

Egzemplarz bezpłatny

Kwartalnik 4/2015 (4)

www.opoltrans.com

str. 80
Opony



Technika

Nowość - opony Kelly od Goodyear
Eko środki do mycia!
Przygotowanie samochodu do zimy

Ciężarówki

Festiwale ciężarówek
Wywiady i relacje
Bezpieczeństwo

PROMOCJE!



Złap aktualne
okazje

MARKOWE OPONY
TRIANGLE



PUNKTOMANIA, Montaż opon GRATIS, Wymień olej na WOLF
PROGRAMY LOJALNOŚCIOWE - najlepsze w Polsce!



Białystok 1
ul. Gen. Maczka 46
tel.: +48 85 654 73 33
+48 85 654 77 78
fax: +48 85 662 92 02/03
e-mail: bialystok@opoltrans.com.pl

Biała Podlaska 2
ul. Siodorska 142
tel.: +48 83 343 69 70
e-mail: bialapodlaska@opoltrans.com.pl

Bielsko-Biała 3
ul. Ogrodników 27
tel.: +48 33 821 73 39
+48 33 821 73 41
fax: +48 33 821 73 42
e-mail: bielsko-biala@opoltrans.com.pl

Bydgoszcz 4
ul. Toruńska 282
tel.: +48 52 370 78 35
+48 52 370 78 36
e-mail: bydgoszcz@opoltrans.com.pl

Ciechanów 5
ul. Niechodzka 20
tel.: +48 23 672 79 28
fax: +48 23 672 96 73
e-mail: ciechanow@opoltrans.com.pl

Częstochowa 6
ul. Wojska Polskiego 88
tel.: +48 34 360 80 07
+48 34 360 83 76
fax: +48 34 360 83 80
czestochowa@opoltrans.com.pl

Elk 7
ul. Suwalska 82
tel/fax: +48 87 610 88 49 wew. 41
e-mail: elk@opoltrans1.pl

Gliwice 8
ul. Toszecka 181
tel.: +48 32 238 88 34
+48 32 331 03 01
fax: +48 32 331 03 00
e-mail: gliwice@opoltrans.com.pl

Gorzów Wielkopolski 9
ul. Fiedorfa-Nilla 20
tel.: +48 95 720 84 45
tel/fax: +48 95 720 84 62
e-mail: gorzowwlpk@opoltrans.com.pl

Grajewo 10
ul. Przemysłowa 25A
tel.: +48 98 261 02 70
fax: +48 98 261 02 71
e-mail: grajewo@opoltrans.com.pl

Jelenia Góra 11
ul. Zgorzelecka 18
tel.: +48 75 754 15 22
fax: +48 75 754 15 21
e-mail: jeleniagora@opoltrans.com.pl

Katowice 12
ul. Obr. Westerplatte 87
tel.: +48 32 204 99 98
+48 32 204 99 89
fax: +48 32 204 99 88
e-mail: katowice@opoltrans.com.pl

Kąty Wrocławskie 13
ul. 1 Maja 88
tel.: +48 71 316 05 09
+48 71 390 55 15
fax: +48 71 316 75 56
e-mail: katywr@opoltrans.com.pl

Kielce 14
ul. Długa 28
tel.: +48 41 347 42 00
+48 41 347 42 02
fax: +48 41 335 84 10
e-mail: kielce@opoltrans.com.pl

Konin 15
ul. Pocięjowo 3
tel.: +48 63 248 21 40
e-mail: konin@opoltrans.com.pl

Kraków 16
ul. Piłsudskiego 29 g
tel.: +48 12 288 22 84/85
+48 12 289 01 25/26
fax: +48 12 288 07 67
e-mail: krakow@opoltrans.com.pl

Lublin 17
ul. Melgiewska 34
tel.: +48 81 744 87 88
+48 81 744 87 89
fax: +48 81 744 87 79
e-mail: lublin@opoltrans.com.pl

Łomża 18
ul. Poznańska 148 B
tel.: +48 96 216 04 69
+48 96 246 04 51
fax: +48 96 246 04 51
e-mail: lomza@opoltrans.com.pl

Łódź 19
ul. Olechowska 69
tel.: +48 42 640 18 00
fax: +48 42 640 18 00 wew. 4
e-mail: lodz@opoltrans.com.pl

Marki 20
ul. Mjr. Biłła 2A
tel.: +48 22 761 82 36
+48 22 761 82 39
fax: +48 22 761 82 40
e-mail: marki@opoltrans.com.pl

Medyka 21
Medyka 405
tel.: +48 16 676 93 50
+48 16 676 93 51
fax: +48 16 676 93 50
e-mail: medyka@opoltrans.com.pl

Mława 22
ul. Płocka 126
tel.: +48 23 654 33 97
fax: +48 23 654 33 97
e-mail: mlawa@opoltrans.com.pl

Nowy Sącz 23
ul. Dojazdowa 7
tel.: +48 18 444 34 25
+48 18 444 34 26
fax: +48 18 444 37 01
e-mail: nowysacz@opoltrans.com.pl

Nowy Targ 24
ul. Ceramiczna 10
tel.: +48 18 264 03 40
+48 18 264 00 83
fax: +48 18 264 00 83
e-mail: nowytarg@opoltrans.com.pl

Nysa 25
ul. Piłsudskiego 55
tel.: +48 77 449 43 80
fax: +48 77 449 41 07
e-mail: nysa@opoltrans.com.pl

Olsztyn 26
ul. Towarowa 13
tel.: +48 89 532 02 51
tel/fax: +48 89 532 02 48
e-mail: olsztyn@opoltrans.com.pl

Opole 27
ul. Wspólna 5
tel.: +48 77 442 46 55-7
fax: +48 77 442 46 06
e-mail: opole@opoltrans.com.pl

Ostrołęka 28
ul. Kolobrzewska 5
tel.: +48 29 760 25 47
tel/fax: +48 29 760 25 47
fax: +48 29 760 15 14
e-mail: ostroleka@opoltrans.com.pl

Ostrów Mazowiecka 29
ul. Lubijewska 116
tel.: +48 29 745 13 37
+48 504 315 375
e-mail: ostrow@opoltrans1.pl

Poznań 30
ul. Okrzeja 9/11
tel.: +48 61 839 10 32
+48 61 839 10 33
e-mail: poznan@opoltrans.com.pl

Piotrków Trybunalski 31
ul. Łódzka 86
tel.: +48 44 640 80 22
fax: +48 44 648 60 21
e-mail: piotrkow@opoltrans1.pl

Płock 32
ul. Przemysłowa 26
tel.: +48 24 269 62 08
fax: +48 24 269 62 09
e-mail: plock@opoltrans.com.pl

Puławy 33
ul. Dęblińska 1
tel.: +48 81 865 04 44
fax: +48 81 888 22 06
pulawy@opoltrans.com.pl

Radom 34
ul. Wierzbicka 44
tel.: +48 48 333 05 15
+48 48 333 05 28
fax: +48 48 333 04 65
e-mail: radom@opoltrans.com.pl

Rusocin (Pruszcz Gd.) 35
ul. Dekarska 3
tel.: +48 58 320 14 39
+48 58 320 14 52
fax: +48 58 320 14 59
pruszczgdanski@opoltrans.com.pl

Rzeszów 36
ul. Przemysłowa 12
tel.: +48 17 850 01 74
+48 17 850 01 75
fax: +48 17 850 01 76
e-mail: rzeszow@opoltrans.com.pl

Siedlce 37
ul. Sienkiewicza 180
tel.: +48 25 631 05 10
+48 25 631 05 11
fax: +48 25 631 05 13
e-mail: siedlce@opoltrans.com.pl

Ślupsk (m. Kobylnica) 38
ul. Główna 1
tel.: +48 59 724 29 06
+48 59 724 29 09
e-mail: slupsk@opoltrans.com

Suwałki 39
ul. M. Bucznka 153
tel.: +48 500 314 070
e-mail: suwalki@opoltrans1.pl

Szczecin 40
ul. Jesienna 20
tel.: +48 91 434 97 43
+48 91 480 47 13
fax: +48 91 488 46 50
e-mail: szczecin@opoltrans.com.pl

Wolica 41
Al. Katowicka 48
tel.: +48 22 739 70 55
fax: +48 22 739 70 55
e-mail: wolica@opoltrans.com

MEGAC
Zakład Produkcji Pojazdów
Użytkowych, Rolniczych i Osi

OPOLTRANS
SIĘC MONTOWNI MOTORYZACYJNYCH

OPOLTRANS 1

Wrocław 43
ul. Głubczycka 88
tel.: +48 71 341 68 30
+48 71 340 06 26
fax: +48 71 341 67 23
e-mail: wroclaw@opoltrans.com

Brzezie koło Opola 42
Centrala (OPOLTRANS)
ul. Norweska 13
Secretariat
tel.: +48 77 409 96 36
fax: +48 77 409 96 36
Export department
tel.: +48 77 409 96 54
+48 77 409 96 56
+48 77 409 96 59
+48 77 409 96 79
eksport@opoltrans.com.pl
Supply department
tel.: +48 77 409 96 94
tel: +48 77 409 96 35
fax: +48 77 409 96 81
Advertising department
tel/fax: +48 77 409 96 55

Zielona Góra 44
ul. Nałtowa 1
tel.: +48 68 451 96 67
fax: +48 68 451 96 30
e-mail: zielonagora@opoltrans.com.pl

Nysa (MEGA) 45
ul. Piłsudskiego 55
Secretariat
tel.: +48 77 44 86 703
fax: +48 77 44 86 702
Trade Department
tel.: +48 77 449 42 51
+48 77 449 42 71
+48 77 449 42 70
fax: +48 77 449 42 39
Service department
tel.: +48 77 449 42 50
Supply department
tel/fax: +48 77 448 67 08
Mechanical Processing Dept.
tel.: +48 77 449 40 10
fax: +48 77 449 40 23
e-mail: handlowy@mega-nysa.pl



Spis treści



s.4

Opowieść o Master Truck 2015



s. 26

Aktualności OPOLTRANS

s. 38

MEGA-Nysa o leasingu naczip, osiach i ofercie



Wyścigi ciężarówek w MOST - apetyt na moc **s. 46**

s.12

Przygotowanie do zimy



s. 54

Wywiad z J. Repińskim Królowa ciężarówek !



Nowość - opony Kelly od Goodyear **s. 80**



Europejskie zloty miłośników ciężarówek **s. 50**

s.66

Podróż z imigrantami. Relacja Marcina Nowaka



Promocyjna oferta opon **s. 82**

s. 44

Recykling opon



s. 76

WOLF informacje techniczne



Szanowni Czytelnicy!

Przygotowania do zimy w pełni. Flota czeka na ostatnie zabiegi, by samochody były gotowe na zetknięcie się z solą, mrozem, błotem i piachem. Czy ze śniegiem, to jeszcze czas pokaże. Podobno słonki (gatunek ptaka łownego) zamiast w październiku, już we wrześniu zaczęły opuszczać Europę Wschodnią, i udały się na południe. Obserwator i znawca przyrody dr Andrzej Kruszewicz, twierdzi, że to prognoza szybszego nadejścia mroźnej zimy. W najnowszym wydaniu Kwartalnika Opoltrans wspomnienie o 11 Master Trucku, oraz ćwierćwieczu firmy Opoltrans, i 10-tych urodzinach MEGA-Nysa. Prócz tego moc informacji dla właścicieli flot, serwisów samochodów ciężarowych i nie tylko. Szczególnie zachęcamy do zapoznania się z nowościami w ofercie **OPOLTRANS**, a wśród nich z ofertą na opony Kelly, firmy Goodyear, na dystrybucję których **OPOLTRANS** posiada wyłączność. Wśród artykułów znalazły się wywiady, oraz relacje z transportu zagranicznego, w towarzystwie imigrantów. Życzymy miłej lektury !

Arkadiusz Miśta
oraz Zespół Redakcji



Redakcja:
ul. Norweska 13
Brzezie k. Opola
46-021 Brzezie
redakcja@opoltrans.com.pl
tel. 77 40 99 655

Redaktor:
Miśta Arkadiusz
a.mista@opoltrans.com.pl
Marketing i Reklama:
Laskowska Sylwia
s.laskowska@opoltrans.com.pl

Opracowanie graficzne i skład:
Wodecki Jakub
Miśta Arkadiusz

Zdjęcia własne, dostawców, oraz klientów.

Opowieść o

11. MASTER TRUCK

Strefa OPOLTRANS na 11 Złocie Master Truck pękała w szwach. Tysiące klientów korzystało ze wszystkich przygotowanych dla nich atrakcji.

Główne obchody 25-tych urodzin miały miejsce w sobotę. W powietrze z naczepy MEGA Light wypuszczonych zostało 2,5 tysiąca balonów, a ostatni kawałek olbrzymiego ponad 25 kilogramowego tortu otrzymała siedmioletnia Kinga!



11 Złot Master Truck w Polskiej Nowej Wsi przyciągnął ciężarówkowe piękności z całej Europy. Kilkadziesiąt tysięcy zwiedzających wraz z rodzinami, miało do obejrzenia kilkadziesiąt wyjątkowych pojazdów.







Część z wystawionych zestawów można oglądać na co dzień przy pracy w transporcie, a wśród nich np. poniższy zestaw o nazwie "Smoczyca" z naczepą MEGA.



Master Truck to również okazja do pokazania mniej typowych pojazdów, wśród których na tegorocznym zlocie wystąpiły amerykańskie samochody, oraz pojazdy militarne, tuningowane motory i samochody zabytkowe.





W roli gwiazd na głównym placu Master Truck w licznych konkursach wystąpiły markowe oleje WOLF i opona Triangle.



W miasteczku OPOLTRANS również odbywały się liczne konkursy, wśród nich ten najważniejszy, gdzie główną nagrodą dla klientów był Quad, oraz najnowocześniejsze laptopy ASUS, oraz profesjonalne aparaty Nikon.



Choć Quadem chciał odjechać każdy, to pierwsza nagroda przyznana przez OPOLTRANS przypadła firmie z Gliwic VIVA INWESTYCJE Sp. z o.o. Przyznano 2 - drugie nagrody w postaci nowoczesnych laptopów firmom: MWB-TRANS MARIUSZ WIECZOREK z Marek pod Warszawą, oraz MARCOTRAN POLSKA SP.Z.O.O. z Gliwic, 3 - trzecie miejsca i upominki w postaci markowych aparatów firmy Nikon otrzymały firmy: TRANS POZ S.A. z Poznania, NOWAK z Bydgoszczy, oraz DAARAM SP. Z O.O. z Zielonej Góry.

Podczas 11 Złotu Master Truck, zapewniono moc atrakcji zarówno dla tych większych jak i mniejszych.



Strefa OPOLTRANS na 3 dni stała się areną zmagania i rozrywki dla fanów branży ciężarowej z rodzinami.



Choć rywalizacja w miasteczku OPOLTRANS o nagrody była duża i zacięta, to wśród uczestników nie było przegranych! Dla Nas każdy był zwycięzcą.



OPOLTRANS rozdawał nagrody nie tylko swoim klientom, był również głównym sponsorem całego Złotu Master Truck !



Oprócz samych MasterTruckowych atrakcji, szczególnym zainteresowaniem cieszyła się ekspozycja OPOLTRANS. Wśród wystawowego asortymentu znalazły się: opony m.in. markowe opony Triangle, oraz nowość na polskim rynku opony Kelly grupy Goodyear, felgi aluminiowe i stalowe, rozwiązania do zabezpieczenia ładunków, oświetlenie, sygnały pneumatyczne, hydraulika, systemy hamulcowe, chłodnice, akumulatory, akcesoria ADR, markowe oleje WOLF, sprzęt do dystrybucji oleju, akcesoria warsztatowe, no i lodówki, które przy 34°C upałe bardzo interesowały klientów.



W miasteczku OPOLTRANS klienci mogli liczyć nie tylko na atrakcje, ale i na darmowy poczęstunek, oraz napoje chłodzące. Mimo kilkuset miejsc do odpoczynku, momentami brakowało miejsc siedzących.



Pokaz akcji ratunkowej przeprowadzonej przez strażaków zrobił ogromne wrażenie i zapadnie na długo w pamięci widzów.



W miasteczku OPOLTRANS, można było bawić się od wczesnych godzin rannych, aż do późnej nocy.



Przygotowanie ciężarówki do zimy

Płyn do spryskiwaczy zimowy:

-20/22 st. Bomar obj. 5 l

Indeks: 24-02-00-0003

-20/22 st. Bomar obj. 10 l

Indeks: 24-02-00-0064

-35 st. Bomar obj. 5 l

Indeks: 24-02-00-0069

-35 st. Bomar obj. 10 l

Indeks: 24-02-00-0070



Płyn hamulcowy:

DOT-4 Specol, 0,5 l

Indeks: 24-03-00-0002

DOT-4 Specol poj. 1 l

Indeks: 24-03-00-0003

DOT-4 Specol, 5 l

Indeks: 24-03-00-0052

R3 Specol, 0,5 l

Indeks: 24-03-00-0061



Płyn do chłodnicy:

Glidex Extra G12 do -35 st. obj. 5 l

Indeks: 24-01-00-0014

Glidex Extra G12 do -35 st. obj. 10 l

Indeks: 24-01-00-0013

Glidex Plus do -35 st. obj. 5 l

Indeks: 24-01-00-0003

Glidex do -35 st. obj. 5 l

Indeks: 24-01-00-0001

Glidrx do -35 st. obj. 10 l

Indeks: 24-01-00-0004



Smar do smarownic (do punktów smarnych):

ŁT-41 (S1) 4,5 kg

Indeks: 25-09-00-0001

ŁT-41 (S1) 10 kg

Indeks: 25-09-00-0055

Smar centralnego smarowania:

EP0 0,4 kg do pistoletu

Indeks: 25-07-00-0010

Smar centralnego smarowania:

EP0 4,5 kg

Indeks: 25-07-00-0002

Smarowanie centralne kabiny SKF:

DAF XF95/105 kpl. nabój 125 ml,

ze smarem nakręcany,

opaski zacikowe (OE0665516)

Indeks: 25-07-00-0058



Zbiornik paliwa zasilający ogrzewanie:

EB/Webasto 13 l z końcówką do zamontowania przewodu

Indeks: 16-03-99-0155

Zbiornik paliwa zasilający ogrzewanie:

EB/Webasto 20 l, z końcówką do zamontowania przewodu

Indeks: 16-03-99-0157

Zestaw uszczelniający ogrzewania:

Webasto AT2000, 823.02a Webasto

Indeks: 16-03-99-0150

Zestaw naprawczy pompy ogrzewania:

Webasto U4814

Indeks: 16-03-03-0104

Zaworek zbiornika paliwa ogrzewania

EB/Webasto

Indeks: 16-03-99-0004

Wkład filtra paliwa:

Webasto, Man F90, F2000/Volvo

Indeks: 01-02-00-0726

Szyft żarowy:

Webasto AT2000 24V

Indeks: 16-03-01-0065



Osuszacz klimatyzacji:

DAF 65-85 ATI/CF, XF105, NRF

Indeks: 16-01-03-0050

MB Actros 1-3, Nissens

Indeks: 16-01-03-0059

RVI Pre, Volvo FH 05r, Behr

Indeks: 16-01-03-0068

Uwaga: w ofercie Opoltrans znajdują się osuszacze klimatyzacji do samochodów ciężarowych wszystkich wiodących producentów.

Samostart:

K2, 200 ml

Indeks: 23-99-00-0101

K2, 400 ml

Indeks: 23-99-00-0102

Champion, 400 ml

Indeks: 23-99-00-0001



Smar grafitowy:

MEGA 0,4 kg do smarowania siodeł, używany z pistoletem

Indeks: 25-10-00-0058

MEGA 0,85 kg do smarowania siodeł

Indeks: 25-10-00-0002

MEGA 10 kg do smarowania siodeł

Indeks: 25-10-00-0060



Pióra wycieraczek:

710mm RVI Premium, Kerax ze spryskiwaczem 2 szt.
Indeks: [15-03-01-0241](#)
900mm SETRA, MB, MAN (adaptory 25/FI6mm śruba)
Indeks: [15-03-01-0342](#)
800mm SETRA, do autobusów (adaptory 25/FI6, 25/FI8)
Indeks: [15-03-01-0341](#)
700mm MB, Scania, RVI, Volvo
Indeks: [15-03-01-0013](#)
700mm MB, Scania, RVI, Volvo, Hella
Indeks: [15-03-01-0155](#)



Preparat niewidzialna wycieraczka:

K2 200ml spray (substancja hydrofobowa, ułatwia wiązanie wody i ściekanie, w zimie ułatwia oczyszczenie szyby z lodu.

Indeks: [23-02-00-0024](#)

Odmrażacz do szyb

K2, 700ml K2 z pompką, działa do -60°C

Indeks: [24-99-00-0101](#)



Zawór nagrzewnicy:

DAF 75CF, 85CF, 95XF, XF105

Indeks: [16-02-02-0058](#)

MAN TGA/F2000

Indeks: [16-02-02-0069](#)

MB Actros1, 96-03r.

Indeks: [16-02-02-0084](#)



Wkład filtra kabiny:

DAF XF95XF105 Hengst E944LI na OE

Indeks: [01-04-00-0110](#)

DAF XF95XF105 K951 Mfilter na OE

Indeks: [01-04-00-0111](#)

DAF XF95XF 105 Wix zakładany na OE

Indeks: [01-04-00-0016](#)

IV Hi-Way Iveco Stralis Hengst E1908LI na OE

Indeks: [01-04-00-0146](#)

MAN F/L/M2000 k953 Mfilter na OE

Indeks: [01-04-00-0151](#)

MAN TGA, M, S, L, X od 2002r. E954LI Hengst na OE

Indeks: [01-04-00-0167](#)

Autobusy MAN, MB E2941LI Hengst na OE

Indeks: [01-04-00-0119](#)

MB Actros 1-3 E931LI Hengst zakładany na OE

Indeks: [01-04-00-0191](#)

MB, Actros 4, Antos, Arocs, E2986LI, Hengst na OE

Indeks: [01-04-00-0030](#)

RVI od 2013 r., Volvo FH-M-X od 2012 r., E3938LI Hengst na OE

Indeks: [01-04-00-0147](#)

Alternator:

MAN TGA-S-L-M-X 120A Bosch

Indeks: [12-01-03-0576](#)

MB Act. 1,2,3, Ate, 96r.-/08 r. - 80A Bosch

Indeks: [12-01-03-0151](#)

Scania 4, 96r. - 04 r., 65A

Indeks: [12-01-03-0192](#)

Volvo FH, FM 01-06 r. 80A

Indeks: [12-01-03-0218](#)

RVI AE, Pre. 96-06 r. 80A

Indeks: [12-01-03-0599](#)

Przygotowanie ciężarówki do zimy - lista kontrolna

1. Sprawdź stan ogumienia, a w tym głębokość bieżnika, równomierność zużycia, uszkodzenia i spękania. Jeżeli zużycie bieżnika lub uszkodzenia opony wymagają, wymień ogumienie na nowe zgodnie z potrzebami.
2. Jeżeli jeździsz zagranicę, to sprawdź jakiego ogumienia wymagają przepisy danego kraju. Dziś najczęściej wymaga się ogumienia przystosowanego do zimowych warunków M+S (błoto i śnieg) lub całkowicie zimowego.
3. Sprawdź ciśnienie w ogumieniu, żeby złe ciśnienie nie spowodowało nadmiernego lub nieprawidłowego zużycia, pęknięć na boku opony (barku lub nad stopką), w rowkach bieżnika, a w efekcie końcowym nie doprowadziło do wystrzału i zniszczenia opony.
4. Należy wozić ze sobą łańcuchy na koła, łopatę i worek piasku z solą, żeby w trudnych warunkach drogowych zimowych wyjechać z trudnego i śliskiego terenu.
5. Sprawdź działanie układów antypoślizgowych, a w tym ABS, EBS i ASR, żeby hamować tam gdzie jest potrzeba i nie doprowadzić do niekontrolowanego poślizgu.
6. Sprawdź stan i szczelność wszystkich przewodów, połączeń i zaworów pneumatycznych, żeby nie tracić powietrza potrzebnego w układzie hamowania i układach wspomagania różnych podzespołów.
7. Napełnij układ pneumatyczny płynem przeciw zamarzaniu układu pneumatycznego, żeby nie dopuścić do osadzania się wody i zamarzania jej w układzie pneumatycznym podczas mrozów.
8. Wymień filtr osuszacza powietrza, żeby jak najmniej wilgoci wchodziło do układu pneumatycznego w zimie.
9. Spuść ze zbiorników powietrza skropliny wody zaworkiem spustowym od dołu butli, które nazbierały się w okresie lata i jesieni.
10. Sprawdź stan przewodów łączących ciągnik z naczepą i wymień na nowe (markowe) jeżeli są stare, twarde i spękane.
11. Sprawdź stan instalacji elektrycznej i połączeń elektrycznych:
12. Zabezpiecz połączenia elektryczne preparatami do styków elektrycznych. Chodzi o połączenia elektryczne typu bezpieczniki, przełączniki, połączenia żarówek, kablowe, stacyjki, połączenia gniazdek i wtyczek przewodów elektrycznych ciągnik-naczepa, gniazda lamp i reflektorów etc.
13. Sprawdź dokładnie zamknięcia pokryw w reflektorach i lampach zespolonych oraz światłach dodatkowych.
14. Wymień lub napraw nadpalone styki, końcówki elektryczne, kostki, przewody w instalacji elektrycznej.
15. Przesmaruj połączenia akumulatorów z zaciskami wazeliną techniczną lub smarem miedziowym w różnej postaci. W zimie jest bardzo ważny przepływ prądu, bo sprawność akumulatorów przy niskich temperaturach spada i może brakować prądu do rozruchu samochodu.
16. Doładuj akumulatory do pełnej pojemności zawsze wtedy, kiedy jest taka możliwość, a na noc i przed każdą długą trasą zabezpiecz akumulatory przed zimnem.
17. Sprawdź stan, czystość, pojemność i sprawność akumulatorów. Jeżeli są słabe i szybko się rozładowują, to wymień na nowe.
18. Nie zapomnij o wyposażeniu samochodu w przewody rozruchowe.
19. Upewnij się, że skrzynka akumulatorowa jest szczelna, żeby zabezpieczyć akumulatory przed wodą, solą i zwarciami. Akumulatory powinny być dobrze przykręcone do podstawy skrzynki akumulatorowej i unieruchomione, żeby zabezpieczyć przed przemieszczaniem się i uszkodzeniem akumulatorów.
20. Sprawdź stan rozrusznika i jego połączeń. Sprawdź styki i zużycie rozrusznika, żeby złe połączenia nie utrudniały dopływ prądu i nie powodowały zwarć w układzie rozrusznika.
21. Zadbaj, żeby alternator z regulatorem podawał odpowiednie napięcie ładowania na akumulatory.
22. Sprawdź stan i kompletność oświetlenia, żeby podczas długich nocy być dobrze widocznym. Uzupełnij oświetlenie podstawowe i dodatkowe, czyli halogeny przeciwmgielne, dalekosiężne i lampę cofania, żebyś wszystko widział lepiej wkóło samochodu.
23. Sprawdź sprawność działania układu wycieraczek, a w tym luzy na przegubach napędowych, działanie silnika wycieraczek na różnych biegach oraz zużycie piór wycieraczek. Sprawny układ zapewni dobrą widoczność podczas ulewy i opadów śniegu.
24. Skontroluj, a w razie czego uzupełnij brakujące wyposażenie obowiązkowego zestawu ADR. Nie zapomnij również wyposażyć samochodu w dodatkową lampę ostrzegawczą, 2 trójkątne ostrzegawcze, apteczkę, gaśnicę, koc termiczny.
25. Stosuj stale w okresie zimowym dodatek do paliwa, który obniży temperaturę wytrącania się parafiny w paliwie, a tym zapobiega zablokowaniu filtrów paliwa.
26. Opróżnij skropliny wody w separatorze paliwa i odstojnikach paliwa. Jeżeli nie posiadasz separatora wody z grzałką, to załóż go w swoim samochodzie, żeby nie dopuścić do postoju podczas niskich temperatur na dworze.
27. Nie zapomnij wyposażyć swojego samochodu w awaryjny zestaw filtrów paliwa, żeby mroz nie spowodował postoju w trasie, na skutek zablokowania filtra paliwa parafiną.
28. Sprawdź czy świeca płomieniowa i zawór paliwowy układu ssącego jest sprawny, żeby uzyskać łatwy rozruch silnika podczas mrozów.
29. Sprawdź poziom płynu chłodniczego oraz temperaturę jego zamarzania.
30. Zabezpiecz uszczelki drzwi przed przymarzeniem i uszkodzeniem olejkim silikonowym lub wazeliną.
31. Załóż na okres jesienno-zimowy dywaniki gumowe, żeby utrzymać czystość przed np. błotem i śniegiem.
32. Niezbędnym wyposażeniem kierowcy na zimę jest odmrażacz do szyb i zamków.
33. Utrzymuj w sprawności oraz wykonuj przeglądy okresowe ogrzewania postojowego.
34. W okresie jesienno-zimowym myj samochód szamponem z dodatkiem wosku, żeby zabezpieczyć lakier przed matowieniem i ułatwić usunięcie brudu i soli przy następnym myciu.
35. Wymień jesienią filtr kabinowy, żeby uzyskać dobrą wentylację kabiny i zapobiegać parowaniu szyb.
36. Uzupełniaj na bieżąco płyn zimowy do spryskiwaczy i utrzymuj żelazny zapas na wypadek dużego zużycia, żeby zapewnić sobie bezpieczną jazdę i wyeliminować postoje z powodu braku płynu.
37. Sprawdź czy działa podgrzewanie lusterek, żeby zapewnić sobie dobrą widoczność w czasie mrozów.
38. Wykonaj przed zimą gruntowny przegląd samochodu wraz z wymianą wszystkich filtrów, żeby nie ponosić dodatkowych kosztów naprawy i holowania podczas mrozów.
39. Może się również przydać linka holownicza podczas ekstremalnych warunków zimowych.
40. Zapewnij sobie skrzynkę narzędziową do przechowywania powyższego wyposażenia zimowego.

Prostownik:

- Maxboost MAX-15, 12/24V, 6.0/4.0A
Indeks: **12-01-01-0561**
- Maxboost MAX-40, 12/24V, 20A
Indeks: **12-01-01-0556**
- Maxboost MAX-50, 12/24V, 30A
Indeks: **12-01-01-0557**
- Maxboost CD-50R, 12/24V, 40A
Indeks: **12-01-01-0563**
- Maxboost 200, 12/24V, 120A
Indeks: **12-01-01-0555**
- Maxboost 320, 12/24V, 180A
Indeks: **12-01-01-0558**
- Maxboost 400, 12/24V, 240A
Indeks: **12-01-01-0559**
- Maxboost 500, 12/24V, 360A
Indeks: **12-01-01-0560**
- Maxboost 600, 12/24V, 540A
Indeks: **12-01-01-0562**



Do awaryjnego uruchomienia samochodu

- Urządzenie rozruchowe 24V 1150/3500A
- przenośne na kółkach
Indeks: **12-01-01-0572**
- Przewody rozruchowe 1200A, dł. 6 m,
wykonane z miedzi
Indeks: **12-01-01-0303**



Akumulatory

- 12V/180Ah Varta Promotive L+
Indeks: **12-01-01-0157**
- 12V/225Ah Varta Pro-Motive L+
Indeks: **12-01-01-0170**
- 12V/180Ah MEGA Power L+
Indeks: **12-01-01-0156**
- 12V/225Ah Centra Expert HVR
Indeks: **12-01-01-0026**



Zestaw wyposażenia ADR:

- w walizce przy przewozie ładunków niebezpiecznych
wymagany przez Umowę Europejską ADR
Indeks: **19-01-00-0085**

Podstawowy:

- Indeks: **19-01-00-0088**

Uniwersalny:

- Indeks: **19-01-00-0090**

- Uwaga:** w asortymencie Opoltras znajdują się również
inne zestawy ADR, poszczególne elementy,
oraz tablice informacyjne ADR



Szampon samochodowy:

- AC z woskiem, biodegradowalny, 5 l
Indeks: **23-02-00-0133**

Płyn do mycia bezdotykowego

- Diper K2, alkaliczny detergent o wysokim stężeniu, 20 kg
Indeks: **23-02-00-0256**
- Turbo Truck K2, 5 kg
Indeks: **23-02-00-0228**

Wosk:

- Ultra Wax K2, pasta, 300 ml
Indeks: **23-02-00-0091**
- Spectrum K2 w płynie syntetyczny, 700 g
Indeks: **23-02-00-0355**

Szczotka:

- do śniegu, szronu, lodu, wody - 1,5 m
Indeks: **27-01-00-2116**



Środek do konserwacji podwozia:

- Durabit K2 poj. 0,5 l w sprayu
Indeks: **23-01-00-0026**
- Durabit K2 poj. 1 l pod pistolet
Indeks: **23-01-00-0027**
- Durabit K2 poj. 1 l do używania z pędzlem
Indeks: **23-01-00-0028**



Zimowe dodatki do samochodów

a. do pneumatyki, gdzie wlewać i jak stosować

- niskoprzepnący płyn do pneumatyki układów hamulcowych w samochodach ciężarowych, zapobiega zamarzaniu wody w zaworach i przewodach układu pneumatycznego
- zapobiega powstawaniu korozji i rdzy elementów metalowych
- absorbuję wodę z układów pneumatycznych
- nie zamarza do temperatury -40 C°
- zapobiega pęcznieniu i zmęczeniu elementów z gumy (takich jak uszczelki)
- poprawia skuteczność działania pneumatycznych układów hamulcowych w samochodach ciężarowych
- może być stosowany do innych układów pneumatycznych narażonych na zamarzanie

Kiedy powietrze jest kompresowane w celu uzyskania wysokich ciśnień, niezbędnych do pracy hamulców powietrznych w ciężarówkach, kondensuje się z niego woda. Jeśli nie zostanie usunięta z systemu odpowiednio zneutralizowana, zamarznie w mechanizmie hamulcowym, mając wpływ na jego skuteczność.

Aby zabezpieczyć układ pneumatyczny, należy użyć płynu do pneumatyki układów hamulcowych do zbiornika odparowania alkoholu, nalewając go do dwóch trzecich objętości. Kiedy kompresor zaczyna sprężać powietrze, powinny być widoczne bąbelki powietrza. Należy upewnić się, że wszystkie złącza są szczelne i w dobrym stanie. Nakrywkę wlewu powinna być dobrze dokręcona. Płyn o którym mowa, można wlewać bezpośrednio do przewodów hamulcowych lub zbiornika powietrza w przypadku systemów nie wyposażonych w zbiornik odparowania alkoholu. Płyn należy stosować w okresie zimy przy prawdopodobieństwie wystąpienia temperatur poniżej zera, lub na obszarach eksportowych, gdzie zamarzanie jest np. spowodowane dużą wysokością.



Indeks:
24-04-00-0070
Wabcothyl, 1 l



Indeks:
24-04-00-0069
Tirus, K2, 1 l

b. do konserwacji elektryki

- Czyści i odtłuszcza części elektryczne takie jak:
- świece zapłonowe
 - przerwywacze
 - przewody
 - styki

Indeks:
23-01-00-0071
Kontakt spray, K2, 400 ml



Poprawia przewodzenie prądu ułatwiając zapłon. Działa antykorozyjnie, chroni przed wilgocią, zabezpiecza przed utlenieniem się powierzchni. Zapobiega stratom napięcia. Zwiększa niezawodność instalacji elektrycznej w pojazdach mechanicznych. Chroni elementy elektryczne (przewody, kontakty elektryczne, wtyczki, przyłącza, bezpieczniki) przed tworzeniem się siarczków i utlenieniem.

Indeks:
25-13-00-0004
Kontakt spray, Tectane, 400ml



c. do paliwa: jakie stosować i dlaczego? zadania i jakość

Dodatek do oleju napędowego przeciwdziała wytrącaniu się kryształków parafiny i blokowaniu filtra paliwa, działa w temp. do -39°C. Specjalny pakiet inhibitorów utrzymuje w czystości wtryskiwacze, smaruje pompę paliwa oraz zapobiega korozji poszczególnych elementów układu, czyści układ paliwowy.



Indeks:
24-04-00-0002
Diesel Fuel Conditioner Kleen-flo, 1 l



Indeks:
24-04-00-0055
Diesel depresator, AC Cosmetics, 1 l



Indeks:
24-04-00-0051
Diesel Fuel Conditioner Kleen-flo, 0,5 l

Indeks:
24-04-00-0058
Diesel Fuel Conditioner Kleen-flo, 4 l



Indeks:
24-04-00-0003
Diesel Entfroster, VENOL, 1 l

Indeks:
24-04-00-0154
DFA-39, K2, 1 l



d. do zabezpieczenia uszczelek drzwi

Środek o działaniu ochronnym przeciwko przymarzaniu uszczelek gumowych w pojazdach (drzwi, pokrywa silnika, bagażnik). Zapobiega utlenianiu i spękaniu wszelkich elementów gumowych jednocześnie je konserwując (boczne części opon, zderzaki, spojłery, uszczelki, itp.)

Indeks:
23-01-00-0194
Gummy Protection, AC Cosmetics, 750 ml



e. latarki diodowe

Latarka diodowa 6 LED z chwytakiem dł. 210- 730 mm

Latarka L8033 - z chwytakiem magnetycznym. Aluminiowa obudowa z elastyczną główką. Nastawna długość z 210 mm do 730 mm zasilanie na 1 baterię AA.



Indeks:
27-04-00-0005

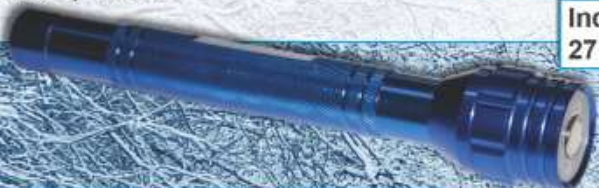


Latarka diodowa 6 LED z chwytakiem dł. 180- 700 mm

Latarka L8007 - z chwytakiem magnetycznym. Aluminiowa obudowa z elastyczną główką. Nastawna długość z 180 mm do 700 mm, zasilanie na 4 baterię LR44.



Indeks:
27-04-00-0007



Latarka diodowa 9 LED

Latarka L8012, Obudowa aluminiowa z uchwytem zasilanie na 3 baterie AAA.

Indeks:
27-04-00-0008



Latarka diodowa 17 LED
Latarka L8010, Obudowa aluminiowa z uchwytem, zasilanie na 3 baterie AAA.

Indeks:
27-04-00-0001



Latarka diodowa 36 LED wysuwana

Latarka L8061, 6 LED oraz wysuwanych 30 LED. Możliwość ładowania sieciowego i samochodowego. W zestawie: latarka, akumulator, ładowarka sieciowa, ładowarka samochodowa.



Indeks:
27-04-00-0006

f. lampy ostrzegawcze ADR

Lampa ostrzegawcza ADR, dwustronna, światło pomarańczowe impulsowe i stałe białe HELLA



Indeks:
19-04-00-0051

Lampa ostrzegawcza ADR, jednostronna z bateriami R20, światło pomarańczowe impulsowe, stałe białe



Indeks:
19-04-00-0001

g. sól drogowa w opakowaniach

Służy do topienia śniegu i lodu. W przypadku wystąpienia oblodzenia lub zbitego, trudnego do usunięcia śniegu należy posypać powierzchnię, odczekać kilka minut do częściowego roztopienia śniegu lub lodu, a pozostałość usunąć mechanicznie

Indeksu:
23-99-00-0150



WIRKSAMES MITTEL GEGEN VEREISUNG, ZUM SCHNELLEN VON SCHNEE UND EIS
DIESES SALT IST ANSCHLIESSLICH FÜR DIE BeseITIGUNG VON GLATTEIS, D. H. DAS BESTREIEN VON WEGEN UND PLATZEN BESTIMMT.
ES SICH NICHT FÜR DEN VERKEHR UND DARF NICHT ALS ZUGABEMITTEL IM TREIBSTOFF EINGESATZT WERDEN!

OPREKADYBNE SROBNO DO ZAPRAWIANIA KLASZORÓW POPRZECZNIKIEM ŚNIEGIEM I LODEM
DŁUGOCZASOWE WYKORZYSTANIE DO PRZECIWIENIA OBLODZENIU, POSYPOWANIU WIEZI I PLACOM.
NIE WOLNO SIĘ NA NIEGO SPOWYKAZAĆ I JAKO DODATEK DO PALIW EKSPLUATOWAĆ!

EFFICIENT MEANS FOR SLIPPERY PREVENTION BY REDUCING SNOW AND ICE.
THE SALT IS SUITABLE ONLY FOR TACKLING GLAZED PAVEMENT AND SLIPPERY ROADS AND SQUARES.
IT IS NOT SUITABLE FOR USE IN FUELS AND AS AN ADDITIVE TO BURNING FUELS!

25 kg

Przed použitím
Při použití ať se vždy pečlivě omyje ruce.
Pri použití vždy starostlivo umyte ruky.

g. skrobaki i odmrażacze do szyb

Ścierak do wody, szronu i lodu,
długość rączki 19 cm, długość gumy 30,5 cm,
długość ścieraka do szronu lodu 30 cm

Indeks: 22-02-00-0088



Odmrażacz do zamków, 50 ml K2
Działa nawet w temperaturach do -60 °C
Zawarty w produkcie specjalny środek smarny
i inhibitor korozji doskonale smaruje zamek
zapewniając równocześnie jego ochronę przed korozją

Indeks: 24-99-00-0055



Odmrażacz do szyb Alaska, 700 ml K2 z pompką.
W zaledwie kilka chwil odmraża powierzchnie szyb,
pozostawiając ją gładką i bez zarysowań.
Po zastosowaniu odmrażacza łatwiejsze będzie
usuniecie lodu z powierzchni szyby następnym razem.
Produkt działa skutecznie nawet w temperaturze -60°C

Indeks: 24-99-00-0101

Szczotka do śniegu,
szronu ze zmiotką,
długość całkowita 54 cm,
długość szczotki 18 cm,
szerokość skrobaczki 9 cm

Indeks: 22-15-00-0001



Skrobak do szronu,
lodu i wody, wąski,
długość z rączką 17,5 cm,
szerokość 10 cm

Indeks: 22-99-00-0152



Odmrażacz do szyb
i skutecznego usuwania
szronu i lodu, nie niszczy uszczelek
i gumy, usuwa zabrudzenia z szyb,
lusterek i wycieraczek

Indeks: 24-99-00-0054

h. owiewki na szyby do drzwi, zastosowanie

Oslony te pozwalają na regulację przepływu powietrza przez kabinę kierowcy,
oraz właściwą cyrkulację powietrza, szczególnie doceniane w trudnych wa-
runkach pogodowych (deszcz, śnieg, ale też podczas wysokich temperatur),
zapobiegają dostawaniu się deszczu i śniegu do wnętrza kabiny, oraz parowaniu
szyb, zmniejszają też zabrudzenia szyb bocznych, umożliwiając lepszą
obserwację sytuacji drogowej w lusterkach bocznych, zmniejszają ryzyko zacho-
rowania i urazów mięśni spowodowanych silnym miejscowym przechłodzeniem
ciała – przez wąski strumień powietrza.

Przykładowe komplety osłon na szyby drzwiowe:



Komplet owiewek szyb drzwi:

MERCEDES Actros 1-2, 96-06

Indeks: 15-07-05-0078

MERCEDES Sprinter 06-

Indeks: 15-07-05-0083

MERCEDES Vito/Viano 03-

Indeks: 15-07-05-0088

Komplet owiewek szyb drzwi:

RENAULT AE 90-08r

Indeks: 15-07-05-0095

RENAULT AE II 2009r->

Indeks: 15-07-05-0096

RENAULT Traffic -00

Indeks: 15-07-05-0101

Komplet owiewek szyb drzwi:

DAF XF106 13r-

Indeks: 15-07-05-0026

DAF 95XF/105XF

Indeks: 15-07-05-0055

DAF CF 04r-

Indeks: 15-07-05-0056

RVI Pre, Mid, Ker/DAF LF

Indeks: 15-07-05-0100

Komplet owiewek szyb drzwi:

SCANIA 4, R 96-

Indeks: 15-07-05-0105

SCANIA 3 93/113/143

Indeks: 15-07-05-0104

SCANIA 2

Indeks: 15-07-05-0103

Komplet owiewek szyb drzwi:

MAN TGA/TGX/TGM/TGL 01-

Indeks: 15-07-05-0072

MAN L2000 00-

Indeks: 15-07-05-0071

MAN F2000 96-00

Indeks: 15-07-05-0070



i. żarówki MEGA i żarówki diodowe

24V MEGA

Indeks: 13-06-01-0023

24V/H7 70W refl.

Indeks: 13-06-01-0022

24V/H4 70W refl.



Indeks: 13-06-01-0330

24V/H3 70W halog.

Indeks: 13-06-01-0325

24V/H2 70W halog.

Indeks: 13-06-01-0021

24V/H1 70W halog.



Indeks: 13-06-01-0270

24V/21W żółta

Indeks: 13-06-01-0044

24V/21W żółta chrom



Indeks: 13-06-01-0014

24V/21W kier. stop



Indeks: 13-06-01-0020

24V/5W rurkowa



Indeks: 13-06-01-0025

24V/10W pozycyjna

Indeks: 13-06-01-0027

24V/5W pozycyjna

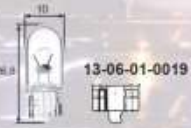


Indeks: 13-06-01-0019

24V/5W całozklana

Indeks: 13-06-01-0013

24V/1,2W całozklana



Indeks: 13-06-01-0033

24V/1,2W ze skrz. tab.



12V MEGA

Indeks: 13-06-01-0188

12V/H9 65W halog.

Indeks: 13-06-01-0133

12V/H11 55W halog.

Indeks: 13-06-01-0012

12V/H7 55W halog.

Indeks: 13-06-01-0140

12V/H3 55W halog.

Indeks: 13-06-01-0010

12V/H1 55W halog.

Indeks: 13-06-01-0184

12V/H8 35W halog.



Indeks: 13-06-01-0007

12V/5W całozklana

Indeks: 13-06-01-0060

12V/1,2W całozklana



Indeks: 13-06-01-0001

12V/21W

Indeks: 13-06-01-0004

12V/21W/5W

Indeks: 13-06-01-0024

12V/10W

Indeks: 13-06-01-0008

12V/5W



Indeks: 13-06-01-0028

12V/10W rurkowa

Indeks: 13-06-01-0009

12V/5W rurkowa



Indeks: 13-06-01-0193

12V/HB3 100W refl.

Indeks: 13-06-01-0011

12V/H4 60W/55W refl.

Indeks: 13-06-01-0203

12V/HB4 55W refl.



Diodowe

Indeks: 13-06-01-0082

12V/21W, dioda B15S

19 LED



Indeks: 13-06-02-0052

12V/10W rurkowa 11x36

Indeks: 13-06-01-0029

24V/5W rurkowa 10x36



Indeks: 13-06-01-0273

24V/21W/5W, dioda

BAY 15d, 19 LED

Indeks: 13-06-02-0002

12/24V/21W uniwersalna

12 LED



Indeks: 13-06-02-0056

12V/5W całozklana, dioda T10

Indeks: 13-06-01-0059

12V/1,2W całozklana, dioda T10



Indeks: 13-06-02-0060

24V/21W kier. żółta, dioda S25



Indeks: 13-06-02-0062

24V/5W pozycyjna,

dioda BA15S



Indeks: 13-06-02-0050

12V/1,2W z opr. do tablic rozdzielczej,

dioda B8,3d

Indeks: 13-06-01-0226

24V/1,2W ze skrz. do tablic

rozdzielczych samochodów

zachodnich, dioda B8,5d



www.horpol.pl

Lampy ledowe potrójne HOR77

Lampa obrysowa potrójna: biała+czerwona+pomarańczowa

Na wysięgniku krótkim prostym
with short straight arm / per ripsakovi, eiprotovoh

LD 2040



Na wysięgniku krótkim skośnym
with short oblique arm / per 2 yitiboo nauvooio, eiprotovoh

LD 2027
13-06-01-1002
LD 2029
13-06-01-0995



Na wysięgniku długim skośnym
with long oblique arm / per 2 yitiboo nauvooio, eiprotovoh

LD 2032
13-06-01-0010
LD 2033
13-06-01-0020



Zmieniać ? Nie zmieniać ?

Ciężarowe opony zimowe nie we wszystkich krajach są obowiązkowe, więc nikt nie wymusi na kierowcy pojazdu takiej wymiany, o ile udowodnimy, że na oponach które mamy nie stwarzamy zagrożenia na drodze. Z tym ostatnim będzie najtrudniej.

Różnice

Niechęć do opon zimowych, wynika głównie z tego, że trzeba ponieść koszty ich zakupu, co jest sporą inwestycją. Do zakupu nie zachęca też pokutujący stereotyp rzekomego szybszego zużywania się opon zimowych. To efekt różnic w zastosowanych materiałach do produkcji opon zimowych. To co jest ich atutem jednocześnie staje się ich przekleństwem. Ale czy zasadnie ? Bardziej miękki materiał z którego zrobiona jest guma, oraz specjalnie skomponowane domieszki, by opona nie zmieniła swoich właściwości podczas niskich temperatur, pozwala znakomicie poprawić trakcję pojazdu na śliskiej nawierzchni, oraz skrócić drogę hamowania, a nawet zapobiec aquaplaningowi (poprzez zastosowanie głębszego bieżnikowania w oponach zimowych). To czy jest to potrzebne może ocenić każdy kierowca.

Bezpieczeństwo kierowcy, uczestników ruchu, oraz ładunku

Ciężarówka blokuje z przyjazdem zimy wiele miejsc w terenach podgórskich przykładowo na samym tylko Dolnym Śląsku to: Modliszów na trasie z Wałbrzycha do Świdnicy, okolice Głuszycy Górnej, Góra Działoszyńska przy wyjeździe z Bogatyni, czy droga od Boguszyna do Kudowy-Zdroju i trasa do granicy w Jakuszycach. Doświadczeni kierowcy zawsze wożą ze sobą komplety łańcuchów, a w zimie nie pozwalają sobie, by wyruszyć w trasę na letnich oponach, już nie wspominając o "łysych". Zagrożenia są oczywiste: od blokowania trasy, przez mandaty, zniszczenie

ładunku po wypadki śmiertelne. Należy też sprawdzić zapisy w polisie ubezpieczeniowej, brak opon zimowych to dla niektórych ubezpieczycieli podstawa do zaniżenia ewentualnego odszkodowania.

Przepisy w Polsce

W Polsce nie ma obowiązku używania opon zimowych w zimie. Ograniczenia dotyczą jedynie bieżnika: jego grubość powinna wynosić 1,6 mm, co wydaje się dosyć kuriozalnym rozwiązaniem, ponieważ taki bieżnik większość rozsądnych kierowców uznałaby za zużyty. W oznaczonych specjalnym znakiem miejscach, można, a w przypadku występowania śniegu, należy używać łańcuchów. Stało się dosyć powszechne, że na kilka lub kilkanaście km przed tym znakiem patroli ITD, oraz policji sprawdzają, czy kierowcy którzy będą przejeżdżać przez taką trasę posiadają na wyposażeniu odpowiednie łańcuchy zimowe na koła. Zakazane jest używanie opon z kolcami.

Rosja – w miesiącach zimowych (grudzień, styczeń i luty) pojazdy muszą być wyposażone w opony zimowe, wymagania:

- w opony zimowe muszą być wyposażone wszystkie koła jednostki transportowej (jednostka transportowa oznacza pojazd silnikowy bez przyczepy lub pojazd składający się z pojazdu silnikowego i przyczepy)
- opony zimowe muszą być odpowiednio oznakowane poprzez symbole: 3PMSF, (3 peak mountain snowflake) i/lub „M S”, „M&S”, „M-S”, (Mud and Snow)
- jeśli opony nie posiadają wskaźnika zużycia, muszą mieć co najmniej 4 mm głębokości bieżnika
- opony są uważane za niezdatne do użytku, jeśli pojawią się wskaźniki zużycia (o ile opony są wyposażone w takie wskaźniki),
- w opony z kolcami, jeśli są używane, muszą być wyposażone wszystkie koła (wszystkie osie) jednostki transportowej. Używanie takich opon jest zabronione w

czasie letnich miesięcy (czerwiec, lipiec, sierpień)

- jeśli będzie to konieczne, okres używania opon zimowych może być przedłużony przez regionalne jednostki administracji publicznej państw członkowskich Unii Celnej.

W normalnych warunkach głębokość bieżnika opon musi spełniać następujące wymagania, jeśli wskaźnik zużycia nie jest widoczny:

- dla pojazdów kategorii N2, N3 i O3, O4 co najmniej 1.0mm głębokości bieżnika
- dla pojazdów kategorii M2 and M3 co najmniej 2.0mm głębokości bieżnika
- dla pojazdów kategorii M1, N1, i O1, O2 co najmniej 1.6mm głębokości bieżnika.

Norwegia - Już w sezonie zimowym 2014/2015 zaostreżeniu uległy wymagania względem opon zimowych dla pojazdów o DMC powyżej 3,5 tony, od nowego roku zaś należy stosować opony zimowe na wszystkich osiach pojazdu. Norweska Administracja Dróg Publicznych tymczasowo zwolniła z wymogu posiadania takiego wyposażenia w przypadku ogumienia w nietypowych wariantach (oś sterująca ciężarówki:

245/70R17,5, 265/70R17,5, 305/70R19,5;

osie naczep oraz osie podnoszone:

205/65R17,5, 205/70R17,5, 215/75R17,5, 235/70R17,5, 235/75R17,5, 245/70R17,5, 245/70R19,5, 255/60R19,5, 265/55R19,5, 275/70R22,5, 285/70R19,5, 385/55R19,5, 425/55R19,5, 425/65R22,5, 435/50R19,5, 445/45R19,5, 455/40R22,5, 455/45R22,5).

Pojazd silnikowy o masie powyżej 3,5 tony musi być wyposażony w 3 łańcuchy, jeden dopasowany do kół przednich, dwa natomiast do kół napędowych. W przypadku pojazdu z przyczepą pow. 3,5 tony łańcuchów powinno być siedem, jeden dopasowany do kół przed-



Na liście opublikowanej 21.10.2015r. renomowanej skandynawskiej organizacji The Scandinavian Tire & Rim Organization wśród rekomendowanych opon zimowych znalazły się m.in. opony marek: Triangle, Kelly, Fullrun, LingLong, Double Coin.

nich, cztery dopasowane do kół napędowych dwa dopasowane do kół przyczepy. Więcej szczegółów można znaleźć na stronie internetowej: www.vegvesen.no (zakładka: DRIVING IN NORWAY) tekst dostępny jest w kilku językach, w tym również w polskim.

Szwecja i Dania:

W Szwecji obowiązują podobne regulacje co w Norwegii, natomiast w Danii obowiązku posiadania w zimie opon zimowych brak, choć jest to wskazane ze względu na niekorzystne warunki pogodowe w zimie. Minimalna głębokość bieżnika dla pojazdów powyżej 3,5 tony została określona na 1 mm.

Czechy:

W okresie zimowym nie jest obowiązkowe posiadanie łańcuchów śnieżnych w pojeździe (w praktyce lepiej aby były). Jednakże łańcuchy muszą być zamocowane na kołach (na osi napędowej) podczas poruszania się na ośnieżonych i odpowiednio oznakowanych drogach ("Zimni vybava"), prędkość pojazdów nie może przekraczać 50 km/h. W odniesieniu do zestawu pojazdów wymagane jest zamocowanie dwóch par łańcuchów. Niedostosowanie się do w/w wymagań skutkować będzie 1 punktem karnym i karą od 1500 do 2500 CZK. W okresie od 1 listopada do 30 kwietnia wszystkie pojazdy powyżej 3,5 t (zarówno przewóz osób jak i rzeczy) poruszające się po odpowiednio oznakowanych drogach ("Zimni vybava") muszą być wyposażone w opony zimowe na wszystkich osiach napędowych. Należy stosować opony bez kolców, z oznaczeniem M+S, M.S., M&S. UWAGA!!! Od dnia 1 listopada 2011 r. opony zimowe na terenie Republiki Czeskiej, są obowiązkowe w czasie wystąpienia warunków zimowych na drodze (nie tylko na odpowiednio oznakowanych drogach "Zimni vybava"). Minimalna głębokość bieżnika dla pojazdów do 3,5 tony

to 4 mm, dla pojazdów powyżej 3,5 tony to 6 mm. Za ich brak kierowca naraża się na mandat i unieruchomienie pojazdu.

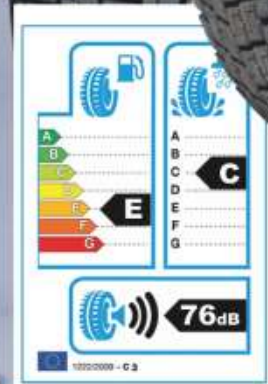
Niemcy

Zgodnie z niemieckimi przepisami (ustawa weszła w życie 4 grudnia 2010r.) wszystkie autobusy o liczbie miejsc większej niż osiem, jak również wszystkie pojazdy ciężarowe o masie ponad 3,5 tony muszą być wyposażone w opony zimowe jeżeli nawierzchnia drogi pokryta jest lodem, ubitym śniegiem lub błotem pośniegowym. W Niemczech obowiązuje zasada "od O do O", czyli od 1 października (Oktober) do Wielkanocy (Ostern). Opony używane zimą w Niemczech muszą mieć symbole: M+S, M.S. lub M&S. Głębokość profilu musi wynosić co najmniej 1,6 mm.; specjaliści zalecają jednak 4 mm.

Podwojona została kara za niestosowanie się do tych przepisów: z 40 do 80 euro.

Opona 315/70R22,5 Triangle TRD06 M+S

PROMOCJA



Indeks 26-01-02-0033



Indeks: 26-05-00-0138

Łańcuchy 295/60x22,5 sekcja drabinowa

Indeks: 26-05-00-0003

Łańcuchy 315/80X22,5 sekcja drabinowa

Indeks: 26-05-00-0007

Łańcuchy 315/80X22,5 sekcja drabinowa

Indeks: 26-05-00-0134

Łańcuchy 295/60x22,5 2x1 romby posiadają certyfikat (ONORM V5119)

Indeks: 26-05-00-0175

Łańcuchy 385/65x22,5 2x1 romby posiadają certyfikat (ONORM V5119)

Indeks: 26-05-00-0154

Łańcuchy 315/70x22,5 2x1 romby posiadają certyfikat (ONORM V5119)





Indeks: 26-05-00-0145

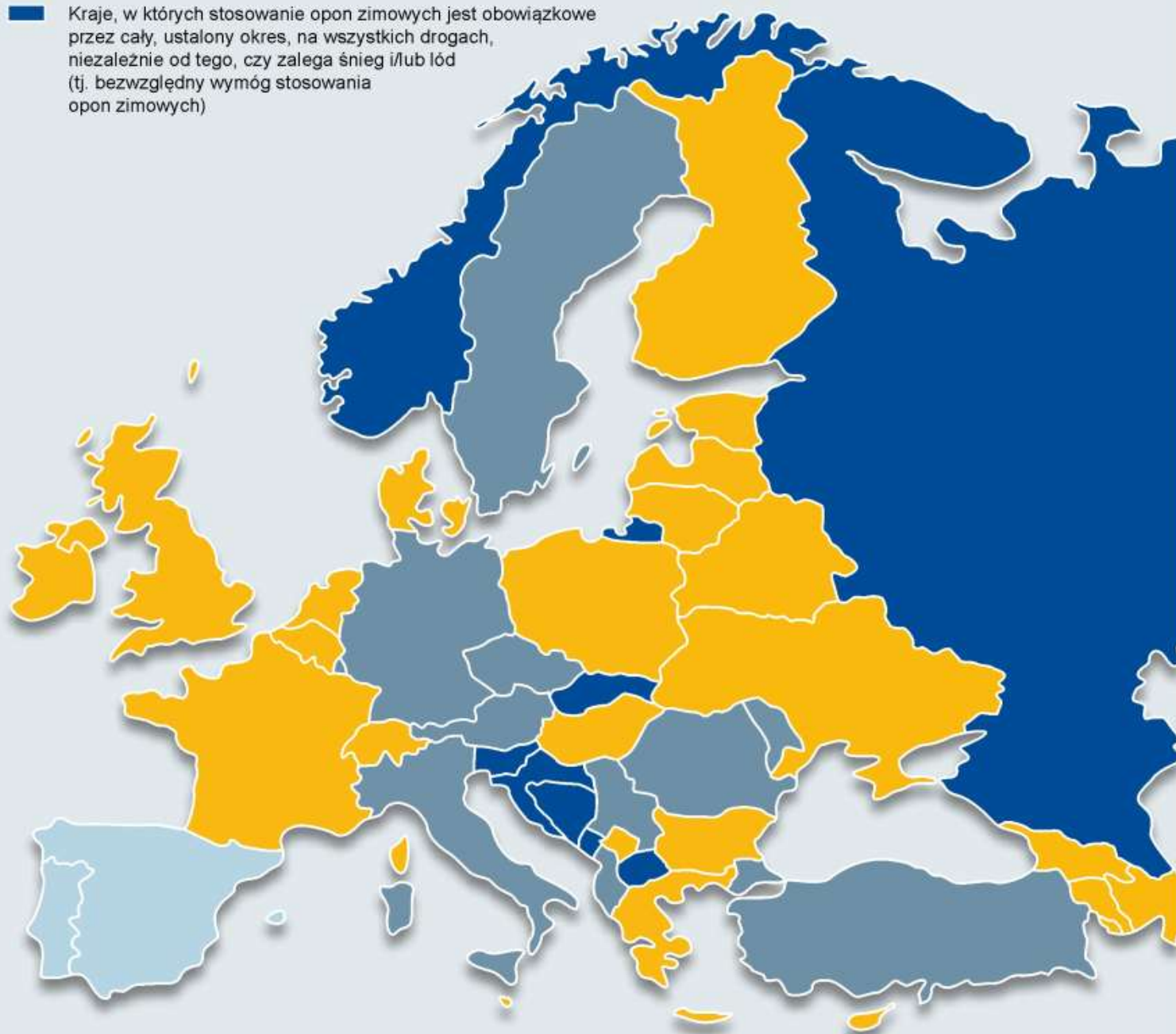
Łańcuchy 295/80x22,5 2x1 romby posiadają certyfikat (ONORM V5119)

Indeks: 26-05-00-0162

Łańcuchy 315/80x22,5 2x1 romby posiadają certyfikat (ONORM V5119)

WYMAGANIA W ZAKRESIE OPON ZIMOWYCH DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH W EUROPIE

-  Kraje nie wymagające stosowania opon zimowych
-  Kraje, w których stosowanie opon zimowych/łańcuchów jest wymagane zgodnie z lokalnymi rozwiązaniami
-  Kraje, w których stosowanie opon zimowych lub innego wyposażenia obowiązuje w określonych okolicznościach lub na niektórych drogach (tj. częściowy wymóg stosowania opon zimowych)
-  Kraje, w których stosowanie opon zimowych jest obowiązkowe przez cały, ustalony okres, na wszystkich drogach, niezależnie od tego, czy zalega śnieg i/lub lód (tj. bezwzględny wymóg stosowania opon zimowych)



Pakiet korzyści

Oddziały w całej Polsce

- profesjonalna obsługa
- możliwość zakupu w całym kraju
- oszczędność czasu i pieniędzy klienta
- oddziały czynne cały dzień (do 19)

Oferta dostępna on-line

- nowy katalog produktów dostępny online

Najlepsze ceny

- najlepsze ceny w tej części Europy
- atrakcyjne warunki płatności (leasing, zakupy z odroczonym terminem płatności, umowy obrotowo-sprzętowe)

Szeroka oferta

- dostępność od ręki, 90 % potrzeb
- duże powierzchnie magazynowe
- wyłączność na wiele markowych produktów

Atrakcyjne warunki zakupów

- liczne promocje cenowe na zakup opon, oraz pozostałego asortymentu
- serwis gwarancyjny
- codzienna dostawa produktów pod drzwi Klienta

Program lojalnościowy

- każdy zakup to punkty zbierane w programie lojalnościowym Punktomania
- odbiór wybranych przez siebie wartościowych nagród
- atrakcyjne umowy obrotowo-sprzętowe

Najwyższa jakość produktów

- bardzo dobra jakość oferowanych produktów
- produkty pierwszego montażu i zamienniki
- sprawdzeni światowi producenci

Gratisowa wymiana ogumienia

- najszerszy wybór opon na rynku, dla wielu branż
- darmowa i profesjonalna wymiana w serwisie, zgodna z zaleceniami producenta, podczas wymiany w serwisie: darmowa kawa, miejsce do odpoczynku,
- profesjonalne doradztwo w zakresie doboru opon

Dbanie o środowisko może się opłacać !

Wraz z nastaniem okresu jesienno-zimowego, samochody będą wymagały od swoich właścicieli większej uwagi. Błoto, piasek, sól oraz inne zabrudzenia będą z większym natężeniem czepiać się karoserii, podwozia i szyb.

Szef każdej firmy transportowej zwykle dba o czystość i stan techniczny samochodów. Z częstszym myciem floty w sezonie jesienno-zimowym, wiąże się wprowadzanie do środowiska większych ilości chemicznych odpadów. Opłaty środowiskowe za wprowadzanie do środowiska odpadów, niekoniecznie są przeznaczane na jego ochronę, a często przypominają raczej dodatkowy podatek. Dzięki wprowadzeniu przez OPOLTRANS do oferty nowych biodegradowalnych szamponów z woskiem do mycia samochodów, klienci mogą zadbać nie tylko o wizerunek firmy, ale i ochronę środowiska. Ten ostatni element dla firm transportowych i tych wykorzystujących transport staje się równie ważny dla wizerunku firmy co czystość samochodów. Biodegradowalne szampony do mycia samochodów dzięki swojemu składowi mogą być używane na powierzchni utwardzonej posiadającej jedynie odpływ do kanalizacji sanitarnej. Polscy producenci zadbali również o wydajność i efektywność szamponów. W ofercie Opoltrans można znaleźć koncentraty szamponów biodegradowalnych z woskiem firmy AC Poland oraz firmy Chemia Bomar w pojemnościach: 1, 5, 10, 20, 30 i 60 litrów, oraz bez wosku: 5, 10, 20, 30, i 60 litrów. Jakość oraz wydajność szamponów produkowanych przez polskie firmy, pozwala na używanie ich do mycia ręcznego, w myjniach automatycznych, oraz myjkach ciśnieniowych. Szampony te usuwają zanieczyszczenia z powłok lakierniczych, i są obojętne dla lakieru, oraz uszczelek gumowych. Stosuje się je po rozcieńczeniu wodą. Polskim producentom biodegradowalnych szamponów udało się połączyć najważniejsze z punktu widzenia klienta cechy, a w tym: wyśrubowane normy jakościowe i wydajnościowe, prócz tego są ekologiczne i ekonomiczne, co powoduje, że propozycja zakupu biodegradowalnych szamponów stanie się po prostu opłacalna również finansowo.



23-02-00-0227

Szampon sam.biodegrad.konc. 1000L Eco

23-02-00-0226

Szampon sam.biodegrad.konc. 200L Eco

23-02-00-0225

Szampon sam.biodegrad.konc. 60L Eco

23-02-00-0224

Szampon sam.biodegrad.konc. 30L Eco

23-02-00-0223

Szampon sam.biodegrad.konc. 20L Eco

23-02-00-0222

Szampon sam.biodegrad.konc. 10L Eco

23-02-00-0221

Szampon sam.biodegrad.konc. 5L Eco

Auto szampony, koncentraty biodegradowalne z woskiem: do mycia ręcznego, myjni automatycznych i myjek ciśnieniowych.



Auto szampon koncentrat z woskiem poj. 60 L

Indeks: 23-02-00-0214



Auto szampon koncentrat z woskiem poj. 30 L

Indeks: 32-02-00-0213



Auto szampon koncentrat z woskiem poj. 20 L

Indeks: 23-02-00-0212



Auto szampon koncentrat z woskiem poj. 10 L

Indeks: 23-02-00-0134



Auto szampon koncentrat z woskiem poj. 5 L

Indeks: 23-02-00-0133



Auto szampon koncentrat z woskiem poj. 1 L

Indeks: 23-02-00-0132

Szampon do mycia felg aluminiowych 1 L



Indeks: 23-02-00-0131

Auto szampony, koncentraty biodegradowalne bez wosku: do mycia ręcznego, myjni automatycznych i myjek ciśnieniowych.



Auto szampon koncentrat bez wosku poj. 60 L

Indeks: 23-02-00-0220



Auto szampon koncentrat bez wosku poj. 30 L

Indeks: 23-02-00-0219



Auto szampon koncentrat bez wosku poj. 20 L

Indeks: 23-02-00-0218



Auto szampon koncentrat bez wosku poj. 10 L

Indeks: 23-02-00-0217



Auto szampon koncentrat bez wosku poj. 5 L

Indeks: 23-02-00-0215



Cockpit nablyszczający dostępny w zapachach: atlantic, cytryna, fresh, lawenda, leśny, new car, wanilia, zielone jabłko.

Indeks: 23-02-00-0110 (zapach leśny)



Gummy protection 750 ml spray - zabezpiecza przed przymarzaniem uszczelki gumowe, zapobiega utlenianiu i spękaniu opon, uszczeliek, zderzaków, spojlerów.

Indeks: 23-01-00-0194

Diesol AC depresator do ON - nowa innowacyjna technologia z zawartością dyspergatora - uszlachetniający pakiet depresujący - dyspergujący do oleju napędowego (ON), poprawiający niskotemperaturowe parametry paliwa, w szczególności temperaturę zablokowania zimnego filtra (CFPP) oraz - w wyniku zawartości składnika dyspergującego zwanego WASA - Wax Antisetling Additive - zapobiegający sedymentacji (opadaniu) kryształów parafin, wymrożonych z oleju napędowego 1L, 10L



Diesol AC depresator do ON poj. 10 L wystarcza na 10 000 L paliwa

Indeks: 24-04-00-0059



Diesol AC depresator do ON poj. 1 L wystarcza na 1000 L paliwa

Indeks: 24-04-00-0055

Od producenta, do klienta

OPOLTRANS - jesteśmy zawsze tam, gdzie Ty!



Dział Zaopatrzenia OPOLTRANS, wybiera sprawdzonych światowych producentów, którzy są w stanie spełnić wysokie wymagania jakościowe produktów, oraz ciągłość i powtarzalność dostaw.



Dbając o potrzeby klientów

Zdając sobie sprawę z tego jak ważna jest płynność w transporcie i pewność realizacji zleceń OPOLTRANS od lat dba o to, by zapewniać profesjonalną obsługę logistyczną. Pierwszym wyzwaniem jest najszerszy asortyment na rynku, składający się z ponad 100 000 pozycji będących w ciągłej sprzedaży. Firma postanowiła zapewnić kompleksową obsługę branży ciężarowej, w tym transportu drogowego, autobusowego, oraz tego wykorzystywanego w przemyśle, budownictwie, rolnictwie i logistyce magazynowej. Wśród asortymentu, można znaleźć zarówno najbardziej wyszukaną śrubkę, skrzynie biegów, elementy składowe kabiny, oleje, smary i kompleksowe wyposażenie warsztatów. Szczególnie ważne dla OPOLTRANS stało się ogumienie, w sieci hurtowni można znaleźć oponę do każdego rodzaju transportu, nawet do wózków widłowych. By zapewnić klientom dostępność tak ogromnego asortymentu od ręki firma musiała zadbać o dwa kluczowe elementy: logistykę magazynową i transport.



Produkt bezpośrednio od producenta, zostaje spakowany, oraz przesłany drogą lądową, morską lub lotniczą do Magazynów Centralnych OPOLTRANS.



Do gdańskiego portu właśnie wpłynął ładunek zamówiony przez Dział Zaopatrzenia OPOLTRANS



Po dopłynięciu, kontenery w portach ładowane są na ciężarówki, by ostatecznie dotrzeć do Brzezia koło Opola



Na zdjęciu po lewej - rozładunek towaru, który dotarł do centrali firmy od europejskich producentów drogą lądową.



Magazyny Centralne rozlokowane są na powierzchni ponad 30 tys. m², dzięki zastosowaniu metod wysokiego składowania, powierzchnia magazynowa wynosi ponad 100 000 m².





Magazyn Centralny we współpracy z Działem Zaopatrzenia dba o to, by niezbędny asortyment zawsze był gotowy do wysłania Klientowi, wtedy gdy będzie go potrzebował.

Transport

Z Magazynu Centralnego za pomocą ponad 300 samochodów ciężarowych towar wyjeżdża do klientów. Codziennie wysyłki pozwalają, by zamówiony do godziny 15:00 towar, którego nie ma na miejscu w oddziałowym magazynie znalazł się w nim, najpóźniej następnego dnia o godzinie 7:00 rano.



Eksport

OPOLTRANS - stał się również znaczącym eksporterem. Zamówienia spływające z niemal wszystkich europejskich krajów realizowane są zarówno przez Centralę firmy jak i przygraniczne oddziały.



Ponad 300 nowoczesnych ciężarówek codziennie prowadzi transport do ponad 40 oddziałów firmy OPOLTRANS

Wszystko dla wygody Klienta !

Kiedy towar z Magazynu Centralnego znajdzie się w oddziałach to po raz kolejny zostaje sprawdzony i zapakowany trafia bezpośrednio pod drzwi Klientów następnego dnia w godzinach porannych.



Na zdjęciu powyżej: pakowanie zamówionego asortymentu, w magazynie oddziału w Rusocinie. Na zdjęciu niżej: zamówienie już gotowe, wystarczy bezpiecznie dostarczyć je Klientowi.



Godzina 8:00 - zamówienie zrealizowane !
Potrzebne części dostarczone Klientowi.



PROMOCJA !!!

Do każdego zakupu
produktów firmy



FAG

za minimum
1500 zł netto

SUPER KAMIZELKA
za 1 grosz



Czas obowiązywania promocji do wyczerpania zapasów
Regulamin promocji na www.opoltrans.com

Specjalista w chłodzeniu

Części układów chłodzenia silnika i klimatyzacji
do samochodów ciężarowych

HEAVY
DUTY
ENGINE
COOLING



Katalog produktów dostępny online:
www.nissens.com.pl/katalog

**Najszersza
oferta
na rynku**

CHŁODNICE
INTERCOOLERY
KONDENSERY
OSUSZACZE
SPRĘŻARKI
PAROWNIKI
NAGRZEWNICE
CHŁODNICE OLEJU
WENTYLATORY
DMUCHAWY

Nissens[®]
DELIVERING THE DIFFERENCE

Wymiana ogumienia gratis w OPOLTRANS !

- profesjonalna i darmowa wymiana opon w każdym oddziale

Wymiana opon jeszcze nie była tak łatwa i korzystna. Wystarczy zakupić ogumienie w dowolnym, oddziale OPOLTRANS, a profesjonalną wymianą zajmą się fachowcy, za darmo !

W każdym oddziale Opoltrans, przy zakupie opon ich wymiana jest darmowa. Wystarczy, by klient zamówił opony i przyjechał samochodem do serwisu wymiany.

W wyborze najodpowiedniejszego ogumienia do pojazdu i zadań dla niego przewidzianych, doradzą profesjonalści z OPOLTRANS. Następnie należy przyjechać w ustalonym terminie do oddziału firmy, gdzie na klienta będzie czekać fachowa obsługa, gorąca kawa i komfortowe warunki, podczas krótkiego oczekiwania na profesjonalną wymianę. Wymiana ogumienia odbędzie się przy użyciu profesjonalnych narzędzi, z uwzględnieniem wszelkich procedur i zaleceń producentów ogumienia. Korzyści dla klienta wynikających z zakupu opon w OPOLTRANS jest więcej:



- oszczędność czasu i pieniędzy
- najszerszy wybór opon na rynku, dla wielu branż
- dostępność opon różnych marek w wielu rozmiarach od ręki
- najlepsze ceny w tej części Europy
- bardzo dobra jakość oferowanego ogumienia w pełnym zakresie rozmiarów
- sprawdzeni światowi producenci
- darmowa i profesjonalna wymiana w serwisie, zgodna z zaleceniami producenta
- podczas wymiany w serwisie: darmowa kawa, miejsce do odpoczynku,
- każdy zakup to punkty zbierane w programie lojalnościowym Punktomania
- profesjonalne doradztwo w zakresie doboru opon
- liczne promocje cenowe na zakup opon, oraz pozostałego asortymentu
- wyłączność na wiele markowych produktów, w tym markowe opony Triangle i Kelly (firmy Goodyear)
- nowy katalog produktów dostępny online
- atrakcyjne warunki płatności (zakupy z odroczonym terminem płatności, umowy obrotowo sprzętowe)



Nowa marka na polskim rynku opon

KELLY  **TIRES**™



Doskonałe opony
**w dobrej
cenie.**

KELLY  **TIRES**™

Firma Kelly rozpoczęła produkcję opon w 1894 r. Kelly to jedna z najstarszych marek oponiarskich, od 1935 r. roku należąca do koncernu Goodyear.

Teraz opony Kelly Armorsteel do samochodów ciężarowych dostępne są również w Polsce. Kelly oferuje flotom ciężarowym dobre opony, które odpowiadają ich potrzebom, w przystępnej cenie, bez kompromisów w dziedzinie jakości.

Opony Kelly dostępne tylko w sieci

 **OPOLTRANS** 
SIĘC HURTOWNI MOTORYZACYJNYCH

Szkolenia w OPOLTRANS - BOSCH

Szkolenia w oddziałach OPOLTRANS w całej Polsce

Zastosowanie testera typu KTS Truck firmy Bosch

TEORIA

1. Rodzaje układów wtrysku paliwa w pojazdach ciężarowych - podstawy.
2. Pneumatyczne układy sterowania - obsługa i parametryzacja.
3. Układy oczyszczania spalin - budowa, zasada działania.



PRAKTYKA

Diagnoza układów sterowania w samochodzie ciężarowym (lub autobusie) przy pomocy testera KTS Truck marki BOSCH

1. Układ sterowania silnika - badanie stanu wtryskiwaczy
2. Układ sterowania hamulców - możliwości kodowania
3. Układ sterowania zawieszenia - możliwości diagnostyczne dodatkowo
4. Układy oczyszczania spalin - diagnostyka



Szkolenia OPOLTRANS dot. zastosowania testera typu KTS Truck firmy Bosch odbyły się również w oddziałach OPOLTRANS: w Katowicach, Opolu, Gorzowie Wielkopolskim, Szczecinie, Zielonej Górze, Radomiu, Krakowie, Łodzi, Kątach Wrocławskich, Poznaniu, Kielcach i Rusocinie koło Gdańska.

Szkolenia: Jaltest, BPW



Szkolenie Jaltest

Podstawy diagnostyki w autach użytkowych

Plan szkolenia (główne punkty):

1. Podstawowe pojęcia z zakresu elektrotechniki
2. Schematy połączeń elektrycznych
3. Posługiwanie się urządzeniami pomiarowymi
4. Elektrotechnika
5. Elementy elektroniki
6. Układy sterowania i regulacji



Tematyka szkolenia BPW:

1. Dobór części zamiennych BPW
2. Korzystanie z katalogów internetowego i książkowego
3. Obsługa nowego hamulca tarczowego TSB
4. Osie i zawieszenia BPW - zalecenia obsługowe i naprawcze
5. Obsługa zawieszenia ECOAIR COMPACT
6. Procedura gwarancyjna
7. TControl - system telematyczny
8. Inne nowości w ofercie BPW - m.in. oświetlenie ERMAX, siłowniki Hidromas, felgi, nogi podporowe



Zbieraj punkty w OPOLTRANS - i wymieniaj na nagrody !

Pan Krzysztof z Łagowa odebrał prasę hydrauliczną do 50 ton



Pan Mariusz z Mińska Mazowieckiego odebrał montażownicę automatyczną Titanium 2000 z zestawem rozszerzającym do 56 cali



PUNKTOMANIA!



Pan Jan z Ośna Lubuskiego otrzymał wózek warsztatowy z zestawem narzędzi



Pani Halina z Witnicy otrzymała montażownicę do kół sam. ciężarowych Nortec TTC605 26"



Pan Bernard ze Starego Czarnowa otrzymał bony wycieczkowe TUI

Pan Ryszard z Nakła nad Notecią otrzymał urządzenie do obsługi klimatyzacji CLIMFILL PRO Valeo



Pan Wojciech z Radomia otrzymał podnośnik kanałowy obniżony 16 Ton



Pani Jolanta z Pyskowic otrzymała zestaw do diagnostyki JALTEST V.9.0 PC LINK MAX



Na Osi razem z OPOLTRANS!

"Na Osi" to już nie tylko program telewizyjny, dzięki odświeżonej stronie internetowej „Na Osi” staje się również doskonałym źródłem wiedzy dla branży transportowej.

Jedyny polski program poruszający istotne tematy dotyczące branży transportowej, ukazuje się na antenach TELE5, i MOTOWIZJA. Od początku istnienia programu "Na Osi" firma **OPOLTRANS** dokłada starań, by pasjonaci ciężarówek, transportu i motoryzacji mogli w atrakcyjny i wygodny sposób śledzić informacje o nowościach dotyczących swojego biznesu, oraz pasji.

W drugiej połowie 2015 roku, rozpoczęły się prace nad dynamicznym rozwojem strony internetowej programu, która z dnia na dzień oferuje coraz więcej informacji pomocnych dla szeroko pojętej branży transportowej. Na stronie internetowej www.naosi.pl czytelnicy znajdą informacje o asortymencie warsztatowym, nowościach na rynku aftermarketowym, poradach prawnych, zakupie ciężarówki, złotach ciężarówek, a do tego zamieszczone zostały liczne branżowe filmy, reportaże i ciekawostki.



AdBlue w oddziałach OPOLTRANS w całej Polsce !

Dzięki **OPOLTRANS** możesz tankować AdBlue w ponad 40 oddziałach w całej Polsce ! **OPOLTRANS** zapewnia najniższe ceny. Jeśli potrzebujesz, to zamów, a My przywieziemy Ci AdBlue w zbiornikach we wskazane miejsce !

AdBlue konfekcjonowane w zbiornikach, z kaucją za zbiornik:

24-04-00-0165 AdBlue 200 litrów + kaucja za zbiornik, do silników Euro 4, Euro 5, Euro 6

24-04-00-0072 AdBlue 1000 litrów + kaucja za zbiornik, do silników Euro 4, Euro 5, Euro 6

AdBlue luzem:

24-04-00-0102 AdBlue 1-litr, do silników Euro 4, Euro 5, Euro 6

Akcesoria do dystrybucji AdBlue w Twojej firmie:

22-99-00-0221 wąż do pompy AdBlue na metry

22-99-00-0224 zawór spustowy do zbiornika AdBlue, kranik

22-99-00-0012 pompa do AdBlue, automatyczna (220-230 V) + pistolet + wąż

22-99-00-0041 pompa do AdBlue, automatyczna (220-230 V) + pistolet + wąż + licznik

11-05-03-0055 pompa AdBlue, ręczna rotacyjna

11-05-03-0002 pompa AdBlue, paliwa, ręczna, do beczek od 50 do 205 litrów

W **OPOLTRANS**
SIEĆ HURTOWNI MOTORYZACYJNYCH



zatankujesz lub

zamówisz, idealnie dobraną do Twoich
potrzeb ilość **AdBlue** !



18
MIESIĘCY
GWARANCJI

Precyzja największą siłą resorów TES

Staranny dobór stali i w 100% własna produkcja –
wierzmy, że precyzyjne wykonanie naszych
resorów przełoży się na jakość Twojej pracy.

W ofercie TES:

Resory i pióra paraboliczne

Resory i pióra zwykłe

Pół-resory (resory prowadzące)

Resory na indywidualne zamówienie

Dowiedz się więcej na
www.tes.pl

-tes[®]

POWER OF PRECISION

Dlaczego Azjatyckie opony na I montaż w firmie MEGA?

Klienci MEGA mają możliwość zamówić na pierwszy montaż praktycznie wszystkie rodzaje opon dostępne na rynku. Cena i jakość sprawia że często wybierane są opony Triangle.

Co to za marka?

Triangle to chiński koncern, który działa na rynku od 1976 r. W czasie prawie 40 lat pracy stworzył ponad 700 rodzajów opon, w ponad 160 różnych rozmiarach. Roczna produkcja to 25 mln opon, dostępnych w 150 krajach na całym świecie. Dzięki czemu zaklasyfikował się na pierwszym miejscu największych azjatyckich dostawców.

Opony Triangle uzyskały doskonałe wyniki testów zdobywając certyfikaty w ponad 60 krajach i organizacjach. Do najważniejszych należą: GCC, ECE, DOT, ECE-NOSE, IMMETRO, LATU. Świadczy to o tym, że produkują po prostu dobre opony – również do ciężarówek i maszyn budowlanych. Każdy chyba słyszał o maszynach budowlanych CAT firmy Caterpillar – od 2004 roku Triangle są montowane w tych maszynach na pierwszy montaż. Gdy w 2007 roku Caterpillar wprowadził program SQEP (Supplier Quality Excellence Program), którego celem miała być ewaluacja jakości swoich dostawców ogumienia - Triangle najpierw przyznano brąz, zaś w dwóch kolejnych latach wyróżnienia te poprawiano na srebrne, a następnie na złote, najwyższe z możliwych. Warunki w jakich pracują te maszyny wystawia bardzo dobrą opinię tym oponom. Firma Triangle produkuje doskonałej jakości opony do półciężarówek i samochodów osobowych w najlepszych cenach na rynku. Opony azjatyckiej firmy trafiają jako oryginalne wyposażenie do aut uznanych marek, takich jak choćby Volvo, Hyundai, czy Iveco.

Partnerami Triangle są też koncerny posiadające swoje mocne oddziały w Chinach, na przykład Volkswagen, Nissan i Suzuki.



Dobra jakość – Rozsądna cena

Opony ciężarowe – ze względu na duże obciążenie i zmienne warunki w jakich pracują, zużywają się stosunkowo szybko. Dlatego stanowią spory wydatek którego nie da się uniknąć. Nawet nieduża oszczędność na 1 szt. – pomnożona przez 6 lub 7 opon do naczepy daje wymierną oszczędność przedsiębiorcy. Jeśli uwzględnić, że opony Triangle nie odbiegają trwałością od opon światowych producentów, które są najczęściej również produkowane w Chinach – można śmiało powiedzieć, że jest to opłacalny wybór. Potwierdzają to producenci samochodów, którzy zdecydowali się na te opony na pierwszy montaż. Zdecydowana większość wyraża się o nich dobrze i bardzo dobrze.



Walka o ładowność !

Prawdopodobnie w żadnym sektorze branży transportowej, dążenie do redukcji masy własnej pojazdu, nie jest tak wyraźne jak w sektorze pojazdów samowyładowczych. Widać to na naszych drogach - najczęściej przeładowanych lub zbliżonych do granicy ładowności to pojazdy samowyładowcze.

MEGA light

Wychodząc na przeciw oczekiwaniom klienta, MEGA stworzyła linię lekkich naczep samowyładowczych - wersja MEGA light.

Obecnie pojazdy tego typu, produkowane są w kilkudziesięciu wersjach konstrukcyjnych, różniących się od siebie: pojemnością, długością ramy, typem skrzyni oraz wyposażeniem. Profesjonalnie zaprojektowane przy współpracy z instytucjami naukowymi pojazdy, cieszą się dużą popularnością na rynkach europejskich ze względu na atrakcyjną cenę oraz wysoką jakość. Naczepy powstają z wysokogatunkowych materiałów produkowanych przez największe huty Europy. Wyposażane są w elementy pneumatyki oraz hydrauliki najbardziej renomowanych producentów, których wybór pracownicy działu handlowego pozostawiają Klientowi. Oczywiście, jeżeli Klient, nie ma własnych preferencji co do wyposażenia swojej nowej naczepy, może zawsze liczyć na profesjonalne doradztwo handlowca. W naczepach stosowane są zawieszenia pneumatyczne wszystkich liczących się obecnie w Europie producentów: Mercedes, SAF, BPW oraz cieszące się największym zainteresowaniem ze względu na jakość oraz atrakcyjną cenę zawieszenia MEGA.

MEGA light +

Mamy świadomość, że należy ostrożnie zmniejszać masę naczep, aby nie wpłynąć negatywnie na jej wytrzymałość konstrukcyjną. Dlatego optymalizacja konstrukcji podparta jest profesjonalnymi analizami wytrzymałościowymi.

W tym roku, w firmie wdrożono do produkcji nową linię naczep samowyładowczych MEGA light +. Przy współpracy z inżynierami huty aluminium w konstrukcji zastosowano specjalnie zaprojektowane w tym celu panele wypełnienia ścian, oraz profile brzegowe skrzyń. Następne kilogramy zaoszczędzone są dzięki odchudzeniu niektórych elementów oraz dzięki zamianie elementów stalowych na aluminiowe.

Wprowadzone zmiany spowodowały, że niektóre modele obecnie produkowanych naczep MEGA light + ważą poniżej 4800 kg. Konstruktorzy MEGA rozumieją, że nawet niewielki spadek masy własnej zaprojektowanej naczepy, w przyszłości może przełożyć się na dodatkowe zyski klienta, wynikające z możliwości przewożenia ładunków o większej masie.

Zrobić można prawie wszystko

Handlowcy oraz konstruktorzy MEGA, są otwarci na wszelkie sugestie klientów dotyczące konstrukcji naczep. W naczepach wielokrotnie stosowane są indywidualne rozwiązania dedykowane specjalnie pod konkretne zlecenie. Klienci mają możliwość osobistego zaangażowania się w proces projektowy własnych naczep, dzięki czemu efektem finalnym może być ich wymarzona oryginalna naczepa - często wyposażona w niespotykane u konkurencji rozwiązania. W zasadzie wszystkie - zgodne z posiadaną homologacją - rozwiązania zasugerowane przez klientów, są brane pod uwagę na etapie projektowania. Po analizach część z nich zostaje wprowadzona jako standardowe lub opcjonalne rozwiązanie.



Naczepy budowlane MEGA - stal w wydaniu premium

Naczepy budowlane

Naczepy samowyładowcze dedykowane do pracy na budowach mają specyficzne cechy. Ważniejsza jest wytrzymałość niż niska waga. Skrzynie aluminiowe nie sprawdzają się w tej ciężkiej pracy – są zbyt delikatne na ładunki gruzem, kamieniami i żwirem. Dlatego na budowach przeważają pojazdy ze skrzyniami stalowymi.

W ofercie MEGA są pojazdy dedykowane do ciężkich prac na budowach. Klient ma do wyboru dwa typy skrzyń ładunkowych.

Skrzynia stalowa zwykła

Standardowa skrzynia wykonana jest z wysokogatunkowej stali konstrukcyjnej. Ściany boczne są gięte i wzmocnione wręgami dzięki temu są odporne na ładunki uderzeniowe np. gruzem lub grubymi kamieniami. Podłoga wykonana jest z płaskiej blachy z wieloma wzmocnieniami od spodu. Taka konstrukcja pozwala na długotrwałe użytkowanie jej w trudnych warunkach unikając niebezpiecznych odkształceń.

MEGA posiada w swojej ofercie naczepy wywrotki stalowe o pojemnościach od 25 m³ do 55 m³ i wyposażeniu dobranym do potrzeb klienta.

W zależności od przeznaczenia skrzynie mogą być wyposażone w klapę ze zsysem KZZ, klapę bez zsypu KBZ oraz w klapodrzwi KD.

Skrzynia stalowa rynna

Skrzynia rynna – zamiast płaskiej podłogi ma wielokrotnie gięty arkusz blachy o kształcie zbliżonym do półokręgu – dlatego potocznie używana jest nazwa rynna lub wanna. Dzięki takiemu ukształtowaniu dna oraz płaskich ścianach bocznych rozładunek jest łatwiejszy, a ryzyko zakleszczenia ładunku mniejsze. Nie ma natomiast możliwości transportu materiałów paletowych.

Najbardziej popularnym produktem jest rynna o pojemności 28 m³, na ramie długości 8 360 mm oraz na osiach MEGA. Jest to gwarancja niskiej ceny, powiązana z wysoką jakością i wytrzymałością. Jedynym rodzajem zamknięcia tylnego jest klapa ze zsysem KZZ. W celu zwiększenia możliwości wyładunkowych – zwłaszcza przy transporcie dużych głazów – można zamontować hydro-klapę. Po hydraulicznym podniesieniu klapy zwiększa się prześwit pod nią co ułatwia wyładunek elementów gabarytowych.



W odpowiedzi na potrzeby rynku, nowością firmy MEGA jest rywna o większej pojemności, od 45 m³ do 55 m³, gdzie nadwozie wykonywane jest ze stali o podwyższonej wytrzymałości. Użycie takiego rodzaju stali spowodowało podwyższenie wytrzymałości, a w powiązaniu z nowoczesnymi rozwiązaniami, waga naczepy jest dużo niższa, co zwiększa ładowność. W tym wypadku standardowym zamknięciem tylnym są klapo-drzwi KD.

Pozostałe wyposażenie ustalane jest indywidualnie z klientem. Klienci z branży budowlanej bardzo chwalą produkty polskiego producenta. Do głównych ich zalet należą: wytrzymałość, bezawaryjność, szybka, tania i prosta obsługa.

Finansowanie zakupu pojazdu

Firma MEGA dopasowuje się do aktualnych potrzeb oraz obecnej sytuacji finansowej swoich klientów. Powodem tego jest brak narzucania formy finansowania przedmiotu sprzedaży. Nasi klienci posiadają pełny wachlarz możliwości co do wyboru finansowania, które odpowiada ich aktualnym potrzebom. Większość firm na rynku, oferująca leasingi bądź kredyty jest we współpracy z firmą MEGA, co powoduje sprawną sprzedaż oraz dopilnowanie formalności.

Serwisy

Jako jeden z głównych producentów pojazdów użytkowych na rynku polskim, firma MEGA czuje się zobligowana do zapewnienia swoim klientom łatwego dostępu do serwisu oraz obsługę na najwyższym poziomie. Na terenie całej Polski istnieje 11 Autoryzowanych Stacji Obsługi (ASO) MEGA. Rozmieszczone są tak, aby wszyscy klienci mieli do nich jak najszybszy dostęp.

Serwisy ASO MEGA cechuje doświadczenie wyszkolonych pracowników oraz szybkość obsługi, profesjonalizm, gwarancja. W celu utrzymania sprawności, niezawodności oraz gwarancji producent określa planowane przeglądy techniczne.

W celu zachowania pełnej sprawności pojazdów – przeglądy serwisowe należy również wykonywać po okresie gwarancyjnym. Dzięki temu użytkownik pojazdu zachowa pełną sprawność przez długi okres eksploatacji.

Dlaczego profesjonalści wybierają osie MEGA ?

Osie MEGA – mocne i wytrzymałe

Produkowane i ulepszone już od 11 lat osie marki MEGA są coraz częściej wybierane przez klientów ze względu na dobrą jakość i bardzo korzystną cenę. Porównując osie można śmiało powiedzieć że MEGA należą do jednych z najbardziej wytrzymałych na polskim rynku.

Prosta konstrukcja i sprawdzony osprzęt pozwalają na spokojną wieloletnią eksploatację. Ma to jeszcze jedną zaletę – po okresie gwarancyjnym – średnio doświadczony kierowca przy pomocy odpowiedniego wyposażenia jest w stanie samodzielnie dokonać prawie wszystkich regulacji, napraw oraz wymienić zużyte części. Dostępność części zamiennych również nie stanowi problemu – każda większa hurtownia posiada je na stanie lub jest w stanie je sprowadzić w krótkim czasie. Ważne jest również to że praktycznie wszystkie części dostępne są również w całej Europie.

Produkt Polski

Korpus osi został zaprojektowany oraz produkowany jest w całości w zakładach MEGA w Nysie. Różne rodzaje materiałów oraz osprzęt są oczywiście pochodzenia europejskiego.

Badania wytrzymałościowe prowadzone są we współpracy z instytutami badawczymi. Przyspiesza to prace nad rozwojem konstrukcji – można szybciej i taniej sprawdzić, czy proponowane zmiany konstrukcyjne podążają w odpowiednim kierunku. Oprócz badań metodą obliczeniową oraz laboratoryjnych prowadzone są również testy drogowe, także przy przeciążeniu.

Osie MEGA wkroczyły na rynek 2004 r. Od tamtej pory cieszą się coraz większą popularnością. Obecnie w ofercie znajdują się osie bębnowe i tarczowe w rozmiarze 22,5" w wariantach STRONG (dedykowane do krajów afrykańskich oraz wschodnioeuropejskich) STANDARD oraz LIGHT (wywrotki lekkie, naczepy z ruchomą podłogą oraz cysterny). Zawieszenia te przewidziane są dla wielu wysokości jazdy - zakres wysokości siodeł od 950 mm do 1350 mm. Osie MEGA posiadają 3 letnią gwarancję.

Ciągle badania i doskonalenie produktu we współpracy z jednostkami naukowymi pozwala cały czas optymalizować osie. Obecnie prowadzone są prace nad optymalizacją wagi osi MEGA. Równolegle prowadzone są prace nad osiami skrętnymi - które niebawem poszerzą ofertę firmy MEGA.

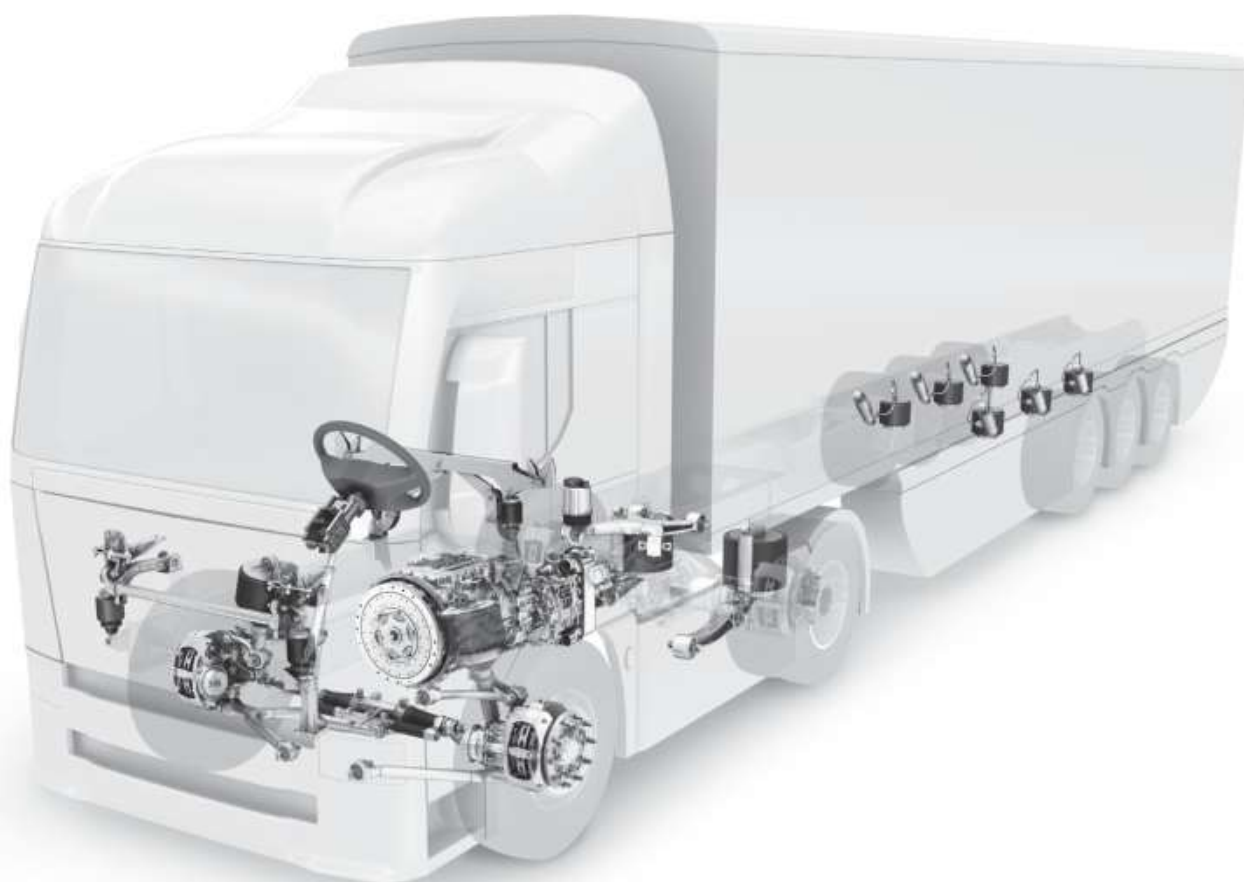


OBNIŻ KOSZTY, ZWIĘKSZ EFEKTYWNOŚĆ: INNOWACYJNA TECHNOLOGIA ZF DLA POJAZDÓW CIĘŻAROWYCH.

Rentowność, niezawodność i elastyczność to ważne czynniki wpływające na konkurencyjność w transporcie towarowym z wykorzystaniem pojazdów ciężarowych. Produkty firmy ZF pozwalają uzyskać decydującą przewagę. Przekładnie, układy kierownicze i komponenty układu zawieszenia gwarantują bezpieczne i ekonomiczne panowanie nad siłą napędową, ochronę pojazdu, ładunku oraz środowiska, a także pomagają odciążać kierowcę. To powody, dla których technika układów przeniesienia napędu i technika układów jezdnych firmy ZF jest stosowana na całym świecie. Obecnie u naszych dystrybutorów są dostępne skrzynie biegów typu: Ecolite, Ecosplit, Ecomid, AS Tronic. www.zf.com/trucks



MOTION AND MOBILITY



Recycling i odzysk opon w OPOLTRANS

200 000 ton opon rocznie trafia na polski rynek – to mniej więcej cztery razy tyle ile ważył Tytanic !



W OPOLTRANS przy zakupie nowych opon, można zostawić te do tej pory używane za darmo, a firma sama zajmie się ich właściwym recyklingiem. Wszystko z myślą o

środowisku naturalnym i naszej planecie.

W związku z rozwojem gospodarczym wciąż rośnie liczba pojazdów na drogach. Do tego długi czas biodegradowalności opon (nawet do 100 lat) powoduje, że opony stają się istotnym zagrożeniem dla środowiska naturalnego. Stąd wziął się zakaz wyrzucania zużytych opon na wysypiska śmieci.

Klienci **OPOLTRANS**, nie muszą się o to martwić. Przy zakupie nowych opon, mogą bez żadnych opłat zostawić stare zużyte opony a zaoszczędzony czas poświęcić na swój biznes.

Do tej pory w Polsce jedynie 20% opon podlega recyklingowi materiałowemu, czyli odzyskaniu i ponownemu wykorzystaniu materiałów z których wykonana jest opona. Regulacje prawne zakładają, że minimum 15% procent powinno podlegać recyklingowi materiałowemu. Pozostałe 80% służy obecnie jako paliwo energetyczne pozyskiwane do wytworzenia energii cieplnej. Z takiego rozwiązania najczęściej korzystają cementownie. Dzięki wysokim temperaturom jakie uzyskuje się w wyniku spalania opon świetnie pasują do technologii produkcji cementu. Kaloryczność energetyczna opon jest wyższa niż węgla kamiennego. Efekty spalania opon są również mniej szkodliwe dla środowiska, niż spalanie węgla, powstaje również mniej szkodliwych gazów, głównie dwutlenku węgla i dwutlenku siarki. Dodatkowym elementem przemawiającym na korzyść to fakt, że opony akurat w cementowniach mogą być spalane w całości, choć niektóre cemen-

townie spalają opony po ich uprzednim rozdrobieniu. Recykling energetyczny, stawia bardzo restrykcyjne normy emisji w zakresie emisji szkodliwych gazów. By powstrzymać dostawanie się szkodliwych gazów do atmosfery, zakłady spalające opony są wyposażone w niezbędną infrastrukturę.

Recykling materiałowy stanowi poważne wyzwanie. Już dziś ze zużytych opon produkuje się:

- alkohol ;) tak z opony można wyprodukować, alkohol ! Opony podlegają procesowi fermentacji i gazyfikacji, tak jak żyto, czy ziemniaki. Pozyskany w ten sposób alko-

hol służy w procesie produkcji ekologicznej gumy. Przestrzegamy przed próbami „takiej” produkcji na własną rękę

- granulatu gumowy wykorzystywany w przemyśle gumowym, hutniczym i budowlanym (m.in. produkcja modyfikowanych powierzchni asfaltów, badania w USA potwierdziły świetne właściwości tak produkowanego asfaltu)

- drut stali stopowej

- bezpieczne sztuczne boiska i nawierzchnie pod place zabaw, czy mini golfa



To co jest w środku ma znaczenie.

Oryginalne podzespoły w samochodach ciężarowych od LuK, INA i FAG.



LUK

Układ napędowy

- Sprzęgła
- Pompy wspomagania



INA

Silnik

- Elementy układu pasowego
- Łożyska skrzyń biegów



FAG

Zawieszenie

- Łożyska kół
- Łożyska mechanizmu różnicowego



Marka LuK ma w swojej ofercie największy wybór sprzęgieł dla samochodów ciężarowych na rynku. Nasze pompy wspomagania jakości OE stanowią doskonałą alternatywę dla części zamiennych oferowanych przez producenta pojazdów.

Oferta marki FAG dla pojazdów użytkowych obejmuje łożyska stożkowe, zestawy naprawcze oraz komplety piast, a także jedyny na rynku kompaktowy zestaw naprawczy FAG (RIU), który znacznie ogranicza nakład pracy oraz koszty naprawy.

W ofercie produktów INA dla samochodów ciężarowych dostępne są elementy układu pasowego oraz łożyska skrzyń biegów jakości OE.

Masz pytania? Pomożemy Ci!

www.rexpert.pl

www.schaeffler-aftermarket.pl



SCHAEFFLER
AUTOMOTIVE AFTERMARKET

Poznali tajemnice wyścigowych ciężarówek !

*Ryk silników o mocy ponad 1000 KM, przyciągnął na tor wyścigowy miłośników motoryzacji z całej Europy. Wśród nich nie zabrakło również handlowców **OPOLTRANS**.*

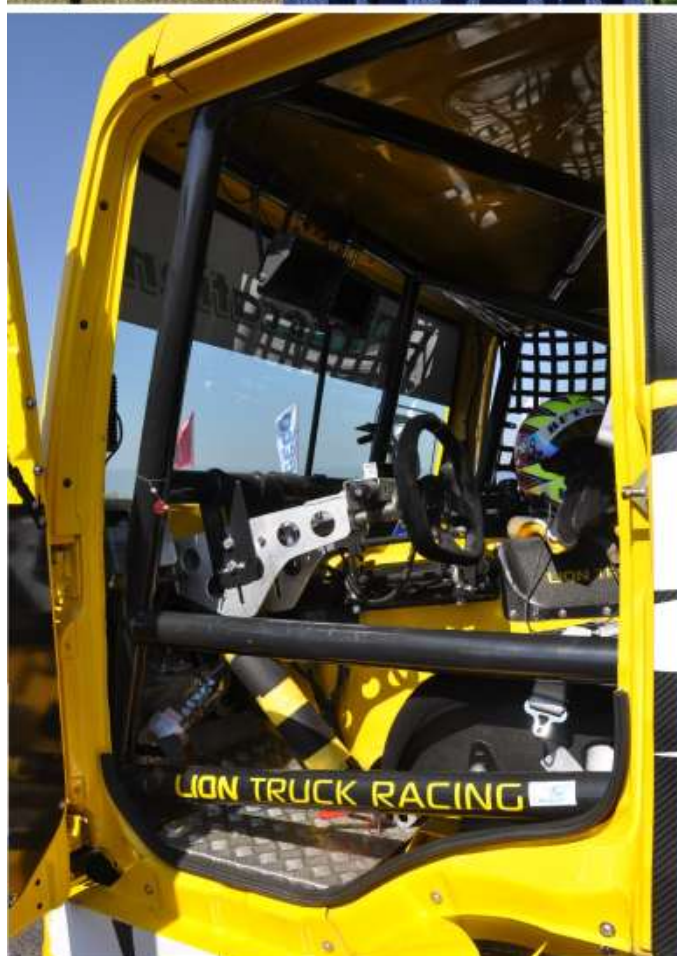
Rywalizacja podczas wyścigów była zacięta, ale na podium stanął najbardziej obeznany z torem czeski team Buggyra Racing 1969, w składzie Vrsecky i Lacko na Freightlinerach. Drugie miejsce zajął zespół OXXO – Lion Truck Racing swoimi MAN'ami w składzie Kiss i Janiec, ostatnie, ale zasłużone trzecie miejsce przypadło niemiecko-węgierskiemu zespołowi Reinert Adventure, reprezentowanemu przez Kahna i Reinerta.

Wyścigi ciężarówek w Most są 6 rundą cyklu wyścigów, co ciekawe poprzednie rundy rozgrywane w: Niemczech w Nurburg, w Nogaro we Francji, w Misano we Włoszech, wciąż wyłaniały tych samych zwycięzców. W boksie nazywa się to kłinczem, póki co żaden z faworytów tegorocznych rozgrywek nie chce zmienić miejsca na podium wyścigów w cyklu FIA European Truck Racing Championship. Szkoda, bo dołączyłoby to oliwy do ognia i tak już gorących zmagania.





Handlowców **OPOLTRANS** na wyścigach w czeskim Moście, gościł organizator wyścigów firma Meritor. Dzięki temu mogli podziwiać niestandardowe rozwiązania w wyścigowych ciężarówkach z bardzo bliska. Ciężarówka, która szczególnie przypadła im do gustu to ciężarówka drużyny Lion Truck Racing. Zaprawiona w bojach 5,5 tonowa maszyna zbudowana została na podstawie MAN TGS 18-480 z sześciocylindrowym silnikiem z mocą 1,100 bhp, czyli ponad 1115 KM, o momencie obrotowym 5000 Nm, z 16-sto biegową skrzynią biegów ZF, z ograniczeniem prędkości zgodnie z regulaminem wyścigów do 160 km/h.



Samochody pasjonatów





Spotkania Truckerów w Europie



Truckstar Festival w Assen

Jeden z największych i najstarszych festiwali ciężarówek w Europie, odbywa się na jednym z holenderskich torów wyścigowych w miejscowości Assen. W lipcu roku 2015 odbyła się jego 35-ta edycja. Assen leży 530 km na zachód od Szczecina. Kolejny zlot planowany jest w tym samym miejscu 30 i 31 lipca 2016 roku. Więcej informacji można znaleźć na stronie www.truckstar.nl Tam też można wypełnić kartę zgłoszeniową, zarezerwować hotel, no i przede wszystkim świetnie się bawić.

To właśnie holenderski festiwal ciężarówek w Assen jest miejscem w którym prawdziwy Trucker powinien się pojawić choć raz w życiu.



Trucker & Country Festival Interlaken (Szwajcaria)



Festiwal w Interlaken w kowbojskim stylu!

Jedynie 830 km od Wrocławia czeka pełnia szczęścia na każdego Trucker'a i jego rodziny. Szwajcarskie góry, jezioro, piękne ciężarówki i muzyka w stylu Country, to wszystko już w dniach 24-26 czerwca 2016 roku. Więcej informacji na stronie: www.truckerfestival.ch

Szwajcarski festiwal ciężarówek w liczbach:

- 1 lipca 1994 - festiwal wystartował.
- od tego czasu na festiwalach wystąpiło 25 184 ciężarówek.
- festiwal w Interlaken odwiedziło 62 000 motocyklistów na swych maszynach.
- wystąpiły 334 zespoły muzyczne
- w których zagrało 1530 muzyków.
- odbyło się 12 weseli i 23 chrzty
- Pojawiło się 1921 przedstawicieli mediów.
- Odbyły się 34 relacje na żywo w radiu i telewizji.
- Organizatorzy mają 1 cel wciąż zabiegać o zadowolenie uczestników festiwalu.



European Truck Festival (Włochy)

EUROPEAN TRUCK FESTIVAL

EROI SU STRADA



European Truck Festival

Autoparco Brescia Est to miejsce na miłą weekendową jesienną eskapadę, 800 km od Wrocławia. Na uczestników włoskiego festiwalu ciężarówek czeka moc atrakcji. Piękne tuningowane samochody, wystawy na których prezentowane są części, oraz akcesoria do ciężarówek, pokazy akrobatycznej jazdy, tematyczne stoiska, i „Truck wash”. To ostatnie w tłumaczeniu oznacza mycie lub kąpiel ciężarówki. Przykład widać na zdjęciu powyżej. Truck wash, oraz Car wash to coś co ściąga na włoskie festiwale ciężarówek nie tylko włoskich Truckerów. Najbliższy European Truck Festival już 19-20 września 2016 r. Informacje można znaleźć na stronie: www.europeantruckfestival.com



Mantova Motor Festival (Włochy)



Mantova Motor Festival

13-15 maja 2016 r. wielbiciele dużych i szybkich samochodów koniecznie powinni pojawić się na włoskim festiwalu. Miejsce Mantova at Palabam w linii prostej od Wrocławia to zaledwie 808 km. Ekstremalne motoryzacyjne doznania będą potęgować tuningowane ciężarówki z całej Europy, a dodatkowo wyścigi i pokazy samochodów osobowych skrywa-jących pod maską setki koni mechanicznych. Strona internetowa festiwalu: www.mantovamotorfestival.it

Włoskim zwyczajem stało się, że gdzie konie mechaniczne tam też pojawiają się piękne kobiety.



Najbliższy festiwal w Mantova - Palabam już 13 do 15 maja 2016 !



50 Euro za zbyt ładny samochód !

Wywiad z Jarosławem Repińskim z firmy transportowej Repiński



Arkadiusz Miśta: Jak zaczęła się Pana przygoda z ciężarówkami ?

Jarosław Repiński - Zawsze miałem zamiłowanie do wielkich samochodów, ciężarówek, a zaczęło się od jazdy z moim wujkiem podczas wakacji. Wujek jeździł wówczas Kamazem, Jelczem, do Szczecina, Poznania. Kiedy tylko zdarzało się wolne od szkoły to ten czas lubiłem spędzać w ciężarówce. Nie ważne, że samochody te jechały 60 km/h, no może nieco szybciej z górki. Najbardziej fascynowała mnie przestrzeń w tych samochodach, no i sama praca przy załadunku i rozładunku.

A.M.: Kiedy rozpoczął Pan przygodę z transportem i tuningiem ciężarówek ?

J.R.: Kiedy skończyłem szkołę, mój ojciec już miał firmę transportową. Kupiłem swoją własną ciężarówkę i założyłem własną firmę! I sam zacząłem jeździć ciężarówką i jeździłem tak 8 lat. To właśnie wtedy zacząłem po prostu upiększać ciężarówkę. Rury nierdzewne, halogeny, dodatkowe światła, grafiki, wzory, to pierwsze najtańsze metody, które stosowałem, by mieć swoją wyjątkową ciężarówkę.

A.M.: Która z ciężarówek w Waszej flocie zasłużyłaby na tytuł Królowej Ciężarówek ?

J.R.: Królową ciężarówek mógłbym nazwać naszą Scanię V8 Hot Rod. Początkowo jeździła pół roku, a następnie została poddana tuningowi. Sam tuning był czasochłonny i trwał ponad pół roku. Później był czas na malowanie. Następnie znowu ruszyła. I kolejny ważny moment to wtedy, kiedy zajęliśmy się jej wnętrzem. Jest dla mnie bardzo ważna choćby z tego względu ile wymagała pracy, pomysłu i zaangażowania. Jest jeszcze coś. Z boku znajduje się na niej mój rok urodzenia.

A.M.: To pewnie bardzo osobista ciężarówka. Co jest najważniejszego przy tuningowaniu ciężarówki ?

J.R.: Wbrew pozorom trudno wskazać jakieś najważniejsze elementy. Ważne jest zarówno dobranie lamp obrysowych, dobór kolorów, dobrze skomponowany plan na całość, no i projekt.

A.M.: To od czego zacząć przygodę z tuningiem ?

J.R.: Radą dla rozpoczynających, może być metoda małych kroków. Pierwszym krokiem może być dobór lamp. To znakomicie zmienia wygląd ciężarówki, uatrakcyjnią go i podkreśla charakter, bez większej ingerencji w kolor nadwozia, co już jest czasochłonne i kosztowne.

A.M.: Jak wygląd ciężarówki wpływa na codzienną pracę kierowcy ?

J.R.: Kierowcy nie mają zbyt dobrego PR'u, ale w tym może pomóc właśnie zadbana ciężarówka, i schludny ubiór samego kierowcy. Trudno nie zauważyć, że nadal pokutuje pogląd jak cię widzą tak cię piszą. Kiedy do klienta przyjeżdża dobrze ubrany kierowca i w zadbanym samochodzie to proszę wierzyć podejście jest nieco inne.

A.M.: Pojawiacie się Państwo na wielu złotach ciężarówek również tych międzynarodowych. Wielu zapewne nurtuje pytanie co to daje ?

J.R.: Złoty ciężarowe wymagają owszem dodatkowej pracy i czasu, ale staramy się tak dobrać trasy, by pojawić się na złotach bez generowania nadmiernych kosztów dla firmy. Dzięki temu możemy być na złotach i we Włoszech i Szwecji. Złoty dla mnie są doskonałą okazją by spotkać ciekawych ludzi i zawierać nowe znajomości. To miłe widzieć, że truckerzy tworzą tak zżyłą społeczność, pomimo tego, że stanowią dla siebie również konkurencję. Wymieniamy się informacjami, poznajemy nowe rozwiązania i razem spędzamy chociaż te dwa dni.

A.M.: To nie chodzi o nagrody ?

J.R.: Nie chodzi o nagrody, raczej o nowe znajomości, kontakty i spotkanie z przyjaciółmi. Cieszę się, że jesteśmy rozpoznawalni. Przywiezienie choćby pucharu jest wystarczającą nagrodą, choć zdarzają się dodatkowe wartościowe nagrody rzeczowe.

A.M.: Trudno nie zauważyć Państwa floty, nie tylko na złotach, ale i na naszych drogach.

J.R.: Być może dlatego, że większość ciężarówek w naszej firmie jest tuningowana. Zdarza się, że policjanci zatrzymują samochód tylko po to, by zobaczyć te ciężarówki z bliska. Choć mieliśmy jedną przygodę w Niemczech, gdzie jeden z samochodów został zatrzymany do kontroli, która skończyła się mandatem, właśnie ze względu na swój nietypowy wygląd. Z tego co pamiętam to było 50 Euro, policjantom trudno było wskazać wprost powód tej kary.

A.M. Transort wymaga zaangażowania się na 100%, znajduje Pan czas na jakąś pasję ?

J.R. Pasja ? No cóż, też jest związana z motoryzacją. Bardzo lubię mocne i szybkie samochody. Najbardziej lubię marki Mercedes Benz oraz BMW. Wśród Mercedesów to te z serii AMG, to wyjątkowe samochody. Wyjątkowe są również amerykańskie wozy np. kultowe Fordy Mustangi.

A.M. Dziękuję za rozmowę i życze "szerokości".



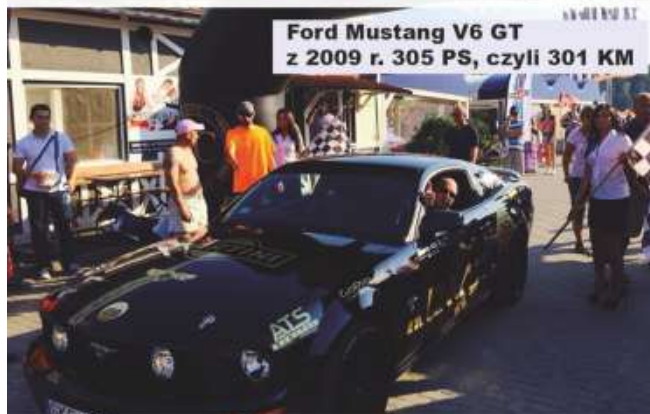
fot. Grzegorz Rutka



Królowa ciężarówek doczekała się również wersji modelowej. Do zakupu w sklepie Trailer Magazine. Skala 1/50

fot. Trailer Magazine

Ford Mustang V6 GT z 2009 r. 305 PS, czyli 301 KM



fot. Pawel Tobolski Trailer Magazine



WIX. DLACZEGO WARTO?

WYSOCE WYDAJNE SYSTEMY FILTRACJI PALIWA

Nieważne, jaką pojemność i moc ma twój silnik. Ostatecznie jego wydajność zależy od paliwa, a może być ono zanieczyszczone zabrudzeniami, rdzą, glonami i, jakżeby inaczej, wodą. Zanieczyszczenia zmniejszają moc pod maską, często grożąc awariami silnika.



My wiemy, jak należy chronić układy silników w możliwie najskuteczniejszy sposób. Dlatego oferujemy wysoce wydajne filtry paliwa, wykonane z najwyższą starannością i z najlepszych gatunkowo materiałów. W naszej ofercie znajdziesz także kompletną gamę separatorów wody i paliwa do samochodów ciężarowych, maszyn rolniczych, budowlanych i górniczych, a także pojazdów terenowych.

Uważnie śledzimy rozwój olejów napędowych o bardzo niskim zasiarczeniu i dużym udziale biokomponentów oraz płynących z nich wymagań wobec filtrów. Bierzemy czynny udział w branżowych badaniach i konferencjach poświęconych biopaliwom, dzięki czemu dobrze wiemy, w jaki sposób należy budować filtry dla nowych odmian paliw.

Znów moglibyśmy zasypać cię listą zalet i własności naszych filtrów paliwa: ich materiałów filtracyjnych, udoskonaloną konstrukcyjnie pokrywą filtra, dwukrotnie walcowanymi połączeniami pokrywa-puszka, wytrzymałością puszek i rdzenia, czy też sprężynami. Są one standardem w filtrach nakręcanych WIX do każdego rodzaju czynnika filtrowanego. Warto po prostu zwrócić twoją uwagę na przykład udoskonalenia przez inżynierów WIX oryginalnych konstrukcji filtrów, a wtedy zrozumiesz, jak bardzo staramy się tworzyć coraz lepsze produkty dla pojazdów i maszyn z silnikami wysokoprężnymi.

Filtr WIX 33960XE dla nowego silnika diesla Chevrolet/GMC 6.6 L Duramax eliminuje wiele bolączek i wad typowych filtrów do oleju napędowego. Jest w całości wykonany z tworzywa sztucznego, które nie rdzewieje i jest odporne na wgniecenia, dzięki czemu nasze rozwiązanie jest znacznie wytrzymalsze od normalnych filtrów z metalowymi elementami. Górny i dolny gwint obudowy jest wykonany technologią wtryskiwania tworzywa i gwarantuje szczelność obudowy, w przeciwieństwie do rozwiązań oferowanych przez konkurentów. Kompaktowa konstrukcja o mniejszych gabarytach ułatwia wymianę filtra, zapewniając najwyższą trwałość, najlepszy przepływ oleju, wydajność filtracji oraz skuteczności rozdziału ciał stałych od cieczy. Jest to możliwe dzięki wyjątkowej naszej pracy. To my tworzymy najlepsze filtry dla twoich pojazdów.



WIX[®]

FILTERS

GDYBYŚ TYLKO MÓGŁ ZOBACZYĆ, CO DLA CIEBIE ROBI **NASZ FILTR!**

Tak to zwykle bywa w przypadku świetnych specjalistów w dziedzinie ochrony – nie widać ich w akcji! W każdym dniu roboczym, nasze filtry oczyszczają dziesiątki tysięcy litrów powietrza, paliwa lub oleju, zapewniając Tobie bezpieczne i bezproblemowe funkcjonowanie pojazdu – już od ponad 75 lat!



www.wixeuropa.com





EXPERTS IN
BEARING
SOLUTIONS

INNOWACYJNOŚĆ





F 400006

| | |
|---------|--|
| Marka | Volvo * Renault Truck |
| OEM | 20820420 * 20819822 * 20499882 * 7420819859 * 7420820420 |
| Pozycja | Oś przednia |



F 400001

| | |
|---------|---------------|
| Marka | Mercedes Benz |
| OEM | 000 350 2335 |
| Pozycja | Oś naczepy |



F 400007

| | |
|---------|-----------------------|
| Marka | Volvo * Renault Truck |
| OEM | 85105696 * 3988833 |
| Pozycja | Oś przednia |



F 400002

| | |
|---------|--------------------------------|
| Marka | DAF |
| OEM | 1691621 * 1699327 * 1818004 |
| Pozycja | Oś przednia |



F 400008

| | |
|---------|-----------------------|
| Marka | Volvo * Renault Truck |
| OEM | 85107753 * 20535263 |
| Pozycja | Oś przednia |



F 400003

| | |
|---------|--------------------------------|
| Marka | DAF |
| OEM | 1657637 * 1812161 * 2019802 |
| Pozycja | Oś przednia |



F 400009

| | |
|---------|--|
| Marka | Volvo * Renault Truck |
| OEM | 85114470 * 85111791 * 85111448 * 20535202 |
| Pozycja | Oś przednia |



F 400004

| | |
|---------|--|
| Marka | DAF |
| OEM | 1389061 * 1391617 * 1391517 * 1818003 |
| Pozycja | Oś przednia |



F 400010

| | |
|---------|-----------------------|
| Marka | Volvo * Renault Truck |
| OEM | 85111789 * 85107749 |
| Pozycja | Oś przednia |



F 400005

| | |
|---------|-----------------------------|
| Marka | SAF |
| OEM | 3307304500 |
| Pozycja | Oś naczepy / Eje de trailer |



F 400012

| | |
|---------|------------|
| Marka | SAF |
| OEM | 3307303001 |
| Pozycja | Oś naczepy |



NOWA GAMA SMARÓW DO KÓŁ DO POJAZDÓW PRZEMYSŁOWYCH I DO OGÓLNEGO UŻYTKU.

WYSOKA WYDAJNOŚĆ I WIĘKSZA ODPORNOŚĆ NA DZIAŁANIE WYSOKICH TEMPERATUR

Monopol na części i naprawę

Producenci samochodów, forsują pomysł wykorzystania systemu zdalnego komunikowania się samochodów ze służbami ratunkowymi, tak by powstała infrastruktura wykorzystana do celów komercyjnych.

Efekt tych działań ma sprawić, by klienci po wysłaniu zgłoszenia przez samochód o zdiagnozowanej usterce trafiali bezpośrednio do autoryzowanych serwisów. Serwisy mają mieć również monopol na dostanie się do wytwarzanych przez samochód danych. Tak może się stać jeśli sieć w ramach której informacje wysyłane przez samochód będzie zamknięta, dla innych serwisów. Przewidywania wskazują, że systemy te zostaną wprowadzone już za dwa lata.

Bezpieczeństwo

Europejskie regulacje mają wprowadzić system eCall wykorzystujący sieci komórkowe i internet, obowiązkowo montowany w samochodach już od 31 marca 2018 roku. Początkowo zobligowani do tego zostaną producenci samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych. W razie kolizji lub wypadku system automatycznie łączy się z numerem alarmowym informując służby o dokładnej lokalizacji pojazdu.

System eCall może też zostać uruchomiony ręcznie przez naciśnięcie odpowiedniego przycisku, by umożliwić powiadomienie o sytuacji w której powiadamiany jest jedynie świadkiem. Dzięki tym rozwiązaniom czas reakcji służb ma skrócić się o 40%, co według szacunków rocznie ma uratować życie 2,5 tys. ofiar wypadków.

Usługi komercyjne

Powstała infrastruktura świetnie będzie nadawać się do uruchomienia kolejnych systemów bCall i sCall. Te dwa systemy mają mniej wspólnego z bezpieczeństwem i stwarzają świetną okazję do wykorzystania ich, do celów komercyjnych. bCall – to system do powiadamiania o awarii na drodze, sCall służyć ma zdalnej diagnostyce. Koncerny samochodowe robią wszystko, by systemy te były zamknięte, a dostęp do nich będą mieli jedynie operatorzy wskazani przez producentów samochodów. Producenci mieliby również wskazać w jakie aplikacje mogłyby być wyposażone ich systemy.

Oto pojawia się koronny argument wysuwany przez producentów: "systemy te ze względów bezpieczeństwa powinny być zamknięte". Ponieważ, jak twierdzą tylko zamknięty system będzie dawał gwarancję, że nikt niepowołany nie będzie "mieszał" w samochodowej elektronice. Przedstawiciele branży niezależnego rynku części wskazują, że nie trzeba rozbudowanych teorii, by udowodnić, że jest zupełnie odwrotnie. Przykładem są systemy opracowane przez producentów, które mają poważne błędy umożliwiające hakerom dokonanie różnego rodzaju szkód, włącznie z kradzieżą samochodu odległego o np. 10 km, za pomocą laptopa i telefonu komórkowego. Kradzież danych pokładowych to przy tym już "małe piwo". Podobnie jest w przypadku komputerów. Otwarty system operacyjny jakim jest Linux, jest znacznie mniej narażony na ataki hakerskie, niż zamknięty system operacyjny najczęściej używany na komputerach.



Sytuacja jest identyczna jeśli chodzi o inne aplikacje, te należące do otwartego oprogramowania tzw. "open source" nie jest specjalnie atrakcyjnym kąskiem dla hakerów.

Zapewnienie monopolu

Platforma zamknięta Extended Vehicle (ExVe) zapewni producentom pojazdów kontrolę zarówno nad dostępem do danych, jak również funkcjonalnością systemu. Strony trzecie, w tym warsztaty niezależne, mają uzyskać dostęp do danych pojazdu na serwerze producenta. W praktyce więc, możliwość skorzystania z uniwersalnego testera diagnostycznego i złącza OBD będzie bardzo ograniczona, zaś niezależny warsztat zostanie uzależniony od producenta auta, który na rynku usług warsztatowych jest przecież jego bezpośrednim konkurentem. Nie trzeba tłumaczyć, że taka sytuacja wyklucza wolną i sprawiedliwą konkurencję, tym bardziej, że producent będzie mógł monitorować działalność niezależnych podmiotów, mając dostęp do informacji na temat przepływających danych. W takim przypadku w pojeździe instalowane mają być wyłącznie aplikacje zatwierdzone przez producenta samochodu. Za pośrednictwem systemu sCall swoich usług nie zaoferują zatem sieci niezależnych warsztatów. Trudno sobie wyobrazić, by którykolwiek z koncernów samochodowych na to się zgodził. Znając apetyt producentów trudno też domniemywać, że to wszystko w interesie klientów.

Inne rozwiązanie

Wolną i sprawiedliwą konkurencję gwarantuje natomiast propozycja wysunięta przez europejskie organizacje reprezentujące sektor niezależnego rynku motoryzacyjnego.



Na zdjęciu od lewej: Bogumił Papierniok, Alfred Franke Prezes SDCM

Przewiduje ona stworzenie interoperacyjnej, ustandaryzowanej, bezpiecznej i ogólnodostępnej platformy telematycznej. Podobnie jak w komputerze, w pojeździe można będzie instalować różne aplikacje, które umożliwią bezpośredni przesył danych na wybrany serwer.

Dzięki wspólnemu dla wszystkich interfejsowi, przygotowane przez niezależnych dostawców aplikacje będą kompatybilne ze wszystkimi markami pojazdów.

Bezpieczeństwo zapewni system weryfikacji, który będzie zatwierdzał oprogramowanie. Będzie ono instalowane w wydzielonej części systemu, bez bezpośredniego dostępu do sterowników. Ich komunikowanie się z pojazdem odbywać się będzie za pomocą bezpiecznego sieciowego interfejsu pokładowego. Informacje wysyłane przez system telematyczny samochodu będą mogły trafiać na serwery, należące do różnych operatorów, co umożliwi różnym

firmom konkurowanie ze sobą na czym niewątpliwie skorzystają konsumenci, którzy sami wybiorą dla siebie najkorzystniejsze oferty. Rozwiązanie przewiduje też pozostawienie standardowego złącza OBD obsługującego połączenia przewodowe. – *Jest to propozycja, która bierze pod uwagę interesy wszystkich stron, zapewniając swobodne konkurowanie różnych podmiotów, gwarantując jednocześnie bezpieczeństwo systemów telematycznych* – mówi prezes SDCM. – *Staramy się przekonać do tego pomysłu europejskie gremia decyzyjne. Nie jest to jednak proste, bowiem lobby producentów samochodów nie próżnuje, a ma ono wielką siłę perswazji. Dlatego tak ważne jest mobilizowanie europejskiej, w tym również polskiej opinii publicznej. Jej głos może się okazać decydujący* – dodaje Alfred Franke.

Artykuł powstał przy współpracy z SDCM



**Producent przewodów
spiralnych i elektrycznych**



PRZEWÓD SPIRALNY EBS (7PIN) - łatwy montaż, skręcane piny
easy assembly, screw type connections



PRZEWÓD REDUKCYJNY OBTRYSK - hermetyczne wtyczki w obtrysku,
odporne na czynniki zewnętrzne: woda, śnieg, pył i inne...
overmoulding hermetic plugs, unfailing, regardless the weather conditions



PRZEWODY ROZRUCHOWE DO CIĘŻARÓWEK
Jumper cables for truck, 6m 1200A

www.hybsz.pl

BIURO OBSŁUGI
tel. +48 62 505 70 74
fax. +48 62 735 29 51
e-mail: hybsz@hybsz.pl

EXPORT
tel. +48 32 210 03 39
e-mail: export@hybsz.pl

SIEDZIBA
ul. Topolowa 49
63-400 Ostrów Wielkopolski

TEXTAR
BRAKE TECHNOLOGY



INNOWACJA. WYDAJNOŚĆ. BEZPIECZEŃSTWO. WCZORAJ. DZIŚ. **JUTRO.**

WCZORAJ – w Textar oznacza najlepszą technologię hamulcową od ponad 100 lat.

DZIŚ – Textar to wiodąca na świecie marka premium w branży okładzin hamulcowych do pojazdów użytkowych takich jak ciężarówki, przyczepy, autobusy i autokary.

JUTRO – dla Textar zaczęło się już dziś, bo właśnie teraz opracowujemy optymalne rozwiązania jak okładziny hamulcowe o lekkiej konstrukcji dla pojazdów przyszłości.

Przedstawicielstwo TMD Friction GmbH w Polsce:

Mirosław Przymuszała

Ul. Wrocławska 8-10

55-002 Dobrzykowice

Tel. (071) 347 93 08

biuro@tmdfrictionservices.pl



www.textar.com

Lobby rowerzystów zaprojektuje ciężarówki !

Na początku przyszłego 2016 roku, kierowcy i właściciele ciężarówek jeżdżących po Londynie mają otrzymać wiadomość, czy przepisy dotyczące dodatkowej szyby w drzwiach, będą obowiązywać. Będzie to dodatkowy element zapewniający bezpieczeństwo na londyńskich drogach. Dzięki temu kierowca w porę ma dostrzec rowerzystę skręcającego w lewo. Podpowiadamy władzom Londynu, że kolejnym krokiem może być szklana podłoga, by ułatwić obserwację zwykle niższych niż rowerzysta samochodów osobowych. Koszt zamontowania dodatkowej szyby w drzwiach, szacowany przez burmistrza Londynu jest na około 5,5 tys. PLN. Premier Wielkiej Brytanii również poddany lobby rowerzystów, w deklaracjach poszedł jeszcze dalej. Ma zamiar wprowadzić zakaz wjazdu ciężarówek w godzinach szczytu do brytyjskich miast. Chris Snelling ze związku FTA (Stowarzyszenie Transportu Towarowego) stwierdził co następuje:

Jeśli zakaz ruchu będzie bazował na dopuszczalnej masie całkowitej, będzie trzeba po prostu wykorzystywać znacznie więcej pojazdów. Zwracamy też uwagę, że my nie organizujemy dostawy w godzinach szczytu na własne życzenie.

Szykuje się kolejne wyzwanie dla producentów ciężarówek. Narzucone rozwiązania mogą być różne od obniżenia kabiny, wprowadzenie dodatkowych czujników, kamer, przez dodatkowe szyby w drzwiach. Pewnie nie trzeba będzie długo czekać, kiedy lobby rowerzystów odezwie się w pozostałych krajach Unii Europejskiej. Czy nie lepiej i taniej dla wszystkich byłoby zachować zdrowy rozsądek? Np. nie ustawiać swego roweru obok ciężarówki, w tzw. martwym punkcie. Lustro panoramiczne martwego pola również może kierowcy pomóc w wykryciu tego co znajduje się z przodu kabiny, zwłaszcza to montowane na dachu kabiny z prawej strony. W ofercie **OPOLTRANS** można znaleźć lusterka panoramiczne, niwelujące występowanie martwego pola.



© 2015 fot. by Sam Saunders



Na zdjęciu burmistrz Londynu podczas testowania widoczności rowerzystów w ciężarówce

| Indeks Opoltrans | Do samochodów | Opis |
|------------------|--|--|
| 15-01-01-0301 | DAF XF po 2006r. - | lustro ze wspornikiem, montowane na dachu kabiny |
| 15-01-01-0313 | -DAF LF 06r- -RVIMIDLUM 06R- -PREMIUM 06R- -KERAX 06R- -VOLVO FL/FE 06R- -SCANIA P,R,T 05R- | podgrzewane, montowane na dachu kabiny, bez wspornika, regulowane ręcznie |
| 15-01-01-0330 | -IVECO EUROTECH -IVECO EUROSTAR -IVECO EUROTRAKER(--93) -IVECO STRALIS -IVECO E-CARGO 01R- | -podgrzewane, ręcznie regulowane -mocowanie na rurkę fi22mm -wkład jest mocowany za pomocą drutu napinającego -dyrektywa UE nr 2003/97/ec |
| 15-01-01-0004 | -MAN TGL-M-X | -lustro z ramieniem, montowane na dachu kabiny |
| 15-01-01-0465 | -SCANIA P,R,T 05R- do kabiny- niskiej, normalnej, wysokiej (cr16/cr19l,cr19,cr19 highline) | -lustro ze wspornikiem, niepodgrzewane, regulowane ręcznie, montowane na dachu kabiny |
| 15-01-01-0008 | -VOLVO FH, do wysokiej kabiny | -podgrzewane regulowane ręcznie, montowane na dachu |

Ciężarówki z "nosem" od 2022 r. produkowane również w Unii Europejskiej

Klamka zapadła Rada UE zatwierdziła stanowisko Parlamentu Europejskiego w sprawie ciężarówek w amerykańskim stylu na terenie UE. Europejscy producenci samochodów starali się poprzez swoje lobby odwlec zmianę przepisów. Ciężarówki z "nosem" produkowane w UE będą jednak za 7 lat, czyli w 2022 roku. To i tak o 3 lata wcześniej niż chcieli przedstawiciele rządów państw członkowskich (2025 r.). Rada Unii Europejskiej zatwierdziła te zmiany i zapowiedziała nową erę w transporcie, erę ciężarówek, które kojarzone były najbardziej z amerykańskimi drogami. Lobby producentów naciskało na Unię Europejską, by ta nie spieszyła się zbyt z tak dużymi zmianami. Producenci wyjaśniali, że nikt nie chciałby kupić dopiero co opracowanych i rozwijanych ciągników siodłowych, gdyby za 2-3 lata na rynku oferowane były już zupełnie inne rozwiązania. Wśród kierowców, pojawiają się opinie, że kabina dzięki temu nie zostanie powiększona jak w amerykańskiej ciężarówce, ale dodatkowe metry wykorzysta się zapewne na przestrzeń ładunkową.



foto. European Truck Festival w The Autoparco of Brescia Est



Zaskakujące zastosowanie pasa do mocowania ładunku

Inspektorzy z Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego w Gorzowie Wlkp. nieopodal miejscowości Nowiny Wielkie na drodze wojewódzkiej nr 132 zatrzymali do rutynowej kontroli pojazd ciężarowy, którym polski przedsiębiorca wykonywał krajowy przewóz drogowy rzeczy. W toku kontroli okazało się, iż rama zabudowy pojazdu jest w wielu miejscach skorodowana i popękana. Pomimo widocznych wielokrotnych prób spawania elementów, konstrukcja nie nadawała się do bezpiecznego użytku, a w celu jej wzmocnienia umożliwiającego eksploatację, przedsiębiorca spiął ramę pasem służącym do mocowania ładunku. Inspektorzy zatrzymali dowód rejestracyjny pojazdu, zakazując jednocześnie kierowcy dalszego użytkowania pojazdu.

Ponadgabaryty - poza kategorią !



Inspektorzy z WTD w Bydgoszczy zauważyli dwa pojazdy, które poruszały się z ładunkiem ponadgabarytowym. Po zatrzymaniu pojazdów do kontroli okazało się, że przewożone są nimi elementy konstrukcyjne członów tramwajów. Na jaw wyszło, że przekroczone zostały wszystkie wymiary, dla zezwolenia kategorii III, które zezwala na wykonywanie przewozów drogowych pojazdami nienormalnymi. Przewoźnik jednak powinien mieć zezwolenie kategorii VII.

Zapnij pasy !

GITD - tym razem przy okazji prowadzonych kontroli, zachęcała młodych pasażerów do zapinania pasów. W kontrolach pojazdów przewożących dzieci i młodzież uczestniczył Jacek Stachurski. Kontrolowany również był stan techniczny pojazdów, oraz trzeźwość kierowców. Pokazano też dzieciom i ich opiekunom jak należy poprawnie zapinać pasy bezpieczeństwa w autokarze, a to wszystko w ramach ogólnopolskiej kampanii „Mistrzowie w pasach”. Dzieci otrzymały także elementy odbłaskowe i pozowały do wspólnych zdjęć z Jackiem Stachurskim. Być może zaśpiewali również razem jakąś popularną niegdyś wśród uczniów-pasażerów piosenkę...*"na prawo las, na lewo las a dzieciom chce się ..."*.



Jacek Stachurski zachęcał do jazdy w pasach

Zabawa w kotka i myszkę liczona w angielskich Funtach !

- relacja Marcina Nowaka z transportu do Anglii, przez port w Calaise

Cel wyprawy - dostarczenie towaru do UK. Epizod z nielegalnymi imigrantami.

UK - Anglia, nie da rady dostać się tam inaczej prowadząc transport ciężarowy niż na pokładzie promu, albo na kołach pociągu w Eurotunelu. O ile przejazd tranzytowy przez kraje europejskie nie należy do niczego szczególnego, o tyle samo przejechanie ostatnich 100-150 km od miejsca połączenia promowego, czy kolejowego do UK, to już prawdziwy survival.

GPS nastawiony na konkretny cel w Anglii - wrzuciłem kod miejsca dostarczenia przesyłki bo w przeciwieństwie do większości krajów UE system kodowy w UK to świetna sprawa i namierza nam wszystko z super dużą dokładnością graniczącą z podaniem współrzędnych GPS. Wjeżdżam do Calais - miasta na północno-wschodnim wybrzeżu Francji. Jadę, jadę i mijam znak z symbolem promu ??? - chyba to nie tak miało być. GPS chce mnie wyprowadzić na połączenie kolejowe. OK zjeżdżam z trasy, widzę „lorę” i kierowcę wewnątrz - Litwina. Wymiana kilku zdań i obieram kierunek na przeprawę promową. Wjeżdżam na spore rondo pod autostradą i widzę grupki nielegalnych imigrantów. Postanowiłem, że zatoczę jeszcze jedno kółko, by być w ruchu, a nie zatrzymać się przed pasami w celu przepuszczenia ich - po co prowokować wdarcie się ich, do samochodu, czy przestrzeni ładunkowej. OK runda honorowa wykrecona, droga czysta - kierunek prom. Widzę zjazd z autostrady, wrzucam kierunkowskaz i z uśmiechem zjeżdżam ku nabrzeżu.



Po drodze mijam radiowóz z policjantami i myślę sobie "eee.. no porządek musi być, państwo czuwa i pomaga kierowcom". Dalej po prawej stronie, widzę miasteczko namiotowe, rozbite niczym na stepie, albo terenie ogródków działkowych. Białe, niebieskie etc. Namioty zaczynają powoli niknąć w zachodzącym słońcu. W tym, że jestem bezpieczny utwierdza mnie widok znajdujących się z obu stron drogi podwójnych ogrodzeń zakończonych skręconym drutem kolczastym - jedno na ok. 220 cm drugie jeszcze wyższe wspinające się sporo ponad 3 metry wysokości. Docieram do tzw. rajek czyli białych linii wyznaczających tor jazdy pojazdów ustawiających się w kolejce na prom. Mam nieco czasu wysiadam z kabiny i zamieniam kilka słów z rodakami stojącymi w kolejce. Ku mojemu zdziwieniu dowiaduję się, że celem postoju policji nie było chronienie nas przed mieszkańcami pola namiotowego, a niedopuszczenie do tego by starzy wyjadacze z za kółka „przykozaczyli” z wjazdem na prom kierując się drogą dla pojazdów osobowych, a potem odbijając ku przeprawie dla ciężarówek. Kawalkada pojazdów sunąca ku promowi ruszyła po 2 godzinach postoju. Przejechaliśmy kilkadziesiąt metrów i pauza. W sumie dojazd na prom, który był w zasięgu ręki trwał ok. 6 godzin. Ale zanim wjechałem na prom to po przejechaniu ostatniego zakrętu i wyjazdu na prostą moim oczom ukazał się widok, świecących się w ciemnościach oczu. Wrażenie jakby wielkie stado saren wyszło z lasu. To była grupka kilkunastu nielegalnych imigrantów szukających darmowego transportu



do UK. Wyglądający na obserwatorów ruchu pojazdów w porcie, nagle się poderwali i zaczął się kociół z ich udziałem. Bezbronni stojący jeden za drugim kierowcy stali się dla nich celem nagonki. Nagle w pojeździe przede mną otworzyły się drzwi naczepy - palety ustawione od podłogi, po górę plandeki zniechęciły jednak do zajęcia przestrzeni ładunkowej. We wstecznym lusterku widzę Czecha jadącego Iveco o DMC 7,5t z podpiętą przyczepą wijącego się niczym wąż i nastroszonego jak kot w obliczu ataku rottweilera. Tym ciągłym ruszaniem w przód i tył nasz sąsiad zza południowej granicy dość skutecznie bronił się przed wdarciem się imigrantów do pojazdu. Zniechęceni podeszli do kabiny i gestem pukania się w czoło pokazali mi co o tym myślą. Imigranci gdzieś zniknęli, a moim oczom ukazał się widok tzw. stodoły, czyli wysokiego budynku w którym weryfikuje się pojazdy na obecność nieproszonych gości i 2 ustawiaczy pojazdów, którzy pokazywali gdzie zjechać. Mnie skierowano na sprawdzenie w tzw. stodole inni pojechali bokiem prosto do odprawy. Stojąc przed stodołą po kilku minutach zapaliło się zielone światło i otworzyła się brama wjazdowa. Dwoje ludzi znajdujących się wewnątrz budynku poprosiło o wyjście z pojazdu i otwarcie przestrzeni ładunkowej. Pobieżna weryfikacja wzrokowa wypadła OK. Mogę jechać. Zmęczony, była to ok.1 w nocy, nie uświadomiłem sobie, że nie dostałem żadnego kwitu potwierdzającego, te powierzchowne praktyki którym zostałem poddany. Następnym punktem w drodze ku promowi było podjęcie biletu, który to zawczasu „zabookował” spedytor przez internet na konkretny nr rejestracyjny i nazwisko.

Tutaj zapytano mnie jeszcze o CMR, czyli dokument przewozowy zawierający m.in. dane o towarze który wiozę. Z tego dokumentu spisano wagę ładunku dodając ją do masy pojazdu. Kolejny budynek to już strona angielska i okazanie dowodu osobistego. Kieruję się na rąkę o konkretnym numerze widniejącym na bilecie. Wychodzę z kabiny i widzę patrol 3 osobowy z psem. Na tym kończą się formalności.

Podsumowanie pobytu w Calais

To co pokazują francuskie służby to pic na wodę, fotomontaż. W obliczu kilku tysięcy imigrantów czekających na możliwość przedostania się na drugą stronę morza nie robi się nic, by zapewnić bezpieczeństwo podróży ludziom znajdującym się nie tylko w porcie ale i tym mieszkającym w pobliżu miasta. Sytuację, która ma tam miejsce można porównać do posiadania sąsiada pijaka. Mając takiego lokatora w pobliżu domostwa czekamy tylko na moment gdy zaszkodzi mu kolejna dawka alkoholu i zejdzie sobie z tego świata. To samo zdają się czynić tamte służby. Zostawmy imigrantów samym sobie a może problem sam się rozwiąże. No i problem się rozwiązuje. Codziennie kilkunastu kierowców ma przez to problemy. Wdzierający się do pojazdów imigranci nie tylko niszczą konstrukcje pojazdów - np. tną plandeki ale i uszkadzają ładunki - poprzez podjadanie przewożonej „spożywkii” całe ładunki idą do utylizacji. Dodatkowym bonusem dla kierowcy który nie zabrał potwierdzenia weryfikacji pojazdu może być postawienie mu zarzutu brania udziału w



przerzucie nielegalnych imigrantów z karą grzywny i więzienia łącznie. Wcześniej wspomniana stodoła nie posiadała RTG. Gdyby był rentgen to kazano by nam opuścić pojazd i udać się do specjalnego pomieszczenia chroniącego nas przed promieniowaniem, a tak to mamy tylko pobieżną wzrokową weryfikację. Większość kierowców staje się bezradna wobec dobrze władających językami europejskimi, a zwłaszcza francuskim i angielskim, pasażerów na gapę. Kiedy dojdzie do konfrontacji z mundurowymi w UK to okazuje się, że kierowca jedyne co powie to "I don't understand" i "ambasada call" wobec płaczu i zgrzytu zębami imigrantów, którzy opowiadają jak to wręczali kierowcy pieniądze za bezpieczne przerzucenie ich, co z góry brzmi niemal jak mowa winnego wstrzymującego się od wypowiedzi na temat popełnionej zbrodni.

Jak zatem sobie radzić?

Podstawa to konwój, czyli ustawienie się możliwie dużej liczby rodaków jeden za drugim i śledzenie sytuacji na CB. Jeśli wiemy że ktoś nam wszedł do pojazdu (jedni wchodzi do przestrzeni ładunkowej, inni stają np. na drążku stabilizatora po prawej stronie ciągnika siodłowego tuż za reflektorem, jeszcze inni wykorzystują wszelakiego rodzaju luki, schowki w pojeździe, wyrzucając zawczasu z nich całą zawartość) to wjeżdżamy na stodołę nawet jak kierują nas bokiem i pokazujemy, że mamy "persony non graty". Jeśli nie ma w pobliżu nikogo, kto by mógł nam pomóc, to pozostaje nam zamknięcie kabiny na kilkanaście metrów przed stodołą i obejście samemu pojazdu z latarką najlepiej wyposażoną w paralizator (to widziałem u Słoweńca kierującego silosem). Dla imigrantów nie ma świętości zwanych ADR etc. Jak zwęszą szansę to wszędzie wejdą, od podwozia poczynawszy, na systemie z chemikaliami skończywszy. Niestety kierowca w tym przypadku jest skazany na samego siebie i musi zadbać m.in. o tzw. kwity, potwierdzające, że zrobił wszystko, by uniemożliwić przewiezienie nielegalnych pasażerów. W tym przypadku należy pamiętać, że "zabawa" w kotka i myszkę nie kończy się w porcie, ale ciągnie się dalej, gdyż ci którym jakoś udało się prześlizgnąć będą szukać bardziej komfortowych warunków podróży na promie. Dodatkowo też, trzeba pamiętać, że początek całej tej batalii może mieć miejsce kilkadziesiąt, a nawet kilkaset kilometrów od portu np. w Rotterdamie albo belgijskim Jabbeke, gdzie to do ładowni niczego niepodejrzewających kierowców wdzierają się pod osłoną nocy nieproszeni podróżnicy.



"Migrants in Hungary 2015 Aug 003" by Photo: Gémes Sándor/SzömSzéd Licensed under CC BY-SA 3.0 via Commons



Opisane wydarzenia miały miejsce podczas kumulacji zdarzeń: z jednej strony strajków obsługi przewozy (strajkowali pracownicy Eurotunelu), z drugiej strony zintensyfikowanych prób przedarcia się nielegalnych imigrantów do UK poprzez Eurotunel. W konsekwencji spowodowało to spore obłożenie portu, a tym samym doprowadziło do zakłóceń w jego poprawnym funkcjonowaniu.

Oryginalne klocki hamulcowe - bezpieczny wybór



TESTY PORÓWNAWCZE

NA CO ZWRÓCIĆ UWAGĘ PRZY WYBORZE KLOCKÓW HAMULCOWYCH DO HAMULCÓW TARCZOWYCH KNORR-BREMSE

BADANIE DRGAŃ

Podczas badania drgań okazało się, że największe zagrożenie dla bezpieczeństwa stwarzały uchwyty sprężyny klocka i uchwyty kołka ustalającego.



W przypadku niemal wszystkich badanych klocków hamulcowych żywotność tych elementów była przeciętna. Jeśli kołek ustalający się zniszczy, skuteczność hamowania jest zmniejszona i istnieje realne ryzyko zsunięcia się klocka hamulcowego na drogę, co może być przyczyną wypadku.



Wiele kołków ustalających i sprężyn dostarczonych z niezatwierdzonymi klockami okazały się niewystarczające pod względem jakości i okresu eksploatacji.

KLOCEK J

Cała połowa klocków hamulcowych odpadła po zaledwie 40 000 zmian obciążenia!

KLOCEK L

Po 420 000 zmian obciążenia pękły obie sprężyny uchwytu klocka. Następnie, w trakcie badania, kołek ustalający został zdeformowany i złamał się.

KLOCEK M

Po 340 500 zmianach obciążenia złamał się zewnętrzny uchwyt sprężyny. Następnie, w trakcie badania, złamał się kołek ustalający.

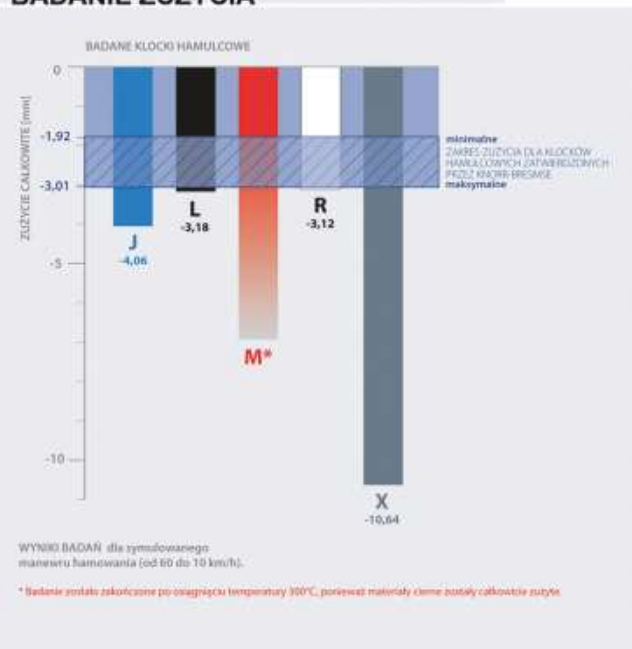
KLOCEK R

Po 75 000 zmianach obciążenia złamały się obie sprężyny uchwytu klocka. Następnie złamał się uchwyt kołka.

KLOCEK X

Ten klocek jest dostarczony bez sprężyn uchwytu. Ponieważ te klocki hamulcowe mogą być bezpiecznie zamontowane przy użyciu niestandardowych sprężyn uchwytu, badanie drgań nie może być wykonane dla tego produktu.

BADANIE ZUŻYCIA



PRÓBY EKSPLOATACYJNE



Odcinkowy pomiar prędkości

| L.P. | Miejscowość | Województwo | Numer drogi krajowej |
|------|------------------------------|-----------------------|----------------------|
| 1 | Borzęcin - Prusice | Dolnośląskie | 5 |
| 2 | Lubin | Dolnośląskie | 3 |
| 3 | Łuszczów | Lubelskie | 82 |
| 4 | Sulechów | Lubuskie | 32 |
| 5 | Kluki | Łódzkie | 8 |
| 6 | Tomaszów Mazowiecki | Łódzkie | 48 |
| 7 | Złota | Łódzkie | 72 |
| 8 | Kanina - Wysokie | Małopolskie | 28 |
| 9 | Karniewo | Mazowieckie | 60 |
| 10 | Kolbiel | Mazowieckie | 50 |
| 11 | Pawłowo | Mazowieckie | 7 |
| 12 | Rybitwy - Polesie | Mazowieckie | 7 |
| 13 | Sochaczew | Mazowieckie | 50 |
| 14 | Strachówka - Warmiaki | Mazowieckie | 50 |
| 15 | Szymaki | Mazowieckie | 7 |
| 16 | Turzyn | Mazowieckie | 8 |
| 17 | Zakręt | Mazowieckie | 2 |
| 18 | Łosiów | Opolskie | 94 |
| 19 | Kolbuszowa, Kolbuszowa Górna | Podkarpackie | 9 |
| 20 | Krościenko Wyżne - Iskrzynia | Podkarpackie | 9 |
| 21 | Zwierki - Zabłudów | Podlaskie | 19 |
| 22 | Gorzyce | Śląskie | 78 |
| 23 | Gorzyce | Śląskie | 78 |
| 24 | Tarnowskie Góry | Śląskie | 11 |
| 25 | Wilcza - Nieborowice | Śląskie | 78 |
| 26 | Górno | Świętokrzyskie | 74 |
| 27 | Gniazdowo - Piecki | Warmińsko - Mazurskie | 59 |
| 28 | Oborniki | Wielkopolskie | 11 |
| 29 | Babigoszcz - Gniazdowo | Zachodniopomorskie | 3 |

FOMAR

FR ICTION

TO NIE TYLKO MARKA
KLOCKÓW HAMULCOWYCH.

TO PONAD 60 LAT DOŚWIADCZENIA,
DOSTĘP DO MIĘDZYNARODOWYCH
ZASOBÓW I NOWOCZESNYCH
TECHNOLOGII.

Zaufali nam klienci na całym świecie
– sprzedajemy do ponad
30 krajów na 3 kontynentach.

Stale poszerzamy naszą ofertę o nowe referencje i kategorie:



SAMOCCHODY CIĘŻAROWE:

- Klocki
- Tarcze
- Okładziny – niekwestionowany światowy lider –ok. 700 referencji



SAMOCCHODY OSOBOWE:

- Klocki – ponad 150 nowych referencji
- Szczęki
- Tarcze - **NOWOŚĆ**



Sami projektujemy i produkujemy
nasze produkty



Centrum badawcze w Polsce jest
najlepiej wyposażone odnośnie
stanowisk badawczych w Europie
Środkowej i Wschodniej



Posiadamy rozbudowaną sieć
działów badań i rozwoju na
całym świecie, w tym w Polsce



Wszystkie klocki mają homologacje
R90 od TUV Germany lub Idada

news

Filtry kabinowe: Najlepszy sposób na pozbycie się pyłków i zanieczyszczeń. Tylko wysokiej jakości filtry zapewniają komfort podróżowania, zdrowie i bezpieczeństwo kierowcy i pasażerów.

Stosowane w pojazdach filtry mają za zadanie nie tylko chronić silnik ale także zdrowie i komfort kierowcy oraz pasażerów. To zadanie spełniają tylko najlepsze filtry kabinowe. Przyjrzyjmy się temu zagadnieniu z bliska.

Ekspert z Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) alarmują: nawet niska obecność w powietrzu pyłów PM 2,5 jest szkodliwa dla zdrowia i może prowadzić do astmy, alergii, przewlekłej choroby płuc, zawałów i nowotworów- szczególnie raka płuc. WHO Dopuszcza średniodobowe stężenie PM 2,5 w ilości 25 mikrometrów/m³. W naszych miastach (np. Warszawa) poziom stężenia sięga 180 mikrometrów/m³. Kierowcy narażeni są w szczególności sposób na wdychanie tych zanieczyszczeń Wyobraźmy sobie, że w ciągu 5 minut jazdy samochodem narażeni jesteśmy na wdychanie takiej ilości zanieczyszczeń co podczas 30 min. marszu. Do układu wentylacji kabiny średnio na godzinę dostaje się nawet 520 000 litrów powietrza i dlatego dla zdrowia kierowcy i pasażerów konieczne jest gruntowne oczyszczanie powietrza napływającego z zewnątrz przez filtr kabinowy.

Czyste, klimatyzowane powietrze wewnątrz pojazdu opóźnia pojawienie się objawów zmęczenia, dzięki czemu kierowca może pozostać skoncentrowany i czujny, a jazda staje się bezpieczniejsza. Alergicy mogą się czuć komfortowo wewnątrz pojazdu, gdyż filtry chronią ich przed pyłkami i innymi alergenami. Jednakże, dla skutecznego działania filtra kabinowego, niezbędna jest jego regularna wymiana.

Czym mniejsze cząsteczki, tym bardziej szkodliwe dla zdrowia.

Zanieczyszczenia i pyłki mają różne źródło pochodzenia. Drobne pyłki ang. Particulate Matter (PM) to bardzo drobne mikroskopijne cząstki, które nie opadają na ziemię lecz unoszą się w powietrzu. Największe ekspozycja zanieczyszczeń jest na wysokości 0,9-1,5m, a więc tam skąd zasysane do kabiny jest powietrze. Drobne pyłki powstają ze ścieru asfaltu, zużywania się opon czy też podczas hamowania. Dostatecznie istotny udział w emisji drobnych cząstek do atmosfery mają piece na paliwa stałe, które w głównej mierze odpowiadają za zanieczyszczenie rakotwórczym benzo(a)pirenem.





Czym mniejsze cząsteczki, tym bardziej szkodliwe dla zdrowia.

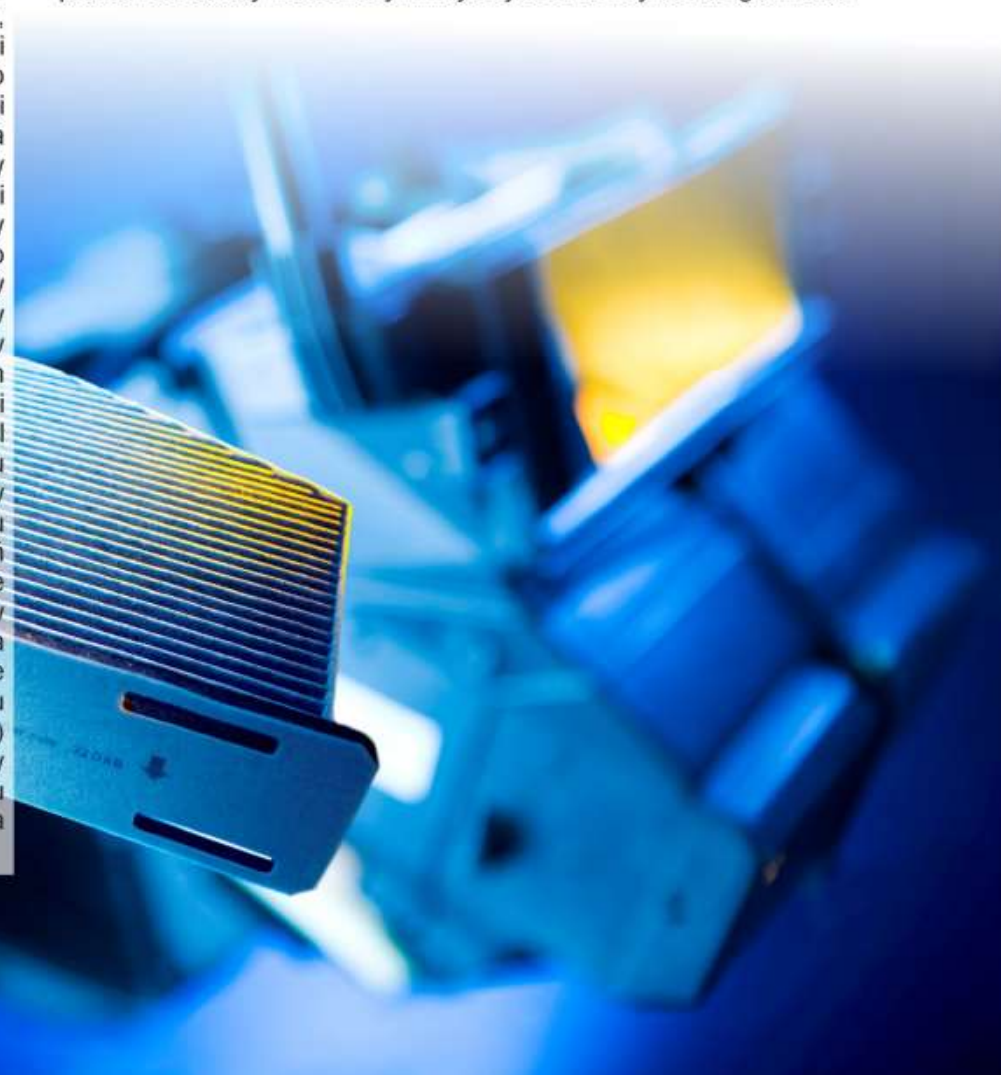
Zanieczyszczenia i pyłki mają różne źródło pochodzenia. Drobne pyłki ang. Particulate Matter (PM) to bardzo drobne mikroskopijne cząstki, które nie opadają na ziemię lecz unoszą się w powietrzu. Największe ekspozycja zanieczyszczeń jest na wysokości 0,9-1,5m, a więc tam skąd zasysane do kabiny jest powietrze. Drobne pyłki powstają ze ścieru asfaltu, zużywania się opon czy też podczas hamowania. Dostatecznie istotny udział w emisji drobnych cząstek do atmosfery mają piece na paliwa stałe, które w głównej mierze odpowiadają za zanieczyszczenie rakotwórczym benzo(a)pirenem.

Z rury wydechowej samochodów wydobywają się spaliny w tym groźny dla naszego zdrowia dwutlenek azotu (NO₂).

Czym mniejsze są cząsteczki tym bardziej szkodzą naszemu zdrowiu. Jak podaje Departament Ochrony środowiska „Małe cząsteczki wnikają głębiej do dróg oddechowych niż większe. Dlatego nie mogą być wydalone podczas wydychania. Mowa tutaj o cząsteczkach poniżej wielkości PM_{2,5}, które to dostają się również głęboko do płuc i pęcherzyków płucnych przenikając potem do krwioobiegu. Najmniejsze cząstki o wielkości UP 0,1 μm stanowi sadza powstała w wyniku spalania paliwa i oleju- cząstki sadzy są bardzo trudne do wychwycenia i zatrzymania w filtrach. Alergicy i osoby uczulone muszą pamiętać, iż dodatkowo wysokie stężenie aeroalergenów w atmosferze powoduje nasilenie objawów chorobowych. Powietrze atmosferyczne w naszym klimacie wysyczone jest pyłkami roślin od końca stycznia do pierwszych dni października. Ekspertów szacują, że niemal jeden na pięciu mieszkańców naszego kraju cierpi na katar sienny, a liczba alergików nieustannie rośnie. Wewnątrz pojazdu dochodzi do powstawania wysokich stężeń pyłków, kurzu i gazów spalinowych, co może prowadzić do dyskomfortu u astmatyków i alergików, a nawet mieć negatywny wpływ na ich zdolność koncentracji. Tylko odpowiednie filtry kabinowe zapobiegają przedostawaniu się szkodliwych cząstek do 3 μm (0,003 mm) oraz pyłków do wnętrza pojazdu. Należy podkreślić, że w połączeniu z pracą układu klimatyzacji, proces filtracji powietrza pomaga pasażerom w utrzymaniu koncentracji.

Filtr z aktywnym węglem czy standardowy filtr przeciwpyłkowy- Który wybrać?

Chociaż na pierwszy rzut oka filtr kabinowy nie wydaje się być zbyt skomplikowany, to tylko odpowiednio zastosowane warstwy materiałów z włókniny mogą zapewniać najlepsze efekty oczyszczania. Filtry kabinowe dzielimy na dwa rodzaje. Podstawową wersją jest filtr cząstek stałych. Jego głównym zadaniem jest oczyszczenie powietrza z pyłków, kurzu i zarodników. Kluczowe znaczenie ma rodzaj zastosowanego medium filtrującego oraz jakość wykonania wszystkich połączeń między materiałem filtrującym a ramką filtra. Filtry kabinowe Hengst są wykonane z najwyższej jakości włókniny ponieważ są bardziej odporne na pleśń i wilgoć. Standardowy filtr kabinowy zbudowany jest z trzech warstw filtracyjnych – wstępnej (zatrzymującej największe cząstki zanieczyszczeń), mikrofazowej (zatrzymuje mikrocząstki, pyłki i bakterie) i warstwy nośnej (stabilizującej filtr kabinowy). Medium filtrujące wykorzystywane do produkcji filtrów kabinowych jest stale udoskonalane, co powoduje, że są coraz bardziej odporne na warunki atmosferyczne, w których są eksploatowane. Filtry kabinowe z węglem aktywnym, dzięki dodatkowej warstwie są w stanie zatrzymać również szkodliwe gazy (m.in. ozon, benzol), spaliny i nieprzyjemne zapachy. Stosowany w filtrach Hengst węgiel dzięki specjalnej technologii pozyskania posiada niezwykle strukturę wewnętrzną (1 gram = 1000 m.kw) a jedna tyżeczka węgla aktywnego odpowiada powierzchni boiska piłkarskiego. Warstwa węgla aktywnego działa podobnie jak gąbka, zatrzymując szkodliwe gazy w porach o średnicy 10000 razy mniejszej od średnicy ludzkiego włosa.



Zadbaj o czyste powietrze w miejscu pracy. Ochrona kierowcy i pasażerów za pomocą filtra kabinowego marki HENGST.

Samochód ciężarowy pracując w ciężkich warunkach działa podobnie jak odkurzacz, dlatego szczególnie dla kierowców ciężarówki, którzy spędzają cały dzień za kierownicą temat filtra kabinowego szczególnie polecamy ku uwadze. Dlatego firma Hengst jako partner w rozwoju i dostawca seryjny na pierwszy montaż, produkuje filtry o jakości wyposażenia oryginalnego, odpowiadające specyfikacjom i spełniające restrykcyjne wymogi producentów pojazdów. Do licznych filtrów kabinowych, które w najwyższym stopniu i niezawodnie eliminują drobne pyłki należy filtr kabinowy z aktywnym węglem E947LC do Volvo FH serii i FM serie 1 i 2, czy też E954LC –filtr kabinowy z węglem aktywnym do MAN TGA;TGL;TGM. Najwyższej jakości materiały i precyzyjna obróbka stosowana w procesie produkcji filtrów gwarantują ich skuteczną i efektywną pracę. Bogata oferta firmy obejmuje filtry cząstek stałych, które pochłaniają pyłki, kurz i sadzę, jak również filtry z wkładem z węglem aktywnym, które dodatkowo pochłaniają nieprzyjemne zapachy. Oba rodzaje filtrów wykazały w testach blisko 100 % skuteczność działania.

Praktyka: Dobre powody, by regularnie wymieniać filtr kabinowy

↳ Wymieniaj filtr co najmniej raz w roku, a w przypadku intensywnej eksploatacji samochodu, dwa razy w roku.

↳ Tylko w ten sposób można zagwarantować skuteczną filtrację kurzu, pyłków i zanieczyszczeń z powietrza. Jakość powietrza wewnątrz pojazdu ma duży wpływ na koncentrację i zdrowie pasażerów.

↳ Regularna wymiana filtrów chroni silnik wentylatora nawiewu i umożliwia swobodny przepływ strumienia powietrza.

↳ Niefiltrowane lub słabo filtrowane powietrze może pozostawić brzydką warstwę brudu na wewnętrznej stronie przedniej szyby.

↳ Ograniczone przedostawanie się nieprzyjemnych zapachów.

Czy filtr kabinowy należy wymieniać?

Chłonność filtra kabinowego jest ograniczona i w zależności od warunków zewnętrznych zmienia się. Dlatego producenci samochodów zalecają zazwyczaj wymianę filtrów kabinowych po 12000 - 15000 km, ale nie rzadziej niż raz na rok. My zalecamy wymianę filtra dwa razy w roku, jeżeli pojazd jest intensywnie eksploatowany: na wiosnę, kiedy to przez zimę w układzie wentylacyjnym nagromadziło się wiele zanieczyszczeń oraz jesienią, tak aby usunąć z układu pyłki i uschnięte liście. Jeśli nie będzie wymieniany filtr regularnie spadnie wydajność filtracji, dojdzie do wzrostu różnicy ciśnienia powietrza co może spowodować nawet uszkodzenie wentylatora a system klimatyzacji pojazdu będzie pracował mało wydajnie. Poza tym nagromadzone w filtrze bakterie i liczne drobnoustroje (np. grzyby bakterie) będą się rozmnażać i sam filtr będzie ogniskiem wykluwania się zanieczyszczeń, które wdychamy siedząc wygodnie w kabinie.

Nietrudno dostrzec tu potencjał, który warsztaty i firmy transportowe mogą wykorzystać jako dodatek do istniejących zleceń serwisowych. Co więcej, aby ułatwić mechanikom montaż części producenta, Hengst dostarcza jasne i proste instrukcje montażowe do wszystkich typów filtrów ze swojego katalogu. Są one dostępne zarówno w wersji on-line, na www.hengst-catalog.com, jak i w każdym opakowaniu produktu.



Technologia EFB – nowa generacja
akumulatorów do ciężkich pojazdów użytkowych.
Kto zapewnił jej dobry start?



NOWOŚĆ



VARTA® Promotive EFB to nowy, wyjątkowy, specjalnie zaprojektowany akumulator do wysokowydajnych pojazdów użytkowych o częstych cyklach rozładowywania i ładowania. Akumulator Promotive EFB spełnia surowe wymagania w zakresie odporności na drgania, także w przypadku montażu na tylnej osi ciągnika siodłowego. Jego właściwości technologiczne zapewniają zwiększoną wydajność i niezawodność na drodze. Innowacyjny cyrkulator kwasowy skutecznie zapobiega stratyfikacji elektrolitu, co stanowi częsty problem w przypadku głębokiego rozładowywania. Akumulator Promotive EFB, produkowany w Europie zgodnie z najwyższymi standardami jakości, zapewnia niezawodną moc dla flot pojazdów użytkowych i znacząco redukuje przestoje.

Dowiedz się więcej na stronie www.varta-automotive.com

Pewny start to akumulator  **VARTA**

Johnson
Controls 

Oleje WOLF odpowiadają wymogom norm ACEA

Próbując ograniczyć wzrost emisji szkodliwych substancji producenci samochodów zmuszeni zostali przez europejskie przepisy do wprowadzania zmian konstrukcyjnych w nowoprojektowanych pojazdach. W efekcie samochody ciężarowe oraz osobowe muszą przestrzegać surowych norm emisji spalin, zwanych "normami EURO". Wprowadzenie tych norm ma przysłużyć się spowolnieniu zmian klimatu, wywołanych przez nadmiar CO₂. Niezależnie, mniejsza ilość szkodliwych, nienaturalnych cząsteczek w otaczającym nas powietrzu to poprawa jakości życia oraz zdrowia mieszkańców Europy. Przy stałe wzrastającej liczbie pojazdów w najbliższej przyszłości nie wydaje się możliwe ograniczenie ruchu na drogach. Udoskonalenie silników i ograniczenie emisji spalin przez każdego z użytkowników to w tej chwili jedyny kierunek wytyczony i egzekwowany przez organizacje europejskie.

Oleje z obniżoną zawartości popiołów

Ze względu na precyzyjne, ale też szybko zmieniające się ustawodawstwo dot. emisji spalin, producenci samochodów (nazywani OEM -Original Equipment Manufacturers), tacy jak Mercedes, Volvo, czy MAN wprowadzają ciągłe udoskonalenia swoich silników, tak aby spełniały one normy emisji spalin EURO. Już obecnie takie systemy oczyszczania spalin jak SCR (selective catalyst reduction) czy DPF (filtr cząstek stałych) montowane są w sposób zintegrowany z silnikami celem zapobiegania przedostawaniu się szkodliwych cząstek do środowiska wraz ze spalinami. W rezultacie gazy spalinowe są znacznie mniej toksyczne niż 25 lat temu.

Nie powinno też dziwić, iż nowe, innowacyjne silniki, oraz układy oczyszczania spalin wymagają stosowania równie innowacyjnych środków smarnych. Wykorzystanie do ich smarowania tradycyjnych mineralnych olejów o dużej zawartości dodatków, nawet tych, które przez lata były z powodzeniem wykorzystywane w poprzedniej generacji silników, jest szkodliwe dla trwałości montowanych obecnie, nowoczesnych układów. Niespalone cząsteczki np. metali ciężkich zawarte w tradycyjnych olejach przedostając się do spalin zatykają filtry systemów oczyszczania, obniżając ich efektywność działania, a w rezultacie trwale je uszkadzają. Oleje odpowiednie do stosowania w nowoczesnych silnikach powinny więc charakteryzować się obniżoną, średnią (MidSap) lub niską (LowSaps) zawartością takich dodatków jak popioły siarczanowe, fosfor, czy siarka. Ponadto, nowe środki smarne muszą być bardziej dostosowane do zmian temperatury pracy silnika oraz zawierać odpowiednio więcej dodatków myjących i chłodzących, aby utrzymywać silniki w doskonałej kondycji przez cały czas ich eksploatacji. Odpowiedzią na takie zapotrzebowanie jest wprowadzenie do sprzedaży olejów bezpiecznych dla nowych silników określanych jako oleje niskopopiołowe.

ACEA - European Automobile Manufacturers Association ACEA, Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów to organizacja reprezentująca producentów samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych i autobusów z zakładów produkcyjnych zlokalizowanych w Unii Europejskiej. Specyfikacje ACEA wyznaczają minimalne wymagania dla olejów do silników 4-suwowych i europejski przemysł samochodowy oczekuje, iż środki smarne dostępne na rynku spełniają te wymogi. Jednak poza specyfikacjami ACEA producenci samochodów dodają własne, uzupełniające wymagania niejednokrotnie przewyższające te zalecane przez ACEA. Dlatego zawsze niezbędne jest przed zastosowaniem sprawdzenie, czy aplikowany olej w pierwszej kolejności spełnia specyfikacje producenta, a dopiero potem normy ACEA. ACEA aktualizuje swoje normy średnio co dwa lata. Każda kolejna, nowa specyfikacja to coraz wyższe, ostrzejsze wymogi. Wprowadzane aktualizacje mają utrzymać wystarczającą ochronę dla najnowszych i najbardziej innowacyjnych silników. Ostatnia zmiana w normach ACEA miała miejsce w 2012 roku.

wolf
THE VITAL LUBRICANT

**spełnia wszystkie normy narzucone
przez producentów pojazdów**

Nowe oleje stanowią również nowe wyzwanie dla ACEA. Dlatego też do dotychczas stosowanych norm olejów kategorii „A, B i C” wprowadzona została przez ACEA norma „E”. Norma ta określa wymagania względem olejów przeznaczonych do silników diesla pracujących w sprzęcie ciężkim, tj. np. w samochodach ciężarowych.

Jeszcze 10 lat temu, spełnienie tych norm możliwe było przez odpowiednie rozwijanie technologii produktów smarnych opartych na istniejących i stosowanych dotychczas dodatkach chemicznych, oraz mineralnych bazach olejowych. Stąd wiele produktów tradycyjnie oferowanych przez wielu dostawców pomimo zmian w parku samochodowym od wielu lat nie zmieniło swojego składu. Jednak w przypadku najnowszych norm ACEA takie działanie nie jest już możliwe. W coraz większym stopniu przy tworzeniu nowych olejów konieczne jest stosowanie syntetycznych olejów bazowych jak np. Poli-Alfa-Olefiny (PAO). Zaistniała też konieczność opracowania nowych dodatków gdyż dotychczas stosowane komponenty wywoływały zakłócenia w prawidłowym działaniu nowych systemów oczyszczania spalin.

Dążenie do spełnienia nowych norm ACEA doprowadziło do wymuszenia limitów zawartości w olejach silnikowych niektórych składników chemicznych, takich jak siarka, fosfor i popiół siarczanowy (SAPS). Jeżeli normy ACEA E4 i E6 dopuszczały jeszcze nawet 2% zawartości popiołu zasarczanego, to w najnowszych kategoriach E7 oraz E9 ten dopuszczalny poziom to już tylko 1%.

ACEA – E : Cztery aktywnie stosowane kategorie:

ACEA E4: Oznacza się nią wysokiej jakości oleje silnikowe przeznaczone dla wydłużonych okresów wymiany opracowanych dla silników, zgodnie z normami emisji do EURO 5. Charakteryzują się one wysokim poziomem popiołów siarczanowych (2%), wymagane są głównie przez europejskich producentów takich jak Mercedes i MAN.

ACEA E9: Wysokiej jakości oleje silnikowe o wydłużonych okresach między wymianami oleju, o niskim poziomie popiołów siarczanowych (1%), wymagane głównie przez europejskich producentów takich jak Volvo, Renault i MAN dla silników o normie emisji zgodnej z EURO 6, wyposażonych w urządzenia do oczyszczania spalin, takie jak DPF i SCR i spalających paliwa o niskiej zawartości siarki. Oleje silnikowe o normie ACEA E9 opracowane zostały zgodnie z amerykańskim standardem API CJ-4.

ACEA E6: norma dla wysokiej jakości olejów silnikowych dla wydłużonych okresów wymiany o niskim poziomie popiołów siarczanowych (1%). Norma ACEA E6 jest wymagana głównie przez europejskich producentów takich jak Mercedes, czy MAN do silników o normie emisji spalin EURO 6 wyposażonych w systemy oczyszczania spalin takie jak DPF czy SCR, stosowanych do spalania paliwa o niskiej zawartości siarki.

ACEA E7: Wysokiej jakości oleje silnikowe dla wydłużonych okresów wymiany, opracowane dla silników do EURO 5, o wysokim poziomie popiołów siarczanowych (2%), wymagane głównie przez europejskich producentów takich jak Volvo i DAF, oraz opracowane w oparciu o amerykańskie normy API CI-4 i API CI-4.

wolf
THE VITAL LUBRICANT

zalecany przez największych
producentów ciężarówek w
przeeglądach gwarancyjnych:

**SCANIA DAF MERCEDES
MAN IVECO
VOLVO RENAULT**

Starsze normy poniżej EURO 4 nie mają już zastosowania.

NISKO-POPIOŁOWY OLEJ WOLF OFFICIALTECH 5W30 UHPD - najnowsze rozwiązanie dla Twojego samochodu!

Ten nowy w pełni syntetyczny środek smarny spełnia najwyższe standardy wymagane przez silniki instalowane w dużych ciężarówkach. Składa się ze starannie dobranych, wysokiej jakości olejów bazowych, oraz najnowocześniejszych dodatków takich jak modyfikatory tarcia zapewniające oszczędność paliwa. Olej ten jest zalecany do silników zgodnych z normami EURO 5 i większości silników EURO 6. Jest przystosowany do pracy ze wszystkimi systemami oczyszczania spalin (EGR, SCR, DPF, itd.) w połączeniu z paliwem diesla o niskiej zawartości siarki (maks. 50 ppm). WOLF OFFICIALTECH 5W30 UHPD zapewnia pełną ochronę układu oczyszczania spalin, doskonałą oszczędność paliwa i zmniejszenie emisji CO₂, stale dbając o wyjątkową czystość silnika i jego trwałość. Jednocześnie skutecznie chroni przed korozją, tworzeniem się sadzy i tłokowych depozytów przy wydłużonym okresie przebiegu między wymianami.

wolf
THE VITAL LUBRICANT



Korzyści ze stosowania

WOLF OFFICIALTECH 5W30 UHPD

LOW SAPS

Ze względu na niską zawartość SAPS, wydłuża się żywotność kosztownych filtrów cząstek stałych, zmniejsza liczbę dodatkowych przeglądów, co ogranicza ilość przestoju. Zmniejszenie kosztów utrzymania i zwiększenie wykorzystania operacyjnego samochodu prowadzi do dodatkowych zysków.

SPECYFIKACJE:

Olej WOLF OFFICIALTECH 5W30 UHPD spełnia wymagania prawie wszystkich konstruktorów nowoczesnych silników na całym świecie. Oznacza to możliwość stosowania jednego produktu dla większości aut w mieszanych flotach. Daje to korzyści logistyczne, oraz eliminuje problemy techniczne wynikające ze stosowania niewłaściwego oleju. Ponadto poprzez zapobieganie uszkodzeniom silników, obniża przestoje samochodów, co ogranicza koszty utrzymania floty.

LEPKOŚĆ

Klasa lepkości 5W30 to poprawione właściwości smarne w trakcie uruchamiania i pracy zimnego silnika. W rezultacie zmniejsza się zużycie części silnika, przedłuża jego żywotność i w długim okresie zmniejsza koszty utrzymania. Niska lepkość - w połączeniu z odpowiednimi modyfikatorami - to także dzięki mniejszemu tarcia zmniejszenie zużycia paliwa, największej części kosztów eksploatacji auta.

OCHRONA SILNIKA:

Zastosowanie najnowocześniejszych technologicznie dodatków to czysty silnik i dłuższy czas pracy oleju. To dodatkowo unikanie uszkodzeń, oraz zmniejszenie kosztów utrzymania przez maksymalne wykorzystanie pojazdu do pracy na drodze.

Więcej informacji na stronie
http://www.wolfubes.com/PL_PL



PROMOCJA!!!

Odbieraj **SUPER NAGRODY**
przy zakupie **MARKOWYCH OLEJÓW**

**Do każdej
beczki 205l**

ubranie robocze

lub

**ręczna
pompa**

wolf[®]
THE VITAL LUBRICANT



za 1 zł netto

Promocja trwa do wyczerpania zapasów.
Szczegóły na www.opoltrans.com



Doskonałe opony
w dobrej cenie

Opony ciężarowe Kelly Tires na polskim rynku w sieci OPOLTRANS

Odległe trasy i zmienne warunki drogowe wymagają dobrze przygotowanych pojazdów ciężarowych, wyposażonych w niezawodne i sprawdzone opony. Dlatego też Goodyear oferuje na polskim rynku opony Kelly Tires do ciężarówek za pośrednictwem strategicznego dystrybutora – firmy OPOLTRANS.

Opony marki Kelly - oferujące długie przebiegi, pewność prowadzenia i wysoką odporność na uszkodzenia - to ogumienie na osie sterującą, napędową oraz wleczoną, do zastosowań w transporcie szosowym i mieszanym. Kierowcy, którzy poruszają się po drogach szosowych mają do dyspozycji opony Armorsteel KSM na oś sterującą, Armorsteel KDM+ na oś napędową, oraz Armorsteel KTR na oś wleczoną. W ofercie dostępne są również opony przeznaczone do transportu mieszanego: Armorsteel KMS na oś sterującą, Armorsteel MSD na oś napędową oraz Armorsteel KMT na oś wleczoną. Modele są dostępne w najpopularniejszych na rynku rozmiarach. Ponadto każdy z wymienionych produktów jest oznaczony symbolem M+S (ang. Mud and Snow), który oznacza, że opony te mają dobre właściwości jezdne w warunkach zimowych - na śniegu i błocie pośniegowym. „Transport regionalny i ogólnoeuropejski jest coraz bardziej konkurencyjny. Niezależnie od pogody, warunków na drodze pojazd musi bez zwłoki, na czas dotrzeć do celu. Teraz będzie to łatwiejsze dzięki sprawdzonemu, cenionemu ogumieniu marki Kelly Tires.

Opony Kelly to propozycja także dla tych, którzy poszukują rozwiązań pozwalających na obniżenie kosztów operacyjnych. Cieszymy się, że możemy zaoferować polskim flotom pojazdów ciężarowych produkty marki, która ma za sobą długą i bogatą tradycję w branży oponiarskiej” – powiedział Janusz Krupa, menedżer opon ciężarowych i przemysłowych Grupy Goodyear Polska. Kelly Tires to jedna z najstarszych marek opon na świecie, obecna na rynku od 1894 r. Wyróżnia się wysokiej jakości produktami w przystępnej cenie, które odpowiadają na zróżnicowane potrzeby flot i kierowców. Teraz również menedżerowie flot pojazdów ciężarowych w Polsce mogą przekonać się o wyjątkowych właściwościach tych produktów.



Dostępne rozmiary opon ciężarowych Kelly:

| | Zastosowania szosowe | Zastosowania mieszane | |
|--------------|----------------------|-----------------------|--------------------------|
| Oś sterująca | Armorsteel KSM | Armorsteel KMS | |
| | 315/80R22.5 | 295/80R22.5* | 315/80R22.5 |
| | 12R22.5 | 315/70R22.5 | 12R22.5 |
| Oś napędowa | Armorsteel KDM + | Armorsteel MSD | |
| | 315/80R22.5 | 295/80R22.5* | 315/70R22.5* 315/80R22.5 |
| Oś wleczona | Armorsteel KTR | Armorsteel KMT | |
| | 385/65R22.5 | 385/65R22.5* | |

* Dostępne od III kwartału 2015 r.

KELLY TIRES™

Kelly Tires działa na rynku od 121 lat i jest najstarszą marką opon w USA oraz jedną z najstarszych na świecie. W 1935 r. firma nawiązała współpracę z Goodyear Tire & Rubber Company, która w 1990 r. zaowocowała połączeniem obu przedsiębiorstw i przeniesieniem siedziby firmy do Akron w stanie Ohio. Za sprawą tej kooperacji produkty Kelly Tires dotarły na wiele rynków. Firma jest znana na rynku z produkcji niestandardowych opon o długiej żywotności, oraz jako największy na świecie producent opon rolniczych. Kelly Tires posiada w swojej ofercie ponad 50 rodzajów opon do aut osobowych, ciężarowych i rolniczych.

ARMORSTEEL

KSM



KSM



MSD



KMS



KMS



KMS



KMS



KDM+



KDM+



KTR



KMT



Oferta Goodyear Dunlop Europe obejmuje ponad 400 różnych typów opon do pojazdów użytkowych, autobusów i autokarów w ponad 55 rozmiarach. Dzięki ofercie Fleet First, w skład której wchodzi usługi TruckForce, ServiceLine24h, pomoc drogowa, system internetowego zarządzania Fleet-OnlineSolutions oraz technologia Goodyear Retread, Goodyear może zaproponować jeden z najszerszych w branży zakresów usług dedykowanych. Goodyear jest jednym z największych producentów opon na świecie. Wytwarza opony, wyroby gumowe oraz środki chemiczne w 50 zakładach produkcyjnych w 22 krajach, zatrudniając 67 tys. pracowników. Dwa ośrodki innowacji – w Akron w stanie Ohio i Colmar-Berg w Luksemburgu rozwijają najnowocześniejsze produkty i usługi, które wyznaczają branżowe standardy w dziedzinie technologii i parametrów. W Polsce firma oferuje opony takich marek, jak: Goodyear, Dunlop, Fulda, Sava i Dębica. Jest także głównym akcjonariuszem Firmy Oponiarskiej Dębica S.A., która jest największym tego typu zakładem w Europie, zatrudniającym prawie 3 tys. osób.

KELLY  TIRES™

GOODYEAR

Opony na śnieg i błoto

PROMOCYJNE CENY!!!

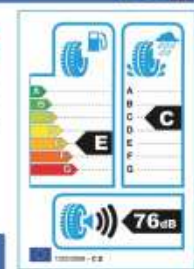


Opona 13R22,5 Triangle TR657 M+S



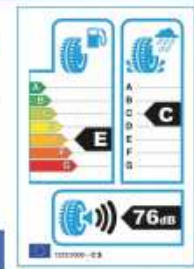
Indeks 26-01-02-0055

Opona 215/75R17,5 Triangle TR689A M+S



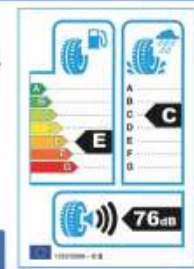
Indeks 26-01-02-0028

Opona 225/70R19,5 Triangle TR689A M+S



Indeks 26-01-02-0444

Opona 235/75R17,5 Triangle TR689A M+S



Indeks 26-01-02-0029

Opona 245/70R19,5 Triangle TB689A M+S

Indeks 26-01-02-0445

Opona 315/70R22,5 Triangle TRD06 M+S

Indeks 26-01-02-0033

Opona 295/80R22,5 Triangle TRD06 M+S

Indeks 26-01-02-0360

Opona 315/80R22,5 Triangle TRD06 M+S

Indeks 26-01-02-0359

Opona 295/80R22,5 Triangle TRD02 M+S

Indeks 26-01-02-0363

Opona 315/80R22,5 Triangle TRD02 M+S

Indeks 26-01-02-0365



OPONY

Opona 245/70r17,5 LingLong D905 M+S



Indeks 26-01-02-0382

Opona 295/80R22,5 Linglong LFW806



Indeks 26-01-01-0482

Opona 295/60R22,5 LingLong D915 M+S



Indeks 26-01-01-0477

Opona 295/80R22,5 Linglong LDW807



Indeks 26-01-02-0388

Opona 315/60R22,5 LingLong D915 M+S



Indeks 26-01-01-0478



ZIMOWE

Opona 315/70R22,5 LingLong D905 M+S



Opona 13R22,5 Linglong D960 M+S



Opona 315/70R22,5 Linglong LFW806



Opona 315/80R22,5 Linglong LFW806



Opona 315/70R22,5 Linglong LDW807



Opona 315/80R22,5 Linglong LDW807



Opona 315/80R22,5 LingLong D960 M+S



Opona 385/65R22,5 Linglong LFW806



LINGLONG TIRE



Opona 12R22,5 Fullrun TB709 M+S

PROMOCJA

| | |
|-------------------|---------------|
| A B C D E F G | A B C D E |
| 76 dB | |

Indeks 26-01-99-0040

Opona 225/75R17,5 Fullrun TB785 M+S

PROMOCJA

| | |
|-------------------|-----------|
| A B C D E F G | A B C |
| 75 dB | |

Indeks 26-01-02-0393

Opona 13R22,5 Fullrun TB709 M+S

PROMOCJA

| | |
|-------------------|---------------|
| A B C D E F G | A B C D E |
| 76 dB | |

Indeks 26-01-99-0037

Opona 235/75R17,5 Fullrun TB699 M+S

PROMOCJA

| | |
|-------------------|-------------|
| A B C D E F G | A B C D |
| 75 dB | |

Indeks 26-01-01-0381

Opona 205/75R17,5 Fullrun TB785 M+S

PROMOCJA

| | |
|-------------------|-----------|
| A B C D E F G | A B C |
| 75 dB | |

Indeks 26-01-02-0434

Opona 245/70R17,5 Fullrun TB785 M+S

PROMOCJA

| | |
|-------------------|-----------|
| A B C D E F G | A B C |
| 76 dB | |

Indeks 26-01-02-0394

Opona 215/75R17,5 Fullrun TB699 M+S

PROMOCJA

| | |
|-------------------|-------------|
| A B C D E F G | A B C D |
| 75 dB | |

Indeks 26-01-02-0025

Opona 245/70R19,5 Fullrun TB785 M+S

PROMOCJA

| | |
|-------------------|-----------|
| A B C D E F G | A B C |
| 76 dB | |

Indeks 26-01-02-0395

F FULLRUN

Opona 265/70R19,5 Fullrun TB785 M+S

Indeks 26-01-02-0396

Opona 295/80R22,5 Fullrun TB785 M+S

Indeks 26-01-02-0368

Opona 275/70R22,5 Fullrun TB785 M+S

Indeks 26-01-02-0398

Opona 315/70R22,5 Fullrun TB755 M+S

Indeks 26-01-02-0399

Opona 285/70R19,5 Fullrun TB785 M+S

Indeks 26-01-02-0397

Opona 315/80R22,5 Fullrun TB656 M+S

Indeks 26-01-02-0184

Opona 295/80R22,5 Fullrun TB755 M+S

Indeks 26-01-02-0259

Opona 315/80R22,5 Fullrun TB709 M+S

Indeks 26-01-99-0036

Cicho i bezpiecznie

po zimowych drogach

OPONY OSOBOWE • DO SUV-ÓW • DO PÓŁCIĘŻARÓWEK

TRIANGLE®
MARKOWE OPONY



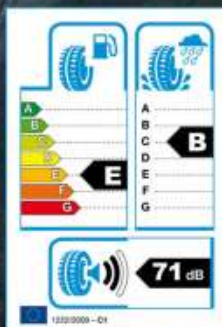
Triangle TR777

155/70R13/75T

26-03-02-0883

165/70R14/81T

26-03-02-0884



175/65R14/86T

26-03-02-0907

175/70R13/82T

26-03-02-0886

185/60R14/82T

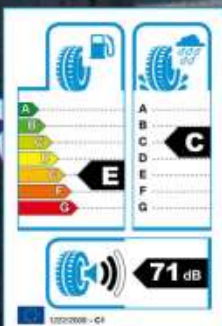
26-03-02-0887

185/65R14/86T

26-03-02-0888

185/65R15/92T

26-03-02-0889



195/60R15/88T

26-03-02-0890

195/65R15/91T

26-03-02-0891

205/55R16/94H

26-03-02-0892

205/65R15/99T

26-03-02-0893

205/70R15/96T

26-03-02-0894

215/55R16/97H

26-03-02-0895

215/65R16/102T

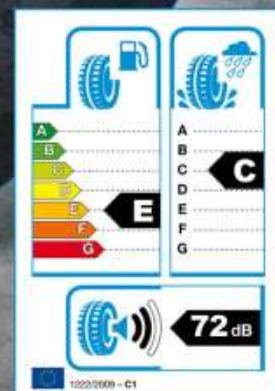
26-03-02-0896

215/70R15/98T

26-03-02-0897

225/45R17/91H

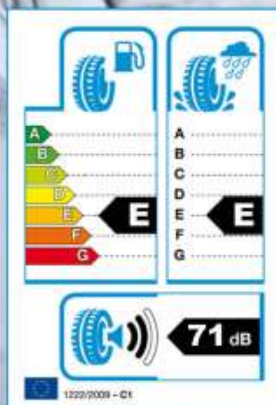
26-03-02-0898



Triangle TRIN PL01

185/65R15/92R

26-03-02-0899



205/60R15/95R

26-03-02-0900

205/60R16/96R

26-03-02-0901

205/65R15/99R

26-03-02-0902

215/45R17/91R

26-03-02-0903

215/55R17/98R

26-03-02-0904

215/60R16/99R

26-03-02-0905

225/45R17/94R

26-03-02-0906

225/55R16/99R

26-03-02-0885

225/60R17/103R

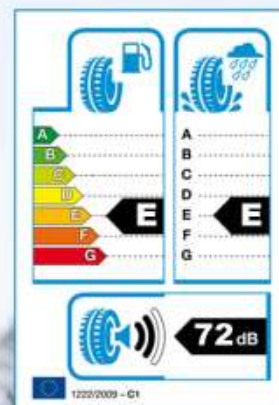
26-03-02-0908

225/65R17/106R

26-03-02-0909

235/65R17/108R

26-03-02-0910



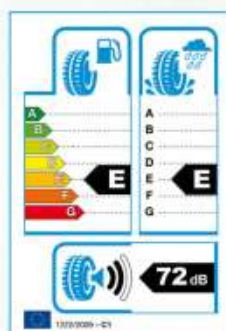
Triangle TRIN LL01

195/70R15C-8PR/104/102R

26-03-02-0881

215/65R16C-8PR/109/107Q

26-03-02-0882



KELLY TIRE



Opona Armorsteel MSD 315/80R22.5

- Zaprojektowana by sprostać najbardziej ekstremalnym mieszanym warunkom pracy
- Długi przebieg oraz równomierne zużycie opony w każdych warunkach
- Wysoka odporność na uszkodzenia spowodowane przecięciami, pęknięciami i kamieniami
- Doskonała bieżnikowość



Indeks: 26-01-02-0143

MSD 315/80R22.5 150/150 K M+S

Opona Armorsteel KMS 12.00R20

- Bieżnik zaprojektowany do samochodów pracujących w wymagających warunkach mieszanych
- Długi przebieg oraz równomierne zużycie opony
- Różnorodne zastosowania
- Wytrzymałość w trudnych warunkach eksploatacji oraz doskonała bieżnikowość



Indeks: 26-01-01-0200

KMS 12.00R20 154/150 K M+S

Opona Armorsteel KSM 315/80R22.5

- Bieżnik zaprojektowany do samochodów poruszających się po autostradzie i drogach lokalnych
- Długie przebiegi oraz równomierne zużycie
- Wytrzymałość w trudnych warunkach eksploatacji oraz doskonała bieżnikowość
- Niskie zużycie paliwa



Indeks: 26-01-01-0111

KSM 315/80R22.5 150/154 L/M M+S

Opona Armorsteel KMS 12R22.5

- Bieżnik zaprojektowany do samochodów pracujących w wymagających warunkach mieszanych
- Długi przebieg oraz równomierne zużycie opony
- Różnorodne zastosowania
- Wytrzymałość w trudnych warunkach eksploatacji oraz doskonała bieżnikowość



Indeks: 26-01-01-0050

KMS 12R22.5 152/148 K M+S

Opona Armorsteel KMS 315/80R22.5

- Bieżnik zaprojektowany do samochodów pracujących w wymagających warunkach mieszanych
- Długi przebieg oraz równomierne zużycie opony
- Różnorodne zastosowania
- Wytrzymałość w trudnych warunkach eksploatacji oraz doskonała bieżnikowość



Indeks: 26-01-01-0138

KMS 315/80R22.5 150/150 K M+S

Opona Armorsteel KSM 295/80R22.5

- Bieżnik zaprojektowany do samochodów poruszających się po autostradzie i drogach lokalnych
- Długie przebiegi oraz równomierne zużycie
- Wytrzymałość w trudnych warunkach eksploatacji oraz doskonała bieżnikowość
- Niskie zużycie paliwa



Indeks: 26-01-01-0127

KSM 295/80R22.5 150/148 M M+S

Opona Armorsteel KDM+ 315/80R22.5

- Bieżnik zaprojektowany do samochodów poruszających się po autostradzie i drogach lokalnych
- Długi przebieg oraz dobra trakcja w całym okresie eksploatacji opony
- Równomierne zużywanie się, odporność na uderzenia
- Wytrzymałość w trudnych warunkach eksploatacji oraz doskonała bieżnikowość



Indeks: 26-01-02-0101

KDM+ 315/80R22.5 150/154 L/M M+S

Opona Armorsteel KSM 315/70R22.5

- Bieżnik zaprojektowany do samochodów poruszających się po autostradzie i drogach lokalnych
- Długie przebiegi oraz równomierne zużycie
- Wytrzymałość w trudnych warunkach eksploatacji oraz doskonała bieżnikowość
- Niskie zużycie paliwa



Indeks: 26-01-01-0137

KSM 315/70R22.5 -154/152 L/M M+S

Opona Armorsteel KTR 385/65R22.5

- Długie przebiegi i równomierne zużycie opony
- Bezproblemowa eksploatacja i świetna bieżnikowość



Indeks: 26-02-00-0073

KTR 385/65R22.5 100/150 K/L M+S

WAŚ producent lamp samochodowych



W116

lampa zespolona drogowa i pozycyjna przednia



www.was.eu

NOWOŚCI !!!

W125DL lampa zespolona tylna

Akumulatory Bosch

do samochodów ciężarowych TE EFB


BOSCH

Technologia bliżej nas

Program akumulatorów Bosch do samochodów ciężarowych i pojazdów użytkowych został powiększony o dwa nowe akumulatory wykonane w technologii EFB.

W technologii EFB płyty dodatnie akumulatora pokrywane są warstwą poliestru. Zwiększa to stabilność masy czynnej, zapobiegając jej opadaniu. Dzięki temu – w porównaniu z akumulatorami konwencjonalnymi – wzrasta odporność na pracę cykliczną, zapewniając dłuższe działanie i odpowiednie rezerwy mocy niezbędne do rozruchu pojazdu. Dodatkowo zwiększa się odporność mechaniczna akumulatora, co ma szczególne znaczenie przy silnych wstrząsach i wibracjach, na które akumulatory w pojazdach użytkowych są szczególnie narażone. Zwiększona odporność na wibracje to także zasługa dodatkowej stabilizacji połączeń płyt w celach akumulatora, uzyskana poprzez klejenie na gorąco łączników płyt do obudowy.

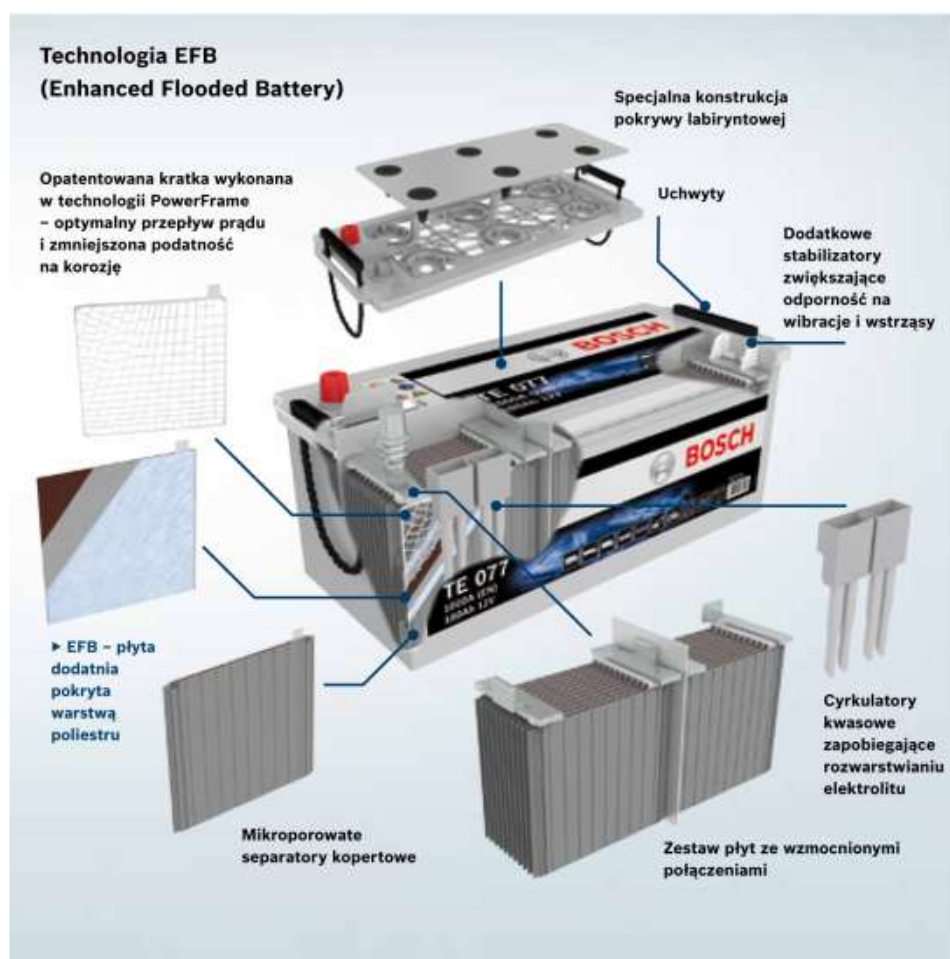
W akumulatorach TE EFB wzmocniono połączenia kratek, ograniczając ryzyko ich oberwania. Wpływa to na ich stabilność oraz obniża oporność kratek zapobiegając stratom mocy.

Zastosowanie przepuszczających jony mikroporowatych separatorów zapobiega zwarceniu płyty dodatniej i ujemnej, wydłużając żywotność akumulatora.

Konstrukcja zastosowanej w akumulatorach kratki ołowianej, produkowanej metodą wytłaczania, charakteryzuje się skróconymi drogami przepływu prądu. **Zapewnia to łatwiejszy przepływ prądu oraz szybszą dostępność energii, gwarantując pewny rozruch silnika i wydłużoną żywotność akumulatora.**

Specjalny stop ołowiu zwiększa odporność na korozję i zapewnia niski stopień samorozładowania. Rozwiązania te zapewniają zwiększoną podaż prądu, idealnie spełniając wymagania pojazdów ciężarowych wyposażonych w coraz liczniejsze urządzenia elektryczne.

Nowością są zastosowane w akumulatorach cyrkulatory kwasowe. Zapobiegają one rozwarstwieniu się elektrolitu, utrzymując jego jednorodną gęstość. Wpływa to na wydłużenie żywotności akumulatora poprzez zmniejszenie tendencji do zasiarczania płyt.



Nowe referencje, to najpopularniejsze i najczęściej stosowane w segmencie pojazdów ciężarowych pozycje o pojemnościach 180 i 225 Ah.

| Numer Bosch | ETN | Numer skrócony | Pojemność (Ah) | Prąd rozruchu (A) | Układ biegunów | Rodzaj bieguna | Mocowanie | Wymiary (D x Sz x W) |
|---------------|-------------|----------------|----------------|-------------------|----------------|----------------|-----------|----------------------|
| 0 092 TE0 770 | 680 500 100 | TE077 | 180 | 1000 | 3 | 1 | 800 | 513 x 223 x 223 |
| 0 092 TE0 800 | 725 500 115 | TE080 | 225 | 1150 | 3 | 1 | 800 | 518 x 276 x 242 |

Ciężki sprzęt – lżejsza praca! **Akumulatory Bosch** **do pojazdów użytkowych**



Akumulatory Bosch TE EFB do pojazdów użytkowych. W technologii EFB płyty dodatnie akumulatora są pokryte warstwą poliestru, co zwiększa stabilność masy czynnej. Dzięki temu akumulatory Bosch TE EFB zachowują pełną sprawność nawet przy silnych wstrząsach. W porównaniu z akumulatorami konwencjonalnymi, akumulatory te zapewniają wyższą odporność na pracę cykliczną. Akumulatory Bosch – to dobry interes!



BOSCH
Technologia bliżej nas

EXIDE WIODĄCYM PRODUCENTEM INNOWACYJNYCH AKUMULATORÓW

LOKALNE WSPARCIE I POMOC W TWORZENIU
KONKURENCYJNEJ OFERTY

Centra Expert HVR®



Centra Professional Power



Centra Professional



Exide Technologies wiezie prym na rynku innowacyjnych akumulatorów, a swoimi osiągnięciami wytycza nowe kierunki rozwoju. Znając wymagania producentów pojazdów oraz szybko zmieniające się potrzeby rynku, Exide wprowadza na rynek wtórny najnowsze produkty, konkurencyjne nawet dla oryginalnych części zamiennych.

Exide wie, że właściciele firm transportowych muszą dbać o dobry stan pojazdów, aby dotrzymać terminów dostaw oraz generować zyski. Dodatkowo, by spełnić przepisy UE dotyczące redukcji emisji spalin, w wielu ciężarówkach instalowane są zbiorniki AdBlue®. Wymaga to często przeniesienia akumulatora do tylnej części podwozia. Tak umiejscowiony akumulator narażony jest na silne drgania, co znacznie zmniejsza jego żywotność i podnosi koszty utrzymania pojazdu. Dlatego Exide jako pierwszy wprowadził na rynek akumulatory HVR® (High Vibration Resistant) o wysokiej odporności na drgania. Akumulatory te (z przeznaczeniem do pojazdów ciężarowych) stanowią obecnie 75% sprzedaży na rynku OE (oryginalnego wyposażenia). Ze względu na solidne wykonanie produkty Exide z gamy HVR® odnoszą rynkowe sukcesy i są popularne także jako akumulatory do pojazdów terenowych i rolniczych.

Exide współpracuje z producentami pojazdów, aby dostarczać nowe produkty i pomysły, jak np. innowacyjny system podwójnych akumulatorów, które są dostępne w najnowszej gamie pojazdów ciężarowych Scania Streamline. W takim samym rozmiarze, jak dwa konwencjonalne akumulatory ciężarowe, zaprojektowany został moduł zasilania składający się z dwóch akumulatorów Exide – typu AGM i dwóch typu Gel. Podwójny system akumulatorów zapewnia dużo większą tolerancję na głębokie rozładowania, dostarczając tym samym mocy dodatkowym urządzeniom pokładowym (lodówka, telewizor, grzejnik, etc.) z jednoczesnym

zachowaniem w pełni naładowanych dwóch akumulatorów rozruchowych. To szczególnie ważne podczas długich postojów – pozwala uniknąć nieplanowanych przerw i zapewnia niezawodne uruchomienie pojazdu nawet po dłuższej przerwie w pracy.

Dzięki wieloletniemu doświadczeniu Exide tworzy obecnie (we współpracy z wiodącym producentem samochodów ciężarowych) akumulatory HVR® nowej generacji. Inteligentne rozwiązania oraz nowoczesne komponenty ulepszą proces ładowania oraz zapobiegą stratyfikacji, wydłużając żywotność akumulatora. W niedalekiej przyszłości z innowacyjnych badań i odkryć Exide skorzysta także rynek wtórny.

Dostęp do najbardziej zaawansowanych produktów jest ważny, dlatego misją Exide jest wspieranie niezależnego rynku części zamiennych. Istotne jest zrozumienie przez pracowników warsztatów samochodowych złożoności funkcjonowania współczesnych akumulatorów oraz wymagań najnowszych typów pojazdów. Wiedza ta zaowocuje rzetelnymi informacjami i sprawdzonymi rekomendacjami, które warsztat przekazuje klientom. Nasi przedstawiciele są gotowi do dzielenia się niezbędnymi informacjami technicznymi na temat wszystkich akumulatorów Exide, narzędzi do warsztatów (testerów, prostowników, etc.) oraz serwisowania akumulatorów (informacje dotyczące montażu). Dopasowane do indywidualnych potrzeb programy szkoleniowe oraz znajomość lokalnego rynku znacząco wpłyną na sprzedaż akumulatorów marek Centra i Exide.

Dowiedz się, w jaki sposób Exide może pomóc Twojej firmie utrzymać się w czołówce. Skontaktuj się w lokalnym przedstawicielu Exide lub odwiedź naszą stronę internetową: www.exide.com.

75% klientów Exide z obszaru rynku oryginalnego wyposażenia wybiera technologię HVR®

Akumulatory Centra Heavy o wysokiej odporności na drgania, do pojazdów ciężarowych, pasażerskich oraz do maszyn budowlanych i rolniczych, zapewniają najdłuższą żywotność w najtrudniejszych warunkach.



Zaoferuj klientom kupującym części zamienne najlepszy poziom wydajności i niezawodności.



Właściwy wybór na potrzeby sprzętu wysokiej jakości, przy częstym uruchamianiu, w pilnych operacjach logistycznych oraz przy bardzo intensywnym użyciu.

Producenci oryginalnego wyposażenia ufają akumulatorom Centra Heavy zawsze, gdy wydajność i jakość są najważniejsze.

SAMOCHODY CIĘŻAROWE:

ISUZU • IVECO • MAN • NISSAN • PIAGGIO • VOLVO TRUCKS • SCANIA

SPRZĘT BUDOWLANY I ROLNICZY:

AGCO • ARGO TRACTORS • BOBCAT • CASE NEW HOLLAND • CLAAS • JOHN DEERE • KOMATSU
KUBOTA MANITOU • RAVO • SAME DEUTZ-FAHR • TERBERG • TEREX • WACKER NEUSON
WIRTGEN GROUP

POJAZDY PASAŻERSKIE:

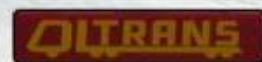
EVOBUS • IVECO • MAN • SCANIA • SOLARIS • WIELE INNYCH EUROPEJSKICH MAREK

Centra
HEAVY
www.exide.com

Ciężka robota - przewozy nienormalatywne



Na zdjęciu: budowa nowego bloku elektrowni Bełchatów, naczepa typu semi, 4 osie,



Ciągniki siodłowe i balastowe oraz naczepy, czy też przyczepy używane w przewozach ponadnormalowych muszą spełnić wiele restrykcyjnych wymagań.

Niejednokrotnie konstrukcja ich jest tak drastycznie odmienna od tych wykorzystywanych w tradycyjnym transporcie, że obsługa, prowadzenie czy też naprawianie w wielu aspektach w niczym nie przypomina tych samych czynności, ale dedykowanych pojazdom, które na co dzień spotykamy na drogach. Tak, czy owak, dzisiejsze osiągnięcia najlepszych producentów taboru opierają się niezmiennie na tych samych założeniach, co kilkadziesiąt lat temu. Jedyną drogą do osiągnięcia efektu końcowego jest bardziej wysublimowana. Bo przecież jak można zwiększyć ładowność naczepy, aby przewiezienie gigantycznego transformatora o masie 150t nie spowodowało zniszczenia drogi, którą się jedzie? Odpowiedź jest prosta – naczepa konstrukcyjnie musi być bardzo masywna i należy zastosować w niej większą ilość osi. W ten sposób ten sam nacisk rozkłada się na więcej kół. A co jeśli ładunek jest naprawdę długi, np. mierzy 50m i przejazd po drodze wymaga wiele miejsca na manewrowanie ciągnikiem, a tego miejsca zwyczajnie nie ma? To również jest dla konstruktorów tego rodzaju sprzętu oczywiste – należy zastosować w naczepie osie skrętne, których kołami w czasie jazdy można sterować niezależnie od toru jazdy ciągnika siodłowego. A jeżeli ładunek jest tak ciężki, że wymagałby zastosowania 30, czy 40 osi, co znacznie wydłuży sam pojazd i może uniemożliwić przejazd po niektórych łukach drogowych?

Tu jest trudniej, ale nie beznadziejnie. Dziś czołowi producenci osi mają w swojej ofercie konstrukcje, które pozwalają na zamontowanie 8 szt. opon na jedną oś, dzięki czemu nacisk na podłoże rozkłada się na całej szerokości osi, a nie tak jak w przypadku osi tradycyjnych jedynie na jej krańcach. Wymagania rynku spowodowały, że podstawowy podział naczep na typy jest dziś bardzo klarowny. Można wyróżnić:

- 📌 naczepy uniwersalne, tzw. semi, naczepy do przewozu ładunków wysokich typu tiefbett (czyt.: tifbet) określane w Polsce jako zagłębiane,
- 📌 naczepy do transportu ładunków długich określane jako telesattel (czyt.: telezatel),
- 📌 naczepy modułowe, których konstrukcja umożliwia łączenie ich praktycznie w nieskończoność w wieloosiowe zestawy transportowe, stosowanie różnego rodzaju specjalistycznych pokładów załadowniczych,
- 📌 naczepy do przewozu pojazdów szynowych,
- 📌 naczepy specjalizowane, których kształt i konstrukcja wynika z potrzeby przewożenia jednego rodzaju ładunku

Należy dodać, że każda z wymienionych naczep posiada jeszcze swoje podtypy, które posiadają swoje warianty. Prezentowany tu podział jest oczywiście bardzo umowny i niezamknięty. Dziedzina transportu ponadnormatywnego rozwija się dziś na tyle dynamicznie, że być może wymagania rynku, czy przemysłu spowodują wyodrębnienie się jakiegoś innego rodzaju naczep niskopodwoziowych. Tak, czy owak ich cechą wspólną jest wieloosiowość, możliwość przedłużania pokładu ładownego przez teleskopowe rozciąganie lub wpinanie segmentów przedłużających, zastosowanie osi skrętnych, czy możliwość poszerzania pokładu ładownego.

Najczęściej spotykanym typem naczep niskopodwoziowych są naczepy typu semi. Konstrukcyjnie najbardziej przypominają one znane z przewozów tradycyjnych naczepy typu jumbo. W porównaniu z tymi naczepami są one znacznie bardziej zaawansowane technologicznie. Uformowanie kształtu pokładu występujące w naczepach jumbo pozwala na znaczne zwiększenie kubatury ładunków, które można było przewieźć w ostonięciu stelaża i plandeki w porównaniu z naczepami tradycyjnymi. Pokład na długości około 4m w naczepach jumbo załamuje się pionowo pod kątem 90°. Następnie na wysokości około 0,9m załamuje się ponownie wracając do poziomu. W ten sposób uzyskuje się drugą powierzchnię ładowną o wysokości 0,9m i długości około 9,6m. Bardzo podobne załamanie kształtu pokładu występuje w naczepach typu Semi, jednak w branży transportu ponadnormatywnego nazywa się je „łabędzią” lub „gęsią szyją”. W naczepach typu Semi obniżenie to pozwala na przewiezienie ładunków wyższych bez konieczności uiszczania opłat za przekroczenie wysokości pojazdu wynikające z obowiązujących przepisów administracyjnych. Są to naczepy, których minimalna wysokość pokładu ładownego rozpoczyna się od około 80cm. Parametr ten wynika z dostępnych dziś na rynku osi oraz opon. Skoro najmniejsza opona przeznaczona dla transportu ciężarowego ma średnicę około 70cm, to nijak nie da się uzyskać płaskiego pokładu ładownego o mniejszej wysokości niż 75 – 80 cm. Te najbardziej skomplikowane naczepy semi posiadają skrętne osie z wymuszonym hydraulicznie sterowaniem, możliwością sterowania zdalnego, mogą rozciągać się teleskopowo nawet o kilkanaście metrów oraz posiadają nawet kilkanaście sztuk osi.



Na zdjęciu: zbiornik, naczepa typu tiefbett, 3 osie

Dodatkowo łabędzia szyja skonstruowana może być w oparciu o przeguby oraz siłowniki hydrauliczne, które zmieniają kąt pochylenia pokładu górnego w stosunku do pokładu dolnego. Dzięki temu możliwe jest regulowanie nacisku na siedło ciągnika siodłowego. W zależności od ilości osi, rodzaju zawieszenia i zastosowanego ogumienia, naczepy takie posiadają ładowność konstrukcyjną nawet grubo ponad 100t. Załadunek maszyn samojezdnych odbywa się w tego rodzaju naczepach przy użyciu ramp najazdowych, które mogą stanowić część powiązaną konstrukcyjnie na stałe z tylną częścią pokładu. W dzisiejszych konstrukcja rampy te opuszczają się i podnoszą z reguły przy użyciu siłowników hydraulicznych. Równie często, a może nawet częściej spotyka się rozwiązania techniczne, w których tylne rampy najazdowe są na czas załadunku dostawiane. W tym przypadku stosuje się lekkie najazdy wykonane z aluminium dzięki czemu bez najmniejszego problemu mogą one być przenoszone przez dwie osoby. W krajach Europy, gdzie naturalnym stanem rzeczy są bardzo często wiadukty o minimalnym dolnym prześwicie około 4,2m – 4,5m, przewiezienie koparki, czy jakiegokolwiek innego ładunku o wysokości około 3,5m na naczepie typu semi staje się zwyczajnie fizycznie niemożliwe. Właśnie z tego powodu powstały naczepy zagłębiane typu tiefbett. Zaawansowanie technologiczne tego rodzaju naczep jest nieco większe niż ma to miejsce w przypadku naczep semi. Naczepy tego typu stawiają również większe wymagania przed kierowcą. Charakterystyczne dla tego rodzaju naczep jest segmentowe podzielenie naczepy na: łabędzią szyję, pokład oraz wózek jezdny. Dzięki znacznemu zniżeniu powierzchni pokładu pomiędzy łabędzią szyją, a tylnym wózkiem jezdny z osiami, możliwe jest osiągnięcie minimalnej wysokości pokładu nawet od około 0,3m. Te najbardziej skomplikowane pozwalają na teleskopowe rozciąganie, wpinanie dodatkowych segmentów przedłużających, zdalne hydraulicznie wymuszone sterowanie osiami. Typowa dla tych naczep jest możliwość całkowitego odłączenia łabędziej szyi, dzięki czemu możliwy jest załadunek i rozładunek maszyn samojezdnych bez konieczności używania ramp najazdowych. Oczywiście naczepy te posiadają wiele podtypów.



Na zdjęciu: budowa nowego bloku Elektrownia Koźnice, naczepa typu mega, 3 osie,

Podtypy te odnoszą się przede wszystkim do stosowania różnego rodzaju pokładów ładunkowych i możliwości dołączania dodatkowych wózków jezdnych w celu zmniejszenia nacisków osiowych na powierzchnię jezdni i nacisku na siodło. Najpowszechniejszym typem pokładu jest pokład płaski, ale występują również np. pokłady do przewozu pojazdów gąsienicowych, czy też pokłady do przewozu zbiorników. Pokład do przewozu pojazdów gąsienicowych charakteryzuje się bardzo masywną konstrukcją przy jednocześnie bardzo małej szerokości sięgającej nawet 1m. Dzięki takiemu rozwiązaniu koparka lub inny pojazd gąsienicowy, mówiąc kolokwialnie – „okracza” pokład naczep i opiera się o nią spodnią stroną pomiędzy gąsienicami. W ten sposób minimalizuje się wysokość pojazdu z ładunkiem, co niejednokrotnie stanowi przysłowiowe „być, albo nie być” podczas przejeżdżania pod niskim wiaduktem. Pokład do przewozu zbiorników składa się tymczasem z ramy stalowej o szerokości nawet około 5m, która dzięki użyciu siłowników hydraulicznych może być płynnie regulowana i dopasowywana do konkretnego zbiornika, kotła, czy innego ładunku, którego posadowienie na spodniej części jest po prostu niemożliwe. Rama ta jest pusta wewnątrz, tzn. nie ma w niej żadnej podłogi. Dzięki temu zbiornik lub np. jacht opiera się na jej wewnętrznych brzegach i w ten sposób obniża się maksymalnie zbliżając podczas transportu spodem do powierzchni jezdni. Naczepy typu telesattel zwane również teleskopami lub dłużycami znajdują swoje zastosowanie w przemieszczaniu ładunków bardzo długich. Bez nich



Na zdjęciu: element wieży dzwonnicy kościelnej, naczepa typu jumbo, 3 osie

Główna idea w skonstruowaniu takiej naczepy opierała się na potrzebie uzyskania jak najdłuższego płaskiego pokładu bez żadnych załamania. Naczepy te zwykle kilkakrotnie rozciągają się teleskopowo, dzięki czemu osiągają długość do około 50 metrów, co w oczywisty sposób przekłada się na długość ładunków, którym mogą podostać. Cechą charakterystyczną dla tych naczep jest:

- ↳ Dość masywna konstrukcja ramy, dzięki czemu uzyskuje się sztywność całej naczepy po rozciągnięciu.
- ↳ Nieco inny sposób osadzenia osi, które mogą być skręcane pod znacznie większym kątem niż w przypadku typowych naczep niskopodwoziowych. Mogą być one np. osadzone na centralnej obrotnicy. To z kolei daje znacznie większe możliwości manewrowania nimi podczas przejazdu z ładunkami długimi.
- ↳ Nie spotykany w żadnych innych naczepach znaczny prześwit, dzięki czemu dyszel naczepy może przemieszczać się ponad niektórymi przeszkodami charakterystycznymi dla infrastruktury drogowej, takimi jak bariery, przydrożne słupki, itp.



Na zdjęciu: suwnica, naczepa semi, 4 osie

Najmniej ważnym parametrem wydaje się być w przypadku tych naczep wysokość pokładu, gdyż konstrukcyjnie uwarunkowana jest ona innymi ważniejszymi i wymienionymi wyżej czynnikami. Stąd też z reguły nie spotyka się naczep niższych niż około 1,2 m. Wymóg łatwego manewrowania podczas przewożenia ładunków ultradługich obliuguje z kolei konstruktorów do stosowania w tego typu naczepach zwykle nie więcej niż 6 szt. osi.

Najwięksi producenci naczep specjalistycznych na świecie wyspecjalizowali się w produkcji naczep specjalnie dedykowanych do przewożenia transportem lądowym wagonów tramwajowych i innych pojazdów szynowych. To szczególna nisza w branży przewozów nienormatywnych. Naczepy do przewożenia pojazdów szynowych mają na stałe wbudowane w pokład torowisko o odpowiednim prześwicie, np. 1435 mm, 1000 mm lub obydwa łącznie.

Charakterystyczną cechą konstrukcyjną w tego typu naczepach jest bardzo masywny dyszel, dzięki czemu nie ugina się on pod naporem wózków trakcyjnych pojazdu szynowego. Aby ustabilizować zachowanie się naczepy stosowane najczęściej jest zawieszenie hydrauliczne. Naczepy te ze względów bezpieczeństwa mocowania pojazdu szynowego na czas transportu mają pokład o szerokości 3 m, dzięki czemu łańcuchy transportowe pod właściwym kątem mogą trzymać ładunek. W związku z powstawaniem coraz dłuższych nierozdzielnych wagonów tramwajowych, odpowiednio długie muszą być również naczepy do ich przewozu. I tak nawet dzięki teleskopowemu rozciąganiu, naczepy te mogą osiągać długość pokładu ładownego bliską 40 m.

Dzięki przemysłnemu rozwiązaniu najeżdżania na naczepę tramwajem, rozładunek, czy załadunek może być wykonany praktycznie przez 1 lub 2 osoby bez użycia dodatkowego sprzętu ciężkiego. Załadowanie kilkunastonowego tramwaju dźwigiem lub suwnicą jest wręcz niemożliwe. Tramwaj nie wjeżdża jednak na naczepę przy użyciu własnego napędu jak ma to miejsce w przypadku maszyn budowlanych, czy innego rodzaju ładunków samojezdnych. To wciągarka wciąga go na pokład naczepy i również wciągarka kontroluje jego zjazd z powrotem na tory. Dopelnieniem całej konstrukcji jest charakterystyczna tylna rampa najazdowa, która na czas transportu wcale nie zostaje podniesiona. Tramwaj częściowo stoi na niej i dzięki temu ogromne naciski na dyszel naczepy zostają skompensowane na zasadzie przeciwwagi na końcu naczepy.

Najwyższą półkę w branży przewozów ponadnormatywnych stanowią naczepy modułowe. Zunifikowany system sprzęgów i złącz instalacyjnych pozwala na budowanie potężnych wieloosiowych zestawów transportowych. Naczepy te można łączyć zarówno wzdłuż jak też wszerz. Podstawowym elementem naczepy modułowej są wózki jezdne o różnej ilości osi, tj. min. 2 szt. Pomiędzy wózki można wpinać pokłady specjalistyczne znane bliżej z naczep typu tiefbett. W przypadku połączenia naczepy modułowej z ciągnikiem siodłowym układ sterowania i napędzania wszystkich systemów w naczepie stanowi łabędzie szyja. W przypadku, kiedy zestaw napędzany jest przez ciągnik balastowy, łącznikiem pomiędzy ciągnikiem a naczepą jest specjalny dyszel. Naczepy te mają możliwość zamontowania specjalnych agregatów spalinowo – hydraulicznych lub elektryczno – hydraulicznych, które przepompowując olej do silników hydraulicznych zamontowanych w osiach naczepy powodują, że może się ona poruszać samodzielnie bez udziału ciągnika siodłowego, czy balastowego. Co prawda osiąga się w ten sposób prędkość marszu człowieka, jednak jest to prędkość jak najbardziej poprawna do przemieszczenia największych ładunków takich jak np. okręty podwodne, całe budynki i wiele innych.

Artykuł powstał we współpracy z programem „Na Osi”



Na zdjęciu: obudowa wentylatora powietrza (kopalnia)naczepa typu semi, trzyosiowa

Jakość, różnorodność, niezawodność

Behr Hella Service to spółka joint venture firmy Behr i Hella. Behr to producent i dostawca systemów termicznych dla producentów pojazdów. Hella to producent elementów oświetlenia i elektroniki zarówno dla producentów pojazdów jak i na rynek części zamiennych. Hella dysponuje także własną siecią dystrybucji swoich produktów, w której rozprowadzane są części firmy Behr skierowane na potrzeby rynku wtórnego. Synergia obu firm przekłada się na bardzo bogatą (pokrycie 85% rynku) ofertę części zamiennych o jakości oryginałów do systemów termicznych wszystkich rodzajów pojazdów.

Jednymi z najważniejszych elementów systemów termicznych w pojazdach samochodowych są chłodnice, chłodnice powietrza doładowania, skraplacze, nagrzewnice, chłodnice oleju czy sprzęgła typu Visco. Te wymienniki ciepła decydują o sprawności samochodów, ich niezawodnej i ekonomicznej eksploatacji. Produkty stosowane przez producenta pojazdu są optymalnie dobrane do zadań i warunków pracy samochodu. Zdarza się jednak, że części te ulegają awariom. Użytkownik czy warsztat serwisowy sięga wtedy po części zamienne. Oferta rynkowa jest bardzo szeroka, zakres cen tych części zamiennych też ma wiele poziomów. Czym się zatem kierować przy doborze zamienników?

Zasada jest dość prosta. Jeżeli użytkownik chce uniknąć generowania zbędnych kosztów związanych z kolejnymi naprawami oraz zapewnić bezawaryjną eksploatację pojazdu powinien wybierać produkty stosowane przez producenta danego pojazdu, czyli części stosunkowo drogie ale zgodne w 100% z oryginałami. Wykonane z materiałów uznanych przez producenta pojazdu i według technologii produktu pierwszego montażu. Takie rozwiązanie jest opłacalne w długim okresie czasowym, zapewnia niezawodność i wysoką trwałość zastosowanych części, ogranicza przestoje i zmniejsza koszty serwisu. Firma Behr jest specjalistą od systemów termicznych i w swych produktach stosuje rozwiązania chronione licznymi patentami.

Rozwiązania te są stosowane w produktach stosowanych przez producentów pojazdów, ale też w wytwarzanych przez firmę Behr autoryzowanych częściach zamiennych. Naprawa z zastosowaniem części zamiennych o jakości i funkcjonalności oryginału powoduje, że po naprawie pojazd nie różni się w niczym od takiego samego wyjeżdżającego właśnie z fabryki.

Przykładem opatentowanego rozwiązania technicznego stosowanego w produkcji dla pierwszego montażu, ale też dla części zamiennych o jakości oryginału są zawirywacze montowane w rurkach chłodnic płynu chłodzącego. Zawirywacze te, to specjalne cienkie blaszki wkładane w rurki chłodnic. Ich zadaniem jest wprowadzenie w ruch wirowy płynu chłodzącego przepływającego przez chłodnicę. Ruch ten zwiększa i przyspiesza wymianę ciepła między płynem, a otoczeniem. Stosowanie zawirywaczy zwiększa sprawność chłodnicy nawet o 10%. Większa sprawność chłodzenia to stabilna temperatura pracy silnika, a w konsekwencji mniejsze zużycie paliwa i zmniejszenie emisji szkodliwych składników w spalinach. Pojazdy opuszczające fabryki wyposażone w części termiczne firmy Behr są wyposażone w zawirywacze w swych chłodnicach. Jeżeli zachodzi konieczność wymiany chłodnicy, można zamontować jedną z dostępnych na rynku. Będzie pasować ale nie będzie w niej zawirywaczy, jej sprawność będzie niższa niż tej jaką producent zastosował gdy wytwarzał pojazd. Ta sytuacja może w dość szybkim czasie skutkować pogorszeniem pracy silnika w wyniku jego przegrzewania. Winę za to ponosi chłodnica o niższej sprawności niż oryginał, chłodnica bez innowacyjnych i specyficznych, dla firmy Behr rozwiązań technicznych. Nawet jeżeli układ chłodzenia z chłodnicą niezgodną z oryginałem nie spowodowałby awarii

silnika, to na pewno pogorszeniu uległy jego parametry eksploatacyjne.

Niski koszt zakupu nieoryginalnej części spowoduje zwiększenie kosztów eksploatacji i zmniejszenie niezawodności pojazdu. Jeżeli w czasie naprawy zamontowana będzie część pochodząca z sieci handlowej Behr Hella Service, naprawiony układ chłodzenia nie będzie różnił się od rozwiązania oryginalnego i zapewnione będą właściwe parametry pracy układu chłodzenia.

Uwagi te dotyczą nie tylko chłodnic silnika, ale także chłodnic powietrza doładowania gdzie specjalny kształt lamel montowany między rurkami gwarantuje szybkie i właściwe odbieranie ciepła od powietrza tłoczonego przez turbosprężarkę. Analogicznie tylko oryginalne sprzęgło Visco zapewni właściwą pracę wentylatora chłodnicy w każdych warunkach pracy silnika.

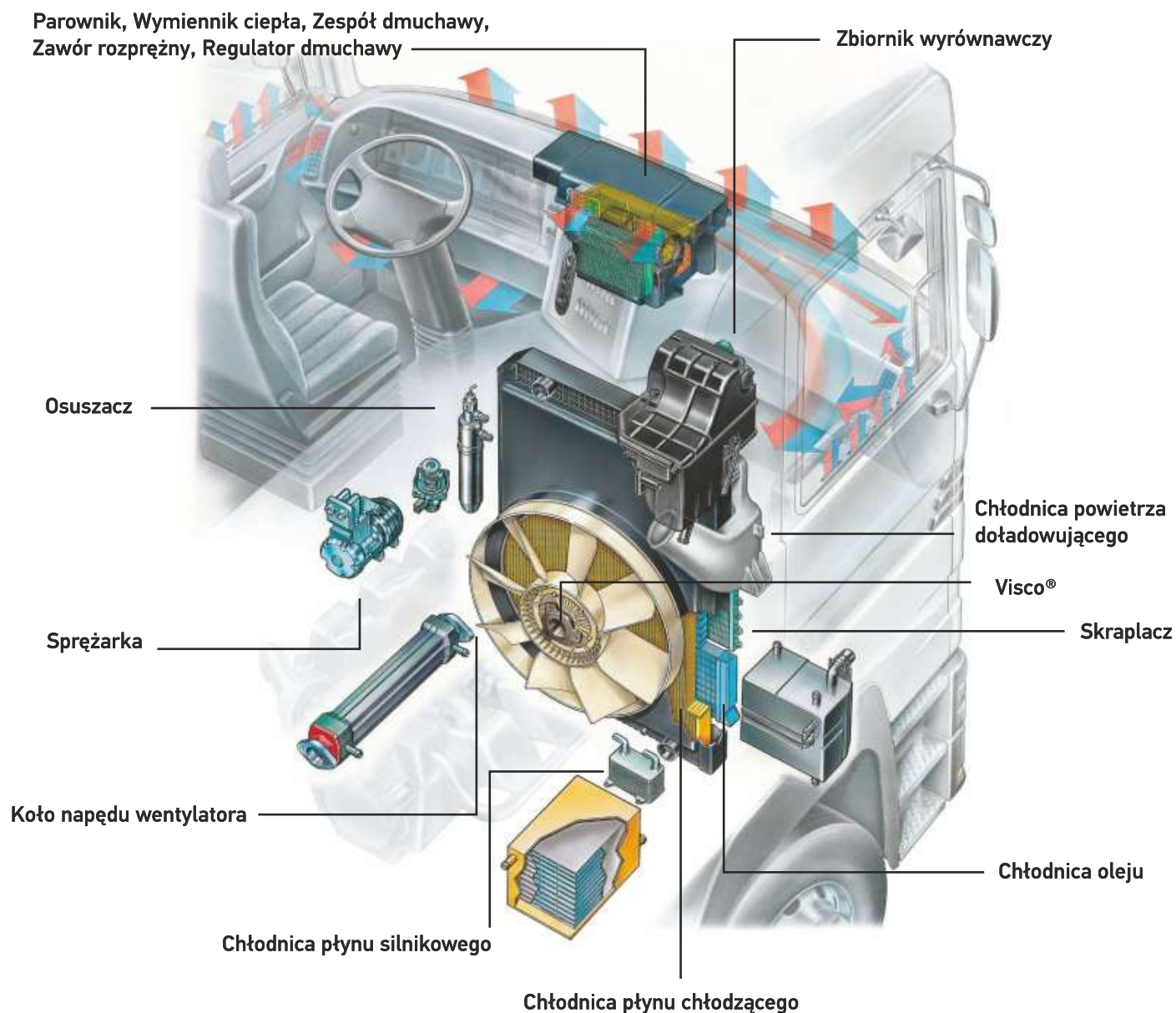
Wieloletnie doświadczenie, innowacyjne rozwiązania konstrukcyjne firmy Behr, wysoka jakość materiałów i najwyższa jakość produkcji elementów samochodowych systemów termicznych to gwarancja długotrwałej i ekonomicznej eksploatacji pojazdu. Warto o tym pamiętać przy analizie oferty rynkowej i doborze części zamiennych – szczególnie w pojazdach użytkowych, których głównym zadaniem jest generowanie zysku dla właściciela/użytkownika, a nie przysparzanie kosztów z wiązanych z eksploatacją.

BEHR **HELLA**

S E R V I C E



Wybierz części zamienne od eksperta w dziedzinie systemów termicznych.



Behr Hella Service to Twój wieloletni partner w zakresie dostaw części zamiennych do układów klimatyzacji i chłodzenia w pojazdach osobowych, użytkowych i transportowych. To właśnie doświadczenie firmy Behr w produkcji oryginalnego wyposażenia pojazdów jest źródłem wysokiej jakości, dokładności i niezawodności naszych produktów. Skorzystaj z naszej szerokiej oferty obejmującej ponad 6000 wysokiej klasy części, kompetentny serwis techniczny oraz wsparcie sprzedaży.

Więcej informacji o produktach i ich zastosowaniu znajdziesz na portalu HELLA Tech World www.hella.comtechworld

HELLA Polska sp. z o.o.
Ul. Wał Miedzeszyński 552
03-994 Warszawa
Tel.: +48 22 514 17 60
www.hella.pl

BEHR 
S E R V I C E



światły wybór

PRODUCENT LAMP DIODOWYCH DO SAMOCHODÓW UŻYTKOWYCH



www.horpol.pl

Przedstawiamy lampy ledowe potrójne HOR 77

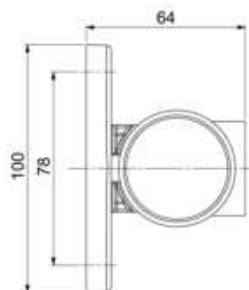
Lampa obrysowa potrójna biały+czerwony+pomarańczowy

Outline marker light white+red+amber / Габаритный фонарь белый+красный+оранжевый

Na wysięgniku krótkim prostym

with short straight arm / пор прямой, короткий

LD 2040



Na wysięgniku krótkim skośnym

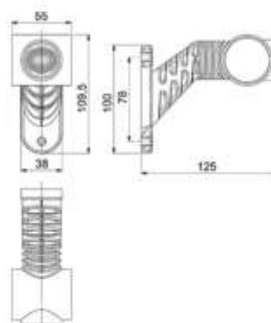
with short oblique arm / пор с углом наклона, короткий

LD 2037

13-05-01-1002

LD 2038

13-05-01-0995



Na wysięgniku długim skośnym

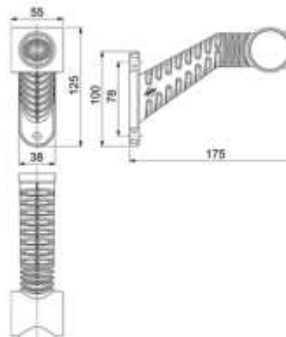
with long oblique arm / пор с углом наклона, длинный

LD 2032

13-05-01-0810

LD 2033

13-05-01-0820



uniwersalne napięcie zasilania 12/24V

wysięgniki produkowane z wysokiej jakości elastycznego tworzywa

odporne na zmieniające się warunki atmosferyczne

lampy spełniają normę IP 68

HORPOL J.I.A.T. Horeczy sp. j.

ul. Lipowa 3, Lipniki

86-005 Białe Błota

tel: +48 52 349-43-08

fax: +48 349-43-08(24)

e-mail: biuro@horpol.pl



NOWE PRODUKTY K2

DOSTĘPNE W OPOLTRANS - SKUTECZNE W KAŻDYCH WARUNKACH

24-01-00-0018



T205N KULER płyn do chłodziw niebieski G11
5l

24-01-00-0021



T215N KULER koncentrat płynu do chłodziw niebieski G11, 5l

24-01-00-0019



W406N KULER płyn do chłodziw niebieski G11
20kg

24-01-00-0022



W416N KULER koncentrat płynu do chłodziw niebieski G11, 20kg

24-01-00-0023



T205C KULER płyn do chłodziw czerwony G12
5l

24-01-00-0025



T215C KULER koncentrat płynu do chłodziw czerwony G12, 5l

24-01-00-0024



W406C KULER płyn do chłodziw czerwony G12
20kg

24-01-00-0026



W416C KULER koncentrat płynu do chłodziw czerwony G12, 20kg

25-13-00-0012



W120 Suchy smar z PTFE

25-13-00-0079



W122 Miedź spray
400 ml

23-01-00-0071



W125 Kontakt spray
400 ml

23-02-00-0048



W126 Spray do pasków klinowych, 400 ml

25-13-00-0010



W130 Smar grafitowy
400 ml

25-13-00-0011



W140 Syntetyczny smar do łańcuchów
500 ml

23-01-00-0073



B400 Vetric
Wazelina techniczna
140 ml

23-01-00-0070



L350 Cynk Spray
Zabezpiecza przed korozją
400 ml

23-01-00-0068



L352 Cynk + Aluminium
Zabezpiecza przed korozją
400 ml

23-01-00-0072



L375 Derusto Total Gel
Odrdzewiacz w żelu
250 ml

23-01-00-0302



L365 Derusto Plus
Zanurzeniowy środek odrdzewiający
500 ML

23-01-00-0069



L330 Środek do konserwacji profili zamkniętych
500 ml

23-01-00-0074



T371 Motor Flush
Płucze wnętrze silnika
250 ML

23-03-00-0024



W22225 Klej anaerobowy do pasowania łożysk niską siłą, 50 ml

23-03-00-0022



W26035 Klej anaerobowy do pasowania łożysk średnią siłą, 50 ml

23-03-00-0023



W26205 Klej anaerobowy do pasowania łożysk dużą siłą, 50 ml



WIĘCEJ NA
WWW.K2.COM.PL



Po godzinach - humor

Blondynka kupiła sobie sportowy wózek. Już na pierwszej przejeździe zajęła drogę wielkiej ciężarówce. Pisk opon, dym spod kół i naczepa znalazła się w rowie. Blondynka zdążyła szczęśliwie wyhamować. Z kabiny tira wygramolił się mocno wkurzony szofer. Wyciągnął z kieszeni kawałek kredy i narysował kółko na asfalcie. Następnie wyciągnął blondynkę z samochodu, postawił w tym kółku i krzyczy:

-Stój tu pokrako i nie ruszaj się stąd! Blondynka stanęła posłusznie w kółku, a facet zabrał się za demolkę jej nowego auta. Wyrwał drzwi, przednie fotele wyrzucił do rowu. Ogląda się za siebie, a blondynka nic. Stoi i się uśmiecha. -Czekaj no cholero - pomyślał facet wyciągając wielki nóż. Spruł dokładnie tapicerkę, podziurawił opony, ogląda się za siebie. Blondynka nic, tylko się śmieje.

-Zaraz Cię jeszcze bardziej rozbawię! Facet poleciał po kanister, oblał samochód i podpalił. Wraca do blondynki, a ta wciąż stoi, tylko buźka jej się śmieje.

-Hihi... haha...

-No i co w tym takiego śmiesznego? -A, bo jak pan nie patrzył, to ja wyskakiwałam z tego kółka...

Jedzie facet ciężarówką, zbliża się wieczór, momentami przysypia za kierownicą, aż tu nagle słyszy komunikat w radiu:

- Niedaleko miasta wylądowali kosmici, znają nasz język, nie są agresywni, jeśli ktoś ich spotka prosimy mówić do nich powoli i wyraźnie. Są cali zieloni, mają długie ręce i króciutkie nogi. Kierowcy zachciało się sikać, więc zjechał do lasu. Wychodzi z tira, podchodzi do krzaków i ku zdziwieniu zauważa małego zielonego ludzika o krótkich nóżkach. Podchodzi do niego i mówi spokojnie i wyraźnie:

- Dzień Dobry. Jestem ziemianinem, kierowcą tira przyszedłem zrobić siusiu. Na to zielony równie spokojnie i wyraźnie:

-A ja jestem gajowy i sobie sram!

Kierowca widzi przed sobą znak drogowy "Maksimum 80 km". Zwalnia więc do 80 kilometrów na godzinę. Po jakimś czasie widzi znak "Maksimum 60 km". Zwalnia więc ponownie. I znów kolejny znak - "Maksimum 20 km". Kierowca zdenerwował się, ale zwalnia i wściekły wlecze się po szosie. Po godzinie jazdy spostrzega następny znak - "Witamy w Maksimum!".

Syn zrobił nareszcie prawo jazdy i prosi ojca o auto. Ojciec ostro odpowiada: - Popraw oceny w szkole, przeczytaj Pismo Święte i zetnij włosy, to wrócimy do tematu. Po miesiącu chłopak przychodzi do ojca i mówi:

- Poprawiłem stopnie, a Pismo znam już prawie na pamięć. Pożycz samochód!

- Awłosy?

- Ale tato! Przeczytałem ze wszyscy: Samson, Mojżesz, nawet Jezus mieli długie włosy!

- O, widzisz synku! I chodzili pieszo!

Wsiadają dwie blondynki do piętrowego autokaru. Jedna idzie do góry a druga zostaje na dole. Po chwili ta z góry szybko schodzi na dół i mówi do tej z dołu:

- Ty, tam lepiej nie idź, bo tam kierowcy nie ma.

Jakie są zakręty na drodze do Wąchocka?

Takie, że kierowca autobusu widzi jego ty!

Blondynka jedzie zdenerwowana zygżakiem po ulicy. Zatrzymuje ją drogówka.

- Co pani do cholery wyprawia?

- Proszę pana - mówi zdesperowana. Jadę sobie, a tu nagle drzewo mam przed sobą. To skręcam, ale znowu jakieś drzewo, skręcam i cały czas widzę jakieś drzewa. Facet zagląda do auta kobiety:

- Proszę wyjąć choinkę zapachową, to wszystko będzie w normie.

Do samochodu wsiada dwóch podpitych osobników. Samochód ostro rusza z miejsca. Kawalerska jazda trwa już dobry kwadrans. Wóz zarzuca.

- Te, jak jedziesz? - mówi jeden z pijanych.

- Ja? Przez cały czas byłem przekonany, że to ty prowadzisz.

Babcia wypełnia papierki w urzędzie skarbowym. Wypełnia, wypełnia... Wreszcie wypełniła i oddaje urzędnikowi, a urzędnik:

- Ale jeszcze musi się pani podpisać.

- A jak się mam podpisać?

- No, normalnie. Tak, jak się pani podpisuje w liście. Więc babcia napisała:

„Całuję Was mocno! Babcia Alina”

Jechał facet autostradą i nagle mu się zachciało. Potrzeba nie cierpiąca zwłoki. Dojechał do najbliższej stacji benzynowej i udał się do świątyni dumania. Kiedy już siedział i się koncentrował, usłyszał jak ktoś wchodzi do kabiny obok. Po chwili z tej kabiny dobiegło pytanie:

- Cześć, co tam u Ciebie słychać? Facet głupio się poczuł, na ogół nie rozmawiał z obcymi, a tu jeszcze w takim miejscu. Ale niepewnie odpowiedział:

- Nic, wszystko w porządku. - Słuchaj, a powiedz mi co zamierzasz teraz zrobić?

- No, nie wiem - facet czuł się coraz bardziej skrupowany tą wymianą zdań.

- Jadę do Gdańska, a potem wracam do Katowic.

- Wiesz co, zadzwonię do Ciebie później. Jakiś debil w kiblu obok odpowiada na wszystkie moje pytania.

Jeśli uważasz, że kobiety to słaba pleć, spróbuj w nocy przeciągnąć koldrę na swoją stronę.

Nie wolno wstrzymywać gazów! Nie wypuszczone unoszą się do mózgu i stąd się właśnie biorą posrane pomysły.

Co to jest, gdy iluzjonista wyciąga z kapelusza to, co chciał? Sztuczka. A kiedy kobieta wyciąga ze swej torebki to, czego właśnie potrzebuje? Cud.

Czym się różni Syrenka od krowy ?

- Jak Syrenka nawali to stoi, a jak krowa nawali to pójdzie.

Po kolacji wigilijnej rodzina ogląda album ze zdjęciami. Mały Jasio komentuje:

- To muszą być bardzo stare zdjęcia, bo tak wiele na nich miejsca do parkowania.

Pijany facet wchodzi do autobusu i zasypia. Po kilku minutach budzi się i pyta się pasażera siedzącego obok:

- Przepraszam gdzie jesteśmy?

Pasażer odpowiada:

- Włodzi.

- Adokąd płyniemy?

Przyjechała teściowa i pyta zięcia:

- Co to było takie czarne na patelni? Ledwie co to doszorowałam!

- Powłoka teflonowa, mamoo...

I jak tam twój teść?

- Nie pytaj.
- Co, zachorował?
- Gorzej.
- Umarł?
- Gorzej.
- ?!
- Zmienił pleć i teraz mam dwie teściowe.

Co musi się zmienić, żeby polskie drogi odpowiadały normom europejskim?

- Normy europejskie...

Jaka jest różnica między mężczyzną, a kobietą?

Kobieta wymaga wszystkiego od jednego mężczyzny, a mężczyzna wymaga jednego od wszystkich kobiet.

Pewien bezrobotny inżynier nie mogąc od dłuższego czasu znaleźć zatrudnienia postanowił zmienić fach i założyć własną klinikę. Na budynku wywiesił szyld z napisem "Wyleczymy twoją dolegliwość za 500 zł, w przeciwnym wypadku damy ci 1000 zł". Przechodzący obok lekarz postanowił to wykorzystać i trochę zarobić.

- Dzień dobry, nie wiem co się stało, straciłem smak...
- Siostrze, proszę przynieść pudełko 22, jest w nim syrop. Proszę go podać pacjentowi.
- Dobrze. Proszę otworzyć usta...
- Fuj... przecież to benzyna!
- Gratulacje, odzyskał pan smak, 500 zł. Wściekły lekarz zapłacił. Po kilku dniach wrócił do kliniki:
- Dzień dobry, straciłem pamięć, pomóżcie mi ją odzyskać...
- Siostrze, proszę przynieść pudełko 22, jest w nim syrop. Proszę go podać pacjentowi.
- Dobrze, już podaje...
- Ale przecież tam jest benzyna!
- Gratuluję, odzyskał pan pamięć, 500 zł. Jeszcze bardziej zdenerwowany lekarz zapłacił, jednak po kilku kolejnych dniach ponownie postanowił się odgrzyźć:
- Dzień dobry, straciłem wzrok, proszę mi pomóc...
- Przykro mi, nie mamy na to lekarstwa. Proszę, tu jest pana 1000 zł.
- Ale tu jest tylko 500 zł...
- Gratuluję, odzyskał pan wzrok, należy się 500 zł.

Facet wchodzi do sklepu:

- Czy jest dżem? - pyta
- Przykro mi, ale nie ma - odpowiada ekspedientka
- Aczy jest Ketchup? - pyta ponownie
- Jest - odpowiada ekspedientka, stawia na ladzie produktu dodaje:
- Należy się 2.50
- Nie zapłacę - odpowiada facet
- Czemu?! - pyta się oburzona ekspedientka
- Bo nie ma dżemu.

Komisja Europejska postanowiła wybudować bramę w trzecie tysiąclecie jako symbol coraz ściślejszych więzi łączących państwa członkowskie. Wyłoniono podkomisję do przeprowadzenia przetargu, która ów przetarg ogłosiła. Do wykonania bramy zgłosiło się trzech oferentów: Turek, Niemiec i Polak.

Pierwszy ofertę przedstawił Turek: brama solidna, projekt kompletny - wszystko w porządku - koszt: 6000 euro. Drugi był Niemiec: projekt w zasadzie nie odbiegał od projektu Turka, podobne wykonanie, cena: 10.000 Euro. Komisja pyta: czemu aż 10.000! Niemiec na to: solidny niemiecki projekt, solidne niemieckie materiały solidne niemieckie wykonanie, a to kosztuje. OK. Ostatni był Polak, który przedstawił projekt bardzo podobny, wręcz identyczny do projektów Turka i Niemca, ale cena wynosiła 56.000 Euro. Tu komisja o mało nie spadła z krzesła, ale pytają, czemu tak astronomicznie wysoka kwota, na co Polak: - 25.000 Euro dla mnie, 25.000 dla Szanownej Komisji za trud włożony w przeprowadzenie przetargu i skuteczne jego rozstrzygnięcie, a 6.000 dla Turka, bo ktoś te bramy musi postawić...

Kobieta ma w życiu trzy okresy:

- w pierwszym działa na nerwy ojcu,
- w drugim mężowi,
- w trzecim zięciowi.

- Skarbie pójdziesz ze mną na siłownię?
- Mówisz, że jestem gruba?
- No dobra, jak nie chcesz...
- I do tego leniwa?
- Uspokój się Kochanie.
- Uważasz, że jestem histeryczką?
- Wiesz, że nie o to chodzi.
- Teraz, że przeinaczam prawdę?
- Nie, nie musisz ze mną nigdzie iść!
- Tak??? A dlaczego Ci tak zależy, żeby iść samemu?!

Kalendarze 2016

Tradycyjnie jak co roku, **OPOLTRANS** wyda kalendarze z pięknymi dziewczynami i wyjątkowymi ciężarówkami. Co innego może przyciągnąć wzrok każdego związanego z branżą transportową?

Piękne, ponętne kobiety i samochody ciężarowe zostały uwiecznione na stronach kalendarzy, które trafią do wielu miłośników piękna i wielkich samochodów. Nie mamy wątpliwości, że umilą niejedną chwilę, rozjaśnią niejednego problem, oraz poprawią samopoczucie każdego faceta z branży. Oto kilka przykładowych stron, mających jedynie pobudzić apetyt na kalendarze **OPOLTRANS**.



Ciężarówki wybrane m.in. spośród wielu samochodów klientów **OPOLTRANS**, wielkich pasjonatów motoryzacji, składają się na kalendarz z ciężarówkami. W przypadku trudności w wyborze kalendarza na ścianie, zawsze mogą wisieć obydwie propozycje kalendarzy. **OPOLTRANS** życzy, by wszystkie dni w 2016 roku okazały się pomyślne dla Państwa biznesu, oraz życia prywatnego.



WSZYSTKIEGO CO DOBRE W 2016 ROKU ! Życzy OPOLTRANS

SZEROKI WYBÓR MARKOWYCH OLEI

silnikowych • przekładniowych • hydraulicznych • przemysłowych • rolniczych



WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR
MARKOWYCH OLEI **wolf**

ZESTAWY
FILTRÓW



PEŁNA GAMA FILTRÓW

URZĄDZENIA DO
DYSTRYBUCJI



Centrala



Centrala



Centrala



Centrala



Gliwice



Gorzów Wlkp.



Katowice



Łódź



Lublin



Marki



Opole



Poznań



Rusocin k.Gdańska



Radom



Szczecin



Wrocław

Biała Podlaska, Białystok, Bielsko-Biała, Brzezie Dz. Eksportu, Bydgoszcz, Ciechanów, Częstochowa, Elk, Gliwice, Gorzów Wielkopolski, Grajewo, Jelenia Góra, Katowice, Kąty Wrocławskie, Kielce, Konin, Kraków, Lublin, Łomża, Łódź, Marki, Medyka, Mława Nowy Sącz, Nowy Targ, Nysa, Nysa-MEGA, Olsztyn, Opole, Ostrołęka, Ostrów Mazowiecka, Poznań, Piotrków Trybunalski, Płock, Rusocin k. Gdańska, Puławy, Radom, Słupsk, Rzeszów, Siedlce, Szczecin, Wolica, Wrocław, Zielona Góra

