KWIECIEŃ – CZERWIEC 2015

Truck Expert

DLA FACHOWCÓW

EUROPART

Zawsze blisko klienta

EUROPART MA JUŻ 27 ODDZIAŁÓW W POLSCE

Bezpieczny transport

Mocowanie ładunków

Ludzie i ich pasje

Szymon Dwornik – gitarzysta w zespole UFly

Okładziny hamulcowe

Proces produkcji

Drodzy Czytelnicy,

Za oknem rozkwita przyroda, a na mapie Polski pojawiają się nowe oddziały Europart. Mamy ich w Polsce już 27 i zapewniamy: to jeszcze nie koniec! Do nowych siedzib właśnie wprowadziły się nasze zespoły z Łodzi, Częstochowy i Rzeszowa. W Siedlcach natomiast od początku marca działa właśnie utworzony, nowy oddział, z załogą pełną zapału do pracy. To wszystko, by zapewnić większy komfort naszym klientom i szybki dostęp do części zamiennych. Nasze nowe oddziały są bardziej przestronne i zaaranżowane w zunifikowany sposób. Duże powierzchnie magazynowe pozwalają dostarczyć szybko i sprawnie najczęściej kupowane akcesoria. „Dla firmy Europart Polska należy do najważniejszego rynku wzrostu w Europie Środkowej i Wschodniej. Dlatego inwestujemy tutaj szczególnie mocno w sieć oraz zespół sprzedaży" – mówi Pierre Fleck, dyrektor generalny Europart.

Nie tylko rozrasta się sieć naszych placówek, ale również zwiększa liczba terenowych siłowni dla kierowców. Projekt realizowany przez fundację Tuckers Life zatacza coraz większe koło. Do tej pory powstało już 17 takich punktów w Polsce, a kolejne są w planach. Aktywność fizyczna na świeżym powietrzu jest bardzo ważna dla ludzi, którzy prowadzą siedzący tryb życia. Należy pamiętać, że zdrowy kierowca to również bezpieczniejszy transport.

A jeśli mowa o bezpieczeństwie, warto przypomnieć o prawidłowym mocowaniu ładunków. Brak mocowania może zakończyć się tragicznie dla kierowcy i innych uczestników drogi, nie wspominając już o wysokich mandatach. Należy jednak robić to umiejętnie, przede wszystkich stosując certyfikowane, wysokiej jakości pasy mocujące. Szczególnie polecamy sygnowane logiem Europart Premium Parts, gdyż są solidne i bezpieczne, co potwierdzają stosowne certyfikaty.

Wszystkie oferowane przez nas produkty charakteryzują się wysoką jakością i niezawodnością. Wśród części zamiennych sprzedawanych pod naszą własną marką znajdują się również okładziny hamulcowe, które produkowane są w jednym z najnowocześniejszych zakładów w Europie. Zachęcamy do prześledzenia całej drogi ich wytwarzania: począwszy od przygotowania materiału ciernego po lakierowanie gotowego klocka hamulcowego. W efekcie powstają produkty, które z powodzeniem radzą sobie podczas bardzo wymagających warunków pracy na torach wyścigowych. W tym roku już po raz kolejny będą przechodziły tę próbę.

Wkrótce zaczyna się nowy sezon FIA European Truck Racing Championship 2015. Warto więc sobie przypomnieć zasady panujące podczas wyścigowych weekendów, żeby dobrze bawić się w czasie rozgrywek. U nas wyścigi w pigułce.

Nie tylko pracą człowiek żyje… Nasz kolega, Szymon Dwornik na co dzień wspiera zespół sprzedażowy Europart, ale po godzinach zamienia się w gwiazdę rocka. Zespół UFly, w którym gra „Seemoon", wyjątkowo popularny jest w Danii, Holandii i Wielkiej Brytanii. Czyli znowu sprawdza się nasze powiedzenie: cudze chwalicie, swego nie znacie. Warto nadrobić zaległości i poznać ich album zatytułowany: „Love Smugglers". Zachętą niech będzie fragment recenzji portalu Made in Poznań: „Album jest jak wypolerowany diament subtelnie zmieniający kolory w świetle. Konsekwentnie selektywny od pierwszego do ostatniego dźwięku. Na pierwszym planie romantyczny, czysty głos Marcina, wokalisty zespołu, i korespondująca z nim krystaliczna gitara Szymona".

Życzymy miłej lektury.
Redakcja.

SPIS TREŚCI

4 POLSKA. Duży rynek wzrostu dla firmy Europart

Europart konsekwentnie rozbudowuje swoją sieć sprzedaży w Polsce. Około 100 km na wschód od Warszawy otwarto właśnie nowy oddział w Siedlcach.

5 EWOS – optymalne rozwiązanie ułatwiające zamawianie części zamiennych

Europart oferuje zintegrowane rozwiązanie dla warsztatów upraszczające procedury zakupów, monitorowanie stanów magazynowych oraz przeprowadzanie napraw.

6 Bezpieczeństwo nade wszystko

Podczas uderzenia czołowego pojazdu poruszającego się z prędkością 50 km/h niezamocowany ładunek o masie 25 kg przemieszcza się do przodu z niezmniejszoną prędkością i uderza z siłą przedmiotu o masie 900 kg. Łatwo sobie wyobrazić, co się dzieje, gdy ładunek waży tonę…

9 EUROPART POLSKA – oddziały w nowych lokalizacjach

Trzy oddziały Europart Polska: w Częstochowie, Łodzi i Rzeszowie zmieniły swoją lokalizację.

10 Kierowcy w dobrej kondycji

Nevada Center, Port Świecko, Port 2000, Truck Arena Grójec – to tylko niektóre z ostatnich lokalizacji, na których powstały kolejne siłownie dla zawodowych kierowców w ramach sieci Truckers Life, którą od zeszłego roku systematycznie rozbudowuje wrocławska fundacja kierowców o tej samej nazwie (www.truckerslife.eu).

EUROPART

Wydawca:

Europart Polska S.A.
ul. Wojska Polskiego 65A
98-300 Wieluń
tel. +48 43 842 09 00
fax: +48 43 843 12 75

Koordynator projektu:
Łukasz Szafrański
marketing manager

Przygotowanie:
ArtRodar

Druk:
Drukarnia Matrix

Kontakt:
marketing@europart.pl

Zdjęcia na okładce:
Europart, UFLY

12 Idąc za głosem premiera

Środowisko motoryzacyjne bardzo aktywnie rozpoczęło nowy rok. Organizacje reprezentujące setki firm zacieśniają współpracę i inicjują działania pod wspólnym szyldem.

13 Niezależny sektor motoryzacyjny coraz silniejszy

Produkcja części motoryzacyjnych w Polsce wciąż rośnie. W 2013 roku komponenty wytworzone w 900 krajowych fabrykach osiągnęły wartość blisko 60 mld zł.

14 Wyjątkowy dzień

Ryk silników, błyszczące bolidy ciężarowe i kierowcy ścigający się w nich niemal na granicy przepisów – to i wiele więcej, każdy miłośnik sportów motorowych doświadczy na torze wyścigowym podczas eliminacji wyścigów ciężarówek. Impreza dostarcza sporej dawki adrenaliny i niezapomnianych emocji.

18 Części zamienne Europart Premium Parts

20 UFly. Nieślubne dziecko Depeche Mode i U2

Klientom i pracownikom Europart znany jako menedżer regionalny i opiekun 11 oddziałów w Polsce. Dla fanów i pasjonatów dobrej muzyki – „Seemoon" – muzyk i kompozytor zespołu UFly. O swoim drugim wcieleniu, nowej płycie i sukcesach zespołu opowiada Szymon Dwornik.

24 Minimum strat, maksimum wydajności

Okładziny hamulcowe są narażone na duże obciążenia. Ich praca odbywa się w trudnych warunkach, przy wysokich temperaturach, dlatego ważne jest, aby ich jakość była wysoka. To od nich zależy w dużej mierze skuteczność hamowania, czyli bezpieczeństwo na drodze.

26 WABCOWURTH. Specjalista w diagnostyce wielomarkowej

Sprawne pojazdy na drodze i nowoczesne warsztaty z rzeszą zadowolonych klientów. Właściwym partnerem do realizacji takich celów jest WABCOWÜRTH. Posiada know-how w zakresie usług, diagnostyki i technologii przyszłości, które spełniają wymagania codziennej praktyki warsztatowej.

30 Nadchodzą zmiany... Era sprężarek śrubowych

W ostatnim wydaniu naszego kwartalnika pisaliśmy o sprężarkach śrubowych, będących obecnie jednymi z najpopularniejszych urządzeń oferowanych na rynku warsztatowym. Więcej informacji na temat kompresorów śrubowych przedstawi firma Atima Polska, dostawca wyposażenia warsztatowego dla sieci Europart Polska.

31 NOWE OBLICZE AdBlue®

NOXy™ to nowa marka Grupy Azoty dla wodnego roztworu mocznika o stężeniu 32,5% otrzymywanego z technicznie czystego mocznika (bez dodatku substancji obcych) i wody zdemineralizowanej powszechnie znanego pod nazwą AdBlue®.

32 Oddziały EUROPART Polska S.A.

POLSKA

Duży rynek wzrostu dla firmy Europart

Od lewej: Karol Prozner, prezes Europart Polska, Yury Schevchenko, odpowiedzialny za rynek Europy Wschodniej w Europart Group, Pierre Flack, dyrektor generalny Europart Group, Tomasz Górzyński, dyrektor finansowy Europart Polska.

Sławomir Wrona, kierownik oddziału Europart Siedlce i jego zespół.

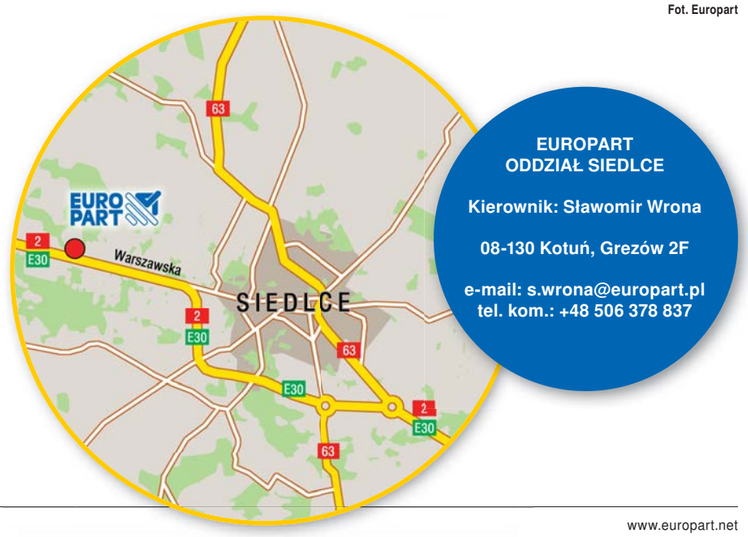
Europart konsekwentnie rozbudowuje swoją sieć sprzedaży w Polsce. Około 100 km na wschód od Warszawy otwarto właśnie nowy oddział w Siedlcach.

Po zeszłorocznej ekspansji w Bydgoszczy i Lesznie powstał nowy punkt na mapie Polski. To realizacja planu, który zakłada pokrycie oddziałami Europart obszar całego kraju. Już dziś Europart dysponuje w Polsce, obok głównej siedziby z magazynem centralnym w Wieluniu, 27 oddziałami.
„Dla firmy Europart Polska należy do najważniejszego rynku wzrostu w Europie Środkowej i Wschodniej. Dlatego inwestujemy tutaj szczególnie mocno w sieć oraz zespół sprzedaży" – powiedział Pierre Fleck, dyrektor generalny Europart.

Europart Polska wraz ze swoim zespołem ponad 170 pracowników ciągle znajduje się na ścieżce wzrostu. „Polska organizacja, ze względu na swoje pochodzenie i duże doświadczenie w dystrybucji części zamiennych do przyczep i naczep, dysponuje specjalnym know-how, niezbędnym przy doborze części do samochodów ciężarowych oraz przyczep różnych marek" – powiedział Karol Prozner, prezes Europart Polska.
Kierownikiem nowego oddziału w Siedlcach jest Sławomir Wrona, który od wielu lat jest związany z samochodami ciężarowymi. Poprzednio pracował m.in. w firmie Inter Cars, jako regionalny kierownik sprzedaży.

Nowy oddział jest położony w strategicznym miejscu, bezpośrednio przy autostradzie A2, stanowiącej jedno z najważniejszych połączeń pomiędzy wschodem a zachodem Polski i Europy. Droga A2 łączy ze sobą najważniejsze środkowoeuropejskie i wschodnioeuropejskie centra gospodarcze aż do Rosji.
W Polsce, tak jak na wszystkich europejskich rynkach, popyt na produkty marki własnej Europart jest bardzo duży. Klienci w naszym kraju szczególnie cenią wysoką jakość produktów, które są sprawdzane i certyfikowane w Niemczech zgodnie z najwyższymi standardami.
Firma Europart dąży do osiągnięcia czołowej pozycji w całej Europie Środkowej i Wschodniej oraz planuje rozszerzyć sieć dystrybucji w tym regionie do 100 lokalizacji. Aktualnie Europart posiada 69 oddziałów. Istotnym czynnikiem wyróżniającym dystrybutora jest duża sieć sprzedaży, która obejmuje 200 miejscowości w 27 krajach. ■

Fot. Europart



EUROPART ODDZIAŁ SIEDLCE

Kierownik: Sławomir Wrona

08-130 Kotuń, Grezów 2F

e-mail: s.wrona@europart.pl
tel. kom.: +48 506 378 837

www.europart.net

EURO PART

EWOS — optymalne rozwiązanie ułatwiające zamawianie części zamiennych

Zamówienia przez całą dobę!

EUROPART oferuje zintegrowane rozwiązanie dla warsztatów upraszczające procedury zakupów, monitorowanie stanów magazynowych oraz przeprowadzanie napraw.

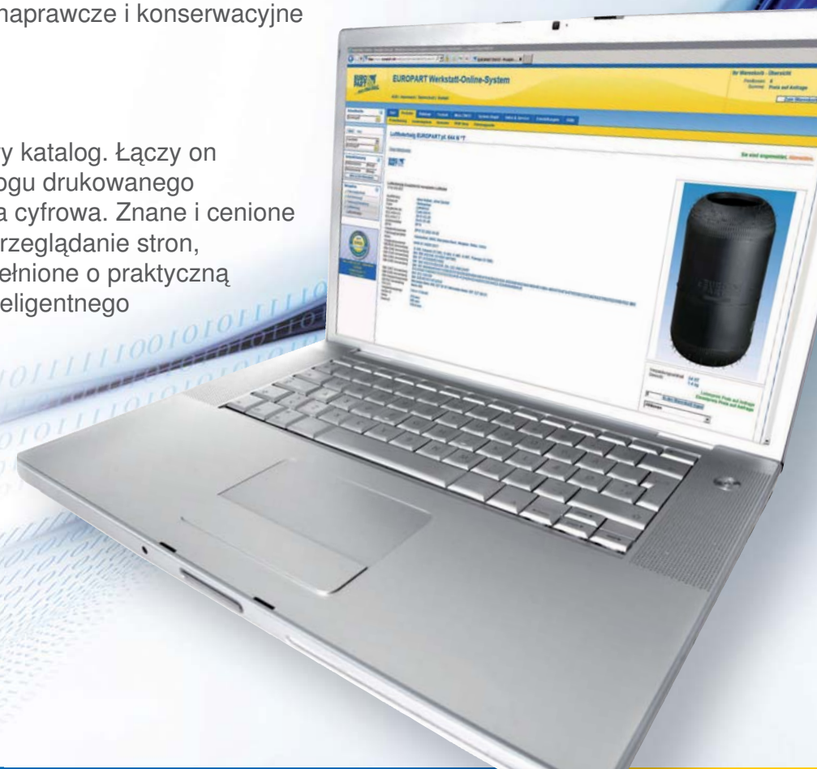
- Bezpieczna i pewna identyfikacja, wyszukiwanie i przyporządkowywanie części zamiennych i wyposażenia
- Części do wszystkich pojazdów ciężarowych, autobusów, przyczep, maszyn rolniczych, samochodów dostawczych i osobowych
- Zamówienia online
- Natychmiastowe informacje na temat cen i dostępności
- Szczegółowe opisy produktów
- Techniczne dane montażowe, naprawcze i konserwacyjne

Organizacja Zaopatrzenie EURO PART EWOS Wersja 2.0 www.europart.net Dane techniczne

Katalog do przeglądania

Ofertę internetową uzupełnia nowy katalog. Łączy on w sobie zalety tradycyjnego katalogu drukowanego z możliwościami, jakie daje wersja cyfrowa. Znane i cenione przez klientów funkcje, takie jak przeglądanie stron, są w katalogu internetowym uzupełnione o praktyczną szybką nawigację oraz funkcje inteligentnego wyszukiwania itp.

- Bezpośrednie połączenie z systemem warsztatowym EUROPART-Online (EWOS), umożliwiające szybkie zamówienia
- Innowacyjna i indywidualna prezentacja produktów



www.europart.net

EURO PART

BEZPIECZEŃSTWO nade wszystko

Podczas uderzenia czołowego pojazdu poruszającego się z prędkością 50 km/h niezamocowany ładunek o masie 25 kg przemieszcza się do przodu z niezmniejszoną prędkością i uderza z siłą przedmiotu o masie 900 kg. Łatwo sobie wyobrazić, co się dzieje, gdy ładunek waży tonę...

Tekst: Katarzyna Biskupska, Zdjęcia: K. Biskupska, Europart

Prawidłowe zamocowanie ładunku to wymóg pozwalający na bezpieczny przewóz towaru w transporcie drogowym. Według statystyk, niemal 1/4 wypadków z udziałem samochodów ciężarowych w państwach Unii Europejskiej, związanych jest właśnie z nieprawidłowym mocowaniem ładunku. Za bezpieczeństwo przewozu odpowiedzialność ponosi nadawca przesyłki, osoby przygotowujące transport, spedytor, a także sam kierowca, jednak obowiązek zabezpieczenia towaru najczęściej spada na kierowcę. Ładunek powinien być przewożony tak, aby nie stanowił zagrożenia dla innych uczestników ruchu drogowego oraz aby sam nie został uszkodzony. Dlatego tak ważne jest zastosowanie certyfikowanych, solidnych i sprawdzonych systemów mocowania, gwarantujących odpowiednie zabezpieczenie przewożonego towaru.

KU PRZESTRODZE

Nieodpowiednie zabezpieczenie ładunku wiąże się z naruszeniem przepisów, a to może być ukarane mandatem – w krajach Unii Europejskiej są to kwoty rzędu kilkuset euro. Karze grzywny podlega też m.in. zastosowanie za małej ilości środków mocujących i ich nieprawidłowe zastosowanie, a także brak zabezpieczenia i pozostawienie swobodnie poruszającego się ładunku. Podczas kontroli przez Inspekcję Transportu Drogowego dalsza jazda będzie nie możliwa dopóki przesyłka nie zostanie zabezpieczona zgodnie z przepisami.
W Polsce oprócz nieprawidłowego mocowania, bardzo częstym problemem – również karanym przez ITD – jest niewłaściwe rozłożenie masy ładunku na naczepie, czyli tzw. wytarowanie. Może to doprowadzić do przekroczenia dopuszczalnych nacisków na osie pojazdu, co wiąże się z dotkliwymi karami finansowymi.
Natomiast w sytuacji, w której źle zabezpieczony towar spowoduje wypadek komunikacyjny, w którym są ranni, a nawet ofiary śmiertelne, wszystkie osoby biorące udział w organizacji transportu (kierowca, przewoźnik i nadawca towaru) pociągnięte zostaną do odpowiedzialności karnej za spowodowanie kalectwa lub nieumyślne zabójstwo. Często oznacza to karę wielu lat więzienia!

PRAWO

Aby ustrzec się przed niekontrolowanym przemieszczaniem ładunku podczas transportu, przewoźnik powinien zastosować odpowiedni rodzaj zabezpieczeń oraz właściwą technikę mocowania. Najczęściej stosowanym rodzajem zabezpieczeń są pasy mocujące, a razem z nimi także i maty antypoślizgowe oraz narożniki. Wykorzystuje się też łańcuchy, siatki, ruchome przegrody i belki – te ostatnie montowane są zazwyczaj w poprzek ładowni lub diagonalnie.
W Polsce obowiązuje unijna norma PN-EN 12195 zatytułowana „Mocowanie ładunków. Bezpieczeństwo" i związana z nią PN-EN 12195-1 „Zestawy do utwierdzania ładunków na pojazdach drogowych. Część 1: Obliczanie sił mocowania" oraz PN–EN 12195-2 „Mocowanie ładunków. Część 2: Pasy mocujące ładunki".

Pas transportowy z napinaczem firmy Europart (nazywany również pasem dwuczęściowym lub kompletem) wykonany jest z mocnego poliestru, odpornego na działanie kwasów, olejów i smarów, zachowującego swoje właściwości w warunkach temperaturowych od –40 do 100°C. Jego nominalna siła napięcia to 600 daN, zdolność mocowania wynosi 2500 daN.

Norma zawiera m.in. wytyczne odnośnie budowy i wymagania wytrzymałościowe pasów i stalowych lin mocujących oraz odciągów łańcuchowych, a także wzory matematyczne służące do doboru liczby i zdolności mocujących elementów służących do zabezpieczenia ładunku na pojeździe w oparciu o maksymalne przyspieszenia działające na przesyłkę w czasie jazdy.
Przepisy te zobowiązują osoby nadające załadunek do zamocowania towaru na pojeździe za pomocą elastycznych elementów mocujących (tj. pasów, łańcuchów, lin), mat zwiększających tarcie pomiędzy przesyłką i powierzchnią skrzyni ładunkowej, narożników, klinów itp. Ma to na celu zrównoważenie sił bezwładności działających na ładunek podczas przyspieszania, hamowania, na zakrętach oraz wyprzedzania, a tym samym pełne bezpieczeństwo przewożonego ładunku.

Pasy są lekkie, miękkie, poręczne i łatwe w montażu oraz magazynowaniu. Nie niszczą delikatnych powierzchni przewożonego ładunku i nie ranią rąk. Taśma poliestrowa, z której są wykonane, jest elastyczna (pochłania wstrząsy) oraz odporna na działanie kwasów mineralnych. Co ważne, pasy są łatwe do kontrolowania, gdyż ewentualne zniszczenia widać gołym okiem, i łatwo je w porę wymienić.

Narożnik zabezpiecza pas przed przetarciem – szczególnie ważne jest to na styku z ostrymi i szorstkimi krawędziami ładunku – oraz ułatwia swobodny przesów pasa przez kątowniki.

Narożnik firmy Europart wykonany jest z elastycznego materiału (nie pęka) i jednocześnie chroni kanty przewożonego ładunku oraz zabezpiecza go przed uszkodzeniem.

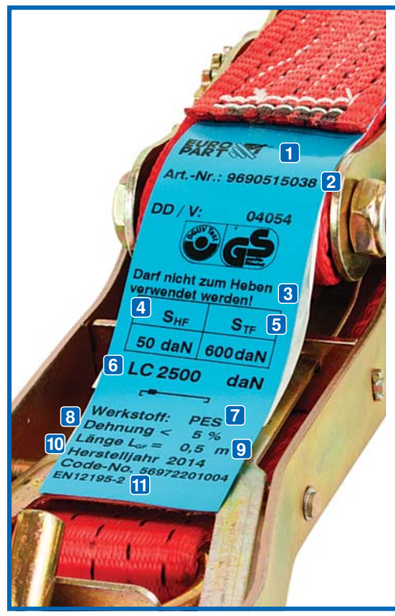
W Niemczech, Austrii i Holandii zarówno wymagania, jak i kary w kwestii zabezpieczenia towaru są najwyższe! Punktem odniesienia są wytyczne zawarte w niemieckiej normie branżowej VDI 2700/1/2. W porównaniu z innymi normami wytyczne zawarte w zasadach VDI rozbudowane są o konkretne przykłady i rysunki pokazujące, jak dany rodzaj ładunku, np. samochody, tafle szkła, arkusze blachy, należy prawidłowo zabezpieczyć.

PASY DLA BEZPIECZEŃSTWA

Pasy mocujące to w tej chwili najpopularniejszy system pozwalający na bezpieczne mocowanie ładunku. Używa się ich przy zabezpieczaniu zarówno lekkich przesyłek na przyczepce, mocowaniu towaru w naczepach skrzyniowych, jak i ciężkich ładunków wielkogabarytowych na naczepach niskopodłogowych. Tak bogata różnorodność zastosowań możliwa jest dzięki szerokiemu zakresowi tonażu tych systemów (od 0,7 do 10 ton), a także dzięki różnym metodom ich mocowania (tj. pasy jednoczęściowe, dwuczęściowe, trzypunktowe itd.).
Ważnym kryterium decydującym o jakości pasa do mocowania ładunków jest jego wytrzymałość na zrywanie. Dlatego tak istotna jest jakość użytych materiałów i precyzja wykonania elementów metalowych. Przy wyborze pasa należy zwracać uwagę na wszywane metki informujące o materiale, z jakiego pas jest wykonany (poliamid, poliester lub polipropylen). Najczęściej pasy wykonywane są z poliestru (PES) odpornego na działanie kwasów, olejów i smarów, zachowującego swoje właściwości w warunkach temperaturowych od –40 do 100°C. Pasy mogą być też wykonane z poliamidu oraz polipropylenu.
Ważnym oznaczeniem na metce jest również rok produkcji, zdolność mocowania (LC) oraz nominalna siła napięcia pasa (STF). Ten ostatni parametr jest bardzo istotny, gdyż źle napięty pas zużywa się znacznie szybciej niż ten o właściwym stopniu napięcia, ponieważ gwałtowne szarpnięcia podczas transportu nadwyrężają jego strukturę, a w skrajnych przypadkach prowadzą nawet do jego zerwania. Ponadto na metce zawarte są obowiązkowe informacje takie jak: nazwa producenta, kod produktu, deklaracja zgodności z odpowiednią normą europejską oraz informacja: „Nie zawieszać, tylko mocować".

JEŚLI PASY TO I NAROŻNIKI

Pasy transportowe nawet te wykonane z najlepszych materiałów, są często narażone na uszkodzenia mechaniczne, szczególnie wtedy, gdy chroniony towar ma ostre krawędzie. Dlatego nieodłącznym elementem mocowania ładunków za pomocą pasów są narożniki (kątowniki). Wykonane z elastycznych materiałów i nakładane na brzegi przesyłki w miejscach, gdzie przebiega pas transportowy, chronią go przed przetarciem, a pozwalając pasowi wykonywać mikrodrgania – de facto utrzymują go w jednym miejscu. Powierzchnia styku narożnika z ładunkiem jest dużo większa niż pasa z tym ładunkiem, dzięki czemu siła nacisku rozkłada się na większą powierzchnię. Narożniki zatem chronią nie tylko pas przed przedwczesnym



METKA INFORMACYJNA DOŁĄCZONA DO KAŻDEGO ATESTOWANEGO PASA TRANSPORTOWEGO:

1. **Nazwa producenta** pasa transportowego
2. **Kod produktu**
3. **Informacja „Nie zawieszać, tylko mocować"**
4. **SHF – standard hand force**, czyli siła, z jaką można działać na ramię napinacza. Wartość 50 daN = 50 kG i jest to standardowa wartość. Działanie na ramię napinacza większą siłą może spowodować jego zniszczenie.
5. **STF – standard tension force** (nominalna siła napięcia pasa), czyli siła, z jaką ładunek zostanie dociśnięty do podłoża. Standardowa wartość tego parametru waha się między 350 a 400 daN. Pasy firmy Europart mają ten parametr podwyższony do 600 daN (600 kG).
6. **LC – lashing capacity** (zdolność mocowania) to inaczej zdolność mocowania, zależna od sposobu mocowania ładunku. W naciągu prostym wynosi 2500 daN (2500 kG), co oznacza, że w przypadku mocowania w układzie prostym ładunek nie powinien ważyć więcej niż 2,5 tony.
7. **Oznaczenie materiału**, z jakiego wykonana jest taśma (PES – mocny poliester)
8. **Rozciągliwość taśmy podczas pracy** – oznacza, że maksymalne wydłużenie taśmy, z której uszyty jest pas, nie przekracza 5%.
9. **LG – lenght** (długość). LGL – długość odczytana z metki pasa transportowego (9,5 m), LGF – długość odczytana z napinacza pasa transportowego (0,5 m).
10. **Rok produkcji** pasa transportowego.
11. **Deklaracja zgodności z unijną normą EN 12195-2**, która gwarantuje wysoką jakość oraz bezpieczeństwo użytkowania pasa transportowego.

Przykład maty zwiększającej tarcie, umieszczonej pod ładunkiem.

zużyciem, ale również przewożony towar, co również wpływa na większe bezpieczeństwo transportu.

GDY POJAWIĄ SIĘ WOLNE PRZESTRZENIE

Bezpieczeństwo przewożonego towaru zależy również od jego rozmieszczenia w ładowni pojazdu. Jedną z zasad podczas załadunku jest np. nie umieszczanie przesyłek ciężkich na lekkich, a także – w miarę możliwości oczywiście – nie pozostawianie wolnego miejsca między nimi. Jednak realia są inne i nie da się zapobiec pojawieniu wolnych przestrzeni. Wówczas ładunek należy dodatkowo zabezpieczyć, wykorzystując np. palety, ramy rozporowe, poduszki powietrzne oraz belki. Te ostatnie montowane są najczęściej w poprzek ładowni lub diagonalnie, idealnie zabezpieczają towar przed przesunięciem do tyłu.

KROPKA NAD I

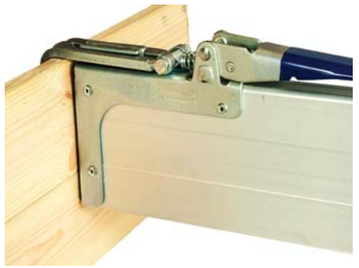
Błędne zabezpieczenie ładunku prowadzi nie tylko do ogromnych strat materialnych, ale przede wszystkim groźnych dla życia wypadków. Dlatego właśnie dla zupełnej ochrony przed przemieszczeniem się transportowanego towaru, stosuje się m.in. maty i wykładziny antypoślizgowe. Wykonane z granulatu gumowego, zwiększają tarcie występujące pomiędzy ładunkiem a podłożem i tym samym ograniczają ryzyko przesunięcia się przesyłki. Stosuje się je w połączeniu z pasami transportowymi. Warunkiem bezpiecznego i odpowiedniego stosowania mat antypoślizgowych jest zachowanie ich czystości. Należy utrzymać czystość maty, gdyż zatłuszczona, nie spełni swojego zadania.

Dlaczego warto zainwestować w sprawdzone, solidne i co najważniejsze – certyfikowane zabezpieczenie przewożonego towaru? Sprawdzone systemy mocowania ładunków gwarantują odpowiednie zabezpieczenie przesyłki, a tym samym pozwalają kierowcy i innym osobom organizującym transport spać spokojnie. Kierowca wykonuje swoją pracę, nie martwiąc się ewentualnymi wypadkami, które mogą powstać na skutek przemieszczenia się ładunku i nie myśląc o szkodach transportowych oraz uszkodzeniach pojazdu, jakie mogą wystąpić. Jest pewien, że bezpiecznie zamocowany ładunek uchroni go przed utratą pracy i prawa jazdy, karą grzywny, a nawet karą więzienia! I co jest istotne, dostarczy przewożony towar w stanie niezmienionym do miejsca docelowego.

PAMIĘTAJ!

- *Ładunek musi być zabezpieczony.*
- *Nie należy zostawiać luk.*
- *Niewłaściwe użycie elementów mocujących oznacza brak mocowania.*
- *Dobrze zabezpieczony ładunek nie zmienia swojego położenia.*

Mata antypoślizgowa Europart wykonana z granulatu gumowego, stosowana jest w połączeniu z pasami transportowymi. Maty zwiększają siłę tarcia występującą między ładunkiem a podłożem, dzięki czemu zmniejszane są siły, z jakim napinane są pasy transportowe.



Belka mocująca Europart.

Belki mocujące montowane są zazwyczaj w poprzek ładowni lub diagonalnie. Zapewniają bezpieczeństwo tylko wtedy, gdy są certyfikowane i pochodzą od pewnego i sprawdzonego producenta. Nie wolno zastępować ich zamiennikami „domowej roboty"!

EUROPART POLSKA
– oddziały w nowych lokalizacjach

Trzy oddziały Europart Polska: w Częstochowie, Łodzi i Rzeszowie zmieniły swoją lokalizację.

Każda z nowych lokalizacji ma większy magazyn – o powierzchni 300 m², przestronną i nowoczesną salę sprzedaży wraz z ekspozycją części zamiennych, wyposażenia warsztatów i chemii technicznej z logo Europart Premium Parts oraz pozostałych dostawców – 100 m². Kompetentna kadra oraz stałe trasy dowozu to już stały element pracy oddziałów Europart.
Powyższe zmiany są podyktowane systematycznie wzrastającym zapotrzebowaniem klientów na części zamienne do ciężarówek i naczep z oferty Europart.

EUROPART CZĘSTOCHOWA

ul. Wojska Polskiego 88
42-200 Częstochowa

tel.: 34 329 19 38
fax: 34 354 30 03

EUROPART RZESZÓW

ul. Torowa 2
35-205 Rzeszów

tel.: +48 17 861 26 24
fax: +48 17 861 24 49

EUROPART ŁÓDŹ

ul. Brzezińska 12
92-103 Łódź

tel. kom.: 512 403 844

LOKALIZACJE PLANOWANYCH OBIEKTÓW

- ***Stacja Speed – Olszyna***
  www.paliwa-speed.eu
  na terenie byłego terminala celnego
- ***MOP Michałowice Południe***
  przy drodze S8 Wrocław – Warszawa

KIEROWCY w dobrej kondycji

Nevada Center, Port Świecko, Port 2000, Truck Arena Grójec – to tylko niektóre z ostatnich lokalizacji, na których powstały kolejne siłownie dla zawodowych kierowców w ramach sieci Truckers Life, którą od zeszłego roku systematycznie rozbudowuje wrocławska fundacja kierowców o tej samej nazwie (www.truckerslife.eu).

Łącznie w całym kraju działa już 17 bezpłatnych i czynnych 24 godziny na dobę obiektów treningowych, na których kierowcy mogą ćwiczyć mięśnie i kości po wielogodzinnej jeździe, poprawiać swoją koncentrację czy po prostu zwyczajnie się porozciągać. Ale plany fundacji, jak podkreśla Grzegorz Haładus, dyrektor zarządzający fundacji Truckers Life – nie kończą się na już istniejących siłowniach, cel jest dużo bardziej ambitny.

– Tylko w tym roku planujemy zbudować kilkadziesiąt nowych parków dla kierowców. Chcemy, żeby nasze obiekty były dostępne w większości lokalizacji, w których kierowcy odbierają swój odpoczynek. Tylko wtedy jest szansa, że wśród kierowców zawodowych zapanuje swoista moda na ruch i aktywny wypoczynek – mówi Grzegorz Haładus. – Obok stacji paliw, w tym roku chcemy także rozpocząć budowę obiektów na popularnych MOP-ach przy autostradach i drogach ekspresowych.

W założeniu fundacji zewnętrzne parki treningowe mają powstawać nie tylko w Polsce, ale także na terenie pozostałych krajów europejskich. Aby cel został zrealizowany, fundacja cały czas rozrzesza sieć partnerów, którzy wesprą organizację w jej działaniach i pomogą sfinansować kolejne siłownie dla kierowców.

NAJNOWSZY PUNKT MEDYCZNY
DOCSTOP

Nowy Szpital w Świebodzinie
ul. Młyńska 6
66-200 Świebodzin

tel.: centrala 068/45-64-000

Pon. – Pt. godz. 18 – 8
Całodobowo w sob., niedz. i święta

W POSZUKIWANIU SPONSORÓW

Przedstawiciele Truckers Life liczą, że dobrą okazją do pozyskania kolejnych partnerów będą branżowe wydarzenia skierowane do uczestników sektora transportowego. Tylko w maju fundacja będzie poszukiwać partnerów do projektu na trzech różnych imprezach. Na początku maja, wspólnie z partnerem – firmą Trans.eu, reprezentacja Truckers Life weźmie udział w najważniejszych na świecie targach logistycznych Transport Logistics w Monachium.

Kilka dni potem przedstawiciele Truckers Life do idei budowy siłowni na stacjach paliw będą przekonywać... samych właścicieli stacji paliw. Okazją do tego będzie kolejna – XXII edycja Międzynarodowych Targów Stacja Paliw, które po raz kolejny odbędą się w Centrum Expo w Warszawie.

Z kolei pod koniec maja, fundacja Truckers Life wspólnie z Polską Unią Transportu po raz kolejny zorganizuje ogólnopolskie spotkanie przewoźników drogowych. Drugi raz z rzędu zlot przewoźników odbędzie się w Krzyżowej na Dolnym Śląsku.

Dobrą okazją do zaprezentowania siłowni dla kierowców będzie z pewnością tegoroczny Zlot Master Truck, który, jak co roku, odbędzie się w Polskiej Nowej Wsi pod Opolem. W minionym roku, wspólnie z firmą Europart, w trakcie zlotu fundacja zbudowała specjalną strefę zdrowia dla kierowców. Kierowcy mogli przekonać się, jak w praktyce działają siłownie dla kierowców, a dzięki specjalnemu pokazowi ćwiczeń z udziałem ambasadorki kampanii – Iwony „Trucking Girl" Blecharczyk i trenera Pawła Zaremby uczestnicy zlotu dowiedzieli się, jak prawidłowo i efektywnie wykonać trening na urządzeniach treningowych.

Wydarzenia branżowe to dobra okazja do poinformowania firm z branży TSL o działaniach fundacji i możliwości przyłączenia się do kampanii. Bez wsparcia partnerów idea byłaby po prostu niemożliwa.

PREWENCJA, CZYLI POMOC MEDYCZNA DOCSTOP

Obok budowy siłowni, fundacja systematycznie rozwija II filar swojej kampanii, czyli projekt budowy sieci punktów medycznych dla kierowców o nazwie DocStop. Najnowszy punkt powstał właśnie w Nowym Szpitalu w Świebodzinie (http://www.nowyszpital.pl/). Z kolei punkt informacyjny, w którym kierowcy mogą zasięgnąć potrzebnych informacji, a także bezpiecznie zostawić swoją ciężarówkę w trakcie pobytu w placówce w Świebodzinie, znajduje się na stacji Port 2010 w miejscowości Żarska Wieś.

Misją projektu DocStop jest podniesienie bezpieczeństwa na drogach poprzez umożliwienie, będącym w trasie kierowcom zawodowym, uzyskania szybkiej pomocy medycznej i zmniejszenie tym samym ryzyka wystąpienia typowych dolegliwości kierowców, jak zawał czy udar mózgu.

truckerslife.eu foundation

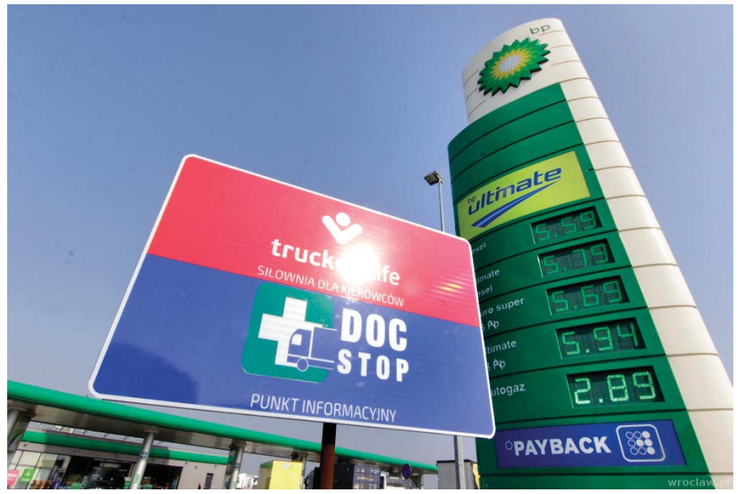
W punkcie medycznym potrzebujący kierowca otrzyma pomoc bezpłatnie: w ramach kontraktu z NFZ lub karty EKUZ (obywatele z UE). W miarę rozbudowy sieci punktów medycznych i rozwoju projektu DocStop, uruchomiona zostanie także aplikacja na telefon zawierająca wszystkie placówki istniejące w ramach sieci.

Obecnie w Polsce działają 2 punkty DocStop: NZOZ Kama w Kątach Wrocławskich i Nowy Szpital w Świebodzinie. W bieżącym roku ma powstać jeszcze 19 nowych miejsc pomocy medycznej dla kierowców. W całej Europie jest ponad 800 placówek, w których kierowcy, w razie potrzeby, mogą otrzymać specjalistyczną pomoc.

W 2014 roku za działania na rzecz poprawy kondycji kierowców – w tym budowę siłowni i punktów medycznych DocStop, fundacja Truckers Life otrzymała nominację do prestiżowej nagrody „Partner Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego" przyznawanej przez Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego – organizacji działającej na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych w Polsce.

Więcej o projektach fundacji można znaleźć na stronie www.truckerslife.eu

Fot. Truckers Life



Od lewej: Jerzy Maliński – prezes MOVEO, Alfred Franke – prezes SDCM, Jarosław Sojewski – prezes ZPBM i Rafał Sosnowski – prezes STM.

IDĄC ZA GŁOSEM PREMIERA

Środowisko motoryzacyjne bardzo aktywnie rozpoczęło nowy rok. Organizacje reprezentujące setki firm zacieśniają współpracę i inicjują działania pod wspólnym szyldem.

Koalicja pod nazwą Kampania R2RC – Kierunek 2020 zainicjowana została przez Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, gdyż brak znajomości niezależnego rynku motoryzacyjnego wśród osób odpowiedzialnych za tworzenie prawa wymaga silniejszych działań. Koalicję oprócz SDCM-u, jako koordynatora kampanii, utworzyły także STM, Moveo oraz ZPBM.

„Kampania, którą właśnie rozpoczynamy, to pierwszy krok zmierzający do realizacji sugestii premiera Janusza Piechocińskiego wyrażonej podczas listopadowej Konferencji Niezależnego Rynku Motoryzacyjnego, że SDCM powinien stworzyć jak najszerszą reprezentację środowiska" – wyjaśnia Alfred Franke, prezes SDCM i koordynator kampanii. Jak mówi, koalicja będzie koncentrować się na opracowywaniu opinii i stanowisk środowiska w sprawach istotnych z punktu widzenia niezależnego rynku motoryzacyjnego, uwzględniając szeroki punkt widzenia na podejmowane kwestie.

„Powstanie koalicji to odpowiedź na wyzwania, przed którymi stoi branża. Dynamiczny rozwój sektora motoryzacyjnego wymaga, aby także prawo nadążało za zmianami i we właściwy sposób regulowało funkcjonowanie rynku motoryzacyjnego" – dodaje Jarosław Sojewski, prezes ZPBM.

Członkowie koalicji podkreślają, że jest ona otwarta i zapraszają do współpracy także inne organizacje, wierząc, że te do niej dołączą, rozumiejąc potrzebę integracji środowiska.

Spotkanie inicjatywne zakończyło się oficjalnym podpisaniem umowy koalicyjnej. ■

- ***Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)*** *zrzesza i reprezentuje interesy międzynarodowych przedsiębiorstw działających w przemyśle motoryzacyjnym, jak również polskich producentów i dystrybutorów części motoryzacyjnych. Prezesem SDCM jest Alfred Franke.*
- ***Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej (STM)*** *skupia i reprezentuje przedsiębiorstwa działające w branży wyposażenia warsztatowego. Prezesem STM jest Rafał Sosnowski.*
- ***MOVEO*** *to organizacja pracodawców branży motoryzacyjnej, szczególnie dedykowana niezależnym warsztatom oraz Stacjom Kontroli Pojazdów. Jej prezesem jest Jerzy Maliński.*
- ***Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej (ZPBM)*** *to organizacja zrzeszająca pracodawców MŚP sektora motoryzacyjnego. Jego prezesem jest Jarosław Sojewski.*

„Ponad połowa wytworzonych w naszym kraju części jest eksportowana" – zaznaczył Janusz Piechociński, wicepremier, minister gospodarki. Po jego prawej stronie Alfred Franke, prezes SDCM.

Produkcja części motoryzacyjnych w Polsce wciąż rośnie. W 2013 roku komponenty wytworzone w 900 krajowych fabrykach osiągnęły wartość blisko 60 mld zł.

NIEZALEŻNY SEKTOR MOTORYZACYJNY CORAZ SILNIEJSZY

„Polski przemysł motoryzacyjny to przede wszystkim produkcja części i akcesoriów samochodowych – powiedział wicepremier Janusz Piechociński podczas konferencji poświęconej podsumowaniu sytuacji niezależnego sektora części motoryzacyjnych. – To coraz ważniejszy segment naszej gospodarki, tym bardziej, że ponad połowa wytworzonych w naszym kraju części jest eksportowana" – dodał minister.

Alfred Franke, prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych podsumował ubiegły rok w branży. Z danych zebranych przez SDCM wynika, że w 2013 r. wartość sprzedanej produkcji części samochodowych w Polsce wyniosła 59,1 mld zł. Warto powiedzieć, że był to kolejny rekordowy rok. Eksport stanowił 50,6% produkcji.

SPADEK MARŻ

Większą sprzedaż odnotowali również polscy dystrybutorzy części. Ich przychody osiągnęły w ubiegłym roku wartość 10 mld zł. Przychody dystrybutorów części zamiennych i akcesoriów wzrosły więc o 12,1%. Wzrost dotyczył przede wszystkim segmentu części przeznaczonych do aut osobowych. W segmencie pojazdów ciężarowych był on mniejszy i odzwierciedlał tempo wzrostu gospodarki.

Optymistycznie rysują się również perspektywy na ten rok. Firmy prognozują dalszy wzrost przychodów, przy czym ponad połowa spodziewa się, że przekroczy on 10% dotychczasowych przychodów.

Godnym odnotowania wynikiem jest stale rosnący eksport osiągany przez polskich dystrybutorów części. W segmencie osobowym stanowi on już 16,5%, a w ciężarowym 7,1% ogólnych przychodów. Trzeba podkreślić, że są to firmy o polskim kapitale, które z powodzeniem konkurują z przedsiębiorstwami zachodnimi. Mniej pozytywnym wskaźnikiem jest natomiast spadający poziom marż, jakie uzyskują dystrybutorzy.

POLSKIE KOMPETENCJE

Widać również zmiany na rynku usług warsztatowych. W Polsce jest on zdominowany przez serwisy niezależne. Liczba warsztatów powoli, choć systematycznie spada, choć miejsc pracy w branży warsztatowej przybywa. Dzieje się tak dlatego, że słabsze, mniejsze warsztaty, które nie inwestują w odpowiednie wyposażenie, szkolenia i rozwój firmy wypadają z rynku. Ich miejsce zajmują nowoczesne serwisy, w których przybywa stanowisk naprawczych.

Z badań rynku przygotowanych przez SDCM wynika, że polscy kierowcy nadal relatywnie mało wydają na obsługę samochodów. Wciąż więc istnieje potrzeba działań edukacyjnych, które przyczynią się do podniesienia świadomości kierowców na temat związku stanu technicznego samochodów z bezpieczeństwem na drodze.

Minister Janusz Piechociński, podsumowując konferencję, zwrócił uwagę na pokutujące mity. „Niektórzy mówią, że polski przemysł motoryzacyjny (w rozumieniu produkcji samochodów) właściwie nie istnieje, bo fabryki należą do koncernów zagranicznych. Tymczasem wśród producentów części są ciekawe firmy z polskim kapitałem, które znakomicie sobie radzą i rozwijają się – stwierdził minister. – Trzeba też powiedzieć, że nie jest prawdą, iż fabryki motoryzacyjne lokowane są w Polsce wyłącznie z powodu niskich kosztów pracy. Czynników jest więcej, a wśród nich są również wysokie kwalifikacje polskich pracowników, w tym kadry inżynierskiej i menedżerskiej. Dzięki temu w Polsce tworzone są także centra badawczo-rozwojowe" – wyjaśnił Janusz Piechociński. ■

Fot. Ministerstwo Gospodarki

Wyjątkowy dzień

Ryk silników, błyszczące bolidy ciężarowe i kierowcy ścigający się w nich niemal na granicy przepisów – to i wiele więcej, każdy miłośnik sportów motorowych doświadczy na torze wyścigowym podczas eliminacji wyścigów ciężarówek. Impreza dostarcza sporej dawki adrenaliny i niezapomnianych emocji.

Tekst i zdjęcia: Katarzyna Biskupska

Wyścigi ciężarówek organizowane są pod patronatem Międzynarodowej Federacji Samochodowej FIA. Dzięki ogromnej frekwencji (corocznie niemal 500 tys. widzów) wydarzenie to plasuje się na drugim miejscu – zaraz po Formule 1 – pod względem oglądalności wśród imprez motorowych organizowanych przez FIA. To bardzo widowiskowa impreza. Ścigający się kierowcy swymi ciężarówkami dosłownie „rozpychają" się po – często wąskich i przystosowanych dla osobówek – torach. Zderzaki i elementy ospojlerowania „fruwają" w powietrzu. Jednak najważniejsza dla fanów jest możliwość uczestniczenia w pełni atrakcji weekendu nie tylko z trybun, gdzie kibicują swym faworytom, ale i przebywanie na padoku wśród namiotów serwisowych zespołów podczas przerw między wyścigami. Mogą tam być blisko kierowców i ich teamów, fotografować się z nimi, a nawet wymieniać uwagi. Należy pamiętać, że znaczna część kibiców to „pracownicy" sektora transportowego, dlatego też podglądanie pracy mechaników przy bolidach ciężarowych, z racji wykonywanej pracy, jest dla nich nie tylko frajdą i ciekawostką, ale także bliskie ich sercu... Podczas wyścigów Formuły 1 takiej możliwości nie ma.

LICZY SIĘ PASJA

Kierowcy i ich zespoły spotykają się na torach wyścigowych Europy w weekendy, średnio dwa razy w miesiącu, od końca kwietnia do połowy października. W sezonie odbywa się 10 eliminacji, w których startuje każdorazowo ok. 20 pojazdów – głównie MAN-ów. Do walki z nimi stają Freightlinery i Renault, ale zobaczyć można także Mercedesy, Iveco i Scanie. Liczba pojazdów uczestniczących w każdej rundzie uzależniona jest od budżetów teamów i sponsorów je wspierających. Te zespoły, które walczą o tytuł mistrzowski, obecne są w każdej rundzie. Ale te mniejsze, o skromniejszych budżetach, pojawiają się w wybranych eliminacjach, rywalizując dla rozrywki i czerpiąc radość z samego uczestnictwa i spotkań towarzyskich z członkami innych zespołów.

Ważna w całej zabawie w truck racing jest pasja do ścigania i ciężarówek. Kierowcy, wszyscy bez wyjątku – zarówno ci z czołówki, mający pojazdy z górnej półki i walczący o tytuł mistrzowski, jak i ci z końca stawki startujący dla frajdy, zarówno bardzo młodzi i początkujący, jak i ci starsi stażem i doświadczeni – wszyscy są pasjonatami pojazdów ciężarowych.

Ostatnie chwile na linii startowej, kierowcy skupieni i wyciszeni, słuchają wskazówek inżynierów.

Terminarz wyścigów ciężarówek FIA na 2015 r.

25–26 . 04 . 2015	Walencja / Hiszpania
16–17 . 05 . 2015	Spielberg / Austria
23–24 . 05 . 2015	Misano / Włochy
20–21 . 06 . 2015	Nogaro / Francja
27–28 . 06 . 2015	Nürburg / Niemcy
29–30 . 08 . 2015	Most / Czechy
05–06 . 09 . 2015	Budapeszt / Wegry
19–20 . 09 . 2015	Zolder / Belgia
03–04 . 10 . 2015	Jarama / Hiszpania
10–11 . 10 . 2015	LeMans / Francja

WEEKEND CZAS ZACZĄĆ

Większość zespołów przyjeżdża na tor wyścigowy już w czwartek i rozkłada boksy często do późnych godzin nocnych, aby następnego dnia wszystko było dopięte na ostatni guzik. W piątek od rana odbywają się sesje treningowe. Wtedy też inżynierowie i mechanicy mają czas na dostrojenie ciężarówek i ostatnie zmiany.

Każda runda Mistrzostw Europy Truck Racing odbywa się według określonych przepisów FIA. Zarówno w sobotę, jak i w niedzielę przeprowadzane są dwa wyścigi na trasie o długości po 45 km każda – jest to ok. 8 do 12 okrążeń, w zależności od długości toru. Czyli w ciągu weekendu kierowcy mają okazję zdobyć cenne punkty w 4 wyścigach.

Sobota zaczyna się od briefingu kierowców oraz losowania kompletów opon. Między dziesięcioma najlepszymi kierowcami losowanych jest 6 kompletów opon, na których trzeba przejechać sesję treningową i dwa wyścigi odbywające się danego dnia. Drugiego dnia wyścigów losowanie się powtarza, a wszystko dla zapewnienia najlepszym kierowcom jednakowych warunków, by ściganie było fair.

Następnie przeprowadzane są dwie sesje treningowe oraz sesja kwalifikacyjna (Q1). Sesja ta wyłania 10 najszybszych zawodników, którzy w kolejnej fazie kwalifikacji, zwanej „Super Pole", walczą o kolejność na linii startowej do pierwszego wyścigu i najlepsze miejsce będące odpowiednikiem „pole position" w Formule 1.

GOTOWI, DO STARTU, START!

Kierowcy ustawiają ciężarówki na linii startowej na miejscach wywalczonych we wcześniejszych eliminacjach. W czasie, gdy w skupieniu wysłuchują ostatnich wskazówek od szefów teamów, delegaci techniczni FIA sprawdzają twardość opon każdego pojazdu. Wyścig rozpoczyna się ze startu lotnego, a przez pierwsze formujące okrążenie przed wyścigówkami jedzie ciężarówka zwana Pace Truck – odpowiednik Safety Car w Formule 1.

Te 5,5-tonowe bolidy pod maskami mają silniki o mocy niemal 1200 KM i są w stanie rozpędzić się do 160 km/h (limit prędkości) dosłownie w parę sekund. Zawsze najbardziej widowiskowy jest pierwszy zakręt, dochodzi na nim zazwyczaj do największej liczby stłuczek, kolizji i wypadnięć poza łuk drogi, gdyż każdy z kierowców chce uzyskać jak najlepszą pozycję i później ją utrzymać. Mimo iż wydaje się, że na torze jest ciasno

Podczas losowania kierowcy dostają jednakowe komplety opon. Muszą przejechać na nich sesję treningową i dwa wyścigi odbywające się danego dnia.

Na pierwszym zakręcie dochodzi najczęściej do największej liczby kolizji. Obsługa techniczna zbiera z toru fragmenty bolidów.

Podczas wyścigu członkowie zespołów znajdujący się w alei serwisowej w napięciu śledzą wyniki czasów okrążeń zawodników.

Ukoronowaniem każdego wyścigu jest wręczanie zasłużonego trofeum i symboliczny szampan dla zwycięzców.

Przed każdym wyścigiem ciężarówki są myte. Muszą się dobrze prezentować na starcie.

– kierowcom udaje się wyprzedzić rywali, często kosztem oderwanych zderzaków i spojlerów. Jednak są to niegroźne kolizje, a dzięki nim rywalizacja ku uciesze widowni, jest bardzo widowiskowa.

Warto wspomnieć, że wyścig jest na bieżąco obserwowany przez sędziów FIA, co oznacza, że zawodnicy są karani za różne przewinienia, np. za przekroczenie maksymalnej prędkości podczas wyścigu (160 km/h), ścinanie zakrętów czy przewrócenie przepisowych słupków, tzw. markerów. Najczęściej nakładana jest kara czasowa, ale zdarzają się również dyskwalifikacje za rażące złamanie przepisów.

Zainstalowane w kabinie pojazdów moduły telemetryczne umożliwiają śledzenie na bieżąco pełnej pracy pojazdu w trakcie wyścigu. Kierowcy będąc w stałym kontakcie radiowym ze swoimi inżynierami, są informowani o przewadze czasowej lub stracie, ostrzegani i powiadamiani o problemach technicznych na torze.

NA GORĄCO

W przerwie między wyścigami mechanicy mają ręce pełne roboty. Ich zadaniem jest błyskawiczna naprawa uszkodzeń pojazdu i doprowadzenie go do pełnej sprawności przed kolejnymi zmaganiami. Czasem niestety uszkodzenia są tak duże, że samochód, a tym samym i kierowca, musi wyścig odpuścić, tracąc możliwość zebrania cennych punktów.

Jednak gdy nie ma znacznych uszkodzeń samego pojazdu, mechanicy sprawdzają stan podzespołów, wymieniają opony, klocki i tarcze hamulcowe czy uzupełniają brakujące ospojlerowanie. W czasie, gdy mechanicy dwoją się i troją przy ciężarowych bolidach, kierowcy razem z inżynierem i szefem omawiają i analizują – na podstawie danych zebranych podczas przejazdu – to co działo się podczas wyścigu, a było błędem kierowcy lub problemem technicznym pojazdu.

Weekend wyścigowy to nie tylko eliminacje ciężarówek, to również wiele imprez towarzyszących. Organizatorzy przygotowują dla przybyłej publiczności szereg atrakcji, np. pokazy kaskaderów samochodowych i motocyklowych, wyścigi samochodów osobowych czy parady pojazdów tuningowanych, które gwarantują świetną zabawę całym rodzinom. Na terenie okalającym tor często przygotowane jest miasteczko trakerskie (np. na torze Nürburgring czy w Le Mans), gdzie prezentują się lśniące chromem stuningowane ciężarówki, przyciągające wzrok oryginalnymi i kolorowymi wzorami oraz artystycznie wykonanymi zdobieniami. Prezentowane są również amerykańskie trucki i oldtimery: Peterbilty, Kenworthy, Freightlinery, Macki, a w specjalnych butikach można zakupić gadżety i akcesoria związane z wyścigami. Jednym słowem – wielka gratka dla miłośników ciężarówek.

Dodatkowo – tak jest podczas eliminacji w Hiszpanii i Francji – odbywają się rozgrywki krajowe w wyścigach ciężarówek

Na torze dla kibiców organizator przygotowuje szereg atrakcji, np. wystawy pojazdów tuningowanych, amerykańskich trucków i oldtimerów.

Nieodłączną atrakcją wyścigów są piękne dziewczyny.

o Puchar Hiszpanii czy Francji. Stąd też obecność na padoku większej liczby namiotów serwisowych zespołów. Fani mogą również liczyć na atrakcje przygotowane przez zespoły wyścigowe i wspierających ich sponsorów organizujących np. konkursy czy specjalne sesje zdjęciowe z kierowcami i ich ciężarówkami.

HANDICAP

Kolejność na starcie do drugiego wyścigu ustalana jest na podstawie wyników z wyścigu pierwszego, tylko w odwrotnej kolejności, czyli ósmy kierowca, startuje jako pierwszy, siódmy jako drugi itd. O ile wyniki pierwszego wyścigu zazwyczaj nie zaskakują, gdyż kierowcy startują według kolejności ustalonej na podstawie wcześniejszych eliminacji czasowych i najlepsi są na początku, o tyle znacznie ciekawszy – szczególnie dla publiczności – jest drugi wyścig dnia (tzw. handicap). A to dlatego, że słabsi kierowcy startują z pierwszych pozycji, mając za plecami silniejszych zawodników.

Po każdym wyścigu ciężarówki, które zajęły pierwsze trzy miejsca, są ważone, a następnie razem z pozostałymi trafiają do parku maszyn („parc ferme"), czyli do zabezpieczonego i zamkniętego obszaru na 30 min. W tym czasie członkowie zespołów nie mogą dosłownie nawet ich dotknąć bez pozwolenia delegatów technicznych FIA. To czas, w którym można wnieść ewentualny protest, związany z podejrzeniem niezgodności technicznej któregoś z pojazdów.

W niedzielę porządek treningów, klasyfikacji oraz dwóch rund wyścigów jest dokładnie taki sam jak w sobotę. Za miejsca na podium drugiego wyścigu dnia przyznawana jest mniejsza liczba punktów, jednak w ciągu jednego dnia można uzyskać łącznie 30 punktów. Punkty zdobywa 10 najlepszych kierowców każdego z 4 wyścigów. Wyniki sumowane są w ciągu sezonu do klasyfikacji indywidualnej i najlepszy kierowca zdobywa tytuł Mistrza Europy. Do klasyfikacji zespołowej liczą się wszystkie punkty zdobyte przez dwóch kierowców danej ekipy.

Nowy sezon startuje już 25 kwietnia br. wyścigiem na torze w Walencji w Hiszpanii. Wyścigi odbędą się w sumie na 10 europejskich torach, w 8 różnych państwach. Wiele zespołów wyścigowych przeszło mniejsze lub większe przeobrażenia i „przetasowania" personalne. Na profilach społecznościowych teamy prezentują relacje z pierwszych testów uchylając tylko rąbka tajemnicy. Największe niespodzianki trzymane są na sam koniec.

Zapowiada się więc kolejny emocjonujący sezon.

REGULAMINOWA CIĘŻARÓWKA

Regulaminowa ciężarówka zbudowana jest na bazie fabrycznego modu zgodnie z wymogami FIA – waży prawie 5,5 t i wyposażona jest w silnik o mocy dochodzącej do 1200 KM. Ten model, Renault Premium Racing napędzany jest przez podrasowany silnik Renault DXi13 Racing o pojemności 12,8 l, produkcji Renault Trucks. Silnik rozwija maksymalną moc 1160 KM przy momencie obrotowym 5600 Nm (maksymalna prędkość obrotowa to 2600 obr./min). Rozpędza się z prędkości 60 do 160 km/h w niespełna 7 sekund.

ROZRUSZNIK VOLVO
Rozrusznik VOLVO FH12, 24 V / 6,6 kW
Producent: Europart
Nr EP: 7063000224
Nr OE: pf.0986017050

Cena: 820,00 zł

ROZRUSZNIK MAN
Rozrusznik MAN M2000, 24 V / 4 kW
Producent: Europart
Nr EP: 7563002317
Nr OE: pf.0986020070

Cena: 690,00 zł

ROZRUSZNIK DAF
Rozrusznik DAF CF65, LF45/55, 24 V / 4 kW
Producent: Europart
Nr EP: 7063002314
Nr OE: pf0986021190

Cena: 680,00 zł

ALTERNATOR MB
Alternator MB
Actros/Axor/Atego, 24 V / 80 A
Producent: Europart
Nr EP: 7063000003
Nr OE: pf.0986045280

Cena: 590,00 zł

ROZRUSZNIK SCANIA
Rozrusznik SCANIA seria 4, 24 V / 6,7 kW
Producent: Europart
Nr EP: 7063002352
Nr OE: pf.0986017760

Cena: 870,00 zł

ŚRODEK DO USUWANIA OWADÓW
Środek do usuw. owadów, 500 ml
Producent: Europart
Nr EP: 9780000150

Cena: 15,00 zł

ROZRUSZNIK MAN
Rozrusznik MAN/Mercedes/RVI 24 V / 5,4 kW
Producent: Europart
Nr EP: 7063002380
Nr OE: pf.0986011570

Cena: 830,00 zł

APTECZKA SAMOCHODOWA
Apteczka samochodowa, DIN 13 164-2014
Producent: Europart
Nr EP: 9195650000

Cena: 25,00 zł

Podane są ceny netto.

PIÓRO WYCIERACZKI
Pióro wycieraczki 700 mm, Mercedes Actros (wąski hak)
Producent: Europart
Nr EP: 7257002020
Nr OE: pf.132.702

Cena: 24,00 zł

PODUSZKA ZAWIESZENIA
Poduszka zawieszenia SAF, typ 2919V, podstawa plast.
Producent: Europart
Nr EP: 5043301153
Nr OE: pf3 229 0042 00

Cena: 300,00 zł

PODNOŚNIK HYDRAULICZNY
Podnosnik hydr. punktowy 5t
Producent: Europart
Nr EP: 9539650104
Nr OE: EP2005t

Cena: 140,00 zł

SPRZĘGŁO VISCO
Sprzęgło Visco MAN TGA
Producent: Europart
Nr EP: 1888000046
Nr OE: pf51.06630-0115

Cena: 1 030,00 zł

LEŻANKA MONTERSKA
Leżanka monterska na kółkach, 1000x420x100 mm
Producent: Europart
Nr EP: 9507830000
Nr OE: 20962L SW Stahl

Cena: 160,00 zł

KOŁO ZAMACHOWE MB
Koło zamachowe Mercedes AXOR (OM457)
Producent: Europart
Nr EP: 9460300605
Nr OE: pf.457 030 06 05

Cena: 490,00 zł

ZBIORNIK POWIETRZA
Zbiornik powietrza 30 l, Ø 276, dł. 583
Producent: Europart
Nr EP: 3620027630

Cena: 180,00 zł

OLEJ SILNIKOWY 10W40
Olej silnikowy 10W40, 20 l, DIESEL API CI-4, ACEAE6/E7
Producent: Europart
Nr EP: 9773000031
Nr OE: 10W40 U-LL/synt

Cena: 270,00 zł

Podane są ceny netto.

„Łatwo zauważyć, że ta muzyka wcale polska nie jest… ona nie ma nic wspólnego z tym, co dzieje się na polskiej scenie muzycznej. Mówiąc to, mam na myśli, że ta muzyka jest na poziomie zupełnie niepolskim, dużo wyższym niż ten polski poziom. Nie da się z żadnym polskim nurtem, nie da się z żadnym polskim zespołem tego zespołu porównać. To jest coś, czego w Polsce po prostu nie ma" – Grzegorz Zembrowski, „Trójka" Polskie Radio

Rozmawiała Katarzyna Biskupska, Zdjęcia: UFly

UFly
Nieślubne dziecko Depeche Mode i U2

Klientom i pracownikom Europart znany jako menedżer regionalny i opiekun 11 oddziałów w Polsce. Dla fanów i pasjonatów dobrej muzyki – „Seemoon" – muzyk i kompozytor zespołu UFly. O swoim drugim wcieleniu, nowej płycie i sukcesach zespołu opowiada Szymon Dwornik.

W tygodniu menedżer regionalny, w wolnej chwili i weekendy muzyk, kompozytor, jednym słowem dusza artystyczna…

Tak, muzyka jest moją pasją, taką odskocznią, która pozwala nieźle naładować akumulatory. Moja żona bardzo mnie wspiera i angażuje się jak może, w miarę możliwości bywa też na koncertach. Mam dwie córeczki, mają 6 i 10 lat, które również zaczynają w ten światek wchodzić, a ja próbuję moją pasję w nich zaszczepić. I chyba skutecznie. Młodsza zaczyna już pogrywać na pianinku, starsza na gitarze już nieźle daje sobie radę. Obie są muzykalne, również bywają na koncertach. Mało tego, podoba im się i znają nawet wszystkie teksty na pamięć. Fajnie jest mieć wsparcie rodziny, to bardzo ważne.

Kiedy zacząłeś grać na gitarze?

Moje zamiłowanie do gitary zaczęło się już w szkole podstawowej, gdzie przez 8 lat należałem do harcerskiego zespołu muzycznego i tam de facto stawiałem pierwsze kroki nauki gry na gitarze. Później, już w latach 90., w szkole średniej poznałem Marcina „Mavericka", wokalistę. Razem graliśmy i te nasze wspólne występy na festiwalach szkolnych przerodziły się w późniejszą chęć tworzenia własnej muzyki. Dołączył do nas perkusista Łukasz „Ratusz" i Leszek „Boss", ale teraz już nie gra z nami, więc tworzymy trio. Wtedy mieliśmy jeden utwór, i dostaliśmy propozycję, aby go nagrać w studio Pidżamy Porno w Swarzędzu. I to był początek, w marzeniach zaczęło się kroić, że fajnie byłoby wspólnie zadziałać coś więcej, nagrać płytę itd. Tamten kawałek nosił tytuł „Bez szans" i był jedynym utworem w naszej karierze, nagranym po polsku.

Bardzo przewrotny tytuł, jak się okazuje, bo wydaliście już 4 płyty, premiera ostatniej odbyła się w październiku zeszłego roku. Album „Love Smugglers" został bardzo dobrze przyjęty, na portalu artrock.pl napisano nawet, że „muzyka na tej płycie foremnie dopieszczona, zyskała prawdziwego pazura oraz rockowego brudu". Co się zatem zmieniło?

Już przed nagraniem tego krążka wiedzieliśmy, że trzeba coś zmienić w brzmieniu, szukaliśmy nowych muzycznych doznań. Poprzednie albumy były bardziej rockowe, teraz dodaliśmy trochę elektroniki do naszych dźwięków. W szkole podstawowej słuchałem takiej muzyki jak Jean-Michel Jarre, Vangelis, Kraftwerk i Depeche Mode. Uważałem, że brakowało w naszym graniu takiej dozy nowoczesności, elektroniki, brzmienia trochę takiego klubowego, i stwierdziliśmy, że fajne będzie takie połączenie muzyki rockowej z nowoczesnością klubową stworzyć. Tak naprawdę w Polsce nie ma zdaje się zespołu, który w taki sposób łączy te style. Pojawił się Qlhead, człowiek który tworzy w muzyce elektronicznej, on pomógł nam nagrać tę płytę. Wyszło bardzo fajnie. Zawsze ciężko nas było sklasyfikować. Gramy muzykę na pograniczu komercyjności i undergroundu, i wielokrotnie spotkaliśmy się z opiniami, że do Radia Z jest zbyt undergroundowo, ale do Trójki zbyt komercyjnie. W tej chwili płyta jest bardziej przyswajalna dla radiostacji. To przy okazji pierwsza płyta, którą przygotowaliśmy z wytwórnią muzyczną, poprzednie płyty wydawaliśmy sami.

Dlaczego zmieniliście nazwę zespołu?

Prace nad nową płytą i brzmieniem to taki początek, nowy etap i zmiany. Daliśmy nowy oddech i sobie, i naszej muzyce. Zmieniliśmy wizerunek, stworzyliśmy nowe aranżacje, więc to był też dobry moment na skrócenie nazwy na taką, którą łatwiej zapamiętać. Dlatego zmieniliśmy nazwę z UnderGround Fly na UFly. „Love Smugglers" to nasza czwarta płyta, ale pierwsza pod logo UFly. Zmiana nazwy to niejako nowe narodziny zespołu.

> **„Muzyka jest moją pasją, taką odskocznią, która pozwala nieźle naładować akumulatory"**

Marcin „Maverick" pisze teksty. Jakie jest przesłanie płyty, kim są ci przemytnicy miłości?

Utwory zawarte w albumie opowiadają o przemycie uczuć przez granice codzienności. Żyjemy szybko, konsumpcyjnie i coraz mniej czasu mamy na okazywanie uczuć i budowanie poczucia bezpieczeństwa dla najbliższych. Często czujemy się zagubieni, przytłoczeni rzeczywistością, przed którą nie uciekniemy, dlatego musimy być przemytnikami, aby przebić się przez codzienność i pooddychać czystym powietrzem uczuć. To tak pokrótce.

Nagraliście teledysk z Iloną Felicjańską, za chwilę premiera kolejnego klipu, supportowaliście Alicię Keys, daliście dziesiątki koncertów zarówno w kraju, jak i za granicą, wydaliście w sumie 4 płyty, a ostatni album „Love Smugglers" dla uczczenia 10-lecia istnienia – jednym tchem nie uda się wymienić wszystkiego. Ale o te obchody chciałam zapytać…

Szymon Dwornik „Seemoon"

Świętowanie jubileuszu 10-lecia rozpoczęliśmy w zeszłym roku, wydając „Love Smugglers" i rozpoczynając w połowie października trasę koncertową związaną z albumem. W klubach w całym kraju będziemy grać do końca kwietnia, a od maja pojawimy się na juwenaliach, festiwalach i innych imprezach plenerowych.

Na waszej stronie widnieje hasło UFly – more than music…. To brzmi intrygująco.

Dlatego, że określamy się jako nieślubne dziecko Depeche Mode i U2, a nasza muzyka ma brzmienie elektroniczne w połączeniu z gitarowym riffem. Dodajesz do tego przekaz, emocje i siłę wyrazu i to jest właśnie UFly (śmieje się).

Nowa płyta, dużo koncertów, można powiedzieć – dzieje się. Jak wyglądały początki wiele lat temu?

Pierwszą trasę koncertową w klubach – jak pamiętam – organizowaliśmy na zasadzie, kto ma gdzieś jakieś znajomości czy pomysł,

Szymon „Seemoon" – gitara i Marcin „Maverick" – wokal.

to idzie tym tropem. Wyglądało to tak, że dzwoniło się do klubu, wybłagało możliwość zagrania i jechało totalnie w ciemno dać koncert. Takie były początki, czasami się koncert totalnie wtopiło, bo przyszło niewiele osób, ale każdy tak zaczynał, i ci wielcy, i mniejsi. Lubimy zagrać mało koncertów w roku, ale za to konkretnych. Teraz jest zainteresowanie, bo wydaliśmy nową płytę, ale wcześniej było to 5, 6 koncertów w roku i były to koncerty na dużych festiwalach lub na otwarciach, np. hali sportowej w Zielonej Górze, czy support zespołu Slade, gdzie zastała nas zupełnie inna publika, ale ludzie bardzo fajnie nas przyjęli. Czuliśmy się też docenieni, gdy sama Alicia Keys wybrała nas, abyśmy otwierali jej koncert w Poznaniu na stadionie. To było fajne wydarzenie.

„Możemy grać dla mniejszej grupy, czasami za tzw. zwrot kosztów, nie ma parcia, nie boli nas to i mamy wielką satysfakcję i to jest najfajniejsze”

Tworzycie utwory tylko w języku angielskim, dlaczego? Nie korci was, aby zaśpiewać w rodzimym języku?
Tak, teksty są anglojęzyczne, bo zawsze nas fascynowało granie poza granicami kraju i nasz wokalista, autor tekstów dobrze się czuje w pisaniu w języku angielskim. Tylko pierwszy singiel był po polsku. Za granicą inaczej wygląda organizacja koncertów i zainteresowanie nimi. U nas w Polsce podaje się muzykę bardzo często w sposób darmowy, organizując dni miast, ściągając gwiazdy, gdzie każdy może przyjść niezobowiązująco. A jak już się organizuje koncert płatny, to jest problem, bo trzeba wydać 20, 30 zł na bilet. Gdy mieliśmy po dwadzieścia parę lat, mieliśmy wizję, że kiedyś będziemy żyć z grania, teraz każdy z nas ma swoją pozycję zawodową, każdy ma poukładane życie i traktujemy to jako pasję będącą odskocznią od życia codziennego. Dzięki temu możemy grać dla mniejszej grupy, czasami za tzw. zwrot kosztów, nie ma parcia, nie boli nas to i mamy wielką satysfakcję i to jest najfajniejsze.

„Należy im się miejsce nie w undergroundzie, lecz w ambitnym rockowym mainstreamie ” – Paweł Brzykcy, „Teraz Rock”

10 lat grania

UFly to kontynuacja zespołu UnderGround Fly. Grupę tworzą ci sami muzycy, którzy grają ze sobą wiele lat i których łączy prywatnie przyjaźń. Twórczość UFly ciężko jest sklasyfikować w konkretnym gatunku muzycznym, muzycy określają swój styl jako „Fly Rock”, który wzbogacili o instrumenty elektroniczne, nadając muzyce UFly bardzo wyrazistego charakteru. Grają ze sobą od 2002 r. Mieszkają w Poznaniu. Jako UnderGround Fly wydali studyjne albumy „Your Move Your Choice” [2006] oraz „Awakenings” [2008]. W 2009 r. zarejestrowali koncert akustyczny „Between Fiction And Reality – acoustic live”, będący pewnym podsumowaniem wcześniejszych dwóch albumów i otworzył drzwi do dystrybutorów i sieci Empik.
Doświadczenie sceniczne zdobywali nie tylko na koncertach w Polsce, ale także na festiwalach w Holandii, Szwajcarii, Danii, Czechach i Słowacji. Zagrali już w sumie ponad 100 koncertów. W 2010 r. zespół otwierał koncert legendy rocka: SLADE i BUDGIE, a rok później supportował Alicię Keys. W grudniu 2013 r. UFly nagrał klip do singla „White rain” – wystąpiła w nim Ilona Felicjańska. Do sukcesów zespołu można zaliczyć również m.in. podpisanie umowy z Fonografiką na dystrybucję wszystkich trzech albumów UF w Polsce oraz podpisanie umowy promocyjnej z jedną z największych agencji w Holandii „Its All Happening”. W 2014 r. wydali czwartą już płytę „Love Smugglers”. Ponadto talent Poznaniaków zauważył Judd Lander – uznany promotor radiowy (współpracował m.in. z Michaelem Jacksonem), który jesienią 2014 r. promował UFly w Wielkiej Brytanii.

do dzisiaj. Byliśmy też na wyspach Brytyjskich, i zagraliśmy trasę klubową, która dobrze się sprzedała i była fajnym przeżyciem, oraz w Danii na dużym festiwalu organizowanym przez agencję, współpracującą m.in. z Madonną. Rok temu udało nam się znów pojechać do Holandii na zaproszenie największej gwiazdy na tamtejszej scenie, zespołu Kensington – zagraliśmy trzy duże koncerty.

Wasz fanpage na facebooku polubiło 2173 fanów, to ładny wynik... Jak przyjmują was fani na koncertach?
Bardzo dobrze. Często spotyka nas wiele miłych akcentów, jak np. ostatnio po koncercie w Pile. Podszedł do mnie fan i dał mi swoją opaskę na rękę ze słowami „Byłem trzy razy na misji w Afganistanie i przynosiła mi szczęście. Niech teraz przynosi wam”. Zatkało mnie…

Gdzie was będzie można posłuchać w najbliższym czasie?
Szczegółowy terminarz znajduje się na naszej stronie internetowej.

Życzę zatem dalszych sukcesów i mam nadzieję do zobaczenia na koncercie.

Okładziny hamulcowe są narażone na duże obciążenia. Ich praca odbywa się w trudnych warunkach, przy wysokich temperaturach, dlatego ważne jest, aby ich jakość była wysoka. To od nich zależy w dużej mierze skuteczność hamowania, czyli bezpieczeństwo na drodze.

Minimum strat, maksimum wydajności

W zakładzie, w którym powstają klocki hamulcowe Europart Premium Parts, zachodzą wszystkie procesy, począwszy od produkcji mieszanki ciernej, a skończywszy na pakowaniu wyrobów gotowych. Zakład wdrożył wymagane w branży systemy jakości i funkcjonowania oraz konsekwentnie stosuje filozofię „Lean Manufacturing" – czyli minimum strat, maksimum wydajności". W pełni zautomatyzowane linie technologiczne, zapewniają wysoką jakość i wydajność.

PRZYGOTOWANIE I MIESZANIE MATERIAŁU CIERNEGO

Zaawansowana technologicznie, automatyczna instalacja mieszająca jest sterowana komputerowo. Obejmuje wszystkie procesy podczas produkcji mieszaniny materiału ciernego. Od doprowadzenia surowców, poprzez dozowanie i ważenie po mieszanie.

CO WYRÓŻNIA NASZE OKŁADZINY HAMULCOWE?

- *różnorodne i profesjonalne metody badawcze wykorzystywane w fazie rozwoju, stosowanie wysokiej jakości materiałów i komponentów oraz innowacyjne technologie pozwalają uzyskać bezpieczne okładziny hamulcowe wysokiej jakości*
- *oczywiście zgodnie z ECE R90*
- *zakres testów w ramach rozwoju produktu wykracza poza wymogi określone w ECE R90: test bezpieczeństwa: zjazdy z gór (Alpy), test komfortu: badania emisji hałasu, żywotność: współpraca z tarczami hamulcowymi*
- *produkcja o zoptymalizowanych kosztach, dzięki ciągłemu inwestowaniu w park innowacyjnych maszyn*
- *wysoka wydajność hamowania we wszystkich zakresach temperatury*
- *wysoka wydajność hamowania dla pełnych zakresów prędkości*
- *wysoka ekonomiczność ze względu na łagodne zużywanie się i dobrą współpracę z tarczami hamulcowymi*
- *przyjazne dla środowiska dzięki zminimalizowanej emisji: hałasu i ścieranych substancji*

Wynikiem tych procesów jest homogeniczna mieszanka wyróżniająca się równomiernym rozprowadzeniem wszystkich surowców. To z kolei stanowi gwarancję wysokiego poziomu jakości i jest czynnikiem decydującym o bardzo dobrych parametrach hamowania. Ponadto zagwarantowana jest ciągłość produkcji i stałość parametrów produktu.

Niejawna receptura obejmuje 10 do 25 wysokiej jakości składników:

- Środek wiążący: zmielone żywice
- Komponenty włókniste: np. wełna mineralna, włókna szklane
- Smar: np. proszek grafitowy, proszki siarczków metali
- Wypełniacze metaliczne (bez metali ciężkich): np. miedź, mosiądz, brąz, stal, magnez
- Wypełniacze mineralne: np. tlenek glinu

PRZYGOTOWANIE NOŚNIKA OKŁADZINY/PŁYTKI SPODNIEJ

Nałożenie struktury metalicznej

Struktura ta wykazuje wysoką wytrzymałość na ścinanie.

Piaskowanie

W jego wyniku uzyskuje się wolną od olejów/smarów i pozostałości cząstek powierzchnię. Sterowana komputerowo instalacja nadzoruje parametry procesu. Przy pomocy profilometru wykonuje się dwuwymiarowy pomiar topografii powierzchni.

Nałożenie kleju

Klej to kolejny komponent gwarantujący wysoką wytrzymałość na ścinanie.

Prasy

W ramach realizowanego tu procesu płytka spodnia oraz materiał cierny pod wysokim ciśnieniem i w wysokiej temperaturze są łączone w okładzinę hamulcową.
Zaawansowana technologicznie, automatyczna prasa obrotowa (instalacja sterowana komputerowo) odpowiada za następujące procesy: doprowadzenie materiału ciernego, doprowadzenie płytki spodniej, prasowanie, wyjęcie okładziny hamulcowej oraz czyszczenie formy. Wynikiem jej działania jest równomierna gęstość i porowatość, co obok wysokiej jakości mieszaniny materiałów ciernych odpowiada za bardzo dobre parametry hamowania. Dodatkowo zagwarantowana jest stałość produkowanych elementów.

Wypalanie i hartowanie w zaawansowanych technologicznie piecach

Poprzez układ sterowany komputerowo piec do wypalania jest powiązany z prasą. Ponadto instalacja jest wyposażona w zintegrowane komory klimatyzacyjne.
Wypalanie, schładzanie i utwardzanie dyspersyjne odbywają się zgodnie ze sterowanymi komputerowo parametrami procesu. Jego wynikiem jest gwarancja stałości produkcji oraz właściwości produktu, a także wysokiego poziomu jakości.

Obróbka końcowa okładziny hamulcowej

Okładzina hamulcowa jest szlifowana do uzyskania wymaganej grubości, usuwane są ewentualne zadziory, częściowo szlifuje się fazki okładzin, następnie lakieruje się ją (ochrona antykorozyjna) i oznacza zgodnie z przepisami ECE R90. ■

Specjalista
w diagnostyce wielomarkowej

Sprawne pojazdy na drodze i nowoczesne warsztaty z rzeszą zadowolonych klientów. Właściwym partnerem do realizacji takich celów jest WABCOWÜRTH. Posiada know-how w zakresie usług, diagnostyki i technologii przyszłości, które spełniają wymagania codziennej praktyki warsztatowej.

Uniwersalny system diagnostyczny W.EASY ma wiele unikalnych cech i zalet. To jedyne urządzenie na rynku ze zintegrowaną oryginalną diagnostyką WABCO SD. Pracę ułatwia bezprzewodowa komunikacja Bluetooth i/lub WLAN. Zintegrowana funkcja Flightrecorder pozwala na rejestrację danych w rzeczywistych warunkach bez użycia komputera i udziału operatora. Przy przeprowadzaniu kompleksowych napraw pomaga system informacji technicznej. Uniwersalna diagnostyka pojazdów ma rekomendacje WABCO do zastosowania w autoryzowanym punkcie serwisowym oraz Mercedes-Benz. Można również instalować i korzystać z wielu wersji oprogramowania na tym samym stanowisku. Użytkownik ma dostęp do zarządzania zleceniami i kontroli kosztów oraz czasów napraw, co znacząco poprawia organizację pracy warsztatu. Modułowa budowa pozwala na zminimalizowanie całkowitego kosztu zakupu i utrzymania systemu diagnostycznego.

Innowacyjne i modułowe rozwiązanie WABCOWÜRTH sprawia, że serwis samochodów użytkowych staje się prostszy, bardziej przejrzysty i skuteczny. W ten sposób każde rozwiązanie WABCOWÜRTH jest dostosowane do złożoności i szybkiego tempa rozwoju w technologii pojazdów użytkowych. Użytkownicy mają dostęp do regularnych aktualizacji, aby system diagnostyczny był cały czas odpowiedni.

W.EASY integruje w jednym urządzeniu pełną diagnostyką uniwersalną z oryginalną diagnostykę systemową WABCO, która jest oferowana w opcji. Przejrzysta struktura menu, intuicyjna obsługa (wyszukiwarka tekstowa podobna do internetowej), a także zintegrowane funkcje pomocy umożliwiają diagnostykę przy pomocy kilku kliknięć. W.EASY to jedyny system diagnostyczny, który zapewnia prawdziwą wielozadaniowość dla wygodny i jeszcze lepszej wydajności. Jednoczesne wyświetlanie różnych funkcji i elementów informacji w maksymalnie czterech oknach sprawia, że diagnostyka staje się bardziej przejrzysta, oszczędzając cenny czas. Obszerne dane techniczne i informacje o czasach pracy pomagają pracownikom warsztatów w szybkim usunięciu usterek. Zintegrowana technologia multipleksowania zmniejsza liczbę potrzebnych przewodów i adapterów: cały sprzęt dostarczany jest tylko w jednej zwartej i solidnej walizce. Zintegrowany Bluetooth lub WLAN umożliwiają mobilną pracę bez konieczności stosowania połączenia kablowego. Regularne aktualizacje sprawiają, że system zawsze zawiera najnowsze dane.

MODUŁOWE PAKIETY OPROGRAMOWANIA

Rozwiązania diagnostyczne W.EASY są oparte na modułach, poczynając od najbardziej podstawowej konfiguracji, a skończywszy na kompletnym rozwiązaniu dla wszystkich pojazdów użytkowych. Pakiety mogą być dostosowane do specyficznych wymagań warsztatu. W ten sposób każdy klient wyposażony jest w indywidualną diagnostykę W.EASY dostosowaną do specyficznych potrzeb. Pakiety oprogramowania można łączyć w sposób modułowy.

Pakiety dla diagnostyki uniwersalnej zawierają oprogramowanie uniwersalne do samochodów ciężarowych, naczep, przyczep, samochodów dostawczych i autobusów wszystkich głównych producentów. W tym zakresie można korzystać z pełnej licencji dla wszystkich typów, jak również indywidualnych części oddzielnie lub w dowolnej kombinacji. Dostępne pakiety oprogramowania: Ciężarówka, Naczepa i Przyczepa, Samochód dostawczy, Autobus i kompletny pakiet oprogramowania. Najważniejsze funkcje diagnostyczne to m.in.: automatyczne skanowanie systemu, odczyt i kasowanie kodów usterek, wybór, czytanie i porównanie rzeczywistych wartości, uruchomienia i testy oraz kalibracje i kodowanie.

Oferowane są również oryginalne systemy diagnostyczne WABCO do samochodów ciężarowych, przyczep i autobusów jako opcja. Tutaj możliwa jest również aktywacja kompletnych lub indywidualnych pakietów: Ciężarówka, Naczepa i Przyczepa, Autobus oraz kompletny pakiet oprogramowania.

Dane techniczne, takie jak specyficzne wartości testowe, parametry konserwacji i harmonogramy oraz listy części i schematy dla różnych podzespołów i interaktywne schematy połączeniowe pomagają w rozwiązywaniu problemów i dostarczają szczegółów na temat podłączonych komponentów. Dane techniczne są dostępne dla samochodów ciężarowych, przyczep i naczep, samochodów dostawczych i autobusów. Można zamówić następujące licencje danych technicznych: pojazdy ciężarowe i przyczepy, lekkie samochody użytkowe i autobusy.

Kompleksowy, ale jednocześnie przejrzysty system kalkulacji kosztów i czasu pracy powstał w oparciu o rozległą bazę danych zintegrowaną w jednym module. Pomaga to wyeliminować podwójne obliczenia, które zdarzają się w głównych zadaniach, czyli dodatkowe obciążenie klienta. Ponadto, można również użyć modułu jednostki pracy, przygotować preliminarz kosztów, zamówień, faktur i zamówień z dostawcami. Baza danych klientów może być używana do zarządzania klientami i ich pojazdami oraz do zachowania pliku elektronicznego z historią dla każdego pojazdu. W ten sposób można zawsze zachować właściwą perspektywę. Warsztatom z kilkoma stacjami roboczymi oferowane są indywidualne rozwiązania zgodne z wymaganiami.

W.EASY+ BOX NOWA GENERACJA

W.EASY + jest niezawodnym partnerem w diagnostyce pojazdów użytkowych. Zintegrowana funkcja komunikacji poprzez WLAN, rejestrator do mobilnego nagrywania danych i wiele inne funkcji sprawiają, że W.EASY + BOX to doskonałe narzędzie warsztatowe. W.EASY + czyni diagnostykę szybszą i bardziej niezawodną.

Komunikacja WLAN: W.EASY + to pierwszy uniwersalny system diagnostyczny, w którym zastosowano nowoczesne rozwiązanie WLAN. Oznacza to, że W.EASY + Box może być bezpośrednio zintegrowany z istniejącą infrastrukturą WLAN. Kilka procedur diagnostycznych może zostać przeprowadzonych jednocześnie za pomocą tylko jednego komputera. Oszczędza to warsztatom ogromną ilość czasu i codziennych kosztów.

Wystarczająco wytrzymały do zastosowania w warsztacie: solidna aluminiowa obudowa i gumowane osłony boczne zapewniają optymalną ochronę W.EASY + Box, chroniąc w ten sposób anteny Bluetooth i WLAN przed uderzeniami.

Wielokolorowe diody LED dla zobrazowania aktualnego przepływu informacji i dodatkowe wskaźniki akustyczne dla zapewnienia jeszcze płynniejszej pracy.

Zintegrowany rejestrator danych Flightrecorder pozwala na zapis danych diagnostycznych podczas jazdy bez konieczności wykorzystania komputera i operatora. Zarejestrowane dane można następnie analizować na PC i zobrazować graficznie w wielu układach dla wygodniejszej analizy.

Szybszy proces aktualizacji oprogramowania. Dzięki zastosowaniu najnowszej technologii aktualizacja oprogramowania trwa krócej niż 5 minut.

Monitorowanie napięcia akumulatora pojazdu. Po podłączeniu do pojazdu, W.EASY + Box określa napięcie akumulatora i automatycznie dostosowuje się do rodzaju zasilania pojazdu: 12 lub 24 V. Jeżeli napięcie jest zbyt niskie lub zbyt wysokie, W.EASY + Box informuje użytkownika za pośrednictwem zarówno diody LED, jak i sygnału dźwiękowego.

Złącze 16-pinowe OBD z diodą LED. To pomaga znaleźć gniazdo połączeniowe na pojeździe, nawet w słabo oświetlonych miejscach i w każdych warunkach.

Specjalnie dla autobusów powstało innowacyjne, uniwersalne i łatwe w użyciu rozwiązanie diagnostyczne. Tylko W.EASY integruje w jednym urządzeniu oryginalną diagnozę systemową WABCO. WABCO jest jednym z wiodących dostawców systemu związanego z bezpieczeństwem autobusów. Stanowi to realne korzyści dla klientów, ponieważ warunki bezpieczeństwa nie podlegają negocjacji. Tylko oryginalna diagnoza systemu WABCO pozwala zdiagnozować je całkowicie. Wybór wizualny pojazdu, lokalizacje i typy gniazd diagnostycznych ułatwiają korzystanie z menu, skracając czas potrzebny dla diagnozy. Oprogramowanie obsługuje szeroki zakres autobusów, dostarczanych m.in. przez: Evobus, MAN, Scania, Solaris, Volvo i wiele innych. System diagnostyczny dla autobusów można kupić zarówno jako samodzielny pakiet, jak i w połączeniu z każdym innym pakietem. Oferowany jest również elektroniczny systemem WABCO „e-learning".

SPRZĘT

W ofercie znajduje się komputer klasy PC Panasonic CF-53 Toughbook, który zapewnia optymalną wydajność w każdych warunkach. Do dyspozycji jest procesor Intel® Core i5, Windows® 7 Professional, 14" kolorowy wyświetlacz LCD HD z aktywną matrycą (TFT), wytrzymała obudowa odlewana ze stopu magnezu, ochrona przeciwwstrząsowa, łatwo wymienialny HDD, wbudowany napęd DVD MULTI, USB 3.0 SuperSpeed i port szeregowy. Baterie działają do 11 godzin. Komputer waży 2,65 kg i wytrzymuje upadek z wysokości 76 cm. Udzielana jest na niego 3-letnia gwarancja, w tym 6-miesięczna na baterie (opcjonalnie / przedłużona gwarancja oraz dodatkowa na przypadkowe uszkodzenia). Oferowana jest również opcjonalna stacja dokującą (numer pozycji WW05 200 110) oraz zasilacz samochodowy (numer pozycji WW01 000 400).
Oczywiście można również korzystać z własnego komputera PC. Należy wówczas zastosować się do specjalnych wymagań sprzętowych. Trzeba pamiętać, że w takim przypadku jednak nie jest możliwe zapewnienie pełnego wsparcia technicznego. Urządzenia wejściowe z WABCOWÜRTH zostały specjalnie zaprojektowane odpowiednio do programu diagnostycznego W.EASY. Komputer Panasonic CF 53 jest dostarczany z zainstalowanym oprogramowaniem. Urządzenia diagnostyczne mogą być więc użyte natychmiast.
Zawsze dołączony jest wyjściowy pakiet, który stanowi podstawę każdego rozwiązania diagnostycznego W.EASY. Dodając wymagane oprogramowanie i odpowiedni sprzęt, buduje się indywidualne rozwiązanie, dostosowane do konkretnych potrzeb.
Diagnostyka W.EASY w pakiecie podstawowym może zawierać: walizkę na sprzęt, interfejs W.EASY + Box z rejestratorem zapisu, kabel USB (VCI – laptop), kabel OBD 16pin J1962, dostęp do hotline oraz jednodniowe wprowadzenie i szkolenie personelu. Oprogramowanie i adaptery zgodne są z wymaganiami.

Oczywiście można również korzystać z własnego komputera PC. Należy wtedy zastosować się do specjalnych wymaganiań sprzętowych. Trzeba pamiętać, że w takim przypadku nie można liczyć na pełne wsparcie techniczne. Urządzenia wejściowe z WABCOWÜRTH zostały specjalnie zaprojektowane odpowiednio do programu diagnostycznego W.EASY. Komputer Panasonic CF 53 jest dostarczany z zainstalowanym oprogramowaniem. Urządzenie diagnostyczne może być użyte natychmiast.

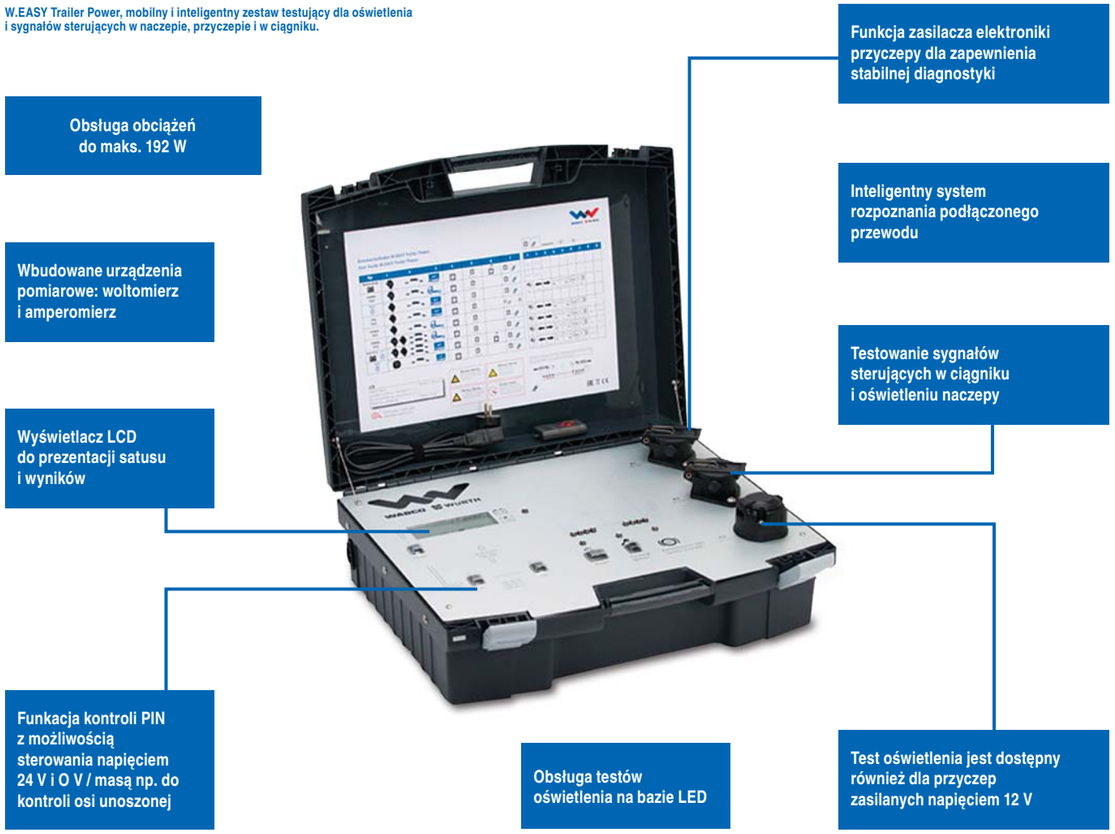
Wybór pojazdu ułatwia wizualne menu nawigacyjne

Przejrzysta prezentacja wszystkich gniazd diagnostycznych.

Wyjściowy pakiet, który stanowi podstawę każdego rozwiązanie diagnostycznego W.EASY, jest zawsze dołączony. Dodając wymagane oprogramowanie i odpowiedni sprzęt, buduje się indywidualne rozwiązanie, dostosowane do konkretnych potrzeb.

W.EASY TRAILER POWER

W.EASY Trailer Power, mobilny i inteligentny zestaw testujący dla oświetlenia i sygnałów sterujących w naczepie, przyczepie i w ciągniku.



NACZEPY, PRZYCZEPY, CIĄGNIKI

W.EASY Trailer Power to mobilny, inteligentny zestaw testujący oświetlenie i sygnały sterujące w naczepie, przyczepie i w ciągniku. Urządzenie może być wykorzystywane na wielu obszarach.
Jednym z zastosowań jest test oświetlenia przyczepy (12 V i 24 V). Podczas oględzin można wygodnie sterować poszczególnymi funkcjami testu oświetlenia za pomocą pilota zdalnego sterowania. Wadliwe urządzenia oświetleniowe są rozpoznawane przez inteligentny system wykrywania wad i wyświetlane za pomocą wskaźnika LED oraz sygnalizowane odpowiednim kodem błędu na wyświetlaczu.
Poszczególne moduły oświetleniowe w ciągniku można kolejno przetestować, by sprawdzić, czy pracują prawidłowo poprzez testowanie sygnałów sterujących oświetlenia w gnieździe pojazdu (24 V).
Kontrola pinów w gnieździe przyczepy odbywa się za pomocą funkcji „Kontrola PIN", która umożliwia swobodne sterowanie przypisanym połączeniem PIN albo sterowanie napięciem 24 V lub 0 V (masa), np. przy aktywacji osi unoszonej.
Użytkownik może korzystać z przyrządów pomiarowych w celu określenia wady oświetlenia i połączeń kablowych: woltomierz – wyświetla napięcie, a amperomierz – bieżące obciążenie prądem. Zgłoszenia następują za pośrednictwem kodów usterek.
Urządzenie zapewnia zasilanie przy stałym napięciu, co umożliwia stabilną diagnozę elektroniki przyczepy (12 i 24 V). Ponadto stan błędu w urządzeniu sterowania hamulcem wyświetlany jest za pomocą wbudowanych lampek kontrolnych ABS.
W.EASY Trailer Power można łatwo przenosić. Dzięki niewysokiej wadze sprawdzi się w pojazdach naprawczych i serwisach mobilnych. Wbudowany akumulator pozwala na ciągłą pracę nawet do 8 godzin, w zależności od warunków. Zintegrowany wyświetlacz LCD umożliwia proste przedstawienie informacji (np. stan naładowania akumulatora, kody błędów itp.). Można również przeprowadzać testy oświetlenia LED. ■

WABCO WÜRTH
Wymień swoje stare urządzenie diagnostyczne na nowoczesny system W:EASY razem z EUROPART. Szczegóły w oddziałach firmy w całej Polsce.
EUROPART

Nadchodzą zmiany...
ERA SPRĘŻAREK ŚRUBOWYCH

W ostatnim wydaniu naszego kwartalnika pisaliśmy o sprężarkach śrubowych, będących obecnie jednymi z najpopularniejszych urządzeń oferowanych na rynku warsztatowym. Więcej informacji na temat kompresorów śrubowych przedstawi firma Atima Polska, dostawca wyposażenia warsztatowego dla sieci Europart Polska.

Obecna tendencja wskazuje, że kierunkiem rozwoju będzie sukcesywne zastępowanie sprężarek tłokowych kompresorami śrubowymi. Głównymi przyczynami tego stanu rzeczy są atuty urządzeń śrubowych w postaci: komfortowej pracy, ciągłości pracy sprężarki przy stałym ciśnieniu roboczym, żywotności konstrukcji przy zaawansowanej technologii oraz coraz bardziej atrakcyjnej ceny dla odbiorcy docelowego.
W ofercie handlowej Europart Polska znajdują się sprężarki śrubowe serii Economy, Basic oraz Maxi. Poniżej przedstawiamy główne charakterystyki.

Seria Economy rekomendowana jest przede wszystkim do zaspokojenia potrzeb małych lub średnich firm zajmujących się lakiernictwem lub mechaniką pojazdową. Jeśli ktoś szuka wydajnego i taniego kompresora, ta sprężarka z całą pewnością spełni jego oczekiwania. Dostępna jest aż w szesnastu wersjach wydajnościowych od 7,5 do 20 KM, na zbiorniku o pojemności 270 oraz 500 litrów.

Seria BASIC dzięki swojej kompaktowej i niewielkiej budowie adresowana jest przede wszystkim do niewielkich zakładów produkcyjnych, warsztatów mechanicznych, lakierniczych i blacharskich. Najwyższej jakości agregat śrubowy oraz elementy antywibracyjne zaskakują bardzo niskim poziomem głośności i energooszczędnością. Dostępna w trzech wersjach: APS Basic – sprężarka wolnostojąca, APS Basic Combi – sprężarka śrubowa na zbiorniku 200 lub 270 l, APS Basic Combi Dry – sprężarka na zbiorniku 200 lub 270 l z osuszaczem
Moc silnika: od 2,2 KW (3 KM) do 5,5 KW (7,5 KM). Wydajność efektywna: od 240 do 600 l/min.

Seria MAXI – w pełni profesjonalne urządzenia mogące sprostać nawet najbardziej wymagającej pracy. Sprężarki te cechuje wysoka niezawodność oraz wyjątkowa wydajność przy zachowaniu bardzo niskiego poziomu głośności. Dostępne są w trzech wersjach: APS Maxi – sprężarka wolnostojąca, APS Maxi Combi – sprężarka śrubowa na zbiorniku 270 lub 500 l, APS Maxi Combi Dry – sprężarka na zbiorniku 270 lub 500 l z osuszaczem. Moc silnika: od 5,5 KW (7,5 KM) do 11 KW (15 KM). Wydajność efektywna: od 630 do 1428 l/min oraz ciśnienie maksymalne: od 8 do 13 bar.

Kompresory śrubowe dostępne są w każdym z oddziałów sieci Europart Polska, doradzimy, dobierzemy odpowiednie parametry pracy sprężarki. Zapraszamy do kontaktu! ■

Agregat sprężarkowy o mocy do 15 kW
Najbardziej zaawansowane technologie w dziedzinie projektowania napędu i zbiornika oleju. Optymalne uszczelnienia i łożyska.

Wskaźnik poziomu oleju
Długie odstępy między konserwacjami i zewnętrzny wskaźnik poziomu oleju. Szybki dostęp do filtrów powietrza i oleju, separatorów powietrza i oleju oraz wlewu i odpływu oleju.

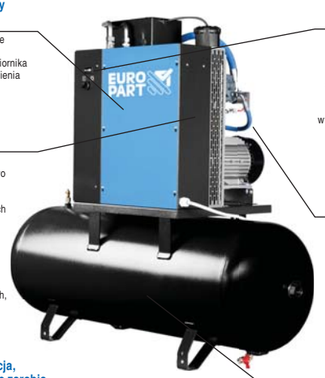
Bezpieczna inwestycja, która ciągle na siebie zarabia
Śrubowe sprężarki AIRPRESS są o 30% bardziej wydajne niż tłokowe, a ich trwałość jest dłuższa dzięki zmniejszeniu wibracji i liczby części.

Prosty panel sterujący
Wszystkie informacje potrzebne do pracy sprężarki w jednym miejscu

Osuszacz ziębniczy
Wersja sprężarki z osuszaczem to wyjątkowo kompaktowa konstrukcja, oszczędna i prosta do zainstalowania w miejscach wymagających suchego powietrza.

Mniej hałasu energooszczędność
Automatyczny spust skroplin odprowadza wyłącznie wodę. Ciche działanie nie utrudnia warunków pracy.

Zbiornik na sprężone powietrze o pojemności 200 lub 270 l



Agregat sprężarkowy o mocy do 15 kW
Najbardziej zaawansowane technologie w dziedzinie projektowania napędu i zbiornika oleju. Optymalne uszczelnienia i łożyska.

Osuszacz ziębniczy
Wersja sprężarki z osuszaczem to wyjątkowo kompaktowa konstrukcja, oszczędna i prosta do zainstalowania w miejscach wymagających suchego powietrza.

Wszystkie komponenty zostały umieszczone w strategicznych miejscach, ułatwiając obsługę i konserwację.

Bezpieczna inwestycja, która ciągle na siebie zarabia
Śrubowe sprężarki AIRPRESS są o 30% bardziej wydajne niż tłokowe, a ich trwałość jest dłuższa dzięki zmniejszeniu wibracji i liczby części.

Prosty panel sterujący
Proste, automatyczne sterowanie i łatwa instalacja umożliwiają szybkie podłączenie sprężarki economy i dają możliwość uzyskania sprężonego powietrza wysokiej jakości do 24 h na dobę.

Lepsze chłodzenie atrakcyjna cena
Lepsze chłodzenie kompresora uzyskane poprzez usunięcie z konstrukcji niektórych elementów budowy umożliwiły znaczące obniżenie kosztów zakupu sprężarki, bez wpływu na jej wydajność.

Zbiornik na sprężone powietrze o pojemności 200, 270 lub 500 l

Agregat sprężarkowy o mocy do 15 kW
Najbardziej zaawansowane technologie w dziedzinie projektowania napędu i zbiornika oleju. Optymalne uszczelnienia i łożyska.

Wskaźnik poziomu oleju
Długie odstępy między konserwacjami i zewnętrzny wskaźnik poziomu oleju. Szybki dostęp do filtrów powietrza i oleju, separatorów powietrza i oleju oraz wlewu i odpływu oleju.

Panel sterujący ES 99
Prosta i przyjazna obsługa. Czas obciążenia dopasowany do zużycia powietrza, co zapobiega działaniu silnika elektrycznego, gdy nie jest potrzebny.

Osuszacz ziębniczy
Wersja sprężarki z osuszaczem to wyjątkowo kompaktowa konstrukcja, oszczędna i prosta do zainstalowania w miejscach wymagających suchego powietrza

Zbiornik na sprężone powietrze o pojemności 270 lub 500 l

KIERUNEK NA CZYSTE POWIETRZE

NOWE OBLICZE AdBlue®

NOXy™ to nowa marka Grupy Azoty dla wodnego roztworu mocznika o stężeniu 32,5% otrzymywanego z technicznie czystego mocznika (bez dodatku substancji obcych) i wody zdemineralizowanej powszechnie znanego pod nazwą AdBlue®

NOXy™ wpływa na redukcję szkodliwych tlenków azotu do nietoksycznego azotu i pary wodnej, co z kolei pozwala na spełnienie coraz bardziej restrykcyjnych norm w zakresie emisji spalin w silnikach , szczególnie istotnych w odniesieniu do pojazdów ciężarowych. Technologia oczyszczania spalin SCR, wykorzystująca **NOXy™**, redukuje emisję szkodliwych gazów spalinowych, odpowiedzialnych za efekt cieplarniany oraz występowanie kwaśnych dreszczów. Można więc stwierdzić, że jest to produkt przyjazny dla środowiska. Ponadto **NOXy™** jest nietoksyczny, bezwonny, bezbarwny i bezpieczny dla otoczenia.

Obok ochrony środowiska, istnieje wiele innych wymiernych dla kierowców korzyści ze stosowania **NOXy™**. Są to m.in.:
- niższe zużycie paliwa o 3-4% przez silniki spełniające wymogi normy EURO 4 oraz o 5% przez silniki zgodne z normą EURO 5, ochrona środowiska naturalnego poprzez spełnienie wymogów obowiązujących normy regulujących limity emisji szkodliwych substancji,
- niższe opłaty drogowe w UE (w Polsce od lipca 2011 r. wprowadzony został elektroniczny system poboru opłat viaTOLL. Do 2014 r. system obejmie 2 880 km dróg. Wraz ze spełnianiem wyższych norm EURO przez samochody ciężarowe stawki za przejechany km są niższe),
- możliwość utrzymania, a nawet wydłużenia okresów międzyserwisowych pojazdów,
- zwiększenie wartości samochodu przy odsprzedaży.

NOXy™ pakowany jest w:
- cysterny samochodowe (dostawy częściowe min. 2 000 litrów oraz całocysternowe 22 000 litrów),
- pojemniki DPPL o pojemności 1000 litrów,
- kanistry o pojemności 10, 18, 20, 30 litrów,
- beczki 220 litrów.

Należy pamiętać, że aby zachować wysoką jakość roztwór musi być odpowiednio przewożony i przechowywany. Osprzęt wykorzystywany do transportu **NOXy™** powinien być wykonany z wysokostopowych stali austenicznych, a także różnych tworzyw sztucznych. Głównym czynnikiem wpływającym na okres trwałości produktu jest jednak temperatura otoczenia - zalecany zakres temperatur do przechowywania NOXy™ to -5°C do 25°C.

Stała temperatura otoczenia przechowywania °C	Minimalny okres trwałości w miesiącach.
10	36
≤ 25	18
≤ 30	12
≤ 35	6

Zachęcamy Państwa do sprawdzenia NOXy™ – nowej marki Grupy Azoty.

Produkt jest dostępny w ofercie sieci sprzedaży EUROPART Polska S.A.

EURO PART

www.noxy.eu

Oddziały EUROPART Polska S.A.

www.europart.net

Białystok
15-620 Białystok, ul. Elewatorska 15
tel.: 85 / 662 76 89, fax: 85 / 662 76 88

Bydgoszcz
86-005 Białe Błota, ul. Szubińska 55
tel. kom.: +48 506 378 828, +48 506 378 828

Częstochowa NOWA LOKALIZACJA
42-200 Częstochowa, ul. Wojska Polskiego 88
tel./fax: 34 / 329 19 38

Dąbrowa Górnicza
41-303 Dąbrowa Górnicza, Tworzeń 122
tel.: 32 / 262 60 17, fax: 32 / 262 60 11

Gdańsk
80-809 Gdańsk, ul. Bernarda Milskiego 1
tel.: 58 / 322 12 27, fax: 58 / 322 09 59

Gdynia
81-036 Gdynia, ul. Pucka 35
tel.: 58 / 623 10 00, fax: 58 / 664 21 04

Jelenia Góra
58-500 Jelenia Góra ul. Spółdzielcza 10
tel.: 75 / 752 47 42, fax: 75 / 767 17 16

Kalisz
62-800 Kalisz, ul. Wrocławska 43
tel./fax: 62/7413651

Kielce
25-671 Kielce, ul. Batalionów Chłopskich 71
tel.: 41 / 332 02 11, fax: 41 / 335 01 94

Kraków
32-085 Modlniczka, ul. Kasztanowa 15
tel.: 12 / 257 79 32, fax: 12 / 257 79 35

Legnica
59-220 Legnica, ul. Poznańska 39 a i b
tel.: 76 / 862 00 19, fax: 76 / 851 20 79

Leszno
64-100 Leszno, ul. Fabryczna 27,
tel.: 65 533 79 37, tel. kom.: +48 506 378 863

Łódź NOWA LOKALIZACJA
92-103 Łódź, ul. Brzezińska 12
tel. kom.: +48 512 403 844

Opole
45-831 Opole, ul. Wspólna 9
tel.: 77 / 474 10 46, fax: 77 / 474 10 47

Piła
64-920 Piła, ul. Wawelska 117c
tel.: 67 / 282 05 19/31, fax: 67 / 256 08 70

Poznań
60-416 Poznań, ul. Olsztyńska 2
tel.: 61 / 897 44 44, fax: 61 / 853 92 30

Pszczyna
43-200 Pszczyna, ul. Wodzisławska 28
tel.: 32 /447 19 57, fax: 32 /447 19 56

Radom
26-600 Radom, ul. Kielecka 16/24
tel./fax: 48 / 333 03 96

Rzeszów NOWA LOKALIZACJA
35-205 Rzeszów, ul. Torowa 2
tel./fax: 17 / 861 26 24

Siedlce NOWY
08-130 Kotuń, Grezów 2F
tel. kom.: +48 506 378 837

Szczecin
70-812 Szczecin, ul. Pomorska 141-142
tel.: 91 / 460 07 30, fax: 91 / 469 34 50

Tarnów
33-100 Tarnów, ul. Wyszyńskiego 12b
tel.: 14 / 627 18 10, fax: 14 / 629 30 44

Warszawa
05-870 Błonie, ul. Sochaczewska 12
tel.: 22 / 725 25 22/4040, fax: 22/725 49 36

Warszawa II
05-270 Marki, ul. Okólna 38
tel.: 22 / 781 28 30, fax: 22 / 781 28 44

Wieluń
98-300 Wieluń, ul. Wojska Polskiego 65A
tel.: 43 / 843 95 45, fax: 43 / 843 95 44

Wrocław
55-040 Bielany Wrocławskie
ul. Wrocławska 48, tel.: 71 / 341 24 33

Zielona Góra
65-001 Zielona Gora, ul. Zjednoczenia 92
tel.: 68 / 321 38 09, fax: 68 /3 21 38 17

EUROPART Polska S.A.
ul. Wojska Polskiego 65 A
98-300 Wieluń
tel. 43 842 09 18
fax 43 842 09 18

Dział OEM
98-300 Wieluń
ul. Wojska Polskiego 65
A, tel. 43 842 09 44
fax 43 843 20 08

Sklep WWW
www.sklep-europart.pl

Godziny otwarcia:
Pon. – Pt. 8:00 – 17:00
Sob. 8:00 – 13:00