

Magazyn sympatyków branży transportowej

# SZEROKOŚCI!

NUMER 1/2016

|| Cysterny L.A.G.  
– nowość w Grupie DBK

|| Ben Collins  
– I am the Stig!

|| Telematyka, czyli  
wszystko pod kontrolą

## NA ZACHODZIE ZE ZMIANAMI

MiLog, Toll Collect, zmiany w naliczaniu czasu pracy...  
Jak wpłyną na kondycję polskich przewoźników  
na unijskim rynku?



PROWADZENIE FIRMY  
TRANSPORTOWEJ  
JEST JAK BITWA.  
WYGRA TEN, KTO UMIE  
SIĘ DOSTOSOWAĆ.



z TECHNOLOGIA  
**SYSTEM 5™**

### Przewyższa nawet o 40% wymagania norm przemysłu motoryzacyjnego\*

Rosnące koszty, wzrost wymagań klientów, ostra konkurencja. Prowadzenie firmy transportowej to dzisiaj wyzwanie. Ale teraz masz już sojusznika – nowy Castrol Vecton, z wyjątkową technologią System 5™, przystosowuje olej do zmiennych warunków panujących w silniku i maksymalizuje osiągi jednostki napędowej.

Dzięki temu pozwala Tobie i Twojej flocie odnieść zwycięstwo.

[www.castrolvecton.com](http://www.castrolvecton.com)

TO WIĘCEJ NIŻ OLEJ.  
TO PŁYNNĄ TECHNOLOGIA.

**Castrol**  
**VECTON**

\*W niezależnych testach laboratoryjnych Castrol Vecton przewyższył wymagania API i ACEA w zakresie stabilności lepkości, ilości generowanych osadów na tłokach, rozpraszania sadzy, a także w ochronie przeciwzuzyciowej i odporności na korozję. Więcej informacji na stronie [www.castrolvecton.com](http://www.castrolvecton.com).

## Drodzy Czytelnicy!



Przyszłość jest dziś – zapewne nieraz słyszeliście Państwo to hasło. Patrząc na ogromny postęp, jaki na naszych oczach dokonuje się w transporcie, trudno się z nim nie zgodzić. Dzisiejsze samochody ciężarowe muszą nie tylko spełniać swoje zadanie, czyli dostarczać ładunek z punktu A do punktu B, ale jeszcze zapewniać przy tym kierowcom komfort i bezpieczeństwo, a właścicielom flot pomagać w eliminowaniu niepotrzebnych kosztów. To właśnie nowoczesnym technologiom oraz wymiernym korzyściom, jakie mogą one przynieść przedsiębiorcom z sektora TSL, poświęcamy w tym wydaniu dużo miejsca.

Jedną z nowości jest przygotowane przez Grupę DBK autorskie rozwiązanie telematyczne DBK Fleet Management, które zostało wprowadzone na rynek w listopadzie 2015 r., ale już wiemy, że na taką usługę czekali klienci. System daje właścicielom flot pełnię informacji nt. tego, jak użytkowane są ich pojazdy, pomagając tym samym w redukcji strat, ale też ostrzegając przed problemami, zanim się pojawią! O tym, dlaczego warto zainwestować w DBK Fleet Management, przeczytacie na str. 24. Producenci pojazdów także kładą w tej chwili ogromny nacisk na rozwiązania, dzięki którym jazda samochodem ciężarowym staje się przyjemniejsza, bezpieczniejsza, ale też bardziej ekonomiczna. O kilku z nich przeczytacie m.in. na str. 8 (IVECO) oraz 10 (DAF). W „Szerokości!” nie unikamy także tematów trudnych, budzących kontrowersje, dzielących świat transportu. Tym razem zaglądamy za zachodnią granicę i sprawdzamy, czy – a jeśli tak, to w jakim stopniu – niemiecka ustawa o płacy minimalnej oraz zmiany w systemie poboru opłat wpłyną na kondycję polskiego przewoźnika. O tym przeczytacie na str. 28.

Oczywiście, jak w każdym wydaniu, tak i w tym, mamy dla czytelników niespodzianki. Tym razem jest to rozmowa z gwiazdą naprawdę światowego formatu – Benem Collinsem, czyli popularnym STIGIEM! Tylko nam zdradza, jak się „driftuje” ciężarówką. Mamy nadzieję, że nie tylko wywiad, ale i cały numer „Szerokości!” będzie dla Państwa ciekawą, a przede wszystkim wartościową lekturą. Gdyby jednak pozostał lekki głód dalszej wiedzy na temat tego, co w transporcie ważne i ciekawe, zapraszamy na [www.grupadbk.com](http://www.grupadbk.com) oraz na nasz facebookowy profil: [Facebook.com/szerokosci](https://www.facebook.com/szerokosci).

## Milej lektury i... szerokości!

*Ireneusz Sobieski*

**Ireneusz Sobieski**  
Prezes Zarządu Grupy DBK

### GARAŻ

- Nowe znaczy jeszcze lepsze – DAF LF 2016 **4**
- Belgijska jakość w Grupie DBK **5**
- Oszczędny i przyjazny **6**
- 8 stopni komfortu **7**
- Miejski innowator – IVECO Eurocargo **8**
- Mądry DAF zawsze bezpieczny **10**

### ZESTAW NA TESTACH

- Zielony serwis **14**
- Viking i Fathom **16**

### CB RADIO

- I am the Stig **18**

### W GRUPIE RAŹNIEJ

- Grupa DBK rośnie w siłę **20**

### KURS BEZKOLIZYJNY

- Mity kołem się toczą **22**
- Telematyka, czyli wszystko pod kontrolą **24**
- Samochody do zadań specjalnych **26**

### RAPORT

- MiLog szlabanem dla konkurencji? **28**

### PROFESJONALNA STRONA

- Szybkie pytanie – co trapi transportowca? **32**

### OGIEŃ

- Jak serwis dla... kierowcy **34**
- Asystent kierowcy ds. widoczności **36**

### SZEROKOŚCI

- Katalog nagród **38**

### Magazyn „SZEROKOŚCI”

**Wydawca:** Grupa DBK, ul. Lubelska 43a, 10-410 Olsztyn.

**Redaktor naczelna:** Beata Dębska/Dorota Urbanowicz.

**Redakcja, projekt graficzny, produkcja:** PressToRead, [www.pressstoread.pl](http://www.pressstoread.pl). **Redaktor prowadzący:** Piotr Kowalski.

**Zespół redakcyjny:** Michał Gruszka, Mateusz Wilk, Anna Poleszuk, Monika Wamiełło, Piotr Bogdański, Małgorzata Miliian-Lewicka, Rafał Rezler, Rafał Skórski, Wiesław Wolarz, Łukasz Potocki, Marcin Żaak

**Grafik prowadzący/DTP:** Jacek Smolik

**Korekta:** Halina Bogusz, Sylwia Kowalska

**Kontakt:** [kontakt@szerokosci.com](mailto:kontakt@szerokosci.com)

[Facebook.com/szerokosci](https://www.facebook.com/szerokosci)





## NOWE ZNACZY JESZCZE LEPSZE DAF LF 2016

**Samochody DAF serii LF w roku 2016 będą miały kilka udoskonaleń, takich jak: zmodyfikowane zespoły napędowe, lepsze wyposażenie, nowy pakiet aerodynamiczny. Dodatkowo producent daje klientom jeszcze większy wybór rozstawów osi i zbiorników paliwa.**

**P**ojazdy DAF serii LF w najnowszej specyfikacji 2016 (DMC co najmniej 8 ton, zawieszenie pneumatyczne na tylnej osi) zostały standardowo wyposażone w rozpoznający przeszkody układ hamulcowy AEBS, układ ostrzegania przed uderzeniem przodem pojazdu FCW i tempomat ACC, który dostosowuje prędkość do poprzedzającego pojazdu. W typowym modelu LF 2016 w razie potrzeby sygnał alarmowy wydaje także układ ostrzegania o opuszczeniu pasa ruchu (LDWS), a o odczytach z tachografu, czasie jazdy, dacie następnego przeglądu czy stanie zabudowy kierowcę informuje główny wyświetlacz na desce rozdzielczej. Oprócz tego najnowszy LF dysponuje nowym przygotowaniem pod agregat chłodniczy Frigoblock dla 4,5-litrowych silników Paccar.

DAF zoptymalizował jednostkę napędową PX-5. Dzięki zastosowaniu nowego oprogramowania i lepszemu zarządzaniu temperaturą i powietrzem

w układzie dodatkowego oczyszczania spalin silnik ten zużywać ma do 5 proc. mniej paliwa. DAF zwiększył również liczbę dostępnych konfiguracji z 6,7-litrowym motorem PX-7, przy której można teraz zastosować 12-biegową przekładnię AS Tronic zwiększającą DMC zespołu pojazdów do nawet 32 ton. Przy LF 2016 klienci mają jeszcze większy wybór specyfikacji nadwoziowych. W ofercie pojawiło się 7 nowych opcji rozstawów osi o szerokości do 6,9 metra. Pozwala to na zamontowanie zbiorników o pojemności 1240 litrów oraz na zwiększenie maksymalnej długości zabudowy do ponad 9 metrów. Modyfikacje nie ominęły także nadwozia. W modelu tym pojawiły się światła LED-owe o dużej żywności i zmniejszające zużycie paliwa o 4 proc. w porównaniu do egzemplarzy z poprzednich specyfikacji nowe spojłery (montaż na dziennych kabinach o wysokości 250-255 centymetrów).



# BELGIJSKA JAKOŚĆ W GRUPIE DBK



Cysterny oraz produkty specjalistyczne marki L.A.G. od teraz dostępne są dla klientów Grupy DBK. Wszystko dzięki rozpoczęciu współpracy z tą cenioną na świecie belgijską firmą.

**G**rupa DBK została generalnym importerem marki L.A.G. w Polsce i krajach nadbałtyckich. – Jest mi niezmiernie miło poinformować Naszych czytelników o wprowadzeniu do oferty Grupy DBK nowej marki pojazdów. To już kolejny wiodący producent, który nam zaufał i powierzył rozwój sprzedaży swojego produktu. Jestem przekonany, że wspólnie z siecią sprzedaży Grupy osiągniemy zamierzony cel, jakim jest pozycja lidera w segmencie cystern paliwowych. Połączenie znakomitego produktu belgijskiego producenta i doświadczenia zespołu sprzedażowego Grupy DBK z pewnością przyniesie sukces – mówi Piotr Bogdański, Dyrektor Generalny L.A.G. w Grupie DBK. Główne punkty sprzedaży produktów tej firmy zlokalizowane są w Swarzędzu k. Poznania, Świecicach k. Warszawy, Radzionkowie k. Katowic oraz w Gdańsku.

L.A.G. to marka z segmentu premium zajmująca się produkcją cystern oraz silosów. W jej portfolio dostępne są także naczepy specjalistyczne i podkontenerowe. Początek historii firmy datowany jest na rok 1943, a już w 1949 roku stworzono flagowy produkt, czyli aluminiową cysternę do transportu paliw płynnych. To właśnie z produkcji cystern paliwowych i chemicznych L.A.G. znane jest po dziś dzień. Ponad siedemdziesięcioletnia tradycja w produkcji idzie w parze z wyróżniającą się na rynku jakością wykonania oraz niezawodnością, co szczególnie doceniane jest przez wymagających klientów świadczących usługi sprzętem specjalistycznym na całym świecie.

## 1943 rok

to początek historii marki L.A.G.

## 73 lata

doświadczenia w produkcji cystern, silosów i sprzętu specjalistycznego

## 4 główne

punkty sprzedaży marki L.A.G. w Grupie DBK



# IVECO STRALIS NATURAL POWER – OSZCZĘDNY I PRZYJAZNY

Najnowszy IVECO Stralis został wyposażony w przełomową w branży transportu wielkotonażowego technologię napędzania gazem ziemnym. To propozycja przygotowana z myślą o transporcie krótko- i średniodystansowym, gwarantuje niskie normy emisji CO<sub>2</sub>, dobre osiągi, a przede wszystkim niższe koszty eksploatacji w stosunku do ciągników z silnikiem diesla.

**D**oklientów w całej Europie, w tym również w Polsce, trafiły pierwsze egzemplarze najnowszego ciągnika z serii Stralis Natural Power, którego główną cechą jest jednostka napędowa zasilana gazem ziemnym. Oferta produktowa zawiera 2- i 3-osiowe podwozia oraz 2-osiowe ciągniki, wyposażone w silniki Cursor 8 Natural Power charakteryzujące się mocą od 270 do 330 koni mechanicznych. Każda z oferowanych jednostek napędowych współpracuje z 16-stopniową skrzynią manualną ZF oraz 6-stopniową automatyczną skrzynią biegów Allison z hydrokinetycznym zmiennikiem momentu obrotowego. W przypadku modeli dedykowanych krótkim trasom, paliwem napędowym jest gaz CNG. Łączna pojemność zbiornika pozwalającego zmagazynować gaz wynosi od 450 do 1300 litrów.

Prócz wersji CNG producent uzupełnił ofertę o ciągniki dla klientów poszukujących innowacyjnego, zielonego rozwiązania, przy zachowaniu odpowiednio dużego zasięgu. W odpowiedzi na zapotrzebowanie Stralis Natural Power może być wyposażony w dodatkowe zbiorniki na gaz ziemny w stanie ciekłym LNG. Taki zabieg zapewnił zasięg ciągnika na dystansie ponad 700 kilometrów. Zapłon iskrowy zastosowany w silniku Cursor 9 Natural Power to same zalety. Niższy poziom hałasu w stosunku do jednostki napędowej zasilanej olejem napędowym pozwala



na transport w nocy; także w terenie zabudowanym czy podczas porannego wywozu śmieci. Dzięki obniżeniu poziomu emisji spalin silniki napędzane gazem ziemnym są znacząco bardziej ekologiczne niż diesle. Dla porównania Natural Power emituje nawet 95 proc. mniej cząstek stałych i 35 proc. mniej tlenków azotu niż silniki wysokoprężne. Także zakup paliwa w formie gazu ziemnego w porównaniu do oleju napędowego sięga 40 proc. oszczędności.

## 750 km

**NA PEŁNYM BAKU**

pozwała pokonać  
najnowszy  
IVECO Stralis







Gorąco przyjęty przez użytkowników podczas premierowego pokazu na targach w stolicy Belgii, z uznaniem odebrany przez konkurencję. Co nowego wnoszą Hi-Matic?

## o 10%

niższe koszty przeglądów i napraw w porównaniu do pojazdów z manualną skrzynią biegów.

# 8 STOPNI KOMFORTU

**N**owoczesna stylizacja, dużym naciskiem położonym na komfort jazdy, posiada jedną unikalną cechę, która zapewniła mu rosnącą popularność wśród użytkowników oraz zazdrośne spojrzenia ze strony konkurentów – 8-stopniową automatyczną skrzynię biegów. Za jej zaprojektowanie i wyprodukowanie odpowiada według wielu opinii lider branży – firma ZF. Hi-Matic z powodzeniem radzi sobie z wysokim momentem obrotowym do 470 Nm, dzięki czemu skrzynia może trafić także w zestawieniu z najmocniejszą dostępną w ofercie jednostką napędową o pojemności 3 litrów i mocy 205 KM. Ta nowoczesna skrzynia potrafi zmieniać przełożenia z prędkością 0,2 s, zapewniając komfortową, ale również dynamiczną i bardziej „agresywną” jazdę. IVECO Daily z automatyczną skrzy-



## OSIEM PRZEŁOŻEŃ

oferuje najnowszą automatyczną skrzynię biegów dostępną w najnowszym IVECO Daily Hi-Matic.

nią biegów dostępny jest w trzech wariantach, dopasowanych do charakterystyki jazdy. Producent zadbał o to, aby w zależności od sposobu wykorzystania auta, było ono ekonomicznie, jednak jak najmniej kosztowne dynamiki i komfortu prowadzenia. Wersja Urban to pojazd dostosowany do warunków miejskich, gdzie pokonywane są najczęściej krótkie trasy z częstymi postojami – np. w korkach. W przypadku takiej charakterystyki jazdy auto będzie oferowało odpowiednie dostrójenie silnika i przełożeń, by zaoferować możliwie najniższe zużycie paliwa. Za dobranie przełożeń odpowiadać będzie aż 20 podprogramów, które będą adaptowane do sposobu jazdy kierowcy w czasie prowadzenia auta.

Daily w wersji Regional to auto dostosowane do zadań pozamiejskich, kiedy trasy są stosunkowo długie,

jednak odbywają się w okolicy miejsca będącego bazą. Auto będzie oferowało dużą elastyczność między odpowiednio wysoką dynamiką, a niskim zużyciem paliwa. W zależności od potrzeb, kierowca będzie mógł wybrać tryb pracy Eco, który sprawi, że samochód będzie oferował wysoki komfort jazdy i niskie zużycie paliwa, lub tryb POWER, który kosztem większego zużycia paliwa zapewni lepsze przyspieszenie.

W wersji International producent oferuje odpowiednie dostrójenie parametrów do pracy długodystansowej, która zapewni ogromny komfort jazdy przy zachowaniu bardzo niskiego zużycia paliwa. Będzie to możliwe za sprawą wydłużenia przełożeń mostów oraz odpowiedniego doboru obrotów silnika w celu maksymalizacji oszczędności związanych ze zużyciem paliwa.

# GARAŻ II



## MIEJSKI INNOWATOR

**I**nżynierowie IVECO wprowadzili zmiany niemal w każdym aspekcie samochodu. Od stylistyki, po komfort, bezpieczeństwo, na efektywności wpływającej na środowisko kończąc. Projektując kabinę, zwrócono uwagę na ułatwienia w utrzymaniu czystości przedniej szyby oraz aerodynamikę. Zastosowanie nowych owiewek pozwoliło o 2 proc. zmniejszyć opór powietrza, co przełożyło się na jednoprocentową oszczędność paliwa. Zmiany wizualne objęły również wnętrze kabiny. Nowa linia deski pozwoliła na zapewnienie kierowcy jeszcze łatwiejszego dostępu do wszystkich funkcjonalności, a przemyślane rozwiązania wpływające na komfort zapewniły szereg schowków i uchwyty na napoje, karty płatnicze itd.

### Biuro na kołach

IVECO Eurocargo przez producenta został nazwany biurem na kołach, a to za sprawą wprowadzonych ułatwień dla kierowców, a które wpłynęły na łatwość sterowania telefonem podczas jazdy, obsługę radia (funkcje te są obsługiwane z kierownicy), możliwość ładowania urządzeń elektronicznych z wbudowanych portów USB czy stolik, na którym można ustawić laptop lub tablet i wygodnie pracować. Po zakończonej pracy komputer można schować w 20-litrowej szafce biurowej, która dodatkowo została wyposażona w lampkę LED przydatną podczas pracy czy czytania późną porą. Nad komfortem pracy kierowcy będą czuć wygodne fotele, dostępne również w wersji z podgrzewaniem i wentylowaniem siedziska. W przy-

# 11 000

w tylu fabrycznych  
wersjach dostępny jest  
nowy IVECO Eurocargo

padku foteli z pneumatycznym zawieszeniem jako opcja dostępny jest również podłokietnik.

### Bezpieczny i komfortowy jak nigdy

Nowe Eurocargo to zapewne jeden z najbezpieczniejszych pojazdów ciężarowych w swojej klasie. Przemysłano tu od podstaw ochronę kierowcy, jak również przewożonego ładunku. Bezpieczeństwo

biernie kierowcy zostało zagwarantowane solidnością konstrukcji, jak również systemami bezpieczeństwa – poduszką powietrzną kierowcy, wspomaganie kierownicy, systemem ostrzegania przed niezamierzonym opuszczeniem pasa ruchu LDWS czy systemem hamowania awaryjnego AEB. Natomiast tempomat adaptacyjny pozwoli nie tylko na odrobinę odpoczynku podczas długiej trasy, ale dzięki wbudowanej funkcji aktywnego radaru zadba o to, aby Eurocargo zachował odpowiednią odległość od samochodu przed nami, a w razie potrzeby zainterweniuje automatycznie, aby nie dopuścić do zderzenia.

### Gotowy do pracy bez przestojów

IVECO Eurocargo to obecnie jedyny samochód z silnikiem Euro 6





# Nowe Eurocargo zelektryzowało branżę. Pojazd wnosi na rynek niewielkich samochodów ciężarowych powiew świeżości i innowacyjności zarezerwowanej do tej pory dla modelu Daily.

w swojej kategorii, w którym zastosowano pojedynczy układ oczyszczania spalin HI-SCR, wyposażony w pasywny filtr cząstek stałych. System ten do działania nie wymaga rozbudowanego chłodzenia, zbudowany został z mniejszej liczby części, które mogą ulec zużyciu, jest mniej skomplikowany, jego masa jest dużo mniejsza niż systemu EGR+SCR, przez co zapewnia znacznie mniejsze zużycie paliwa. W nowym Eurocargo regeneracja filtra cząstek stałych (DPF) jest pasywna, ciągła i całkowicie zautomatyzowana. Oznacza to, że odbywa się ona bez udziału kierowcy. Nie są także potrzebne techniczne przerwy w eksploatacji pojazdu, a podzespoły układu nie rozgrzewają się do wysokich temperatur, co zwiększa ich niezawodność.

## Elastyczny i efektywny

Pojazd dostępny jest w wersji z silnikiem wysokoprężnym o pojemności 4,5 oraz 6,7 litra, które występują w siedmiu odmianach różniących się oferowaną mocą od 160 do 320 koni mechanicznych. Maksymalny moment obrotowy w przypadku najmocniejszej jednostki napędowej, to aż 1100 Nm. W przypadku silnika przystosowanego do zasilania sprężonym gazem ziemnym CNG oferowana moc to 204 KM przy momencie obrotowym na poziomie 750 Nm. Do wybranej opcji silnikowej możemy wybrać skrzynię manualną o 6 bądź 9 przełożeń, skrzynię zautomatyzowaną z 6 lub 12 biegami bądź skrzynię automatyczną ze zmiennikiem momentu obrotowego.

Michał Gruszka

## || INNOWACJE

**Nowy Eurocargo został wyposażony w liczne systemy, które chronią zarówno kierowcę, jak i ładunek, ale też... przedsiębiorcę przed niepotrzebnymi wydatkami.**

- **LDWS** - system ostrzegania przed NIEZAMIERZONYM OPUSZCZENIEM PASA RUCHU alarmuje kierowcę w przypadku wykrycia takiej sytuacji. Dzięki wykorzystaniu kamery zamontowanej na przedniej szybie pojazd wykrywa niekontrolowaną zmianę pasa np. na skutek zaśnięcia.
- **AEBS** - zaawansowany system hamowania awaryjnego wspierający pracę innego systemu - EVSC, elektronicznego systemu stabilizacji pojazdu zapobiegającego wypadkom wynikającym z nieuwagi kierowcy. Może zapobiec uderzeniu bądź zminimalizować jego skutki poprzez ograniczenie prędkości do 10 km/h.
- **AAC** - tempomat adaptacyjny, który reguluje prędkość, utrzymując bezpieczną odległość od pojazdu poprzedzającego. Podobnie jak system AEBS, wykorzystuje radar, by w przypadku wykrycia zagrożenia zmniejszyć moment obrotowy, a następnie uruchomić hamulec silnikowy i roboczy.
- **DRL** - dostępne w standardzie światła do jazdy diennej LED, które poprawiają bezpieczeństwo jazdy i widoczność Eurocargo. Na życzenie dostępne są również reflektory ksenonowe.
- **HI-SCR** - nowy Eurocargo jest jedynym pojazdem średniej wielkości w swojej kategorii, który wyposażono w silnik EURO VI wykorzystujący technologię z pasywnym filtrem cząstek stałych DPF.
- **Nowa turbosprężarka** oraz większy stopień sprężania - dzięki nim udało się zwiększyć moment obrotowy przy prędkościach poniżej 1200 obr./min. Przekłada się to na oszczędność paliwa sięgającą nawet 8%.
- **EcoSwitch** - (dostępny ze wszystkimi przekładniami zautomatyzowanymi) system włączający algorytm zmiany biegów, który zapewnia maksymalną efektywność. Przycisk EcoSwitch aktywuje także drugi ogranicznik prędkości, wyłącza funkcję szybkiej redukcji (kick-down) oraz pozwala tylko na automatyczną zmianę biegów).
- **EcoRoll** - dostępna w wersjach z dwunastoma biegami funkcja wykorzystująca siłę bezwładności pojazdu podczas zjazdu ze zbocza, co także przekłada się na wymierne oszczędności paliwa - zwłaszcza na dłuższych trasach.



**GARAŻI** |





The background of the entire page is a photograph of a DAF truck, partially visible on the left side, driving on a road. The scene is captured at sunset or sunrise, with warm, golden light illuminating the sky and the road. The truck is orange, and its headlights are visible. The road is paved and has white lane markings. The background shows a rocky hillside and some vegetation.

# MAŁDRY DAF

# ZAWSZE BEZPIECZNY

Ważne jest przestrzeganie przepisów BHP! – wołał niezapomniany AS w kultowej „Hydrozagadce”. W transporcie drogowym to DAF jest asem w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy.





## CCC (Conventional Cruise Control)

## ACC

**M**ożemy nostalgicznie wzdychać do pięknie odrestaurowanych ciężarówek sprzed lat, ale w dzisiejszych czasach prawda na ich temat jest brutalna – wyglądają ujmująco, lecz współczesne konstrukcje są nieporównywalnie bardziej efektywne – wygodniejsze i bezpieczniejsze. Dzisiaj klienci potrzebują profesjonalistów, a systemy stawiają pewne wymagania. Idziemy o zakład, że na dłuższą metę żaden z kierowców nie chciałby pracować za kierownicą 30-letniego ciągnika zamiast siedzieć na przykład w przestronnej kabinie DAF-a XF Euro 6. Owszem, stare samochody być może mają duszę, ale nowym też jej nie brakuje, a udowadniają to, wspomagając kierowcę w codziennej pracy.

### Technikosceptyka niech znikna

Błądzić jest rzeczą ludzką – gdy się pomyli, usprawiedliwienie błędu często się znajdzie, ale dlaczego niektórzy z nas myślą, że akurat za kierownicą są bezbłędni? W końcu kierowca też człowiek. Jego reakcja może być opóźniona, wzrok zmęczony, uwaga odwrócona. Tymczasem elektronika w nowoczesnych samochodach się nie męczy i zawsze czuwa nad tym, by transport był jak najbardziej efektywny i bezpieczny. Poznajcie elek-

troniczne wsparcie kierowcy, na które może liczyć w samochodach DAF-a praktycznie w każdych warunkach.

### VSC, czyli trzymaj kurs

Ile razy kierowca doświadcza sytuacji ekstremalnych na drodze? Ile dni spędza na trenowaniu panowania nad zestawem w skrajnych warunkach? Właśnie ze względu na odpowiedzi na te pytania pojazdy z logo DAF wyposażone są w system stabilizacji toru jazdy (VSC). Ten układ stale sprawdza, czy pojazd stabilnie utrzymuje zadany kierunek jazdy. Jeśli wykryje ryzyko poślizgu lub wywrotki, to przyhamowuje jedno lub kilka kół tak, by samochód jak najszybciej wrócił na właściwy tor.

### MX Engine Brake, czyli niekończące się hamulce

Nie ma takich hamulców, których nie można zmusić do kapitulacji. Kilkadziesiąt ton, strome zjazdy i liczne dohamowania do zakrętów mogą poważnie, a co za tym idzie, niebezpiecznie zmęczyć nawet najbardziej doskonałe układy. Dlatego hamulce silnikowe jednostek Paccar MX-13 legitymują się mocą aż 483 KM, będąc doskonałą alternatywą dla retardera i... zbyt częstych wymian klocków, nie wpływając przy tym na żywotność opon.

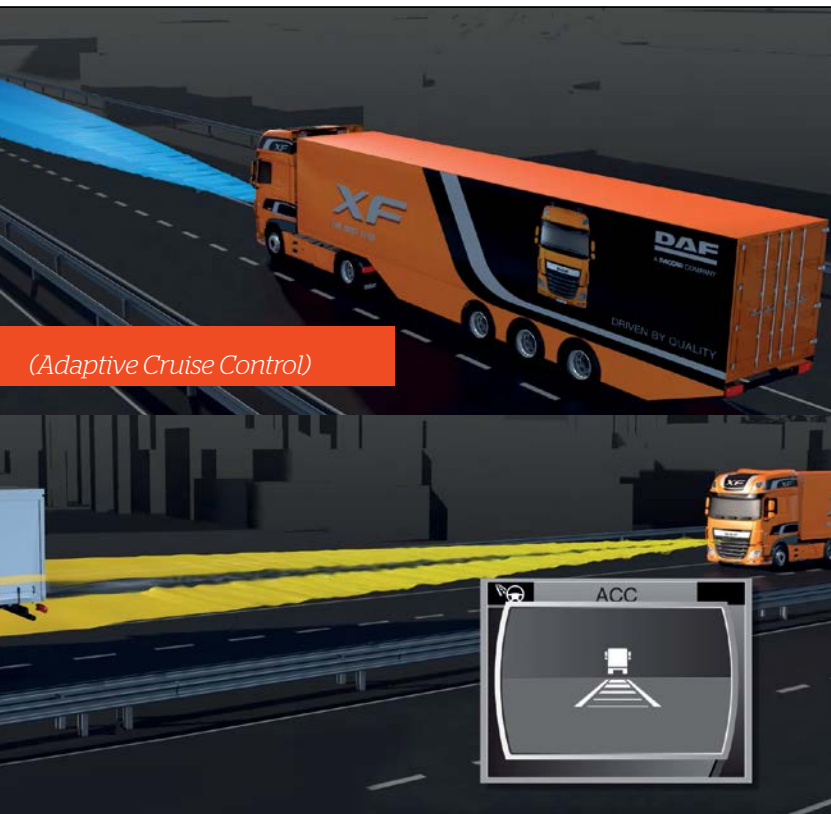
### PCC, czyli wszytkowiedzący tempomat

Jedną z kluczowych kwestii w sztuce ekonomicznej jazdy jest umiejętność przewidywania wydarzeń na drodze. Tylko jak przewidywać na nieznanych i pagórkowatych drogach? To potrafi PCC – tempomat korzystający z dobrodziejstw nawigacji satelitarnej, dostępny wraz z opcją Predictive Shifting, czyli doboru biegów zgodnie z tym, jak układa się trasa przed pojazdem. PCC „czyta” drogę przy pomocy danych z GPS i adaptuje pracę układu napędowego dla uzyskania jak najwyższej wydajności na kolejnych kilometrach. PCC decyduje, jaka prędkość będzie idealna z punktu widzenia efektywności, a myśląc skrzynia z funkcją przewidywania przełożeń dobiera do kompletu odpowiedni bieg.

### LDWS, czyli trzymaj linię

Mowa oczywiście o linii jazdy, a precyzyjniej – utrzymaniu pojazdu w granicach pasach ruchu i zapobieganiu niezamierzonej zmianie kierunku jazdy. Czy wiecie, że aż 2/3 wypadków z udziałem samochodów ciężarowych ma miejsce na autostradach? Zmęczenie, stres, nużąca droga – to wszystko sprzyja utracie koncentracji. I właśnie w takich momentach aktywuje się system ostrzegawczy LDWS. Kamera za przednią szybą nieustannie konfrontuje





(Adaptive Cruise Control)

## Wolniej, szybciej, wolniej

Wiele europejskich szlaków transportowych jest bardzo mocno obciążonych ruchem. To powoduje, że utrzymanie płynności jazdy staje się wyzwaniem. W takich warunkach pokonywanie długich dystansów nie należy do przyjemnych, a wręcz przeciwnie - ciągle utrzymywanie podwyższonej koncentracji powoduje, że zmęczenie przychodzi szybciej niż na mniej zatłoczonych odcinkach. Tu z pomocą przychodzi adaptacyjny tempomat ACC (Adaptive Cruise Control), który do spółki z systemem awaryjnego hamowania podnosi komfort, a co najważniejsze - także bezpieczeństwo przejazdu. Na podstawie danych z przedniego radaru układ analizuje dystans do poprzedzającego pojazdu i w razie potrzeby zmniejsza lub podnosi prędkość (do zadanej wartości), by utrzymać bezpieczną odległość. Radar, z którego korzysta ACC, jest też elementem układu FCW (Frontal Collision Warning - ostrzeżenie przed uderzeniem czołowym) oraz AEBS (system awaryjnego hamowania). Pierwszy podniesie alarm w kabinie, jeśli kierowca nie zareaguje na zbliżanie się do przeszkody. Drugi - uruchomi hamulce, jeśli człowiek nie zareaguje na ostrzeżenia.

## W parze z wiedzą

Zadaniem nowoczesnych systemów dostępnych w najnowszych pojazdach DAF jest wsparcie kierowców w codziennej pracy. Dzięki nim samochody stają się coraz mądrzejsze, oferując więcej rozwiązań podnoszących komfort i bezpieczeństwo ich użytkowników. Jednak nawet najlepsze systemy nie zastąpią kierowców i na nic się zdadzą, jeśli nie będą stosowane zgodnie z przeznaczeniem. Dlatego obecnie bardzo ważne jest, by regularnie podnosić kompetencje kierowców. Od stopnia ich wyszkolenia zależy bowiem ich profesjonalizm, w parze z którym dopiero powinny iść rozwiązania systemowe.

**Jarosław Ożyński,**  
trener DAF EcoDrive



położenie ciężarowego DAFa względem osi pasa ruchu. Jeśli układ wykryje zjeżdżanie z pasa bez kierunkowskazu, to zaalarmuje kierowcę poprzez system nagłośnienia kabiny.

### LED, czyli widzisz dalej, dłużej i łatwiej

Reflektory oparte na technologii LED dają światło o barwie dużo bardziej zbliżonej do dziennego niż najlepsze nawet żarówki halogenowe, zużywając przy tym mniej prądu od żarówek ksenonowych. Jasne światło poprawia kontrast widzenia w ciemności, ułatwia rozpoznawanie przeszkód i co ważne - lepiej sprawdza się w niekorzystnych warunkach pogodowych, np. w deszczu. To wszystko sprawia, że po zmierzchu wzrok kierowcy męczy się wolniej, co oczywiście podnosi bezpieczeństwo. Tak jak fakt, że diody są długowieczne i bardziej odporne na wstrząsy, więc nie przepalają się jak konwencjonalne żarówki. Uzupełnieniem wydajnych diodowych reflektorów jest układ doświetlania zakrętów ułatwiający manewrowanie.

### Tryb Eco, czyli przyspieszaj rozsądnie

Najwięcej paliwa pochłania rozpędzanie samochodu, więc trzeba to robić z głową. Tryb Eco jest standardowym wyposażeniem wszystkich modeli z silnikami Paccar MX

spełniającymi normy Euro 6. W większości sytuacji drogowych pełna moc i moment obrotowy silnika nie są niezbędne podczas przyspieszania, więc w trybie Eco na pierwszych 11 biegach moment jest zredukowany o 10 proc. To pozwala zaoszczędzić 1 proc. paliwa - cenny, szczególnie przy przebiegach, jakie mają dziś samochody ciężarowe. Oczywiście, kierowca w każdej chwili, po naciśnięciu przycisku, może skorzystać z pełnej mocy silnika.

### Driver Performance Assistant, czyli Ja 2.0

Modele LF, CF oraz XF nie tylko potrafią działać za kierowcę, ale także z nim współpracować, aktywnie podpowiadając mu jak ma jechać, aby podróż była bardziej efektywna. Na ekranie kierowcy otrzymuje szczegółowe informacje na temat zużycia paliwa, tego, jak skutecznie przewiduje rozwój sytuacji na drodze oraz hamowania oszczędzającego hamulce zasadnicze pojazdu. W przypadku spalania DAF nie ogranicza się wyłącznie do oceny, lecz także do pomagania kierowcy w zrozumieniu elementów, które w negatywny sposób wpływają na ekonomię jego jazdy. Wszystko po to, by wspierać kierowcę w doskonaleniu jego umiejętności.

**Rafał Rezler**



# ZESTAW NA TESTACH

# 20 000

**MOBILNYCH KABIN  
TOALETOWYCH**

jest w stanie dostarczyć WC  
Serwis. Pomaga w tym flota  
ponad 300 pojazdów.



Foto: Piotr Kowalski/PRESTOREAD

# ZIELONY SERWIS

WC Serwis z Zabrze to firma, z której usług zapewne nieraz korzystało wielu, często nawet o tym nie wiedząc. Zajmuje się bowiem obsługą największych wydarzeń w kraju, a pomagają jej w tym wyjątkowe, zielone pojazdy IVECO od CTC.





**K**oncerty, pielgrzymki, spotkania, manewry wojskowe, targi, wystawy... Lista wydarzeń, na których można spotkać WC Serwis i jej produkty, jest naprawdę imponująca. Zabrzańska firma zajmuje się bowiem dostarczaniem i obsługą sanitariatów – kabin WC, mobilnych pryszniców i garderob – ale też zabezpieczaniem imprez masowych. Wszędzie towarzyszą jej charakterystyczne zielone samochody... – Wszystko zaczęło się ponad 20 lat temu, gdy Jacek Bański, prezes firmy, był w Stanach Zjednoczonych, gdzie po raz pierwszy spotkał się z firmami, które zajmowały się obsługą wydarzeń masowych od strony sanitariatów. Pomyślał wówczas, że to bardzo dobry pomysł do wdrożenia także na polskim rynku. Firma wystartowała w roku 1996, zaczynając od jednego samochodu i jednej przenośnej toalety firmy Sattelite. Tak się złożyło, że te kabiny były koloru zielonego, więc z czasem do nas przyłgnał przydomek „Zieloni”. Nie przeszkadzało nam to, a wręcz przeciwnie – to ładny kolor, dobrze się kojarzy. Zdecydowaliśmy więc, że powinien charakteryzować naszą dotychczas dosyć kolorową flotę. Dzisiaj, jak zamawiamy nowe pojazdy, jest to jeden z warunków – mają być zielone. – mówi Sebastian Klimaszewski, dyrektor ds. transportu.

### **Dla pielgrzyma, dla kibica, dla hipisa**

Głównym obszarem działalności WC Serwis jest obsługa imprez masowych i wynajem toalet. Obecnie firma posiada ponad 20 000 kabin, co pozwala na organizację strefy sanitarnej m.in. podczas takich wyda-

rzeń, jak rajdy Polski, Open'er Festival, koncerty organizowane w ramach WOŚP, Euro 2012 czy doskonale znany kierowcom ciężarówek Master Truck. Jednym z największych wyzwań, z którymi musiała się zmierzyć zabrzańska firma, była pielgrzymka Jana Pawła II na krakowskich Błoniach w sierpniu 2002 r. Wzięło w niej udział ponad 3,5 mln Polaków. – To bardzo trudna branża. Wymaga dobrej organizacji, ale też dużej elastyczności i rzetelności. Na tych właśnie polach wygrywamy z konkurencją, co może potwierdzić fakt, że obecnie większość klientów przchodzi do nas z rekomendacji. Przykładowo wcześniej Open'er Festival obsługiwała konkurencja, ale organizatorzy nie do końca byli zadowoleni. Zwrócili się więc do nas, my obsłużyliśmy wzorowo, zbierając nie tylko pochwały, ale też kolejne zapytania. I tak wieść się rozniósła, dotarła do Jurka Owsiaka i sam do nas się odezwał z zapytaniem, czy bylibyśmy zainteresowani obsługą Woodstocka. – zdradza Sebastian Klimaszewski.

### **Wybór z potwierdzeniem**

Obecnie WC Serwis zatrudnia ponad 200 pracowników, mając oddziały w całym kraju – m.in. w Opolu, Wrocławiu, Nowej Soli, Szczecinie, Drawsku Pomorskim, Koszalinie, Gdyni, Inowrocławiu, Bydgoszczy, Kaliszu, Łodzi, Warszawie, Kielcach, Radomiu, Krakowie czy w Zakopanem. Coraz częściej kabiny firmy można spotkać także w Czechach, na Słowacji czy Ukrainie. Obsługa tak wielkich i tak wielu wydarzeń nie byłaby możliwa bez sprawnej i niezawodnej floty – firma zarządza parkiem ponad 300 samochodów oraz 100 przyczep. Od ponad trzech lat WC

Serwis inwestuje w IVECO, które stanowią dużą część floty. – Dlaczego akurat IVECO? Przede wszystkim dlatego, że te pojazdy się sprawdzają. Kiedyś mieliśmy samochody różnych marek, ale było to po prostu nieopłacalne. Spośród wszystkich marek, które mieliśmy na firmowym parkingu, to właśnie IVECO sprawowało się najlepiej. Dziś już wiemy, że to po prostu auta dla nas. Teraz więc jest tak, że każdego roku kupujemy 20-30 samochodów i także w 2016 r. chcemy ten kierunek utrzymać, kupując zarówno DAILY, jak i Eurocargo, bo w naszej branży to właśnie one mają zastosowanie. Oczywiście, od lat pojazdy dostarcza Cracow Truck Center z Rudy Śląskiej – mówi Klimaszewski.

W 2016 r. WC Serwis będzie świętował 20-lecie, a przygotowania do tego wielkiego wydarzenia już się rozpoczęły. Strategia dalszego rozwoju firmy nastawiona jest przede wszystkim na innowacje i technologie, które dyktowane są zmieniającymi się potrzebami. Prócz wynajmu i obsługi kabin WC coraz częściej firma spotyka się z zapytaniami o dostarczenie dużych przyczep prysznicowych, którymi rzecz jasna także dysponuje, ale także o obsługę tzw. celebrytów. Kontaktujący się z zabrzańską firmą menedżerowie gwiazd zwracają się z pytaniami nie tylko o mobilne garderoby, ale też np. kabiny toaletowe z telewizorem DVD, fotokomórkami, salonem, dostępem do internetu i wiele więcej. Zielone samochody WC Serwis i z nimi sobie poradzą.

**Piotr Kowalski**

## **|| Dlaczego Grupa DBK?**

Na początku poprzedniej dekady często odwiedzał nas przedstawiciel Grupy DBK, który przynosił oferty, katalogi itd. My w tym czasie mieliśmy zróżnicowaną flotę, co nie tylko nam się nie podobało, ale też było nieekonomiczne. Powiedziałem więc prezesowi, że CTC mamy tak blisko, oferta ciekawa, zaczniemy więc kupować IVECO. To była bardzo dobra decyzja, dlatego trwamy przy niej do dziś. Mamy bardzo dobre kontrakty serwisowe, dobrą obsługę, a i ceny są przystępne. Tym, co dla nas jednak najważniejsze, to osoba handlowca – Jarosława Gromali. To handlowiec z krwi i kości. Bardzo często jest tak, że siedzimy z prezesem i dochodzimy do wniosku, że przed nami duże zlecenie i potrzebujemy pilnie nowych samochodów. Wysyłamy zapytania i zawsze pan Jarosław nie tylko reaguje jako pierwszy, ale też przygotowuje taką ofertę, że w zasadzie kolejne są dla nas potwierdzeniem, że propozycja CTC jest najlepsza. A poza tym pan Jarosław to tak po ludzku... fajny facet. Doradzi, podpowie i nigdy nie było tak, by doradził nam źle, a jak odbieramy samochód, zawsze jest bardzo dobrze przygotowany.

**Sebastian Klimaszewski**, dyrektor ds. transportu





## ZESTAW NA TESTACH II



Jednym z motywów na ciężarówce firmy Tom-Tech jest wiking, czyli skandynawski wojownik, któremu przygody i dalekie wyprawy są niestraszne. To doskonale oddaje charakter i kierunek obrany przez firmę.

# VIKING I FATHOM

**I**stniejąca od 2006 r. firma Tom-Tech prowadzi transport międzynarodowy na trasie Polska – Skandynawia. – Od 23 lat związany jestem z branżą transportową. Zaczynałem jako kierowca, a w 2006 r. postawiłem otworzyć własny biznes. Zakupiłem więc pierwszy ciągnik siodłowy. Dziś mamy 20 ciągników siodłowych marki DAF i 63 naczepy. Zatrudniamy 36 osób – są to głównie kierowcy. 99 proc. naszej działalności to transport międzynarodowy – między Polską a Szwecją, Norwegią i Finlandią. Wozimy m.in. papier, szkło, meble, stal, pojazdy, maszyny, a od 4 lat zajmujemy się także transportem ponadnormatywnym – mówi Tomasz Majka, właściciel firmy.

### DAF wygrywa pewnością

Pierwszy DAF trafił do firmy już rok po jej starcie w 2007 r. – Wcześniej mieliśmy ciągnik innej firmy, mogliśmy więc porównać

zarówno samochody, jak i serwis, obsługę klienta. Postawiliśmy na DAF-a, z którym nie mieliśmy żadnych problemów – ani na drodze, ani z serwisem i obsługą, ani z przedstawicielem handlowym. DAF organizował też wiele pokazów i szkoleń – można było zobaczyć i przetestować pojazdy na żywo. 2010 był rokiem, w którym zakupiliśmy największą liczbę samochodów, nasza firma zaczęła dynamicznie się rozwijać. – mówi Tomasz Majka. Dla firmy Tom-Tech był też czasem inwestycji – przede wszystkim we flotę. Firma postanowiła wymienić używane pojazdy na nowe. Pomogła w tym Grupa DBK, z którą Tom-Tech współpracuje od pierwszego wcześniej wspomnianego DAF-a. Grupa DBK pomaga obecnie także w kolejnej wymianie, wprowadzając do floty Tom-Techa „euroszóstki”. Obecnie dla firmy jeździ jeden XF Euro 6, ale w styczniu dołączy do niego kolejny. Co ważne, już wiadomo, że nowy pojazd zdobędzie kolo-

rowe szaty. Dołączy tym samym do Vikinga i Fathoma [nazwa pomarańczowej ciężarówki inspirowana bohaterem komiksu pod tym samym tytułem – przyp. red].

### Ciężarówki malowane

Na hasło „Tom-Tech” wielu kierowców i miłośników ciężarówek widzi przede wszystkim dwa pojazdy, które przyciągają wzrok nie tylko na drogach, ale także podczas licznych konkursów organizowanych w kraju i za granicą. – Pierwszą ciężarówkę pomalowaliśmy w 2010 r. Do dnia dzisiejszego ten samochód robi wrażenie i podoba się nie tylko naszym klientom, ale też innym użytkownikom drogi. Ludzie często robią sobie z nim zdjęcia. To jeżdżąca reklama. A skąd pomysł? Chcieliśmy zmienić nasze ciężarówki, bo w naszej flocie były tylko białe i czerwone ciągniki. Daliśmy więc ją naszemu artyście, ale wszystko pozostawiliśmy jego inwencji

**20**  
**CIĄGNIKÓW DAF**  
**oraz**  
**63**  
**NACZEPY**

Tak w tej chwili  
wygląda flota firmy  
Tom-Tech





i kreatywności. Nam zależało na tym, by ciężarówka robiła wrażenie. Było kilka propozycji, ale wersja pomarańczowa spodobała się nam najbardziej. W przypadku drugiej ciężarówki, ogłosiliśmy konkurs i wygrał właśnie Viking. Spodobał nam się pomysł, bo idealnie nawiązywał do kierunków naszych kursów. 15 stycznia 2015 r. odebraliśmy ciągnik z Grupy DBK i na trzy miesiące oddaliśmy go w ręce malarza. Minęło sto-sunkowo niewiele czasu, odkąd wyjechał na drogi, a już zdążył zdobyć nagrodę m.in. w „konkursie piękności” Nordic Trophy, odbywającym się w Skandynawii. Było to dla nas ogromne wyróżnienie, ale też zaskoczenie, bo dotychczas rzadko zdarzało się, by wygrywały samochody spoza Skandynawii. Tak więc na pewno ciężarówka się spodobała – tłumaczy właściciel Tom-Tech.

**Piotr Kowalski**





# I AM **THE** STIG



Przez kilka lat jego tożsamość była jedną z najpilniej strzeżonych tajemnic Wielkiej Brytanii. Nie pracował jednak w MI6, lecz w BBC, a zagadkę próbowali rozwiązać nie agenci obcych wywiadów, lecz fani programu „Top Gear”. Poznajcie człowieka, który miał najlepszą robotę na świecie, ale nie mógł się tym pochwalić.



## **Szerokości: Co sobie myślisz, gdy idziesz ulicą i widzisz kolesia w koszulkach z napisem „I am the Stig”?**

*Ben Collins:* Dla mnie to całkiem zabawne, poza pomysłem Rubensa Barichello [brazylijski kierowca F1 – przyp. red.], który zrobił sobie koszulkę z napisem „Pokonałem Stiga” po tym, jak wykręcił lepszy czas niż ja w samochodzie za rozsądną cenę. Ale spokojnie Rubens, kara cię nie ominie, niech cię tylko spotkam (śmiech).

## **Wielu kierowców wyścigowych zaczynało swoje kariery bardzo wcześnie, a Ty dopiero w wieku 19 lat. Zastanawiałeś się kiedyś, jak potoczyłaby się twoja przegrana z wyścigami, gdybyś rozpoczął ją dużo wcześniej?**

Tak naprawdę to zacząłem ją wcześniej i to od razu od dzwona. W wieku 4 lat jechałem kosiarką do trawy i włądownąłem się w plot, więc początki nie były zbyt obiecujące. A mówiąc poważnie, to oczywiście sądzę, że gdybym wcześniej zaczął się ścigać na poważnie, to przebieg mojej kariery mógłby być zgoła inny. O ile tempo wyścigowe i umiejętności wypracowałem relatywnie szybko, bo przyszło mi to dość naturalnie, to najtrudniejszą częścią kariery okazało się odnalezienie się w zgiełku branży wyścigowej. W tym biznesie bardzo łatwo można zostać wprowadzonym w błąd i znaleźć się w mało rozwojowej sytuacji, w słabym zespole. Jedną drogą na szczyt, czyli do Formuły 1, jest błyskawiczne przeszkakiwanie przez serie juniorskie.

## **Próbowałeś kiedyś swoich sił w rajdach? Wielu kierowców twierdzi, że to rajdy są najtrudniejszą dyscypliną sportów motorowych.**

Ostatnio pojeździłem trochę w rallycrossie [połączenie rajdów z wyścigami – kierowcy ścigają się po zamkniętych torach o mieszanej – szutrowo-betonowej nawierzchni – przyp. red.], bo kręciliśmy ujęcia do mojego nowego filmu i powiem ci, że chyba nie można mieć więcej frajdy i lepszej zabawy za kierownicą niż w tej dyscyplinie. Zasuwasz bokiem, w pełnym poślizgu, by za chwilę skakać na hopy, a kierowcy obok Ciebie robią to samo. Natomiast rajdy nie przemawiają do mnie, bo na od-

cinku specjalnym jesteś tylko ty, twój pilot, samochód i droga. Walczysz z czasem i nie ma obok innych zawodników, z którymi rywalizujesz koło w koło. W wyścigach jest bezpośrednia zacięta walka, nierzadko dochodzi do kontaktów między samochodami, a to wszystko dzieje się na oczach publiczności.

## **W odcinku „Top Gear”, w którym Richard, Jeremy i James mierzyli się z zadaniami kierowców ciężarówek, Stig pokazywał im, jak można driftować ciągnikiem siodłowym. To była Twoja sprawa?**

Nie, w ciężarowego Stiga wcielił się ktoś inny, a ja to oglądałem, bo nagrywałem inne sceny, chyba z Lotusem. To było całkiem zabawne, bo ciężarowy Stig z pewnością nie odmawiał sobie tłustych śniadań. Obwód jego pasa był pewnie z dwa razy większy niż mój, ale to nie miało znaczenia, bo dawał radę i za kółkiem ciągnika zrobił prawdziwy show.

## **Czy miałeś kiedykolwiek okazję spróbować jazdy wyczynowym wyścigowym ciągnikiem siodłowym? Mam na myśli te 1000-konne potwory ścigające się na torach w całej Europie.**

Jeszcze nie, ale dodaję to do mojej listy rzeczy do zrobienia, bo zawsze chciałem sprawdzić, jak się jeździ taką maszyną.

## **Który z momentów Twojej kariery w kombiniezonie Stiga był najciekawszy czy najprzyjemniejszy?**

Świetnych momentów było wiele, ale tym, który szczególnie zapadł mi w pamięć, była jazda po torze z Billym Baxterem. Billy jest niewidomy i to on... prowadził, bo sprawdzaliśmy czy człowiek, który nie widzi, może pokonać okrążenie naszego toru na podstawie wskazówek od pasażera. To było naprawdę szalone. Billy włożył masę wysiłku w to, żeby ten zwarowany pomysł się udał. Opracowaliśmy nawet swój własny system komunikacji oparty na jak najkrótszych słowach, który pomógł mu zrozumieć i wyobrazić sobie, jak wygląda tor, a co za tym idzie – wiedzieć, gdzie ma jechać. Po dwóch dniach treningów Billy pokonał okrążenie bez moich podpowiedzi. Mało tego – wykręcił przy tym lepszy czas niż wiele gwiazd, które przed nim jeździły naszym Suzuki Liana. Wiesz, ludzie często mówią, że nic nie jest niemożliwe, jeśli naprawdę tego chcesz. Billy sprawił, że w to uwierzyłem.

## **No dobra, a co z wpadkami albo wkurzającymi sytuacjami?**

Miałem mnóstwo frajdy z czasu, jaki spędziłem w „Top Gear”, ale był jeden dość nerwowy dla mnie moment. Prezenterzy otrzymali zdanie przejechania z Bazylei w Szwajcarii do Blackpool w Wielkiej Brytanii na jednym baku paliwa, a to jest 1200 km. Musieliśmy dograć kilka scen do tego, na wypadek gdyby im się nie udało dojechać, żeby mieć co pokazać w programie. No i w kombiniezonie Stiga bawiłem się w wesołym miasteczku. Po tym, jak prezenterzy w końcu dotarli do Blackpool, mieliśmy wyjść na scenę

przed koncertem rockowym. Tysiące ludzi wywoływało nas zza kulis. Nigdy nie widziałem i nie czułem czegoś podobnego. Byłem tak oszołomiony i stremowany, że niemal spadłem ze sceny w tłum.

## **Czy to prawda, że udzielałeś wskazówek kierowcom Formuły 1, którzy przyjeżdżali na tor „Top Gear”, by walczyć o jak najlepszy czas za kierownicą waszego samochodu za rozsądną cenę? Jak Lewis Hamilton czy Michael Schumacher reagowali na Twoje wskazówki?**

Doradzanie wielokrotnemu mistrzowi świata Formuły 1 to dość delikatna sprawa, prawda? Zawsze chciałem, żeby goście programu, którzy mieli się zmierzyć na naszym torze, mogli pokazać, na co ich stać, więc jeśli czułem, że mogę jakoś pomóc, to nie zachowywałem tej wiedzy dla siebie, choć kierowcy Formuły 1 oczywiście nie potrzebowali zbyt wielu rad. Michael Schumacher chciał przejechać jedno okrążenie za mną, by zobaczyć, jak układa się linia jazdy. Z kolei z Lewisem jeździłem na fotelu pasażera i wyjaśniałem mu, jak ja pokonuję poszczególne partie toru i dla niego było to zupełnie w porządku. Mam nadzieję, że gdy sytuacja się kiedyś odwróci i to ja będę gościem Lewisa, to on nie oszczędzi mi wskazówek. Myślę, że powinien mi kiedyś pozwolić przejechać się jego bolidem. Wtedy będziemy kwita (śmiech).

*Rozmawiał Rafał Rezler*

## **|| Some say... czyli kim jest oswojony kierowca wyścigowy?**

Głównym zadaniem Stiga w programie „Top Gear” było sprawdzanie, jak szybko testowane samochody mogą pokonać okrążenie toru. Do tego właśnie potrzebny był „oswojony” kierowca wyścigowy, czyli właśnie Stig. Jego postać była objęta ścisłą tajemnicą, ale przedstawiając go na antenie przypisywano mu różne cechy. W tych spekulacjach przodował Jeremy Clarkson. O to kilka najlepszych tekstów z 22 serii programu, czyli niektórzy mówią, że...

- Urodził Chucka Norrisa, a jego matką był Superman.
- Lubi poniedziałki.
- Może dotknąć MC Hammera.
- Wyrzucili go z Formuły 1 za podpisanie paliwa po kryjomu.
- Jego tylek świeci na czerwono, kiedy hamuje.
- Jego twarz zawsze wskazuje północ, a jego nogi są hydrauliczne.
- Kształt jego lewego sutka jest dokładnie taki jak nitka toru Nurburgring.
- Jego łyzy są jak klej, a gdyby go podpalić, to płonąłby przez 1000 dni.
- Lubi dodać sobie trochę ropy naftowej do herbaty.
- Jego IQ jest mierzone w koniach mechanicznych.
- Jego oczy mogą strzelać promieniami laserowymi, a po

- latach starań wreszcie dorwał strusia pędziwiatra.
- Jada zupy widelcem, a jego pot smakuje jak proch armatni.
- Uważa, że „Gwiezdne wojny” to film dokumentalny.
- Jest fanem Michaela Jacksona i dlatego zmienił swój kombiniezon z czarnego na biały.
- Kobra, która go ukąsiła, umarła po 6 dniach agonii.





# GRUPA DBK ROŚNIE W SIŁĘ

Rozwój rynku pojazdów ciężarowych wymaga ciągłego dopasowywania się do wymagań klientów. To ich potrzeby sprawiły, że mogą od tego roku – w ramach sieci serwisów Grupy DBK – korzystać z usług nowych obiektów. W każdym z nich, zgodnie z filozofią Grupy DBK – TOTAL CARE, klient może zrealizować wszystkie potrzeby związane z prowadzeniem działalności transportowej.

**P**ierwszym nowym obiektem Grupy DBK otwartym w 2015 roku był zlokalizowany w podlubelskich Bystrzejowicach Pierwszy nowoczesny serwis spółki CTC. Otwarcie nastąpiło 2 lutego. W nowym obiekcie lubelskiego oddziału dealera IVECO, znajdującym się przy drodze ekspresowej S12, mieści się pięć stanowisk serwisowych, na których realizowane są naprawy gwarancyjne pojazdów ciężarowych i dostawczych marki Iveco oraz naczep Koegel,

## 1900

**METRÓW KW.**

liczyć będzie  
powierzchnia serwisu  
DBK Truck Center  
w Sosnowcu

a także naprawy pogwarancyjne pojazdów ciężarowych, naczep i autobusów wszystkich marek. Serwis wyposażono również w nowoczesną linię diagnostyczną oraz dwa zestawy przestawnych podnośników firmy Stertil-KONI. Łączna powierzchnia serwisowa wynosi 1100 m<sup>2</sup>, natomiast cały obiekt liczy aż 2000 m<sup>2</sup>. Dbając o komfort klientów, przygotowany został specjalny pokój oddzielony od hali serwisowej przeszkloną ścianą, co pozwala na bieżąco obserwować przebieg naprawy, oraz parking mogący pomieścić aż 50 zestawów.

Również w południowej Polsce, ale na terenach Śląska i Śląska Opolskiego, nowe siedziby autoryzowanych punktów serwisowych marki DAF wybudowała spółka WTC, wzbogacając tym samym sieć serwisową DBK Truck Center. Nowe obiekty powstawały w zgodzie ze standardami DAF, normami jakościowymi i środowiskowymi. Otwarcie pierwszego z nich miało miejsce w Opolu 1 lipca 2015 r. Obiekt został przeniesiony z dotychczasowej lokalizacji w Antoniewie koło Ozimka na teren przy ul. Wrocławskiej w Opolu (za-

Nowy oddział DBK Truck Center  
– serwis DAF w Opolu.



ledwie 15 km od zjazdu z autostrady A4). Obecnie zajmuje on w sumie powierzchnię 2200 m<sup>2</sup>. W części serwisowej zorganizowanej na 1100 m<sup>2</sup> znaleźć można m.in. siedem stanowisk przejazdowych o długości 28 m każde, dwa zestawy przestawnych podnośników firmy Stertil-KONI, najnowocześniejszą linię diagnostyczną wyposażoną w rolki do pomiaru sił hamowania, płytę do badania zbieżności wstępnej oraz szarpak do precyzyjnego określania luzu w układzie zawieszenia pojazdów. Opolski serwis świadczy także usługi z zakresu napraw blacharskich (włącznie z wykonywaniem skomplikowanych napraw ram i kabin) oraz lakierniczych. Z licznych udogodnień dla kierowców wymienić można choćby: utwardzony parking

na około 50 zestawów, dwa pomieszczenia hotelowe oraz pomieszczenie z przeszkloną ścianą, przez którą kierowca może doglądać procesu naprawy samochodu.

Obecnie kończą się prace nad kolejnym punktem serwisowym sieci DBK Truck Center w Sosnowcu. Inwestycja spółki WTC jest odpowiedzią na zapotrzebowanie kierowców na nowoczesny serwis samochodów ciężarowych w dogodnej lokalizacji na Śląsku. Nowy obiekt powstaje zaledwie 6 kilometrów na północ od przecięcia autostrady A4 z drogą ekspresową S1. Prace budowlane trwają od kwietnia 2015 r., a termin ukończenia budowy zaplanowany jest na początek 2016 roku. Punkt w Sosnowcu, oprócz gwarancyjnych napraw pojazdów ciężarowych marki DAF i naczep KOEGEL, będzie oferował naprawy pogwarancyjne i powypadkowe wszystkich marek pojazdów ciężarowych, dostawczych, naczep, przyczep i autobusów. Podobnie jak serwis w Opolu zagłębiowski autoryzowany punkt serwisowy marki DAF będzie posiadał m.in. dwa zestawy przestawnych podnośników firmy Stertil-KONI, najnowocześniejszą linię diagnostyczną wyposażoną w rolki do pomiaru sił hamowania, płytę do badania geometrii wstępnej oraz szarpak do precyzyjnego określania luzu w układzie zawieszenia pojazdów. Mniejsza będzie liczba stanowisk przejazdowych o długości 28 metrów każde (zaplanowano ich pięć)

oraz powierzchnia całego obiektu, która wyniesie w sumie 1900 m<sup>2</sup>. Podobnie jak w obiektach w Opolu i Lublinie, także w Sosnowcu kierowcy mogą liczyć na pełny komfort podczas naprawy samochodu.

# 1100

## METRÓW KW.

tylko wynosi łączna  
powierzchnia  
serwisowa nowego  
punktu CTC  
w Lublinie

Zapewnić go mają: przeszklone pomieszczenie, które ułatwi doglądanie postępu naprawy, pomieszczenia

hotelowe i utwardzony parking na 100 zestawów!

Rozwój sieci Grupy DBK to także nowe punkty sprzedaży używanych pojazdów dostawczych – w Poznaniu i Olsztynie – serwisów i salonów sprzedaży części zamiennych do wszystkich marek pojazdów ciężarowych, dostawczych oraz naczep. Pierwszy z nich został uruchomiony w Bydgoszczy, natomiast drugi znajdzie się w Rybniku, a jego otwarcie planowane jest na początek 2016 r. W 2016 r. także planowane jest otwarcie nowego oddziału CTC w Krakowie, w którym znajdować będą się m.in. okręgowa stacja kontroli pojazdów, blacharnia, lakiernia, automatyczna myjnia oraz bogato wyposażona, nowoczesna stacja serwisowa realizująca kompleksowe naprawy wszystkich typów pojazdów ciężarowych, dostawczych, naczep oraz autobusów.

**Piotr Kowalski**

Nowy punkt sprzedaży używanych  
pojazdów dostawczych w Olsztynie.



Nowy oddział CTC w Lublinie dobrze się  
prezentuje także w nocy.



Czarna i okrągła – to dwie najbardziej widoczne cechy każdej opony, ale to wcale nie oznacza, że wszystkie gumy są takie same i że nasza wiedza na ich temat może się na tym kończyć.

# MITY KOŁEM SIĘ TOCZĄ

**Opony bieżnikowane nie umywają się do nowych – MIT, ale i FAKT!**

W przypadku tzw. nalewek sytuacja jest identyczna jak w przypadku nowych opon – można kupić porządną gumę, która zapewni odpowiednie osiągi, jak i produkt, któremu bliżej do wyrobu chałupniczego niż opony gwarantującej spokojną jazdę. Bieżnikowane opony oferują także renomowani producenci opon, a do ich produkcji stosuje się te same mieszanki i wzory bieżników co w przypadku nowych opon, zachowując cenę na poziomie około 75 proc. kosztu nowego produktu, przy paramet-

trach trakcyjnych i wytrzymałości zbliżonej do nowych opon.

**Opony o niskich oporach toczenia to wyrzucanie pieniędzy w błoto – MIT!**

Czy wiecie, że pokonywanie oporów toczenia pochłania aż 30 proc. energii produkowanej przez silnik? Słowem – jeżeli wasz ciągnik spala 30 l/100 km, to 10 l idzie na przezwyciężenie oporów toczenia. Podobny pojazd na oponach energooszczędnych może spalić nawet do 2,5 l mniej. Przyjmijmy, że będzie to średnio 1,5 l/100 km, co oznacza, że na dystansie 180 tys. km różnica w kosztach paliwa to 12,5 tys. zł!

**Bieżnikowanie opon to relik z PRL i czasów gospodarki niedoboru – MIT!**

Czy wiecie, że w kwestii bieżnikowania opon też gonimy kraje Europy Zachodniej? I nie chodzi bynajmniej o to, że tam się tego procesu nie stosuje. Wręcz przeciwnie. Szacuje się, że rocznie w Polsce bieżnikuje się około 1/5 sprzedawanych opon, tymczasem za naszą zachodnią granicą ten wskaźnik jest niemal dwukrotnie wyższy.

**Z opon bieżnikowanych odpada bieżnik – widać to na pasach awaryjnych autostrad – MIT!**

Bieżnik można zniszczyć w każdej oponie. Nawet w tej najlepszej

i najdroższej. Wystarczy ją przeciążyć i zaniedbać kontrolę ciśnienia. W tak ekstremalnych warunkach guma się przegrzewa, niszczone są ściany boczne i wskutek tego odpadają kostki bieżnika.

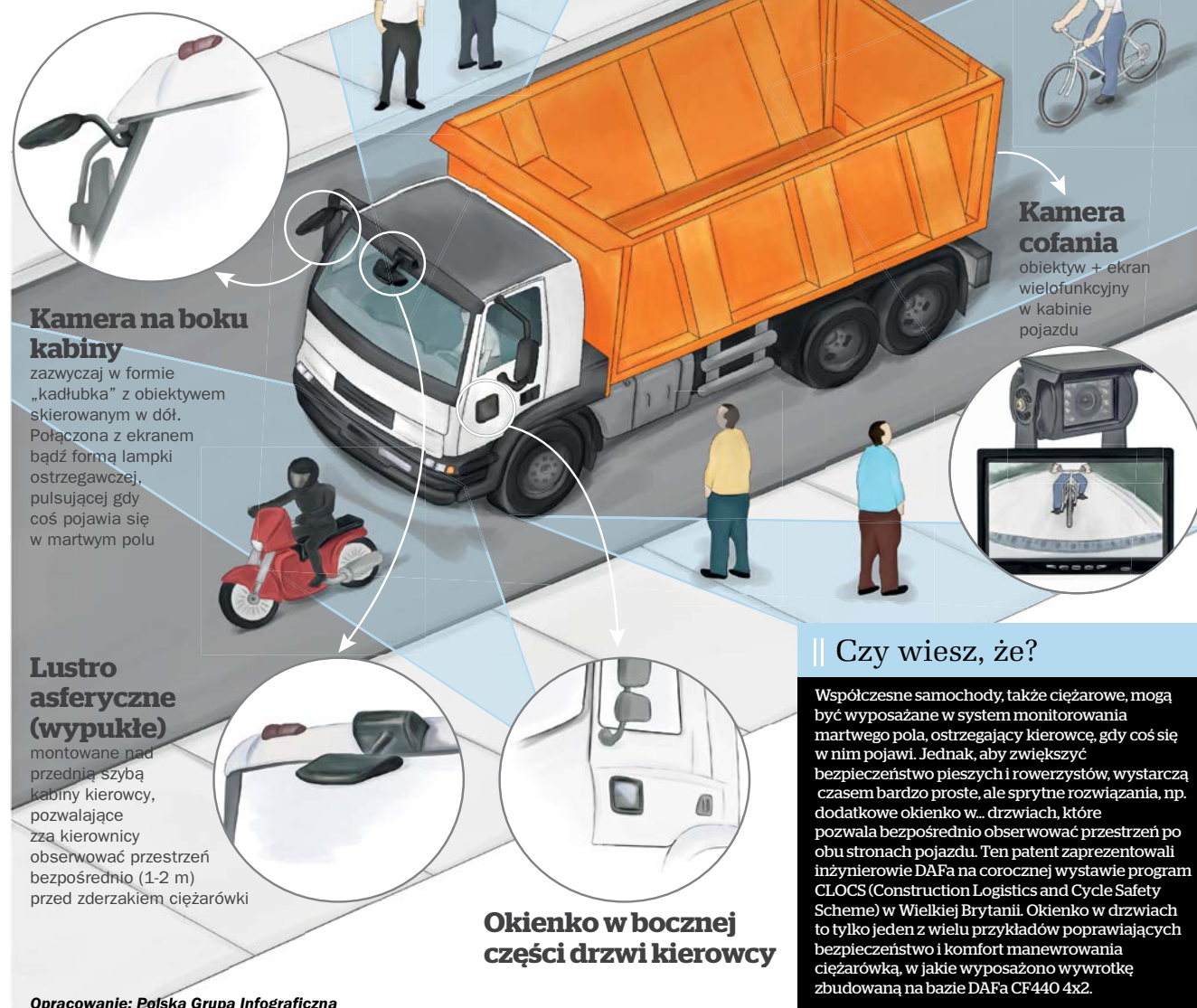
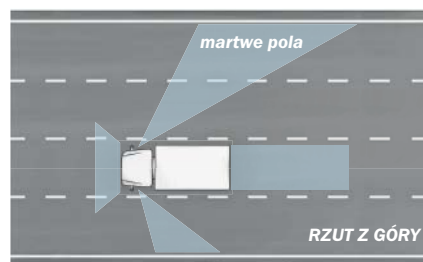
**Z pogłębianiem bieżnika nie wolno czekać do momentu, w którym z opony zrobi się slick – PRAWDA!**

Opony powinno się pogłębiać, gdy pozostało 2 do 4 mm bieżnika. To pozwala bezpiecznie przedłużyć życie gumy i zachować jej przyczepność poprzez odtworzenie krawędzi kłocków bieżnika i rowków oraz przywrócenie głębokości bieżnika opony w połowie zużytej (5–8 mm).

# KURS BEZKOLIZYJNY|| PO OMACKU

Gdyby zapytać przeciętnego kierowcę, czy odważyłby się manewrować z zamkniętymi oczami, zapewne bez wahania odparłby, że nie. Kierowców ciężarówek nikt o to nie pyta – dla nich martwy punkt, a właściwie punkty, to codzienność.

Dlaczego martwe i czym one są? W skrócie – to przestrzeń wokół pojazdu, której kierowca nie może obserwować – ani samodzielnie, ani przy pomocy lusterek. W przypadku ciężarówek, przebywanie w tych obszarach jest szczególnie groźne dla niechronionych uczestników ruchu – pieszych i rowerzystów. Siedzący wysoko kierowca ciężarówki bardzo często nie ma szans ich dostrzec, a potężny pojazd stanowi dla nich spore zagrożenie. Stąd określenie – martwy punkt. Gdzie on jest i jak technika pomaga go minimalizować?



Opracowanie: Polska Grupa Infograficzna



# TELEMATYKA, CZYLI WSZYSTKO POD KONTROLĄ

Twój samochód jest bardziej inteligentny, niż Ci się wydaje. Zaawansowana elektronika sterująca pracą pojazdu potrafi dostarczyć całej masy informacji kluczowych przy realizacji zleceń i zapewnianiu bezpieczeństwa. DBK Fleet Management pozwala te informacje zebrać i wykorzystać.



**T**elematyka w monitorowaniu pojazdów w ramach posiadanej floty to zupełnie nowy sposób zarządzania pracą kierowców i eksploatacją aut. DBK Fleet Management umożliwia bezpiecznie, prosto, przejrzysto i całkowicie przystępnie zapanaować nad pracą floty samochodowej za pomocą trzech modułów pracujących autonomicznie, które w połączeniu zapewniają maksimum oferowanej funkcjonalności.

## **System jak Twoje potrzeby**

W zależności od potrzeb mamy możliwość wybrania modułu monitorowania, tachografu oraz modułu diagnostycznego. Zainstalowanie w posiadanym przez nas pojeździe pierwszego umożliwia osobie zarządzającej monitorowanie pozycji pojazdu, pokonywanej przez niego trasy, włącznie z oznaczeniem postojów

i obowiązkowych pauz. Każdy pojazd z zainstalowanym modulem monitorowania automatycznie przesyła swój numer VIN do systemu. Interfejs do zarządzania wyświetla nam pełną flotę pojazdów z dodatkowym opisem, w tym tak szczegółowymi informacjami jak numer rejestracyjny, data przeglądu do wykonania czy aktualny przebieg.

## **Inikt się nie zgubi**

Dzięki modułowi monitorowania możesz kontrolować pracę kierowcy, a także reagować w przypadku niebezpieczeństwa, nieplanowanego zatrzymania czy wypadku. Moduł monitorowania to także duże ułatwienie przy obliczaniu diet zagranicznych czy minimalnego wynagrodzenia za czas pracy w kraju, w którym przebywa kierowca. Proces ten odbywa się automatycznie wraz z wykryciem przekroczenia granicy. To także sposób

na ocenę pracy kierowcy, nawet jeżeli ten porusza się więcej niż jednym autem należącym do floty. Przesyłane na adres e-mailowy generowane raporty pozwalają kontrolować poziom paliwa, nacisk na każdą oś, a nawet ekonomikę jazdy, która przekłada się na koszty ponoszone przez pracodawcę.

## **Dokładnie policzone, bezpiecznie przechowywane**

Moduł tachografu to urządzenie pozwalające na w pełni zautomatyzowaną i bezprzewodową współpracę w ramach DBK Fleet Management. Cyfrowy tachograf transmituje zebrane dane za pomocą bezpiecznego połączenia z serwerem. Pracodawca dzięki temu ma dostęp do raportów tachografu w dowolnej chwili, a nawet z dowolnego miejsca na świecie za pomocą dedykowanej strony WWW.

DBK Fleet Management to doskonałe narzędzie do monitorowania ekonomiki jazdy.

W systemie znajdziemy podpowiedzi pozwalające ograniczyć zużycie paliwa, eliminując wykryte błędy eksploatacji pojazdu przez kierowcę.



## Wiedza to korzyści

O rozwiązaniu telematycznym Grupa DBK myślała od bardzo dawna, bo od ponad dwóch lat. Tak naprawdę do rozważań zainspirowali nas klienci, którzy mówili, że szukają narzędzia, które pozwoli im na bieżącą analizę tego, co się dzieje z ich flotą. Pod koniec 2014 r. podjęliśmy decyzję, a niecały rok później – w listopadzie 2015 r. – uruchomiliśmy DBK Fleet Management. Mimo że to narzędzie stosunkowo młode, to już wiemy, że pomysł był strzałem w dziesiątkę. Za nami sporo wdrożeń, mamy bardzo dużo zamówień na rok 2016. W tej chwili praktycznie każdy klient, zamawiając nowy pojazd z wydaniem w roku 2016, decyduje się na opcję z DBK Fleet Management. Właściciele firm transportowych mają bowiem świadomość, jak ważna i cenna jest wiedza o tym, co się dzieje z ich pojazdem. Dzięki teledystrybucji w Grupie DBK przedsiębiorcy na bieżąco otrzymują informacje o stanie technicznym pojazdu, ale też o parametrach jazdy. Dodatkowo za pośrednictwem dedykowanej platformy serwis może zdalnie diagnozować pojazd, dzięki czemu pracownicy wiedzą, jakie zamówić części, jeszcze zanim ciągnik trafi do warsztatu. Podobnie ma się rzecz w przypadku awarii – wysyłając samochód serwisowy, ekipa wie, z jaką usterką będzie miała do czynienia. Wiedza na temat tego, jak eksploatowany jest pojazd, czy choćby jak wygląda styl jazdy kierowcy, jest niezastąpiona. Dzięki niej właściciel floty jest w stanie ustalić, które elementy generują niepotrzebne czy choćby zwiększone koszty. Tak więc nawet biorąc pod uwagę koszt wdrożenia DBK Fleet Management, szybko okazuje się, że koszt nie tylko się zwraca, ale też przynosi wymierne korzyści.

Bezpieczna archiwizacja raportów pozwala na dostęp także do tych odczytów, które zapisano pół roku temu.

### Zawsze sprawny, zawsze gotowy

Za rejestrowanie stanu technicznego pojazdów we flocie odpowiadają moduły diagnostyczne. Instalując je w posiadanych pojazdach, dostajemy narzędzie umożliwiające utrzymanie pojazdów gotowych do pracy w każdej chwili. Specjalny moduł odczytuje wszystkie potrzebne parametry pracy z głównego komputera, dzięki czemu pracodawca ma możliwość zadbania o stan pojazdu i aktualność przeglądu okresowego. To również doskonałe narzędzie, dzięki któremu zostaniemy powiadomieni o wynikłych usterkach, które wykrył komputer. Szybkie wykrycie takiej usterki często pozwala zminimalizować

koszty naprawy oraz liczbę dni w trakcie przestoju serwisowego.

Co warto podkreślić, w trosce o prywatność i zachowanie tajemnicy handlowej nikt poza klientem nie ma wglądu w raporty generowane przez poszczególne moduły. Jedyne informacje, jakie są dostarczane do serwisu, to parametry poszczególnych elementów pojazdu oraz zdalnej diagnostyki czy zbliżających się terminów serwisowych, o których dla naszej wygody poinformuje nas serwis. DBK Fleet Management to innowacyjny sposób monitorowania i zarządzania flotą w czasie rzeczywistym, który pozwoli odciążyć sztab osób zarządzających flotą oraz zapewnić bezpieczeństwo kierowcom i posiadanym przez nas pojazdom.

**Michał Gruszka**

Piotr Czarnecki  
Specjalista ds. tachografów  
i teledystrybucji w Grupie DBK





**KURS BEZKOLIZYJNY ||**

# POJAZDY DO ZADAŃ SPECJALNYCH

Każdego roku w oddziałach Grupy DBK wydawane są tysiące samochodów, a każdy z nich został przygotowany z myślą o potrzebach firmy, do floty której trafi. Ale jest też grupa, która często wymaga znacznych modyfikacji zabudowy pojazdu, na które czekać będą wyjątkowo trudne zadania. Mowa o pojazdach specjalistycznych.



Zabudowa IVECO Stralis AS260S56Z/P-HM została wykonana ze szwedzkiej, wyjątkowo lekkiej, a przy tym bardzo wytrzymałej stali. W sumie kłonicę waży zaledwie 118 kg.





**Z**arówno czytelnicy magazynu „Szerokości”, jak i fani facebookowego profilu „Szerokości”, doskonale wiedzą, że na przestrzeni ostatnich lat Grupa DBK musiała wielokrotnie stawiać czoła wyzwaniu, jakim niewątpliwie jest przygotowanie pojazdu czy wręcz flot pojazdów, na które czekają ekstremalne zastosowania. I tak serwisy Grupy DBK opuszczały już samochody policyjne czy strażackie, wojskowe DAF-y LF, pojazdy-chłodnie, beczkowsy, czy nawet samochody-akwaria. W 2015 roku Dział Pojazdów Specjalnych DBK Truck Center niejednokrotnie musiał stanąć przed zadaniem przygotowania pojazdu do zastosowań wymagających wyjątkowych umiejętności nie tylko od kierowcy, ale też samochodu.

### Pojazdy poszły w las

Jedną z najciekawszych realizacji DBK Truck Center był IVECO Stralis Hi-Way AS260S56Z/P-HM dla Firmy Produkcyjno-Handlowej Kudła z podkrakowskiej Tokarni. Został on wyposażony w silnik o mocy aż 560 KM, ale też specjalistyczną zabudowę przystosowaną do transportu drewna. – Nasze pojazdy są wykorzystywane do przewozu drewna z Mazur aż pod Myślenice (woj. Małopolskie). Samochody muszą więc nie tylko być silne i niezawodne, ale także rzecz jasna być wyposażone w rozwiązania, które umożliwią bezpieczne ładowanie, a następnie transport drewna. Jako bazę wybraliśmy Stralisa z podwoziem 6x4, a następnie zleciliśmy przygotowanie zabudowy specjalistycznej z ramieniem typu żuraw firmy PENZ. Dlaczego IVECO? Już wcześniej mieliśmy we flocie pojazdy tej marki i mimo iż jeździły w naprawdę trudnych warunkach, generalnie nie było z nimi żadnego problemu – mówi Tadeusz Gawlak, właściciel firmy. – Dla mnie podczas prac

nad tym egzemplarzem szczególnie ważne było to, by ten pojazd nie tylko spełniał swoje zadanie, ale też, żeby po prostu dobrze wyglądał. Chciałem, by był dla firmy taką perełką, z której zarówno klient, jak i Grupa DBK mogły być dumne. Zabudowa została wykonana ze szwedzkiej, wyjątkowo lekkiej, a przy tym bardzo wytrzymałej stali. W sumie kłonicie ważą zaledwie 118 kg. Dołożyliśmy do nich także praktyczne skrzynko-schody. Najważniejszym elementem jest austriacki żuraw PENZ z podwójnym wysuwem. Klient od lat je stosuje, więc doskonale zna obsługę – dodaje Damian Osuch z firmy MHS Serwis, która odpowiadała za zabudowę. Warto wspomnieć, że przygotowany przez spółkę CTC IVECO Stralis to najbogatsza wersja w gamie, wyposażona m.in. w skórzaną tapicerkę, klimatyzację postojową oraz najnowsze systemy bezpieczeństwa (m.in. ACC oraz LDWS). Co prawda specjalistyczny Hi-Way ma poki co za sobą zaledwie 5000 kilometrów pracy, ale już wiele wskazuje na to, że cel Damiana Osucha został osiągnięty – pojazd jest firmową perełką.

### Zrzutka na paliwo

Z równie trudnym, choć nieco innego typu zadaniem musi sobie radzić flota firmy EKOARM z Sokółki (Podlaskie). Klientami firmy są bowiem... hodowcy drobiu, od których odbiera odpady, które następnie przetwarzane są i wykorzystywane jako paliwo w biogazowni zaopatrującej w prąd zakłady produkcyjne w Sokółce – w tym EKOARM. Od lipca 2015 roku pomagają w tym dwa DAF-y CF 400 FAT przygotowane przez DBK Białystok. – Samochody zostały wyposażone w hakowce, dzięki którym możliwy jest transport kontenerów oraz cysterny. Nie ukrywam, że było to dosyć wymagające zlecenie, bowiem pojazdy nie tylko muszą sobie poradzić z nietrywim zadaniem, ale także pracować

w wyjątkowo trudnym terenie – wszak odbieramy od rolników, więc raczej nie ma co liczyć na asfaltowy dojazd do posesji. Od początku ważne dla nas było, by samochody były przystosowane zarówno do transportu kontenerów, jak i beczki asenizacyjnej – w zależności od tego, czy odbieramy odpady płynne, czy stałe. Dodatkowo samochody cały czas jeżdżą pod sporym obciążeniem, dostarczając substraty do biogazowni oraz wywożąc z biogazowni tzw. pofermenty. Póki co jesteśmy bardzo zadowoleni z zakupu, a pojazdy spełniają swoje zadania wzorowo. Wzorowo także wyglądała współpraca z Grupą DBK – wszystko zgodnie z zamówieniem i na czas. Dlatego nie ukrywam, że myślimy już o kolejnych pojazdach – mówi Michał Głuszynski – właściciel firmy.

**Tadeusz Wilk**

**Pojazdy muszą pracować w wyjątkowo trudnym terenie – wszak odbieramy od rolników, więc raczej nie ma co liczyć na asfaltowy dojazd do posesji. Oprócz tego ważne było, by samochody były przystosowane zarówno do transportu kontenerów, jak i beczki asenizacyjnej.**





# MILOG

## SZLABANEM DLA KONKURENCJI?





Ustawa o płacy minimalnej oraz zmiany w systemie poboru opłat drogowych Toll Collect wpłynęły na pogorszenie warunków wykonywania przewozów na terytorium Niemiec. To może osłabić pozycję polskich przewoźników na całym unijnym rynku.

Niemiecka ustawa o płacy minimalnej dotyczy wszystkich pracowników pracujących w Niemczech, niezależnie od tego, czy pracodawca ma swą siedzibę w kraju, czy za granicą. Dlatego płaca minimalna obejmuje również pracowników świadczących pracę na terenie Niemiec w branżach, w których praca ma zazwyczaj charakter transgraniczny i jest świadczona w ramach różnego rodzaju umów (m.in. sektor transportowy). Ustawę o płacy minimalnej należy stosować do każdej godziny pracy świadczonej przez pracownika w Niemczech. Ten dość szeroki zakres zastosowania ustawy prowadzi do tego, że również polskie przedsiębiorstwa zatrudniające polskich pracowników w Niemczech są zobligowane do zapłaty niemieckiej płacy minimalnej. Regulacja ta dotyczy zwłaszcza branży transportowej, ale także każdego innego przedsiębiorstwa wykonującego w Niemczech pracę za pomocą własnych pracowników na podstawie umów o dzieło lub umów o świadczenie usług. Niemieckie Ministerstwo Pracy i Spraw Społecznych wyjaśniło, że ustawa o płacy minimalnej obejmuje również polskie firmy transportowe działające na terenie Niemiec oraz przewozy tranzytowe i kabotażowe dokonywane przez polskie firmy transportowe w Niemczech. W przypadku tranzytu płaca minimalna dotyczy odcinka trasy przypadającego na Niemcy. Ujęcie przewozów tranzytowych w ustawie budzi protesty po stronie zagranicznych przedsiębiorstw transportowych i UE. Dlatego też rząd niemiecki zawiesił niniejszą regulację do momentu wyjaśnienia tej kwestii przez Komisję Europejską. Do tego momentu nie obowiązują regulacje dot. płacy minimalnej w stosunku do przewozów tranzytowych.

**Tomasz Urbańczyk**  
Dyrektor Działu Prawo i Podatki  
Polsko-Niemiecka Izba  
Przemysłowo-Handlowa



**Z**miany, jakie w ostatnich kilkunastu miesiącach zachodzą w Niemczech w kwestii warunków prowadzenia działalności gospodarczej, można śmiało określić mianem rewolucji. Największe emocje budzi ustawa o płacy minimalnej (niem. Mindestlohngesetz, w skrócie: MiLoG), która weszła w życie 1 stycznia 2015 r. Powodem jej uchwalenia był fakt, że w Niemczech w minionych latach nastąpił wyraźny wzrost zatrudnienia w tzw. strefie niskich płac. Z danych Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (Instytut Badań nad Rynkiem Pracy i Zawodami) wynika, że w 2012 r. już tylko połowa zatrudnionych pracowała w firmie związanej ponadzakładowym układem zbiorowym pracy. W przedsiębiorstwach, w których nie stosuje się układów zbiorowych, wynagrodzenia są zdecydowanie niższe niż w zakładach, w których takowe obowiązują. Nowe prawo ma za zadanie wzmocnić ochronę pracowników – również tych pochodzących z innych krajów Unii Europejskiej – przed rażąco niskimi płacami. Zobowiązanie przez niemieckiego ustawodawcę m.in. polskich pracodawców do wypłacania swoim pracownikom od momentu przekroczenia granicy Niemiec stawki godzinowej w wysokości 8,50 euro może być najbardziej odczuwalne dla rodzimych firm spedycyjnych. Potwierdzają to analizy Polsko-Niemieckiej Izby Przemysłowo-Handlowej (AHK Polska), z których wynika, że polskie spedycje w ciągu ostatniej dekady wywalczyły sobie pozycję lidera unijnego rynku transportu drogowego (posiadają w nim 25-procentowy udział), a Niemcy stanowią dla nich nie tylko istotną destynację, ale także bramę na zachód kontynentu.

## Taryfy opłat drogowych od 1 października 2015 r.

Klasa emisji spalin zgodnie z ustawą o pobieraniu opłat za korzystanie z dróg publicznych (BFStrMG)

|                                 | Kat. A | Kat. B          | Kat. C                  | Kat. D                  | Kat. E | Kat. F                       |
|---------------------------------|--------|-----------------|-------------------------|-------------------------|--------|------------------------------|
| KLASA EMISJI SPALIN             | S6     | klasa EEV 1, S5 | S4, S3 z PMK 2*         | S3, S2 z PMK 1*         | S2     | S1, brak normy emisji spalin |
| EUROPEJSKIE NORMY EMISJI SPALIN | Euro 6 | EEV 1, Euro 5   | Euro 4, Euro 3 + PMK 2* | Euro 3, Euro 2 + PMK 1* | Euro 2 | Euro 1, Euro 0               |

\* PMK – kategoria redukcji emisji cząstek stałych to standard dodatkowego wyposażenia służącego do obniżenia emisji cząstek stałych. Dla kategorii D wymagana jest kategoria PMK 1 lub wyższa, dla kategorii C PMK 2 lub wyższa.



### Komisja Europejska wraca do gry

W opinii Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych decyzja o wprowadzeniu przez władze federalne płacy minimalnej w transporcie, która obowiązuje także zagraniczne firmy wykonujące przewozy do, z lub po terytorium Niemiec, jest ewidentnym

taką stawkę za godzinę pracy nakłada na polskich pracodawców niemiecki ustawodawca.

powołaniem zasad, na jakich opiera się cała idea wspólnego unijnego rynku. ZMPD traktuje ją także jako niedopuszczalną próbę wpływania przez niemiecką administrację na stosunki pracodawca – pracownik w innych krajach. – Przepisy te, mające rzekomo chronić pracowników zagranicznych firm, są niczym innym, jak zabronionym przez unijne prawo działaniem mającym na celu wyeliminowanie uczciwej konkurencji. Nie wolno jej niszczyć w drodze partykularnych, administracyjnych decyzji – podkreśla Jan Buczek, prezes ZMPD. Protesty napływające z różnych krajów sprawiły, że na początku roku całą sprawą zainteresowała się Komisja Europejska, która uznała, że przepisy o płacy minimalnej w tranzycie i w wybranych operacjach w transporcie międzynarodowym rzeczywiście są niezgodne z prawem unijnym. W związku z tym wystąpiła do Niemiec z żądaniem wprowadzenia zmian w kwestionowanych regulacjach. – Komisja popiera wprowadzenie stawki minimalnej w Niemczech, która jest

## || Przygotuj się na zmiany

Firmy transportowe już teraz powinny się przygotować do zmian wprowadzonych przez niemiecki parlament. Pierwszym krokiem jest rejestracja pojazdów o masie pow. 7,5 t w Toll Collect, a następnie montaż urządzenia pokładowego, co można uczynić w każdym serwisie Grupy DBK. Po montażu serwis programuje urządzenie, wprowadzając dane pojazdu, co pozwala na późniejsze przypisanie kwoty do konkretnego pojazdu i przygotowanie prawidłowego zestawienia opłat drogowych. Przewidywany czas montażu urządzeń Toll Collect w Grupie DBK w pojazdach o dmc pow. 7,5 ton wynosi do 4 godzin, natomiast w nowych samochodach może być krótszy ze względu na fabryczne przystosowanie do montażu tego typu urządzeń.

## || Chcesz jeździć do Niemiec? Pamiętaj o tym!

### Wymóg powiadamiania

Wszyscy zagraniczni operatorzy transportu są zobowiązani powiadamiać Bundesfinanzdirektion West w Kolonii przed rozpoczęciem operacji transportowej na terytorium Niemiec. W formularzu powiadomienia znajduje się zobowiązanie pracodawcy do: przestrzegania postanowień ustawy o minimalnym wynagrodzeniu za pracę oraz przechowywania wymaganej dokumentacji oraz dostarczenia jej w jęz. niemieckim na żądanie niemieckich władz celnych do kontroli.

### Obowiązek ewidencjonowania

Pracodawca musi rejestrować rozpoczęcie i zakończenie operacji transportowej oraz liczbę godzin przepracowanych na terytorium Niemiec najpóźniej w ciągu 7 dni po wykonaniu operacji transportowej.

### Obowiązek przechowywania dokumentacji

Dokumentacja, o której mowa w punkcie 2, musi być przechowywana przez co najmniej 2 lata na terytorium Niemiec lub na terytorium innego kraju. Za nieprzestrzeganie przepisów o płacy minimalnej pracodawcy grożą kary finansowe, w wysokości do:

- 30 tys. euro – w przypadku niezgłoszenia informacji o pracownikach wykonujących pracę na terytorium Niemiec,
- 500 tys. euro – w przypadku niewypłacania należnego wynagrodzenia bądź wypłacania go z opóźnieniem.

### Składniki wynagrodzenia wliczane w stawkę minimalną

Płaca minimalna jest ustalona jako godzinowe wynagrodzenie brutto, które musi być wynagrodzeniem pieniężnym. Generalnie zasiłki lub dodatki wypłacane przez pracodawcę nie są traktowane jako elementy płacy minimalnej, jeśli ich wypłata zmienia proporcje pomiędzy zwykłą wydajnością pracownika a jego zasadniczym wynagrodzeniem. Częścią płacy minimalnej nie są również diety wypłacane z tytułu zwrotu wydatków faktycznie poniesionych przez pracownika za granicą (takich jak koszty podróży, wyżywienia, zakwaterowania) czy ryczałty za noclegi.

### Kurs wymiany euro dla potrzeb płacy minimalnej

Zgodnie z informacją Administracji Celnej Niemiec, dla potrzeb prawidłowego naliczenia płacy minimalnej w Niemczech wypłacanej w obcej walucie stosuje się zasadę kursu waluty zgodnie z art. 107 rozporządzenia EWG 574/72.



uzasadnioną opinię. W ostateczności sprawa może trafić przed Trybunał Sprawiedliwości w Luksemburgu. Do czasu rozstrzygnięcia sporu władze Niemiec zdecydowały się zawiesić egzekwowanie przepisów zawartych w MiLoG w odniesieniu do polskich przewoźników, jednak tylko tych dotyczących przejazdów tranzytowych. W mocy utrzymano nowe reguły dla przewoźników dwustronnych i kabotażu.

### Rejestracji warto dokonać z wyprzedzeniem

Nie mniej istotne zmiany niż te dotyczące płacy minimalnej zaszyły w zakresie niemieckiego krajowego systemu opłat drogowych, którego operatorem jest spółka Toll Collect. I tak z dniem 1 lipca 2015 r. jego obowiązywanie zostało rozszerzone na dodatkowe 1100 km dróg federalnych. Z kolei od 1 października 2015 r. opłaty w jego ramach muszą uiszczać także właściciele pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej od 7,5 t (dotąd myto pobierane było od pojazdów ciężarowych powyżej 12 t). Ponadto zmianie uległy taryfy opłat drogowych. Ich stawki składają się obecnie ze stawki częściowej przeznaczonej na infrastrukturę oraz stawki częściowej za zanieczyszczenie powietrza spowodowane przez pojazd ciężarowy, uzależnionej od klasy emisji spalin pojazdu. Za wyznacznik stawki częściowej opłaty przeznaczonej na infrastrukturę służą klasy osi. Te zostały rozszerzone z wcześniejszych dwóch do czterech (2, 3, 4, 5 i więcej osi). Polskie przedsiębiorstwa, których pojazdy poruszają się będą po płatnych drogach federalnych, powinny uprzednio dokonać rejestracji w Toll Collect i zlecić montaż urządzenia pokładowego (On-Board Unit, OBU) umożliwiającego automatyczny pobór opłaty drogowej. Wszystkie niezbędne do tego formularze dostępne są na stronie internetowej operatora systemu. Podczas rejestracji w Toll Collect można podać preferowany sposób płatności. Następnie Toll Collect prześle dokumenty do sprawdzenia firmie świadczącej usługi w zakresie obrotu płatniczego. Po zakończeniu kontroli operator systemu otrzyma informację zwrotną i będzie mógł zapisać w systemie właściwy sposób płatności. Należy pamiętać, że procedura ta może trwać nawet do tygodnia, dlatego warto zarejestrować firmę i pojazdy w systemie Toll Collect odpowiednio wcześniej.

zgodna ze zobowiązaniami w zakresie polityki socjalnej. Jednakże, jako strażnik traktatów, musimy także zapewnić, aby stosowanie niemieckich środków krajowych w sektorze transportu było w pełni zgodne z prawem unijnym, głównie z dyrektywą o oddelegowaniu pracowników, zasadami swobody świadczenia usług i swobody przepływu towarów, z uwzględnieniem zasady proporcjonalności – wyjaśnia unijny komisarz ds. transportu Violeta Bulc. W wyniku wymiany informacji z władzami niemieckimi i prawnej analizy niemieckich środków, Komisja Europejska 19 maja zdecydowała o wszczęciu przeciwko naszym zachodnim sąsiadom procedury naruszenia traktatów związanej z zastosowaniem ustawy o stawce minimalnej w sektorze transportu. Władze niemieckie co prawda odpowiedziały na przedłożoną im formalną notę, jednak treść tego dokumentu jest poufna. Jeśli Komisja Europejska uzna, że niemiecka odpowiedź nie jest zadowalająca, to może skierować do Berlina drugie upomnienie, tzw.

Rafał Skórski



# Naprawy powypadkowe w DBK Truck Center

**Szerokości:** Co, Pana zdaniem, jest najważniejszym powodem, dla którego klienci powinni wykonywać naprawy powypadkowe w serwisie sieci DBK Truck Center?

**Łukasz Potocki**, Kierownik Centrum Napraw Powypadkowych w Gdańsku: Przy tak dużej konkurencji na rynku likwidacji szkód komunikacyjnych najważniejszym argumentem, który powinien przekonać klienta do naprawy auta w naszym warsztacie, jest czas jego naprawy oraz kompleksowość usługi. Optymalizacja całego procesu i zaangażowanie personelu skraca czas przestoju auta do minimum.

**W jakim czasie więc realizowane są naprawy powypadkowe?**

Proste naprawy blacharsko-lakiernicze jesteśmy w stanie wykonać w zaledwie 24 godziny!



## SZYBKIE PYTANIE -

# Procedury likwidacji szkód

**Szerokości:** Kiedy właściwie mówimy o likwidacji szkody?

**Wiesław Wolarz**, kierownik Działu Likwidacji Szkód w Grupie DBK:

Likwidacja szkody to proces, który polega m.in. na ustaleniu przyczyn i odpowiedzialności za szkodę oraz wypłacie odszkodowania bądź odmowie jego wypłaty przez towarzystwo ubezpieczeń. Sposób likwidacji szkody zależy od wybranego towarzystwa oraz warunków, na jakich zostało zawarte ubezpieczenie.



**Czy proces likwidacji szkody jest czasochłonny? Ile trwa, jakie elementy wpływają na czas likwidacji szkody?**

Likwidacja szkody rozpoczyna się w chwili jej zgłoszenia. W pierwszej kolejności należy ustalić, kto jest winny zdarzenia drogowego, spisać oświadczenie uczestników, można

również robić zdjęcia, zabezpieczyć nagranie z kamery oraz zapisać numer notatki policji, jeśli została wezwana. Proces likwidacji jest dość czasochłonny. Poszkodowany może sam zgłosić szkodę bezpośrednio do ubezpieczyciela swojego lub sprawcy. Może również zgłosić się do jednego z serwisów Grupy DBK, gdzie dedykowany do likwidacji szkód pracownik przyjmie zgłoszenie i dokumenty, a następnie prześle je do Działu Merytorycznego Likwidacji Szkód (DMLS). Pracownik zgłasza szkodę, przekazuje poszkodowanemu i serwisowi jej numer, informując o zakresie dokumentów niezbędnych do uzupełnienia (np. zgoda leasingu, upoważnienia do wypłaty odszkodowania). Następnie, w zależności od towarzystwa ubezpieczeniowego i zawartej umowy, pracownik przystępuje do samolikwidacji lub czeka na rzeczoznawcę TU w celu wykonania oględzin. W PZU, Warcie, UNIQA,

Generali, Gotheard lub Link4 sami wykonujemy oględziny oraz klasyfikację uszkodzeń (wykonujemy zdjęcia oraz kalkulację). Dział DMLS, po zapoznaniu się ze szkodą i klasyfikacją uszkodzeń, przesyła całą dokumentację do TU w celu zatwierdzania kosztów naprawy i przyjęcia odpowiedzialności ubezpieczyciela. Zatwierdzenie zazwyczaj trwa 48 godzin. Po tym czasie serwis przystępuje do naprawy uszkodzonego pojazdu. Jest to zdecydowanie najszybsza droga do naprawienia pojazdu po kolizji.

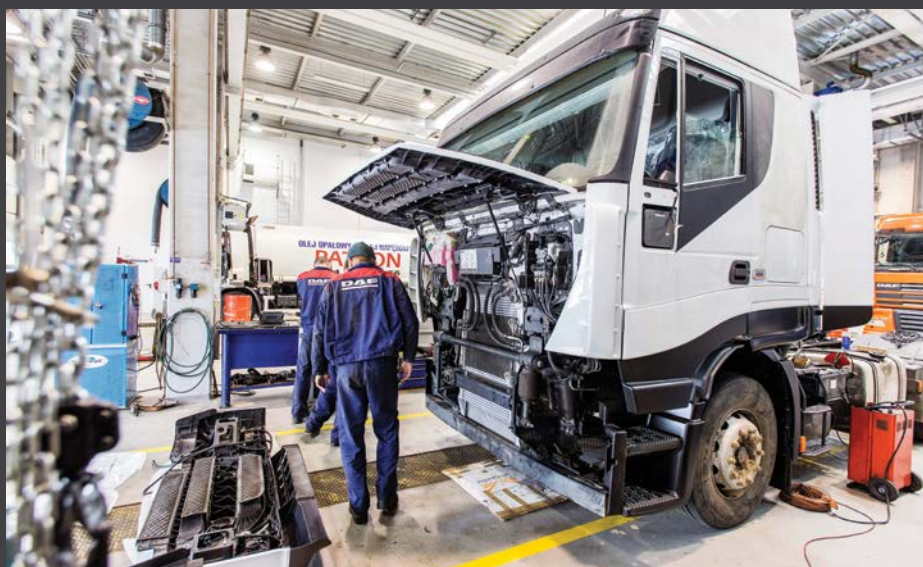
**Czy każda szkoda podlega likwidacji?**

Wszystko zależy od zawartej z ubezpieczycielem umowy oraz tego, z której polisy zgłaszamy. W przypadku OC zakres odpowiedzialności regulują zapisy w Kodeksie cywilnym i ustawa ubezpieczeniowa. Jeśli chodzi o ubezpieczenie dobrowolne, jakim jest Auto Casco, wszystko zależy od warunków, na jakich została zawarta umowa.

Obecnie materiały używane przez warsztaty blacharsko-lakiernicze, jak i jakość ich wykonania, są do siebie zbliżone. Umiejętności personelu również są porównywalne. Tym, czym z powodzeniem konkurujemy, jest przede wszystkim czas naprawy auta.

**Które z elementów obsługi klientów sieci DBK Truck Center uważa Pan za kluczowe?**

Przede wszystkim analiza potrzeb i oczekiwań klienta. To właśnie ze względu na nie dobierane są zarówno wykorzystywane przez nas materiały, jak i sposób naprawy środka transportu (naprawiamy auta osobowe, dostawcze, ciężarowe, autobusy, zabudowy specjalistyczne). Jak już wspominałem, czas naprawy jest również bardzo ważny, dlatego faktycznie został on skrócony do absolutnego minimum. Warto do tego dodać preferencyjne, ustalane na korzyść klienta ceny, które także mają sprawić, że klient będzie zadowolony i następnym razem znów wybierze nas.



# czyli co trapi transportowca?

W nowym cyklu pracownicy Grupy DBK odpowiadają na pytania, które często słyszą w swojej pracy.

## Badania techniczne i diagnostyka

**Szerokości: Dlaczego badanie techniczne powinno być wykonywane w autoryzowanej stacji diagnostycznej, a nie w dowolnym warsztacie?**

**Marcin Żaak**, Kierownik Okręgowych Stacji Diagnostycznych Grupy DBK: Procedury obowiązujące w autoryzowanej stacji pomagają w diagnozie usterek podzespołów, które nie są kontrolowane podczas rutynowego przeglądu okresowego. Diagnosta ma dostęp do nowoczesnych narzędzi oraz procedur. Mając wiedzę o usterce, właściciel pojazdu może zdecydować o jej usunięciu bez straty czasu, wiedząc przy tym, że naprawa zostanie wykonana zgodnie ze sztuką i procedurami. Po naprawie w autoryzowanym serwisie właściciel pojazdu może skontrolować uszkodzony element, a pracujący w nim fachowcy będą do jego dyspozycji, służąc radą.



**Jak można scharakteryzować dobrą stację diagnostyczną?**

Dobra stacja diagnostyczna to przede wszystkim pracownicy oraz odpowiedni i nowoczesny sprzęt. Wprawne oko diagnosty, jego doświadczenie oraz wyposażenie stacji wpływają na szybkie i trafne wykrycie usterek w pojeździe, a co za tym idzie – na bezpieczeństwo na drogach i trwałość.

**Czym właściwie różni się badanie techniczne od przeglądu?**

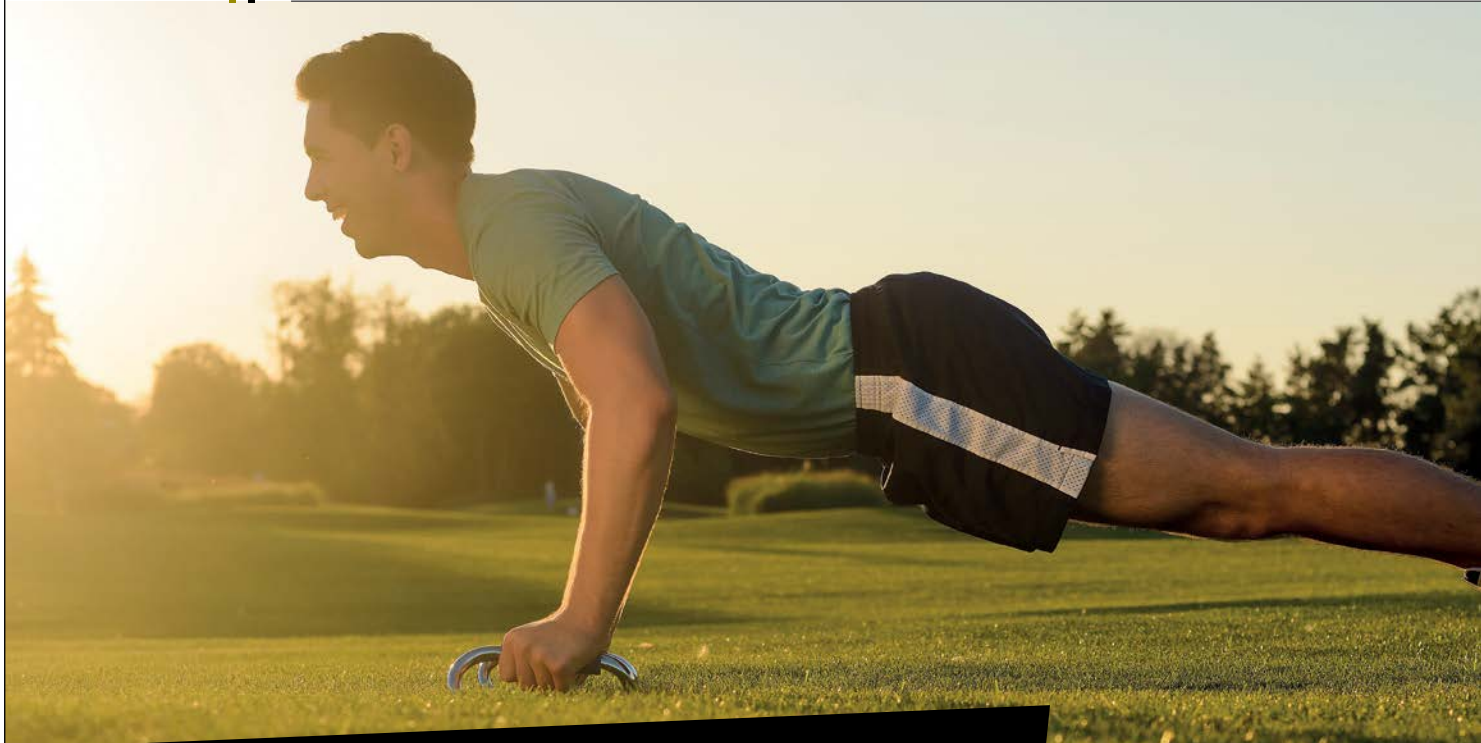
Badanie techniczne to sprawdzenie podzespołów i układów wyznaczonych przez ustawodawcę. Postępowanie diagnosty jest ściśle określone i musi zostać zakończone protokołem, z którego wynika, czy pojazd może zostać dopuszczony do ruchu po drogach publicznych czy nie. Dopuszczenie pojazdu skutkuje przedłużeniem wpisu w dowodzie rejestracyjnym na konkretny, określony w ustawie czas. Przegląd natomiast wykonywany jest na zlecenie

właściciela. Dotyczy on sprawdzenia oraz wymiany podzespołów eksploatacyjnych. Okres przeglądowy zalecany jest przez producenta danej marki. Nie wykonując przeglądów, narażamy użytkownika pojazdu na powstawanie uszkodzeń, które mogą spowodować zagrożenie na drodze. Niejednokrotnie występujące uszkodzenia powodują dyskwalifikację podczas badania technicznego.

**Co ile powinno się wykonywać przegląd, a co ile badanie? Czy raz w roku wystarczy?**

Przeglądy powinno się wykonywać zgodnie z ustalonym przez producenta harmonogramem. A na pytanie, czy wystarczy raz w roku wykonywać badanie techniczne, jestem zmuszony odpowiedzieć, że tak określa to ustawa. Moim zdaniem pojazdy ciężarowe, które są eksploatowane więcej niż 10 lat, powinny przechodzić badanie techniczne co pół roku. Wyeliminowałoby to powstałe uszkodzenia związane z wiekiem pojazdu i poprawiłoby bezpieczeństwo pozostałych uczestników dróg.





# JAK SERWIS DLA... KIEROWCY

Zapewne masz świadomość, że dobry samochód to sprawny samochód. Że od niezawodności pojazdu zależy powodzenie trasy. To dlatego o niego dbasz, serwisujesz, regularnie robisz przegląd... Dlaczego więc zapominasz o niezawodności... własnego organizmu?



**S**rednio raz na godzinę osoba pracującą w pozycji siedzącej powinna robić 15-minutową przerwę na rozprostowanie kości. Biorąc pod uwagę, że aż 2/3 osób pracujących za kółkiem z powodu trybu swojej pracy zmagają się z chorobami układu kostno-stawowego, warto choć trochę zadbać o aktywność fizyczną; także podczas kursu. Oczywiście wszyscy zdają sobie sprawę z tego, jak trudno jest robić nieplanowaną przerwę podczas kursu, gdzie kluczowy jest czas transportu i wskazania tachografu. Jednak żaden trucker w swojej pracy nie jest w stanie pominąć obowiązkowych pauz. Te najlepiej organizować w miejscach, gdzie nie tylko jest bezpiecznie, można coś zjeść czy się odświeżyć, ale również – zupełnie bezpłatnie – można poćwiczyć w stworzonych w całym kraju siłowniach pod chmurką.

# 15

PROCENT

wszystkich ciężkich wypadków drogowych wydarzyło się z powodu fatalnego stanu zdrowia kierowców.

## Aktywna pauza

Za sprawą podjętych działań fundacji Truckerslife na terenie całego kraju w okolicach największych i najliczniej odwiedzanych parkingów budowane są place z siłowniami dla kierowców. Miejsca te oddane są zupełnie bezpłatnie do dyspozycji wszystkich zainteresowanych zdrowym trybem życia kierowców i nie tylko. Fundacja buduje siłownie przy parkingach, aby pomóc kierowcom żyć zdrowo i aktywnie. Siłownie budowane są w wyniku organizowanych zbiórek oraz przy współpracy ze sponsorami, którzy licznie wspierają działania fundacji. W całej Polsce już dziś zostało oddanych do użytku aż 30 takich miejsc. Siłownie pozwalają kierowcom w czasie obowiązkowej pauzy odpoczywać aktywnie, a przez to zdrowo, pomagając im w utrzymaniu właściwej kondycji ruchowej. Skąd pomysł na budowanie takich miejsc? Jak podaje Centralny Ośrodek Analiz Państwowego Instytutu Badawczego, aż 15 proc. ciężkich wypadków na drodze jest spowodowanych fatalną kondycją zdrowotną kierowców. Trucekry zmagają się z chorobami psychicznymi, chorobami układu sercowo-naczyniowego, układu pokarmowego i jak wcześniej wspominaliśmy układu kostno-stawowego.

## Krzepa truckera

Fundacja nie poprzestaje na tworzeniu samej infrastruktury, ale także przykładą ogromną wagę do edukacji i wsparcia dla kierowców. Na stronie truckerslife.eu znajdziemy przygotowane przez fachowców zestawy ćwiczeń, dowiemy się również, jak ćwiczyć w kabinie cią-

# 70

PROCENT

kierowców, którzy każdego dnia poruszają się po naszych drogach, ma problemy z układem kostno-stawowym.

gnika, kiedy w okolicy nie mamy żadnej siłowni. Niewątpliwie inicjatywa zadbania o zdrowie kierowców poruszających się polskimi drogami, którą podjęła fundacja Truckerslife, jest godna pochwały. Także stanowisko wspierających ją firm, które z własnych środków wykładają kwotę 16 tys. zł na zbudowanie miejsca pozwalającego aktywnie spędzić przerwę, to doskonały kierunek w stronę poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz kondycji kierowców. Teraz także osoby prywatne mogą dołożyć swoją cegiełkę do budowy kolejnych siłowni. Wszystko za sprawą portalu PolakPotrafi.pl, który umożliwia zbieranie funduszy na wszelkiego rodzaju działania na zasadzie crowdfundingu. Zapraszamy do wzięcia udziału w zbiórce!

Michał Gruszka

## || Serce do przeglądu

Jak wynika z badania przeprowadzonego przez pracowników I Katedry i Kliniki Kardiologii Warszawskiego Uniwersytetu Medycznego oraz personel medyczny kampanii „Ciśnienie na życie”, wiek serca zawodowych kierowców przekracza ich wiek metrykalny o prawie 10 lat. Co więcej, aż 90 proc. z nich ma podwyższone ciśnienie tętnicze krwi.





# ASYSTENT KIEROWCY DS. BEZPIECZEŃSTWA I WIDOCZNOŚCI

Zabezpieczenie pojazdu w trakcie jazdy, manewrów przy załadunku czy rozładunku towaru ma coraz większe znaczenie zarówno dla właścicieli pojazdów, jak i kierowców.

**N**owoczesne systemy monitoringu umożliwiają takie skonfigurowanie kamer zewnętrznych na pojeździe, aby ułatwiały one pracę kierowcy poprzez eliminację martwych stref, podnosząc znacząco bezpieczeństwo zarówno kierowcy, jak i osób lub mienia wokół pojazdu, kontrolę pojazdu podczas załadunku i rozładunku.

Nowe rozwiązania firmy Mistral to systemy kamer z możliwością podłączenia do monitora w celu zwiększenia widoczności lub podłączenia do monitora wraz z wbudowaną nagrywką w celu rejestracji obrazu wokół pojazdu.

W ofercie firmy znajdziemy wodoodporne kamery o szerokim kącie widzenia oraz diodami podczerwieni. Kamery mogą być użyte rów-

no z przodu pojazdu, z tyłu, jak i po bokach. Dodatkowo, kamery mogą posiadać wbudowaną grzałką termiczną umożliwiającą pracę w ekstremalnie zimnych warunkach. Ofertę monitorów stanowią urządzenia o przekątnych 7" oraz 9" z możliwością podłączenia od jednej do czterech kamer równocześnie. W zależności od opcji monitory mogą być wyposażone w wbudowane nagrywarki (4 karty miniSD o pojemności 128 GB każda, umożliwiające zapis do 220 h), G-sensor, GPS oraz panel dotykowy.

Nagrywarki stanowią odrębną pozycję i wraz monitorem oraz kamerami stanowią kompletne systemy bezpieczeństwa i widoczności, których dużym atutem jest łatwość montażu – może być dokonany w autoryzowa-

nych serwisach ASO DAF lub samodzielnie.

Urządzenia zdolne są do długotrwałego zapisu obrazu, a w przypadku kolizji, zdarzenia drogowego powodują stały zapis na nośniku pamięci, do którego dostęp, poza właścicielem pojazdu, jest ograniczony (karty pamięci chronione zamknięciem na kluczyk oraz hasłem dostępu).

Korzyści dla właściciela pojazdu to zwiększenie bezpieczeństwa kie-

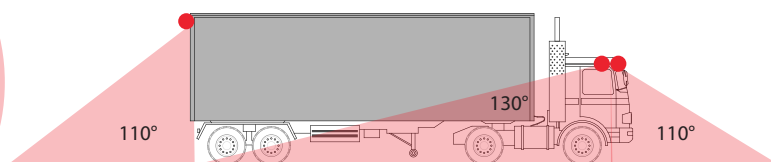
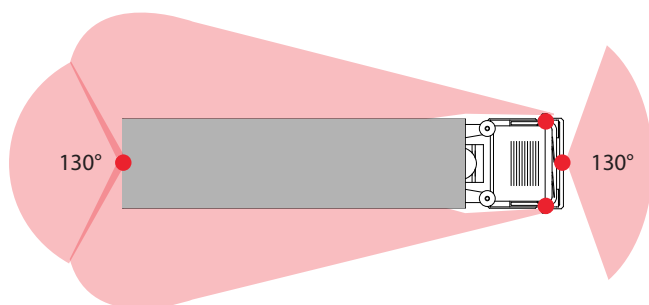
rowcy i pojazdu, w tym zminimalizowanie możliwości wypadku oraz uszkodzenia mienia osób trzecich. Możliwość wskazania sprawcy szkody i brak utrudnień przy wypłacie odszkodowań, dodatkowe zabezpieczenie pojazdu oraz przewożonych towarów przed kradzieżą. Inwestycja w system kamer to gwarancja długiej, nieprzerwanej pracy Państwa pojazdów.

**Szerokości i Widoczności**

## MISTRAL

hi.future

Systemy kamer dostępne w Grupie DBK na zamówienie



MONITOR

KAMERA FRONT

KAMERA BOK

KAMERA TYŁ





## NIEZASTĄPIONY W PODRÓŻY WIELOSISTEMOWY TV MISTRAL DO CIĘŻARÓWKI

Firma Mistral wprowadza nową generację telewizorów mobilnych przygotowanych dla kierowców samochodów ciężarowych przemieszczających się po całej Europie.

Nowy telewizor MI-TV1855 to nowe możliwości. Urządzenie zostało wyposażone w całą gamę tunerów umożliwiających odbiór telewizji w wielu formatach. Poza standardowym tunerem DVB-T umożliwiającym odbiór cyfrowej telewizji naziemnej w Polsce i wielu innych krajach europejskich, urządzenie wyposażone jest w najnowszy tuner DVB-T2 (standard naziemnej telewizji cyfrowej drugiej generacji), umożliwiający dodatkowo odbiór cyfrowej telewizji naziemnej w takich krajach jak Wielka Brytania, Włochy, Szwecja, Finlandia, Dania, Ukraina, Rosja.



## Multimedialne Centrum Rozrywki

Telewizor Mistral to także multimedialne centrum rozrywki. Telewizor współpracuje z pamięciami zewnętrznymi (pendrive lub zewnętrzny dysk twardy) o pojemności do 1 TB. Umożliwia odtwarzanie zgromadzonych przez użytkownika filmów, muzyki, zdjęć.

Drugą nowością stanowi wbudowany tuner cyfrowej telewizji satelitarnej w standardzie DVB-S2 umożliwiający odbiór programów ogólnodostępnych bez potrzeby użycia zewnętrznego tunera telewizji satelitarnej, tak jak ma to miejsce obecnie. Wystarczy podłączyć antenę satelitarną do telewizora i cieszyć się możliwością oglądania programów satelitarnych. Możliwość odbioru programów satelitarnych kodowanych (płatnych) zapewnia łącznie CI (Common Interface) telewizora, za pośrednictwem modułu CAM.



**Życzenia „Szerokości!”  
dla wszystkich truckerów  
oraz właścicieli firm  
transportowych.**

**MISTRAL**  
hi.future

**Nowe telewizory już dostępne w Grupie DBK**



# BLIŻEJ CIAŁA

KURTKA SOFTSHELL



**301  
pkt**

T-SHIRT



**73  
pkt**

**185  
pkt**



BLUZA

**80  
pkt**

KOSZULKA POLO



CZAPKA  
Z DASZKIEM



**45  
pkt**



OGRODNICZKI  
OCHRONNE

**107  
pkt**

BLUZA  
OCHRONNA



**104  
pkt**

**443  
pkt**



WIERTARKO-  
WKRETKARKA



TORBA NA  
NARZĘDZIA

**109  
pkt**



LATARKA

**61  
pkt**

ZESTAWY KLUCZY  
OCZKOWO-PŁASKICH



**403  
pkt**

**373  
pkt**

ZESTAW NASADEK  
I KONCÓWEK



# W WARSZTACIE

# NA TRASIE



191  
pkt

KRZESŁO



BRELOK

9  
pkt



275  
pkt

ŚPIWÓR



RĘCZNIK

127  
pkt



285  
pkt

ZESTAW WALIZEK



89  
pkt

PARASOL



KUBEK  
CERAMICZNY

26  
pkt



KUBEK  
TERMICZNY

68  
pkt



PLECAK

160  
pkt



ZESTAW: ANTENA  
+ CB RADIO

415  
pkt





# Opony zimowe **ULTRA GRIP MAX.** Mobilność przez całą zimę.



ULTRA GRIP MAX S    ULTRA GRIP MAX D    ULTRA GRIP MAX T



## ***Nowa linia opon **ULTRA GRIP MAX*****

***Do 40% więcej przyczepności na śniegu  
nawet po zużyciu połowy bieżnika\****

Dzięki technologii inteligentnych bloków oraz technologii inteligentnych krawędzi nowe opony zimowe do pojazdów ciężarowych uzyskują lepszą przyczepność przez cały okres eksploatacji oraz jeszcze dłuższe potencjalne przebiegi.

\* Testy porównawcze przeprowadzone między październikiem 2013 r. a lipcem 2014 r. przez Centrum Innowacji Goodyear w Luksemburgu na oponach w rozmiarze 315/80R22.5 wykazały, że nowe opony Goodyear ULTRA GRIP MAX D oferują zwiększenie przyczepności na śniegu nawet o 40% przy zużyciu bieżnika do połowy w porównaniu do Goodyear ULTRA GRIP WTD oraz, że nowe opony Goodyear ULTRA GRIP MAX D na oś napędową umożliwiają potencjalne wydłużenie przebiegów nawet o 15% w porównaniu z Goodyear ULTRA GRIP WTD. Wyniki mogą się różnić, m.in. w zależności od warunków drogowych i pogodowych, rozmiaru opony, ciśnienia w ogumieniu i stanu techn. pojazdu.

**GOODYEAR**

**MADE TO FEEL GOOD.**