na napływ funduszy unijnych, dzięki którym gminy coraz mocniej będą inwestowały w taki sprzęt. Dodatkowe zapotrzebowanie z pewnością wykaże też rynek, ponieważ już teraz trzeba mieć podpisaną umowę na odbiór nieczystości płynnych ze zbiorników bezodpływowych. Sprostanie tym przepisom raczej nie obejdzie się bez zakupu nowych urządzeń, jakie są m.in. w naszej ofercie.

– Jakie są plany firmy Meprozet Kościan względem branży komunalnej? Czy będziecie Panowie dążyć do dalszego zwiększania aktywności w tym segmencie?

– Branża komunalna, ze względu na indywidualne rozwiązania wymagane przez poszczególnych klientów, stanowi dla nas nie tylko atrakcyjne źródło dochodów, ale również prorozwojowy bodziec firmy. W przyszłości planujemy jeszcze bardziej rozwijać ten segment działalności poprzez unowocześnianie i dostarczanie bardziej specjalistycznych maszyn.

– Czy są plany wdrożenia do produkcji zaawansowanych „kombajnów" ciśnieniowo-ssących i np. utworzenia w tej grupie produktów marki analogicznej do Rexagera?

– Produkcja nowoczesnych wozów o skomplikowanych i wyrafinowanych funkcjach jest oczywiście naszym celem, ale rynek tego typu urządzeń nie jest jeszcze w Polsce zbyt szeroki. Z drugiej strony konieczne jest wykonanie pracy polegającej na ich odpowiedniej promocji, aby przekonać klientów, że wybór maszyny droższej, ale zaawansowanej technicznie będzie opłacalny. Zaprocentuje on bowiem większą wydajnością, skutecznością działania, optymalizacją wykorzystania posiadanego parku maszynowego i spełnieniem nakładanych wymogów prawnych, co w ostatecznym rozrachunku oznacza istotne zmniejszenie kosztów.

– Jakimi argumentami firma Meprozet Kościan przekonuje do skorzystania ze swojej oferty? Z pewnością jest to polska produkcja oraz wieloletnia tradycja i doświadczenie.

– Wieloletnia tradycja i fakt, że jest to polska marka odgrywają pewne znaczenia, jednak na zglobalizowanym rynku są to dzisiaj argumenty dalece niewystarczające. Klienci oczekują maszyn niezawodnych, spełniających obowiązujące normy, ze stosownymi certyfikatami, ale przede wszystkich dopasowanych do swoich potrzeb. Dlatego znaczna część produktów to nie są już gotowe maszyny „z półki", ale rozwiązania opracowywane pod indywidualne zamówienie. Oczywiście musimy tu zachować pewną równowagę między stopniem skomplikowania czy zindywidualizowania produktu, a czasem poświęconym na jego opracowanie, co wiąże się ze specjalnym procesem projektowania i wytwarzania. Trzeba jednak pamiętać, że Meprozet to ponad 50-letnie bogactwo tradycji, zbadanych i zweryfikowanych pomysłów, czasem także negatywnie, setek rozwiązań technicznych. Ogromna spuścizna i nadążanie za trendami rynku mogłyby być myślą przewodnią w działaniu naszej firmy. Chcąc jednak rozwijać sprzedaż w Europie musimy spełniać oczywiste wymagania tego rynku, takie jak homologacja europejska czy posiadanie certyfikowanych systemów zarządzania jakością i środowiskiem. Firma Meprozet Kościan już teraz spełnia te wszystkie wymagania.

– Ilu dealerów ma obecnie w Polsce firma Meprozet Kościan? Czy ich rozmieszczenie w kraju jest równomierne, czy może brakuje jeszcze jakichś punktów? Jakie są kompetencje dealerów – czy każdy zajmuje się sprzedażą wszystkich rodzajów produktów?

– W Polsce mamy sieć składającą się z 70 dealerów i na razie nie przewidujemy nowych punktów, chyba że będą one prowadzone na zasadach subdealerstwa. Ich rozmieszczenie pokrywa cały kraj, przy czym w regionach, gdzie rolnictwo jest bardziej rozwinięte, ta sieć jest gęstsza. Każdy dealer zajmuje się sprzedażą wszystkich produktów, dlatego można u nich nabyć zarówno produkty przeznaczone dla rolnictwa jak i branży komunalnej.

– W branży komunalnej, ale także rolniczej istotne znaczenie ma obsługa posprzedażowa i dostępność części zamiennych. Czy pod tym względem klienci Meprozet Kościan mogą czuć się bezpiecznie?

– Nasi dealerzy są odpowiedzialni nie tylko za sprzedaż, ale również obsługę produktów Meprozet, więc serwis zawsze jest blisko klienta. W przypadku poważniejszych awarii zapewniamy też wsparcie fabryczne. Mamy w tym celu serwis mobilny, który świadczy usługi na terenie całej Polski. Jeśli chodzi o części zamienne, są one dostępne w sklepie zakładowym. Można je nabyć na miejscu lub drogą wysyłkową. Co istotne, są to te same komponenty, które wykorzystujemy do bieżącej produkcji. Jesteśmy też w stanie dostarczyć części do starszych maszyn. Ostatnio udało nam się pomóc właścicielowi wozu wyprodukowanego 26 lat temu.

– Czego życzyć firmie Meprozet Kościan na kolejne 50 lat?

– Kolejnych wielu lat rozwoju, aby stawała się coraz nowocześniejszym przedsiębiorstwem z ambicjami do bycia częścią gospodarki cyfrowej. Naszej załodze tego, by jej następne pokolenia z powodzeniem budowały prestiż i renomę firmy. Ale przede wszystkim coraz szerszego grona wiernych, a także nowych klientów, którzy wracają do nas po kolejne produkty i stymulują ich rozwój, jednocześnie zaświadczając, że na firmie Meprozet można polegać.

– Dziękuję za rozmowę.

Karol Wójtowicz

Opony do pojazdów ciężarowych w ofercie Magna Tyres

Firma Magna Tyres Poland skorzystała z okazji, jaką była atrakcyjna impreza „Na Poziomie 308" zorganizowana przez Volvo Maszyny Budowlane Polska na terenie kopalni kruszyw w Piławie Górnej, by przedstawić swoje wyjątkowe nowości: opony do pojazdów użytkowych!

Zaskoczenie trwało tylko chwilę, ponieważ takie rozszerzenie programu jest logiczne dla producenta i korzystne tak dla niego, jak i klientów. Opony przemysłowe, z jakich znana jest Magna Tyres, stanowią 7-10% światowego rynku ogumienia. Segment ogumienia dla ciężkiego transportu jest zdecydowanie większy, wchodząc do niego zdecydowanie rozszerzają się możliwości biznesowe. A dotarcie do nowej grupy klientów nie powinno być tutaj trudne, ponieważ bardzo wielu użytkowników maszyn roboczych ma równolegle własne ciężarówki (np. wywrotki) lub zestawy drogowe (w tym do transportu odpadów) i oczywiście śmieciarki, więc dla nich wygodne jest zaopatrywanie się w jednym, sprawdzonym źródle.

Magna Tyres dobrała swoją linię M-Truck koncentrując się na dwóch rodzajach opon: regionalnych i do pojazdów budowlanych (jest także seria do pojazdów dalekodystansowych, ale o ograniczonym zasięgu rynkowym). Ułatwienie doboru dla klientów sięga oznakowania, ponieważ opony regionalne mają symbol RG zrozumiały w większości języków europejskich, a budowlane CO – od construction, też powszechnie znanego słowa. Liczba w podstawowym oznaczeniu sugeruje miejsce montażu na osiach: 1 – kierowanych, 2 – napędowych, 3 – wleczonych, ale warto dobrze przejrzeć katalog ogumienia M-Truck, ponieważ jest tam kilka kolejnych rozwiązań upraszczających zarządzanie oponami w przedsiębiorstwie. Na uwagę zasługuje np. model RG31 w popularnym rozmiarze 385/65 R22,5 i dwóch wariantach nośności: 160K lub 164K. Te opony można montować na osiach kierowanych i wleczonych w zestawie operującym w trudnych warunkach drogowych, np. przy transporcie złomu ładowanego własnym żurawiem zakabinowym. Wtedy bardzo przydają się szerokie opony i oś 10-tonowa z przodu. Takie ujednolicenie nie wiąże się z żadnymi kompromisami, ponieważ odpowiednio dobrano bieżnik z pięcioma rowkami obwodowymi dobrze odprowadzającymi wodę na styku z nawierzchnią i dużymi klockami odpornymi na zużycie. Opony RG31 mają doskonałe oceny na etykiecie unijnej: C pod względem oporów toczenia, B za przyczepność na mokrej nawierzchni i B (dwie falki) co do głośności. Noszą także oznaczenie 3PMSF, czyli są wielosezonowe zgodnie z europejskimi wymaganiami co do opon zimowych.

Opony do ciężarówek budowlanych Magna Tyres: na pierwszym planie CO20 typowo napędowa, z agresywnym klockowym bieżnikiem, za nią CO30 na wszystkie osie.

Również w grupie opon budowlanych jest model „all position" CO30 w rozmiarach 385/65 i 425/65 R22,5 (ten ostatni o nośności 165K). Szerokie rowki opony C30 odprowadzają wodę i błoto pośniegowe z bieżnika, zapobiegając aquaplaningowi. Wzmocniona, sztywna osnowa przekłada się na zwiększoną wytrzymałość na obciążenia i dłuższą żywotność. Równomierny rozkład nacisków zapewnia jednakowe zużycie bieżnika na całej szerokości.

Opony linii M-Truck mają przystępną cenę dzięki ulokowaniu produkcji w Wietnamie, gdzie koszty energii, surowców i pracy są niższe, a technologia jest na najwyższym poziomie. Wzór bieżnika został opracowany pod kątem wymagań europejskich, skład mieszanki powstał ściśle wg wskazówek Magna Tyres, która ma olbrzymie doświadczenie w tym zakresie.

Marcin Kochaniak, prezes zarządu Magna Tyres Poland, zapowiada uzupełnienie opon drogowych o własny układ monitorowania TPMS by Magna. „To będzie uniwersalne rozwiązanie zarówno do maszyn roboczych, jak i ciężarówek. Dane dotyczące ciśnienia i temperatury powietrza w oponach, uzupełniane o sygnał z GPS informujący o pozycji pojazdu, będą wysyłane do chmury i udostępniane w pierwszej kolejności właścicielom floty. Wystarczy do tego smartfon z intuicyjną i prostą aplikacją, choć oczywiście będzie też wersja desktopowa o bardzo zaawansowanej funkcjonalności, z analizą danych historycznych, statystyk jazdy, logowań GPS itp. Monitoring jest ciągły, klient otrzyma w razie potrzeby sygnał alarmowy wskazujący na przekroczenie zadanych wartości i konieczność interwencji. Sięgając do zapisanych wcześniejszych danych łatwo ustali przyczyny i wykryje ew. zaniedbania obsługowe".

MAGNA TYRES®

You know why.

OPONY SERII INDUSTRIAL

MAKSYMALNA TRWAŁOŚĆ W NAJTRUDNIEJSZYCH WARUNKACH

MAGNATYRES.COM

INSTALACJE KOMUNALNE
SKŁADOWISKA ZŁOMU
ZAKŁADY RECYKLINGOWE

MAGNA TYRES POLAND SP. Z O.O. UL. KRAKOWSKA 48, 32-064 RUDAWA TEL. +48 12 626 08 55 FAX: +48 12 626 07 90 BIURO@MAGNATYRES.COM.PL

MZUK Wałbrzych samodzielnie utrzymuje zimą gminne drogi i ulice

Zgodnie ze strategicznymi decyzjami ratusza, Miejski Zakład Usług Komunalnych w Wałbrzychu przejął kolejne zadania wykonywane wcześniej przez przedsiębiorstwa zewnętrzne. Pierwszy atak tegorocznej zimy odpierało osiem własnych pojazdów przygotowanych przez firmy GP Truck Trading i SaMASZ.

Ta flota została stworzona bardzo sprawnie, na czym także zależało miastu. Cztery pługopiaskarki na podwoziach Scania P280 4x2 przekazano klientowi 12 października, wkrótce później dołączyły do nich dwie na podwoziach Scania P320 4x4. Dodatkowo dwie ciężarówki z taboru MZUK, wyposażone w hakowe urządzenia załadunkowe, zostały przystosowane do zimowego utrzymania ulic. Szybkie działanie było możliwe dzięki rozwiązaniom konstrukcyjnym pługów i posypywarek dostarczonych przez podlaską firmę SaMASZ. Pługi typu PoliS300H mają własną pompę do zasilania hydrauliki, po zamocowaniu do pojazdu wymagają jedynie podłączenia zasilania elektrycznego. To znacznie upraszcza przygotowanie podwozia, które nie potrzebuje rozbudowanej „zimowej" instalacji hydraulicznej. Dlatego nie trzeba było czekać długo na podwozia Scania z napędem na tylną oś i tylko chwilę dłużej trwało pozyskiwanie podwozi pełnonapędowych, a doświadczenie firmy GP Truck Trading przy takich przetargach „na ostatnią chwilę" jeszcze przyspieszyło realizację przedsięwzięcia.

Wszystkie zimowe pojazdy MZUK Wałbrzych są wyposażone w pługi odśnieżne Samasz PoliS 300H z uchylnymi odkładnicami polietylenowymi, przystosowane do trudnych warunków pracy.

Dążąc do wielosezonowego wykorzystania podwozi trzy z nich wyposażono w hakowe urządzenie załadunkowe Janco. Wszystkie posypywarki z tego kontraktu mają pompy hydrauliczne napędzane osobnymi silnikami spalinowymi.

Podobnie jest z posypywarkami IceSTORM 600, które mogą być zamontowane na podwoziach, ramach podhakowych lub ustawione wprost na skrzyni ładunkowej ciężarówki i zamocowane do niej pasami. Napęd mechanizmu podawania i rozrzucania materiału zapewnia wtedy niezależny 2-cylindrowy silnik wysokoprężny zamontowany w przedniej części nadwozia wraz ze swym zbiornikiem paliwa i akumulatorem rozruchowym. W tym przypadku zastosowano wszystkie sposoby: trzy nowe pojazdy mają posypywarki zabudowane na stałe, a w trzech są one zakładane na zimę za pomocą urządzeń hakowych. Tu ponownie wkroczyła GP Truck Trading, która wyposażyła wszystkie podwozia w czołownice do mocowania pługów, a trzy z nich w hakowce Janco/GPLift HS12L. Rozszyfrowując oznaczenie: nominalny udźwig urządzenia to 12 t, można nim obsługiwać zarówno kontenery KP z uchem na wysokości 1200 mm, jak i DIN wymagające zaczepu na wysokości 1570 mm.

Posypywarki SaMASZ IceSTORM 600 mają zbiornik na środek uszorstniający o pojemności 6 m^3, a w zabudowanych po jego bokach tworzywowych zbiornikach mieści się 2000 l solanki. W tym przypadku mieszanka jest podawana na rozrzutnik za pomocą segmentowego przenośnika wykonanego ze stali nierdzewnej (opcje proponowane przez producenta to pas gumowy oraz system dwóch ślimaków). Ilość materiału stałego i stopień zwilżenia solanką są ustawiane na pulpicie sterującym zamontowanym w kabinie lub, w razie jego awarii, na panelu podłączonym bezpośrednio do urządzenia. Samochody zostały wyposażone w kompleksowy system monitoringu przebiegu kursu oraz pracy pługa i posypywarki wraz z rejestratorem danych, a także system wizyjny (kamery z przodu i z tyłu). Zamontowała je kielecka firma Globtrak.

Posypywarki Samasz serii IceSTORM mają zbiorniki wykonane ze stali nierdzewnej, co sprzyja długoletniej żywotności mimo stałego kontaktu z solą i wilgocią. Szerokość posypywania jest regulowana w zakresie 2-12 m, a mieszanka może zawierać 5-50 g/m² soli i 40-450 g/m² środka uszorstniającego, tak by dawkować je stosownie do rzeczywistych potrzeb, oszczędnie dla kieszeni i środowiska.

Wartość całego kontraktu to ok. 5,6 mln zł netto, ale władze miasta, obiecują sobie oszczędności przekraczające nawet 40% dotychczasowych kosztów odśnieżania, a przede wszystkim poprawę jakości oraz szybszą reakcję na zgłoszenia mieszkańców. Wcześniej utrzymanie ulic i dróg prowadzących do Wałbrzycha zlecano na drodze przetargów uzupełnianych o zamówienia z wolnej ręki. Mimo dużych wydatków to nie sprawdziło się przez kilka ostatnich zim: w położonym w Sudetach mieście klimat i ukształtowanie terenu stwarzają trudne warunki pracy dla firm komunalnych. Ta duża inwestycja w zróżnicowany sprzęt stanowi część szerszego planu, by wszelkie zadania komunalne wypełniać za pomocą własnych spółek. Dwa lata temu MZUK wynajął śmieciarki w GP Truck Trading i zaczął odbierać odpady miejskie, przetwarzane w instalacji również należącej do miasta. Na wiosnę będzie ona zasilana energią pochodzącą z farmy fotowoltaicznej postawionej na działce gminnej. Warto dodać, że Wałbrzych zamówił jedną z największych flot autobusów wodorowych w Polsce, a przygotowana dla nich stacja tankowania wodoru otwiera drogę do dalszej transformacji miejskiego transportu w kierunku zerowej emisji.

Przed tegorocznym sezonem zimowym miejska spółka zmagazynowała 2 tys. ton soli drogowej i zatrudniła pracowników do całodobowej obsługi sprzętu. Bez wątpienia ważnym argumentem była możliwość prowadzenia pojazdów marki premium z bogato wyposażonymi kabinami (m.in. z klimatyzacją automatyczną) i dobrze przygotowanych do pracy w zimie,

REKLAMA

SaMASZ®

W ofercie ponad
100 modeli maszyn
do zimowego utrzymania dróg

KTL TOP OCHRONA ANTYKOROZYJNA
CZĘŚCI ZAMIENNE SZYBKA DOSTAWA
SERWIS FABRYCZNY

Posypywarka IceSTORM 500

pług odśnieżny Poli

- wykonana ze stali nierdzewnej
- możliwość montażu na bramowcu i hakowcu
- trzy rodzaje zasilania - od akumulatora pojazdu, od hydrauliki pojazdu, od własnego silnika

pług odśnieżny Poli

- odkładnica z wysokiej jakości tworzywa sztucznego
- dwa siłowniki skrętu prawo/lewo
- agregat elektro-hydrauliczny
- system uchylnego lemiesza

573 982 907

Uroczyste przekazanie pierwszych czterech pojazdów dla MZUK Wałbrzych. Prezes miejskiego przedsiębiorstwa Bogdan Stanek przedstawia plan efektywnego wykorzystania nowych pługopiaskarek. Stojący po jego lewej stronie prezydent Wałbrzycha Roman Szełemej oczekuje znacznych oszczędności finansowych i większego komfortu mieszkańców. W uroczystości wzięli także udział wiceprezes MZUK Konrad Orpel i kierownik Zakładu Odbioru i Transportu Odpadów Grzegorz Wróblewski.

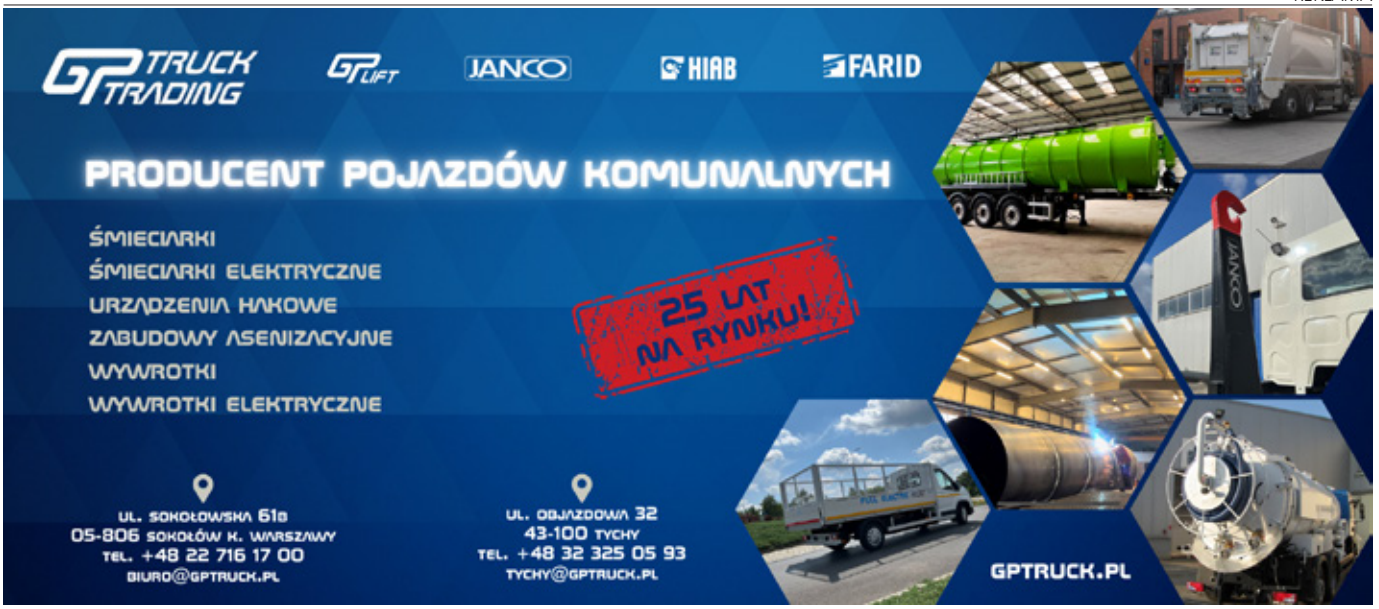
np. dzięki pełnemu oświetleniu LED, ze światłami mijania włączanymi automatycznie za pomocą czujników zmierzchu, i blokadzie mechanizmu różnicowego tylnej osi. Przednie światła są osłonięte stalowymi kratkami. Przygotowano także odpowiednią bazę techniczną dla nowej floty.

Przez dwa tygodnie kierowcy uczyli się obsługi nowoczesnych pługopiaskarek, a z dniem 1 listopada MZUK Wałbrzych ogłosił osiągnięcie „gotowości bojowej". Nowe pojazdy zostały załadowane środkami uszorstniającymi i likwidującymi oblodzenie, dyspozytorzy i kierowcy czekali na sygnał ze stacji pogodowej uruchomionej w siedzibie spółki, sygnalizującej możliwość wystąpienia opadów z kilkudniowym wyprzedzeniem. Pierwsze tygodnie listopada minęły spokojnie, ale pod jego koniec śnieg sypnął i wszystkie posypywarki szybko ruszyły na trasy. Jakość pracy, poza mieszkańcami, kontrolowały straż miejska i monitoring.

Po sezonie zimowym pojazdy wyposażone w hakowce nie będą stały bezczynnie. Po przezbrojeniu zostaną wykorzystane m.in. do wsparcia floty śmieciarek MZUK. Prezes przedsiębiorstwa Bogdan Stanek nie bez przyczyny wspomniał w czasie przekazania o zbieraniu odpadów zielonych. Wałbrzych przoduje w Polsce pod względem powierzchni parków i lasów miejskich, co wprawdzie jest korzystne dla mieszkańców, ale powoduje powstawanie mnóstwa odpadów kłopotliwych do zagospodarowania. Niedawno MZUK dostał pozwolenie na produkcję kompostu. Będzie to dodatkowe źródło dochodu dla zakładu, który ma zarabiać na pokrycie kosztów eksploatacji, ale nie musi wykazywać się dużym zyskiem przed właścicielem, czyli miastem. Pomocne w tym będzie elastyczne wykorzystanie sprzętu i pracowników do różnych zadań w ciągu roku: wywożenia odpadów, zamiatania, transportu wszelkich ładunków sypkich.

Wojciech Karwas

REKLAMA



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

Miejskie ciężarówki Piaggio NP6 Porter na Poleco

Staraniem spółki Uni-Truck, polskiego importera lekkich pojazdów użytkowych Piaggio, także na targach Poleco 2023 pojawił się Porter NP6 przygotowany do różnych zadań komunalnych. Ta mała ciężarówka cieszy się ostatnio wyjątkowym powodzeniem, m.in. ze względu na dużą ładowność i ekologiczny napęd.

Piaggio NP6 Porter przystosowany do zimowego utrzymania ulic dzięki wyposażeniu w pług HillTip Snow Striker i posypywarkę Ice Striker. Wersja zasilana CNG ma dwie butle na łącznie 110 l sprężonego gazu i 15-litrowy zbiornik benzyny.

Porter został specjalnie opracowany jako podwozie o niewielkich wymiarach sprzyjających zwrotności. Wersja z bliźniaczym ogumieniem tylnego mostu napędowego ma nośność blisko 1,6 t, przy DMC 2,8 t! Wyposażony w skrzynię ładunkową stałą lub samowyładowczą pojazd może przewieźć 1,3 t sypkiego ładunku, tyle samo, co 3,5-tonówki, a w ograniczonej przestrzeni centrum miasta zrobi to znacznie sprawniej. Nic dziwnego, że wpadł w oko służbom komunalnym, które mogą skorzystać także z drugiej ważnej zalety włoskiego samochodu. Jego silnik 1,5 l z zapłonem iskrowym występuje tylko w wersjach dwupaliwowych: benzyna+CNG lub benzyna+LPG. Ta pierwsza spełnia wymagania ustawy o elektromobilności, druga umożliwia obniżenie kosztów eksploatacji do minimum.

Obie wersje zostały zaprezentowane na tegorocznych targach Poleco. Zasilanie sprężonym gazem ziemnym miał Porter o dłuższym rozstawie osi 3250 mm z fabryczną aluminiową skrzynią o długości 3080 mm z siatkowymi nadstawkami i opończą. Tak skompletowany pojazd może służyć do zbierania np. odpadów w workach, ale przypominając o rychłej akcji zima ustawiono na skrzyni posypywarkę fińskiej marki HillTip IceStriker 900AM, uzupełniając jeszcze wyposażenie o pług odśnieżny HillTip Snow Strike na przednim przyłączu. To nie jest za duże obciążenie dla Portera, ponieważ oba urządzenia na pusto ważą 360 kg, zostawiając blisko tonę na środek uszorstniający. Ich zasilanie wymaga tylko podłączenia do instalacji 12 V, do czego samochód jest przygotowany. Warto jednak wspomnieć, że wśród opcji tej unikatowej małej ciężarówki jest przystawka odbioru mocy montowana na skrzyni biegów.

Drugi prezentowany samochód miał rozstaw osi 3000 mm i silnik na gaz płynny, a wyposażono go w śmieciarkę włoskiej firmy Nextra. To też jest niejako kompletacja fabryczna, bo zabudowa typu V40 została opracowana specjalnie do Portera NP6, by optymalnie pracować w warunkach spotykanych często w zabytkowych miastach południa Europy. Po cyklu odbioru odpadów z najciaśniejszych podwórek skrzynia jest opróżniana przez tylny wywrót do kontenera odwożonego po napełnieniu, lub do skrzyni większej śmieciarki i dopiero tam są one kompaktowane. Dlatego pokazany w Poznaniu samochód nie miał płyty zagęszczającej, stanowiącej opcję wyposażenia. Mógł się za to wykazać imponującą ładownością 660 kg przy pojemności 4 m^3, co umożliwia także podejmowanie odpadów zielonych (skrzynia jest szczelna dzięki odpowiedniemu ukształtowaniu i spawaniu).

Porter jako mikrośmieciarka z zabudową włoskiej firmy Nextra opróżnianą do pojemnika lub zasypu większego pojazdu przez wywrót całej skrzyni. Stabilność podczas wyładunku zapewniają dwie hydrauliczne podpory.

Załoga tego minipojazdu komunalnego ma do dyspozycji zaskakująco dobrze wyposażoną kabinę. Wnętrze jest klimatyzowane, lusterka są ogrzewane i składane elektrycznie, światła i wycieraczki włączają się automatycznie po wykryciu zmierzchu lub deszczu.

PIAGGIO PORTER NP6

71 352 93 55

PIAGGIOPOLSKA.COM

PIAGGIO COMMERCIAL

Zamiatarka Sweep niezbędna przez cały rok!

Z roku na rok standardy utrzymania dróg, chodników, parkingów czy innych terenów użyteczności publicznej są coraz wyższe. Wynika to ze względów bezpieczeństwa, ale również estetyki, ponieważ każdy z nas chce żyć w ładnym i czystym otoczeniu. Spełnienie tych wymagań jest możliwe m.in. poprzez regularne stosowanie zamiatarki.

Taka maszyna z powodzeniem poradzi sobie z poziomowym sprzątaniem nawierzchni, zamiataniem terenów wewnątrzzakładowych albo usuwaniem śniegu. Znakomicie sprawdzi się też w firmie budowlanej, np. przy czyszczeniu wyjazdów z miejsc prowadzenia robót ziemnych. Przepisy polskiego prawa nie pozostawiają w tej kwestii żadnych wątpliwości: osobie, która zanieczyszcza drogę lub utrudnia ruch drogowy grozi kara grzywny sięgająca nawet 1500 zł. Taka maszyna w wielu przypadkach jest więc nie tylko praktyczną pomocą, ale również koniecznością.

Analizując zamiatarki dostępne na polskim rynku na szczególną uwagę zasługuje model Sweep od firmy Inter Tech, który jest zaprojektowany z myślą o skutecznym usuwaniu różnych zanieczyszczeń. Jego konstrukcja pozwalająca na łatwe podłączenie go z przodu pojazdu, umożliwia szybkie i sprawne pozbycie się błota, piasku czy pozostałości roślinnych, a w okresie zimowym także śniegu. To, co wyróżnia zamiatarkę Inter Tech na rynku to szeroki wachlarz dodatkowego wyposażenia:

– szczotka boczna prawostronna lub lewostronna ułatwiająca wymiatanie wzdłuż budynków, przy krawężnikach, ścianach, paletach lub innych miejscach, w których zalegają zanieczyszczenia,

Jedną z wielu opcji dostępnych w zamiatarce Sweep jest boczna szczotka stosowana w celu skutecznego wymiatania zanieczyszczeń przy krawężnikach, ścianach, ogrodzeniach itp.

– zbiornik na nieczystości z hydrauliczną regulacją,
– hydrauliczna regulacja kąta pracy,
– system zraszania zmniejszający pylenie.

Aby maszyna była jak najlepiej dopasowana do indywidualnych potrzeb, w ofercie firmy znajdują się zamiatarki o szerokości roboczej od 1,6 do 2,4 m. Sprawdzą się one doskonale zarówno na drogach publicznych, jak i na wąskich ścieżkach i uliczkach, chodnikach oraz wszędzie tam, gdzie większe maszyny mogłyby mieć problem z manewrowaniem. Latem można wyposażyć zamiatarkę w specjalny system zraszania, który będzie zapobiegał wzniecaniu kurzu podczas pracy.

Możliwość podłączenia zamiatarki do traktora rolniczego, ładowarki teleskopowej lub miniładowarki pozwala na jej wszechstronne zastosowanie bez względu na rodzaj posiadanego nośnika osprzętu. Co istotne, oprócz wielkości maszyny klient ma do wyboru różne typy szczotek: od plastikowych, przez mieszane, aż po druciane. Dzięki temu zamiatarka Sweep będzie odpowiednim rozwiązaniem praktycznie na każdy rodzaj nawierzchni utwardzonej z wszelkimi zanieczyszczaniami, w tym mocniej przywartymi do podłoża.

Indywidualne potrzeby i preferencje klientów znajdują odzwierciedlenie w różnorodnych opcjach konfiguracji i bogatej ofercie wyposażenia dodatkowego. Zamiatarka Sweep marki Intet Tech to nie tylko nieoceniona pomoc w zakładzie komunalnym – to urządzenie zaprowadzające ład, który idzie w parze z odpowiedzialnością za otoczenie.

Zanieczyszczenia mogą być skierowywane na pobocze lub zbierane do hydraulicznie obsługiwanego pojemnika.

InterTech®
MASZYNY ROLNICZE

FINANSOWANIE FABRYCZNE

0%

BEZ ODSETEK

Oferujemy finansowanie na pełną gamę maszyn komunalnych.
Zobacz również resztę naszej oferty maszyn rolniczych i budowlanych.

Santander Leasing

Więcej informacji o ofercie możesz uzyskać u najbliższego dealera
lub na naszej stronie internetowej intertech-agro.pl

Co nowego w POM Augustów?

Spółka POM Augustów ma długą tradycję w produkcji maszyn znajdujących zastosowanie w branży komunalnej. Od kilku lat ich oferta jest systematycznie poszerzana, a w planach firmy są kolejne ciekawe urządzenia.

Zamiatarka T 801/4 może być wyposażona w system zraszania ograniczający pylenie. Taka instalacja obejmuje m.in. dwa zbiorniki wody, każdy o pojemności 120 litrów, zapewniając długi czas pracy.

Wśród najnowszych produktów jest zamiatarka ciągnikowa T 801/4 o szerokości roboczej 2500 mm. To pierwsza maszyna tego typu marki POM Augustów ze szczotką o średnicy 915 mm – we wcześniejszych modelach stosowano szczotkę 600-milimetrową. Wprowadzona zmiana przekłada się na wiele korzyści. Duża szczotka, podobnie jak duże koło samochodu, ma większą powierzchnię styku z podłożem. Sprawia to, że nawierzchnia jest dokładniej sprzątana, ponieważ w każdym momencie oddziałuje na nią więcej włosia. Ponadto szczotkę z dłuższym włosiem, które jest też bardziej elastyczne, można opuścić niżej, co pozwala na wymiatanie z zagłębień, a tym samym obsługę dróg z nawierzchnią w słabszym stanie. Nie mniej ważny jest też aspekt ekonomiczny – dłuższe włosie sprawia, że szczotka może być wykorzystywana dłużej, zachowując optymalne parametry użytkowe. Standardowo nowa zamiatarka jest wyposażona w szczotkę stalowo-tworzywową, na którą decyduje się ok. 95% klientów. Wynika to z jej uniwersalności: można ją stosować na różnych nawierzchniach i zapewnia odpowiednią skuteczność. W ramach opcji są dostępne wersje stalowa i plastikowa. Pierwszą zaleca się do twardych nawierzchni z mocno przywartymi zanieczyszczeniami, druga będzie idealnym rozwiązaniem w przypadku nawierzchni wrażliwych na zarysowania.

Najnowsza zamiatarka POM Augustów wyróżnia się prostą, solidną i niezawodną konstrukcją. Jest przeznaczona do odmiatania na jedną stronę, której wybór oraz zmiana kąta pracy szczotki są dokonywane za pomocą siłownika hydraulicznego. Wysoką wydajność przy ograniczonych do minimum stratach mocy zapewnia bezpośredni napęd szczotki za pomocą silnika hydraulicznego podłączonego do hydrauliki ciągnika. Z kolei pływający system zawieszenia maszyny gwarantuje dokładność w kopiowaniu terenu, a tym samym skuteczne sprzątanie nawet nierównych nawierzchni.

ZESKANUJ KOD I ZOBACZ FILM

W ramach opcji do rozsiewacza „Motyl" jest teraz dostępne mieszadło, gwarantujące odpowiednie dozowanie materiału w warunkach zimowych.

Zamiatarka T 801/4 może być montowana na ciągnikach rolniczych (przedni TUZ kat. II) oraz popularnych modelach ładowarek przegubowych i teleskopowych. Zakres jej zastosowań jest bardzo szeroki. Maszyna POM Augustów doskonale sprawdzi się przy oczyszczaniu dróg, placów budowy, parkingów, terenów wewnątrzzakładowych i innych, bez względu na nawierzchnię, która może być asfaltowa, betonowa, z kostki brukowej itp. Nowa zamiatarka

udowodniła wysoką wydajność i skuteczność również podczas „akcji zima". W porównaniu do pługów odśnieżnych nie pozostawia cienkiej warstwy śniegu, który po ubiciu staje się niebezpiecznie śliski. Dzięki temu jest znakomitym rozwiązaniem zarówno przy utrzymaniu placów jak i ulic.

Oprócz całkowicie nowych rozwiązań, firma POM Augustów wprowadza ulepszenia do już istniejących produktów. W ostatnim czasie praktycznej modernizacji poddano rozsiewacz „Motyl" do nawozów, soli i piasku. Kosz załadunkowy został wyposażony w specjalne mieszadło, zapewniające równomierne i niezakłócone podawanie materiału. W warunkach zimowych, a więc przy dużej wilgotności powietrza i częstych zmianach temperatury ma on bowiem tendencję do zbrylania się i zawieszania. Nowa opcja zapobiega tym problemom, umożliwiając wydajną pracę bez zatrzymań. Zastosowanie jej jeszcze bardziej zwiększy popularność „Motyla", który rocznie jest sprzedawany w liczbie nawet 1000 egzemplarzy.

POM Augustów pracuje już nad kolejnymi nowościami dla branży komunalnej. Jedna z nich będzie przeznaczona dla służb miejskich – ma im ułatwić sprzątanie liści.

„Już od wielu lat miasta podnoszą swój prestiż i przeznaczają coraz większe środki na utrzymanie czystości bez względu na koniunkturę. To szansa dla naszej firmy, która jest w stanie dostarczać różne maszyny komunalne, a zwłaszcza mniejsze, ułatwiające obsługę danego rejonu czy miejsc z utrudnionym dostępem" – mówi Romuald Rećko, prezes zarządu POM Augustów.

W niektórych miejscach wystarczy bowiem usunąć je z chodników czy ścieżek rowerowych za pomocą dmuchawy, natomiast znacznie częściej konieczne jest ich zebranie. Czynność ta wymaga dużo większego nakładu czasu, jak i pracy. Chcąc wyeliminować ten problem, POM Augustów zamierza wprowadzić do sprzedaży specjalny osprzęt dedykowany ciągnikom o mocy rzędu 25 KM. Urządzenie obejmie m.in. przednią szczotkę walcową oraz wentylator, który za pomocą wytwarzanego podciśnienia będzie odsysał zbierane liście i kierował je przez grubą rurę na przyczepkę lub do montowanego na tylnym TUZ-ie kosza. Przy większych modelach są rozważane również boczne szczotki talerzowe, zwiększające szerokość pracy. Na razie nie zdecydowano jeszcze w jaki sposób będzie napędzany wentylator, choć przy analizie możliwych rozwiązań, oprócz WOM-u i hydrauliki ciągnika, brano pod uwagę nawet silnik elektryczny. Aby taki ciągnik miał jak najszersze zastosowanie, w planach firmy jest również opracowanie innego osprzętu, np. w postaci niewielkiej posypywarki. POM Augustów dostrzega też potencjał w quadach, które z roku na rok zyskują na popularności, ale brakuje dla nich specjalistycznych narzędzi. Wprowadzenie do oferty małego, lekkiego pługa wirnikowego i piaskarki ciągnionej z pewnością spotkałoby się z pozytywnym odbiorem rynku. Każdy taki pojazd mógłby służyć nie tylko do rekreacji, ale również zimowego utrzymania posesji.

Karol Wójtowicz

REKLAMA

Rider akumulatorowy Husqvarna R112iC – wydajna praca bez emisji i hałasu

Firma Husqvarna rozwija koncepcję samojezdnych kosiarek z przednim osprzętem od niemal 40 lat. Do tej pory jednak wszystkie maszyny tego typu miały napęd spalinowy. Od niedawna w ofercie szwedzkiego producenta jest dostępny zasilany akumulatorowo model R112iC, który pod względem osiągów nie ustępuje klasycznym odpowiednikom a zapewnia wiele dodatkowych zalet.

Kosiarki samojezdne mają długą historię z ważnym punktem zwrotnym. Gdy jeden z inżynierów Husqvarna oglądał przyczepkę zabawkowego ciągnika, zauważył, że pchając ją do tyłu, skręcała niemal wokół własnej osi. Dało to początek opatentowanej w 1987 r. koncepcji skrętnej osi, z modułem tnącym z przodu i fotelem na środku maszyny. To cecha wyróżniająca coraz popularniejsze ridery, dzięki którym zarówno profesjonaliści jak i amatorzy mogą znacznie łatwiej kosić trawę – nawet w miejscach trudno dostępnych. Z badań przeprowadzonych przez firmę Husqvarna wynika, że duże kosiarki profesjonalne wykaszają jedynie 65% całkowitej powierzchni trawników, na których pracują. O pozostałe 35% trzeba zadbać osobno za pomocą kosiarki ręcznej albo wykaszarki. W efekcie wydajność maszyny samojezdnej wyraźnie spada, a jej koszty rosną, co oczywiście przekłada się na rentowność firmy. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest fakt, że większość oferowanych kosiarek nie była zaprojektowana pod kątem złożonych obszarów, których udział jest jednak bardzo duży. Ridery Husqvarna, dzięki minimalnemu promieniowi skrętu i osprzętowi umieszczonemu z przodu, ograniczają dodatkowe prace do 20%. W ten sposób można znacznie szybciej skończyć wykonywane zadanie i przystąpić do kolejnego, albo po prostu wykorzystać zaoszczędzony czas na odpoczynek.

W modelu R112iC, podobnie jak w pozostałych riderach do użytku ogólnego, skręt jest realizowany za pomocą przegubowego podwozia. Rezultaty przyjętej konstrukcji pod względem zwrotności są zbliżone do tylnej osi skrętnej stosowanej w gamie riderów profesjonalnych. Oznacza to, że nowa maszyna pozwala na bardzo łatwe manewrowanie między drzewami czy elementami małej architektury, wykaszanie trawy wokół słupów, w narożnikach czy pod rozłożystymi krzewami. Znakomicie nadaje się więc do pielęgnacji prywatnych posesji, ale także obsługi parków miejskich, skwerów, otoczenia centrów logistycznych, zakładów przemysłowych, a nawet boisk czy pól golfowych.

Wymagającym zastosowaniom sprzyja pojemny akumulator litowo-jonowy,

Zastosowane noże są napędzane osobnymi silnikami elektrycznymi, co pozwala na niezależną regulację prędkości obrotowej obu elementów, idealnie dopasowaną do bieżącego obciążenia. Szerokość robocza wynosi 65 cm.

Maszyna R112iC charakteryzuje się bardzo prostym sterowaniem, umożliwiając efektywną pracę z optymalnym zużyciem energii. Wszystkie przyrządy są dobrze widoczne, poprawnie oznaczone i łatwo dostępne.

Możliwość zastosowania różnych narzędzi roboczych oraz przyczepy zwiększa funkcjonalność elektrycznego ridera. Maksymalna prędkość jazdy podczas pracy i transportu wynosi odpowiednio 6 i 10 km/h.

Przegubowe podwozie gwarantuje znakomitą manewrowość, ułatwiając pracę w ograniczonej przestrzeni, jak również wokół drzew, słupów czy elementów małej architektury. Okręg nieskoszonej trawy ma średnicę tylko 65 cm.

W zestawie z maszyną klient otrzymuje ładowarkę, którą podłącza się do zwykłego gniazdka 230 V.

umożliwiający na jednym ładowaniu skoszenie nawet 3000 m^2. Bateria Jest umieszczona w tylnym członie maszyny, co zapewnia optymalny rozkład nacisków na koła, a jednocześnie wysoką stabilność ridera. Długi czas pracy to zasługa bezpośredniego napędu jazdy oraz elementów tnących – jeden silnik elektryczny jest połączony z tylną osią, kolejne dwa z nożami. Takie rozwiązanie ogranicza straty energii, ale również zapobiega konieczności stosowania przekładni pasowych, które wymagają regularnej obsługi. Ponadto operator ma do dyspozycji system PowerBoost, zapewniający automatyczną, niezależną dla obu noży regulację prędkości obrotowej w zależności od warunków pracy. Dzięki temu maszyna pozwala na uzyskanie doskonałych rezultatów koszenia, ale przy mniejszym zużyciu energii. Można ją również zaoszczędzić aktywując funkcję SavE, która sprawia, że rider R112iC jedzie wolniej, a noże obracają się z mniejszą prędkością. Pozytywnie wpływa to na ograniczenie hałasu, co w połączeniu z napędem w pełni elektrycznym jeszcze bardziej predestynuje nową kosiarkę do zastosowań w miejscach, gdzie ceni się ciszę, jak np. tereny wokół szkół, bibliotek czy szpitali. Akumulatorowa maszyna R112iC nie emituje też żadnych spalin, wobec czego jest neutralna dla środowiska naturalnego, operatora i najbliższego otoczenia. Brak klasycznego napędu w znaczący sposób upraszcza obsługę kosiarki i zmniejsza koszty jej eksploatacji, m.in. dzięki rzadszym i tańszym przeglądom okresowym. Poza tym taka maszyna jest zawsze gotowa do pracy: wystarczy naładować akumulator i od razu można rozpocząć koszenie.

Wysokie osiągi modelu R112iC sprawiają, że nadaje się on nie tylko do pielęgnacji trawników, ale również wielu innych zadań. Jest więc bardzo mądrą inwestycją na wiele lat, ponieważ zapobiega kupowaniu kolejnych maszyn, co wiąże się nie tylko z ponoszeniem dodatkowych kosztów, ale również wygospodarowaniem miejsca do ich przechowywania. Akumulatorowy rider znakomicie sprawdzi się m.in. z rozsiewaczami, aeratorami, broną pazurową czy zbieraczem do trawy. Może też pełnić rolę środka transportu – za pomocą dedykowanej przyczepki jest w stanie przewieźć nawet 100-kilogramowy ładunek.

Maszyna R112iC jest produkowana w polskiej fabryce Husqvarna w Mielcu.

Karol Wójtowicz

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.

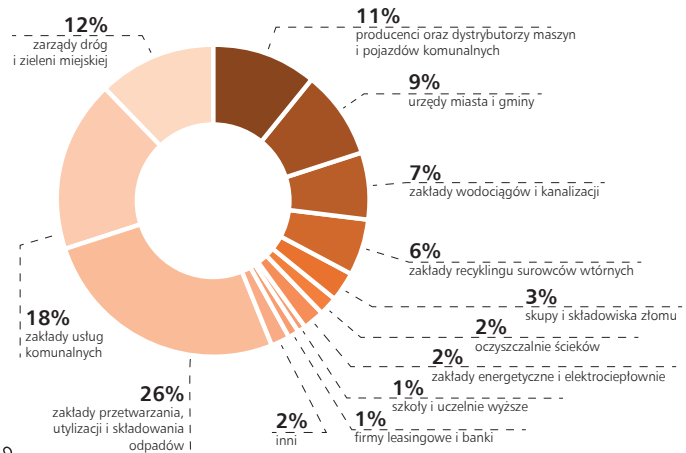
Częstotliwość i nakład

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



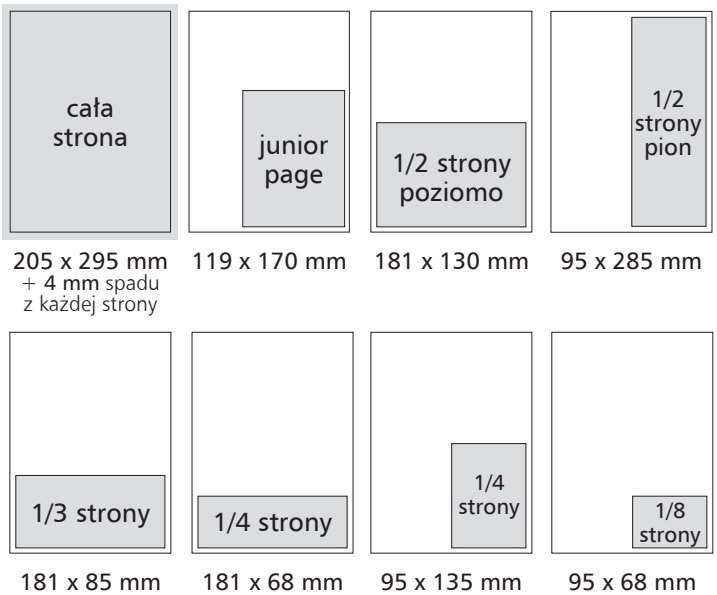
Dzięki „celnej" dystrybucji do osób ściśle związanych z gospodarką odpadami, czasopismo Technika KOMUNALNA jest atrakcyjnym nośnikiem reklam i ogłoszeń. Płatne publikacje mogą być zamieszczane zarówno w czasopiśmie, jak i na stronie internetowej wydawnictwa.

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

NOWOŚĆ

Seria EK1

KOMPAKTOWY CIĄGNIK 4X4 O MOCY 24 KM

Teraz w promocyjnym finansowaniu KUBOTA Finance

KUBOTA Lider ciągników kompaktowych**

Profesjonalna sieć dilerska

*Treści handlowe zamieszczone w tym ogłoszeniu nie stanowią oferty w rozumieniu art. 66 Kodeksu Cywilnego i mają jedynie charakter informacyjny o możliwych wariantach finansowania nabycia maszyn. Zgoda na udzielenie pożyczki jest uzależniona od zdolności kredytowej klienta zgodnie z procedurami instytucji finansowej. Szczegóły oferty znajdują się u dilerów Kubota.

** wg danych Agritrac, na podstawie rejestracji ciągników o mocy do 49 KM w okresie 1-12.2023 r.

Prosty, niezawodny, wytrzymały

Kompaktowy i wszechstronny model EK1-261 jest idealnym wyborem do prac z różnorodnymi narzędziami, łącząc w sobie prostą obsługę i wysoką wydajność – a wszystko to dostępne w atrakcyjniej cenie w promocyjnym finansowaniu Kubota Finance*.

www.kubota-eu.com

For Earth, For Life