

Magazyn sympatyków branży transportowej

# SZEROKOŚCI!

NUMER 1/2017

»  
GDY WPADAJĄ  
KROKODYLE...

»  
KEN BLOCK  
– CZY  
ZDECYDOWAŁBY  
SIĘ NA DRIFT...  
CIĘŻARÓWKĄ?

»  
POSTAW NA  
WYNAJEM

## MĘSKI ZAWÓD?

**ZA KIEROWNICAMI CIĘŻARÓWEK  
CORAZ CZĘŚCIEJ SPOTKAĆ MOŻNA  
KOBIETY. ILE ICH JEST, JAKIMI SĄ  
PRACOWNIKAMI I DLACZEGO  
ZDECYDOWAŁY SIĘ  
NA TAKIE ZAJĘCIE?**

# Dräger Interlock® 7000

alkoholowa  
blokada zapłonu



Więcej informacji  
u DORADCY SERWISOWEGO  
lub po zeskanowaniu kodu QR:



## Drodzy Czytelnicy!



W naszej pracy i w Grupie DBK rzadko spoglądamy w przeszłość. Nie mamy wszak wpływu na to, co już za nami, a jedynie na naszą przyszłość. 2016 rok był jednak czasem, w którym nie mogliśmy powstrzymać się od wspomnień, a to dlatego, że Grupa DBK skończyła 20 lat. Zawodowe reminiscencje wywołały jednak u mnie nie tylko wzruszenie, ale przede wszystkim

wdzięczność za to, ile osiągnęliśmy przez dwie dekady – zarówno my, jak i nasi klienci, a co za tym idzie także cała branża transportu drogowego. Oczywiście w ciągu 20 lat nie brakowało trudnych chwil i problemów, które wystawiały naszą determinację na próbę, ale jestem dumny z tego, że transport samochodowy tak skutecznie broni ważnego miejsca w gospodarce. Wystarczy powiedzieć, że w latach 2004-2014 polskie firmy transportowe zanotowały przyrost pracy wynoszący 241 proc.! Nic więc dziwnego, że nasza branża generuje w Polsce około 10 proc. PKB i zatrudnia niemal 1 mln pracowników.

Nie ukrywam zadowolenia z tego, że mogliśmy się przyczynić do jej rozwoju, mocno pracując na zaufanie, jakim obdarzyli nas nasi klienci i partnerzy. Cieszę się, że mogę kierować firmą, którą tworzą pracownicy tak zaangażowani w to, co robią. Tego, co przyniosą kolejne lata i dekady nie możemy dokładnie przewidzieć, ale jednego możemy być pewni – nie spoczniemy na laurach i nadal będziemy wytrwale pracować, by dostarczać Wam rozwiązania, produkty i usługi, które pomogą mierzyć się z wyzwaniami, jakie czekają branżę TSL. Dlatego też stale rozwijamy naszą sieć i otwieramy kolejne punkty, tak jak w Sosnowcu czy niedawno w Poznaniu. Dotarliśmy także do Rybnika, Suwałk i Bydgoszczy z oddziałami Truck Point, a także do Gorzowa Wielkopolskiego, gdzie uruchomiliśmy punkt sprzedaży części zamiennych. To jednak oczywiście nie koniec naszej drogi.

Wierzę, że nasze i Państwa trasy będą się często przecinać w 2017 roku - na skrzyżowaniach osiągnięć, satysfakcji i zysków. Zatem w bieżącym roku życzę Państwu przede wszystkim szybkiej, równej i przyjemnej drogi do sukcesów. Do zobaczenia i... szerokości!

### Miłej lektury i... szerokości!

**Ireneusz Sobieski**  
Prezes Zarządu Grupy DBK

## PAS ROZBIEGOWY

- Perła Azji na 20. urodziny!
- Coraz więcej punktów DBK TruckCenter
- Co w prawie piszczy?
- Jeszcze więcej pod kontrolą
- Postaw na wynajem

04  
04  
05  
06  
07

## GARAŻ

- Niech żyje król! Godny następcą Euro 5 zaprezentowany!
- Nie zmieniło się nic, a zmieniło się wszystko!

08  
12

## NA TESTACH

- Beczka jak się patrzy

14

## W PODWÓJNEJ OBSADZIE

- Idealne... jednak istnieje
- Prezent na 25. urodziny
- Jakość wpływa na biznes
- Jakość + transport = pewność

16  
17  
18  
19

## W GRUPIE SIŁA

- 20 lat minęło
- Pierwsi ambasadorzy Kögel w Polsce!

20  
22

## CB RADIO

- Nie wiem, czy ogarnąłbym ciężarówkę

24

## KURS BEZKOLIZYJNY

- Sposób na sukces
- Bez wirów w baku
- Prawa noga odpoczywa
- Pracownik na zastępstwo
- Jak dbasz, tak masz

26  
28  
29  
30  
32

## RAPORT

- Męski zawód?
- Szpilki w transporcie, czyli kobiety mają moc!

34  
38

## PROFESJONALNA STRONA

- Co to TCO?
- Gdy wpadają krokodyle...
- Nie bądź ciemny
- Kogo warto śledzić?
- 

40  
42  
42  
44

## NA PAUZIE

- Dieta kierowcy

46

Magazyn „SZEROKOŚCI!”

Wydawca: Grupa DBK, ul. Lubelska 43a, 10-410 Olsztyn.  
Redaktor naczelna: Monika Warniełto. Redakcja, projekt graficzny, produkcja: PressToRead, www.pressstoread.pl.  
Redaktor prowadzący: Piotr Kowalski. Zespół redakcyjny: Małgorzata Milian-Lewicka, Sylwia Kowalska, Marcin Zaak, Mateusz Wilk, Michał Gruszcza, Rafał Rezler.  
Grafik prowadzący/DTP: Jacek Smolik Korekta: Halina Bogusz, Ryszard Bartosiak

Kontakt: kontakt@szerokosci.com Facebook.com/szerokosci

## PAS ROZBIEGOWY >>

# PERŁA AZJI NA 20. URODZINY!

**W 2016 roku świętowaliśmy 20-lecie powstania Grupy DBK. Chcieliśmy, aby ten czas był wyjątkowy – nie tylko dla nas, ale również dla naszych klientów. To właśnie z myślą o najbardziej wymagających i ciekawych świata transportowcach uruchomiliśmy program DBK World Tour.**

Zasady programu DBK World Tour były proste. Należało kupić ciągnik siodłowy DAF bądź IVECO z limitowanej serii DBK World Tour i... wyruszyć w egzotyczną podróż po Azji. Program wycieczki był naprawdę kuszący. Na uczestników czekało mnóstwo atrakcji, m.in. Wietnam i rejs po zatoce Halong Bay, Laos i wyprawa przez dżunglę, by zobaczyć wodospad Kuang Si, Kambodża i zachód słońca na Angkor Wat. W ramach programu sprzedaliśmy 44 specjalne pojazdy z limitowanej edycji DBK World Tour i zorganizowaliśmy dwie 8-dniowe wycieczki klientom. Uczestnicy świętowali nasze urodziny, zwiedzali nietuzinkowe zakątki świata, poznali najpiękniejsze i najcenniejsze perły Azji... oraz przywieźli tysiące zdjęć i tyle samo wspomnień.



# JUŻ 20 ODDZIAŁÓW GRUPY DBK!

**Praktycznie z każdym miesiącem na mapie Polski pojawia się coraz więcej obiektów serwisowo-sprzedażowych należących do sieci Grupy DBK. Każdy punkt jest nowoczesny, zatrudnia wykwalifikowanych pracowników... i łatwo do niego trafić. Zobacz, które miejsca warto znać!**

W pierwszej połowie 2016 r. odbyło się uroczyste otwarcie autoryzowanego serwisu marki DAF w Sosnowcu. To nowoczesny 5-stanowiskowy serwis, usytuowany na skrzyżowaniu dróg S1 oraz A4.

W 2016 roku zapoczątkowaliśmy także rozwój serwisów sprzedażowych sieci Truck Point

([www.truckpoint.com.pl](http://www.truckpoint.com.pl)). W punktach Truck Point, które obecnie znajdują się w Rybniku, Bydgoszczy i Suwałkach, prowadzimy sprzedaż części zamiennych wiodących marek oferowanych przez Grupę DBK – DAF, IVECO i MAN – oraz realizujemy pakiet usług serwisowych.

Kolejnym ważnym punktem na mapie sieci DBK Truck Center jest Poznań, ulica Obodrzycka 73. To właśnie tu znajduje się serwis pełnej gamy pojazdów marki IVECO oraz punkt sprzedaży IVECO Daily – nowych i używanych w ramach DBK Used. Klienci znajdą tutaj także cysterny LAG, naczepy KÖGEL, a także punkt DBK Rental. Z kolei klienci z województwa lubuskiego mogą odwiedzić niedawno otwarty oddział DBK Parts w Gorzowie Wielkopolskim, gdzie prowadzimy sprzedaż części zamiennych do pojazdów ciężarowych wszystkich marek, a także naczep, przyczep i autobusów. Najnowszym oddziałem jest Truck Point Suwałki, do którego już oficjalnie zapraszamy!

## NOWA KOLEKCJA NAGRÓD „SZEROKOŚCI!”

Z początkiem lutego we wszystkich oddziałach Grupy DBK pojawiła się nowa kolekcja nagród programu lojalnościowego „Szerokości!”. Odświeżona kolekcja w jeszcze większym stopniu odpowiada na potrzeby kierowców pojazdów ciężarowych.

Po prawie dwóch latach obowiązywania poprzedniej kolekcji programu „Szerokości!” nadszedł czas na zmiany. Nowa edycja nagród programu, którego odbiorcami są kierowcy samochodów ciężarowych oraz właściciele firm transportowych, została przygotowana w oparciu o liczne rozmowy z użytkownikami programu. Wśród kierowców największą popularnością cieszyły się dotychczas ubrania, dlatego w nowym katalogu to właśnie odzież stanowi najbardziej obszerną część. Nie zabrakło również artykułów, dzięki którym jazda mija w jeszcze lepszej atmosferze. Mowa tutaj o praktycznych kubkach – ceramicznych i termicznych – oraz termosach. Wśród nowości można znaleźć także m.in. powerbank z latarką, odkurzacz samochodowy czy skórzaną teczkę na dokumenty. Uczestnictwo w programie lojalnościowym „Szerokości!” jest bezpłatne. Aby dołączyć i zacząć zbierać punkty, które następnie można wymienić na nagrody z nowej kolekcji, wystarczy zgłosić się do pracownika działu obsługi klienta w dowolnym oddziale DBK Truck Center bądź zarejestrować się na [www.szerokosci.com](http://www.szerokosci.com).



# CO W PRAWIE PISZCZY?

Od stycznia br. weszły w życie zmienione przepisy prawa o ruchu drogowym. Wpływają one na działalność całej Grupy DBK i pracę osób sprzedających pojazdy bądź odpowiadających na pytania klientów w kwestii dodatkowego wyposażenia pojazdu. Co się zmieniło i o czym należy wiedzieć?

**N**ajważniejsze zmiany przepisów zawarte są w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Poniżej wymieniliśmy najważniejsze z nich:

## Wymiary

1. Szerokość pojazdu nie może przekraczać 2,55 m i nie obejmuje ona m.in. lusterek zewnętrznych, świateł umieszczonych na bokach pojazdu, elementów elastycznych wykonanych z gumy lub z innych tworzyw sztucznych.
2. Szerokość nadwozia pojazdu przeznaczonego do przewozu towarów w określonej temperaturze nie może przekraczać 2,60 m, gdy jego ściany boczne wraz z izolacją termiczną mają grubość nie mniejszą niż 45 mm każda.
3. Wykaz urządzeń i wyposażenia określa dodatek 1 do załącznika I do Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1230/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. Urządzenia i wyposażenia nie muszą być uwzględniane przy określeniu wymiarów zewnętrznych, jeżeli spełnione zostaną następujące warunki:
  - a. montowanych jest kilka urządzeń, mogą one łącznie wystawać o nie więcej niż 250 mm;
  - b. urządzenia i wyposażenie nie mogą zwiększać długości pojazdu o łącznie więcej niż 750 mm;
  - c. z wyjątkiem lusterek wstecznych urządzenia i wyposażenie nie mogą zwiększać szerokości pojazdu o łącznie więcej niż 100 mm.

## Masy

Maksymalne statyczne obciążenie pionowe urządzenia sprzęgającego w ciągniku rolniczym nie może przekraczać 3000 kg. Wyjątkiem jest zaczep kulowy, w przypadku którego wartość maksymalna nie może przekraczać 4000 kg, przy czym dopuszczalny nacisk każdej osi składowej wchodzącej w skład tej samej grupy osi nie może przekraczać wartości:  $SN = NG/n$ , gdzie SN (dopuszczalny nacisk osi składowej wchodzącej w skład grupy osi [t]), NG (dopuszczalny nacisk

grupy osi [t]), n (liczba osi składowych wchodzących w skład tej samej grupy osi).

## Zmiany konstrukcyjne

1. W samochodzie ciężarowym przestrzeń pasażerska powinna być oddzielona od przestrzeni ładunkowej trwałą przegrodą o odpowiedniej wytrzymałości (dotyczy samochodu ciężarowego zarejestrowanego po raz pierwszy w okresie od dnia 30 maja 1999 r. do dnia 31 grudnia 2016 r.).



2. W samochodzie ciężarowym o podrodzaju VAN, o maksymalnej masie całkowitej do 7,5 t, przestrzeń pasażerska powinna być oddzielona od przestrzeni ładunkowej trwałą przegrodą o określonej wytrzymałości zgodnie z rozporządzeniem (dotyczy pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po 31 grudnia 2016 r., w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym).
3. W samochodzie osobowym (kategorii M1) o rodzaju nadwozia AB, AC, AF mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na dostosowaniu do wymagań jak dla samochodów

ciężarowych, jeżeli pojazd spełnia wymagania (zgodnie z rozporządzeniem).

4. W samochodzie ciężarowym (kategorii N1) o rodzaju nadwozia BB mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na zmniejszeniu liczby miejsc (bez zmiany położenia pozostawionych siedzeń), jeżeli pojazd spełnia wymagania (wymienione w rozporządzeniu).

## Silnik

Zadymienie spalin pojazdu z silnikiem o zapłonie samoczynnym, mierzone przy swobodnym przyspieszaniu silnika w zakresie od prędkości obrotowej biegu jałowego do maksymalnej prędkości obrotowej, wyrażone w postaci współczynnika pochłaniania światła, nie może przekraczać wartości umieszczonej na tabliczce znamionowej pojazdu.

## Oświetlenie

1. W przyczepach wprowadzono możliwość umieszczenia trzech lamp kierunkowskazu (kategorii 5), z opcją do jednej lampy (kategoria 6).
2. Dopuszczono możliwość umieszczenia światła pozycyjnego żółtego, światła dziennego w motocyklu.
3. Uwzględniono automatyczne poziomowanie świateł mijania z uwzględnieniem strumienia świetlnego (ponad 2000 lm).
4. Zmieniono określenia DMC na MMC.
5. Brak obowiązku asymetryczności świateł mijania w przypadku modułów LED i motocykli o pojemności silnika ponad 125 cm<sup>3</sup> z lampami wyładowczymi.
6. Dodano obowiązek dodatkowej pary świateł pozycyjnych tylnych w pojazdach innych niż M1.
7. Brak obowiązku wyposażania pojazdów kategorii N1 w wersji skrzyniowej w światła obrysowe.
8. W pojazdach zarejestrowanych do dnia 31 grudnia 2009 r., wyposażonych w światła do jazdy dzień, dopuszczono przełącznik aktywujący włączenie świateł. ●

**Marcin Żaak,**

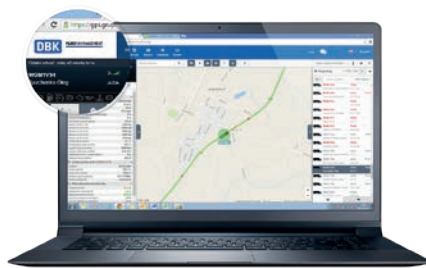
Kierownik Okręgowych Stacji  
Kontroli Pojazdów w Grupie DBK

# JESZCZE WIECEJ POD KONTROLĄ

DBK Fleet Management to rozwiązanie umożliwiające zarządzanie pracą kierowców i monitorowanie pracy floty samochodowej. Zaawansowana elektronika dostarcza kluczowych informacji pomocnych przy realizacji zleceń, daje poczucie bezpieczeństwa i kontroli. Aby w jeszcze większym stopniu sprostać potrzebom klientów, w 2016 r. Grupa DBK wprowadziła do systemu kilka nowości.

### Telematyka – jak działa?

W ramach DBK Fleet Management klient ma do wyboru trzy moduły – monitorowania, tachografu oraz diagnostyczny. Pierwszy z nich pozwala osobie zarządzającej m.in. na monitorowanie pokonywanej przez samochód trasy, w tym sygnalizację postojów i obowiązkowych pauz. Daje także możliwość weryfikacji pracy kierowcy oraz reagowania w przypadku nieplanowego zatrzymania bądź wypadku. System to duże ułatwienie w przypadku obliczania minimalnego wynagrodzenia bądź diet kierowców jeżdżących na trasach zagranicznych. Proces ten odbywa się automatycznie z chwilą przekroczenia przez pojazd granicy. Raporty, które przesyłane są e-mailowo, są podstawą do generowania sporych oszczędności (dane pozwalają na analizę zużycia paliwa, nacisku osi czy ekonomiki jazdy). Drugi moduł – cyfrowy tachograf – pozwala na w pełni zautomatyzowaną i bezprzewodową współpracę w ramach DBK Fleet Management. Pracodawca ma dostęp do wysyłanych w ramach tego modułu raportów za pomocą dedykowanej strony. Ważną kwestią jest bezpieczna archiwizacja wszystkich raportów, a właściciel firmy po czasie może do nich bezproblemowo wrócić i je



przeanalizować. Trzeci moduł (diagnostyczny) rejestruje stan techniczny pojazdu, odczytuje wszystkie parametry z głównego komputera pojazdu, przypomina o przeglądach technicznych, sygnalizuje usterki. Szybkie wykrycie problemów pozwala zminimalizować koszty oraz czas naprawy.

### Co się zmieniło?

DBK Fleet Management współpracuje ze wszystkimi pojazdami ciężarowymi Euro 5 i Euro 6 (podstawowe rozwiązania telematyczne – GPS) oraz zdalnie czytuje dane z tachografu w po-

jazdach wyprodukowanych po 2011 r. W pojazdach marki DAF DBK Fleet Management działa w rozbudowany sposób, monitorując wiele parametrów pojazdu oraz odpowiadając za zdalną diagnostykę floty. Pracodawca otrzymuje również powiadomienia o nowych odczytach karty kierowcy – pierwszy e-mail to informacja za 28 dni, następny z informacją za 14 dni i kolejne ponaglenie wysyłane jest w dniu odczytu (rano), jeśli oczywiście nie nastąpił on wcześniej. Warunkiem działania funkcji jest zdefiniowanie adresu e-mail i włączenie powiadamiania ze wskazaniem, na jaki adres mają być wysyłane te wiadomości.

Wkrótce w autobusach VDL Bus&Coach dostępna będzie zdalna diagnostyka oraz „ikona otwierania drzwi”. Dla pracodawcy będzie to cenna informacja, czy autobus zatrzymał się na przystanku, czy tylko przejechał. Dzięki zamontowanej w autobusach telematyce istnieje możliwość zdalnego połączenia się z agregatem klimatyzacji oraz z ogrzewaniem postojowym (webasto) i naliczanie czasu pracy tych urządzeń. Taka kontrola może znacząco wpłynąć na zużycie paliwa. ●

# POSTAW NA WYNAJEM

W Grupie DBK powstał nowy pion DBK Rental zajmujący się wynajmem pojazdów ciężarowych. Nowo powstała marka jest odpowiedzią na potrzeby współczesnych przedsiębiorców. Jakich? O tym w rozmowie z Łukaszem Chylińskim, dyrektorem zarządzającym DBK Rental.

**Wcześniej wynajem oferowany był w ramach DBK Financial Services, obecnie w DBK Rental. Skąd pomysł na wyodrębnienie pionu jako osobnej marki?**

Do tej pory pion DBK Financial Services oferował usługi nie tylko wynajmu pojazdów, ale również leasingu oraz ubezpieczenia. Jednak w odpowiedzi na dynamiczny rozwój rynku wynajmu pojazdów użytkowych, jak i potrzeby klientów, podjęliśmy decyzję o stworzeniu odrębnej marki, jaką jest DBK Rental. W ramach dedykowanej usługi w obszarze wynajmu, zarówno krótko-, jak i długoterminowego, zapewniamy kompleksową opiekę nad pojazdami naszych klientów obejmującą pełną administrację, koordynację napraw i przeglądów w kraju i za granicą. Oferujemy także obsługę w zakresie ogumienia. Co jest bardzo istotne, nasi eksperci techniczni dostępni są przez całą dobę. Dodatkowo na życzenie dostarczamy raporty wykorzystania floty pojazdów i parametrów jazdy, które służą dalszej optymalizacji kosztów operacyjnych. Pion DBK Financial Services odpowiedzialny jest za finansowanie, DBK Rental za wynajem. To m.in. dlatego tak szeroki zakres usługi i wartości dostarczanych naszym klientom musiał zostać skonsolidowany za pomocą wyodrębnionej marki, jaką jest DBK Rental.

**Czy powstanie DBK Rental wpłynie na modyfikację strategii sprzedażowej Grupy DBK?**

Strategia sprzedażowa Grupy DBK będzie w coraz większym stopniu koncentrowała się na ofercie wynajmu, co oznacza, że rozwój DBK Rental to priorytet Grupy, ale oczywiście nie zamierzamy zaniedbywać tradycyjnej działalności dealerskiej. W chwili obecnej prowadzone są działania zmierzające do przygotowania naszej organizacji do tego, by była jeszcze bardziej efektywna i konkurencyjna w zakresie wynajmu. Wprowadzamy szereg zmian optymalizacyjnych w strukturach serwisowych, a także wzmacnia-

my struktury handlowe. Zmiany zachodzą również w spółkach należących do Grupy DBK, które nie są bezpośrednio odpowiedzialne za wynajem pojazdów. Chcemy niebawem w ramach obsługi w punktach Grupy DBK wprowadzić szereg udogodnień, które jeszcze bardziej uprosczą klientom korzystanie z produktów DBK Rental. Zależy nam, by sprostać wymaganiom naszych klientów.

**Jakie pojazdy można wynająć w ramach DBK Rental?**

Grupa DBK specjalizuje się w wynajmie pojazdów ciężarowych takich marek jak DAF, IVECO czy MAN z różnych segmentów – poczynając od podwozi o dopuszczalnej masie całkowitej wynoszącej 8 t, przez ciągniki siodłowe, na 4-osioowych podwoziach konstrukcyjnych kończąc. Ponadto rozpoczęliśmy prace zmierzające do tego, by w najbliższym czasie zaoferować naszym klientom pojazdy z segmentu N2 o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 t. W ofercie DBK Rental klient znajdzie również naczepy różnych marek (m.in. Kögel, Schmitz) w różnych konfiguracjach oraz cysterny firmy LAG.

**Czy zmieni się oferta bądź sama procedura wynajmu?**

Pojawienie się nowego pionu, jakim jest DBK Rental, wpłynie na powstanie nowej strategii marketingowej. W zakresie intensyfikowania popytu pierwotnego przeprowadzimy szereg kampanii uświadamiających klientów o korzyściach płynących z wynajmu pojazdów w stosunku do alternatywnych form finansowania. Sam proces wynajmu będzie jeszcze prostszy. Aktualnie pracujemy nad narzędziami, które pozwolą zoptyma-

lizować procedurę uruchomienia usługi dla klientów oraz w trakcie trwania umowy, a także ułatwią komunikację między klientami a pracownikami DBK Rental.

**Gdzie realizowana będzie usługa DBK Rental?**

W każdym oddziale Grupy DBK, która w zależności od programu dystrybucji czy to pojazdów, naczep, części zamiennych, czy usług serwisowych jest obecna w każdej części kraju. Punkty dystrybucji należące do Grupy DBK, które pojawiły się w minionych latach, mają bardzo dobre lokalizacje i tam też będzie dostępna usługa wynajmu. W każdym z oddziałów będziemy mieć dedykowane osoby do prowadzenia działalności handlowej, jak również osoby odpowiedzialne za kwestie koordynacji w zakresie serwisu.

**Czy Pana zdaniem wynajem jest przyszłością transportu? Czy rok 2017 może być przełomowy w tej kwestii?**

Coraz więcej firm decyduje się na wynajem. Przedsiębiorcy decydują się na wynajem z kilku powodów, którymi są m.in. bezpieczeństwo własnego biznesu, planowanie kosztów, minimalizacja ryzyka oraz kompleksowość oferty. Nie zakładam, że rok 2017 będzie przełomowy. Myślę, że kolejne lata przyniosą nam stabilne wzrosty w zakresie wynajmu oraz zintensyfikowaną konwersję w zakresie wynajmu kosztem innych form finansowania. Dlatego obecne działania w ramach Grupy DBK mają za zadanie zaspokoić oczekiwania coraz liczniejszej grupy klientów decydujących się na wynajem pojazdów użytkowych. ●



GARAŻ »»

# NIECH ŻYJE KRÓL!

GODNY NASTĘPCA EURO 5 ZAPREZENTOWANY!



Zgodnie z przyjętą dyrektywą unijną tylko do końca sierpnia 2017 r. będzie można zarejestrować samochód dostawczy niespełniający normy emisji spalin Euro 6. 31 sierpnia 2017 r. zakończy się okres przejściowy, w którym od 1 września 2016 r. samochody dostawcze z kategorii N1 oraz N2 musiały spełniać bardziej restrykcyjne normy dotyczące emisji spalin i związanego z tym zanieczyszczenia środowiska.

Michał Gruszka





## Pełna wszechstronność

Podobnie jak poprzednik, także najnowsza generacja Daily ma niezwykle szeroką gamę wersji:

- DMC – od 3,3 do 7,2 t;
- rozstaw osi – 300, 352 lub 410 cm;
- objętość przestrzeni ładunkowej – od 7,3 do 19,6 m<sup>3</sup>;
- wysokość przestrzeni ładunkowej – od 154 do 210 cm;
- dostępny także jako podwozie z kabiną oraz jako minibus.



# GARAŻ »»



**N**ic więc dziwnego, że producenci tego segmentu aut wprowadzają do oferty pojazdy z nową gamą silników spełniających wymogi postawione przez KE. Włoskie Iveco nie próżnuje i z wielką pompą na dachu Europy, czyli na szczycie Helbronner 3500 metrów nad poziomem morza, zaprezentowało gamę pojazdów IVECO Daily Euro 6, dostępnych w 11 tysiącach konfiguracji.

## Nowe jednostki napędowe

Poza odświeżoną paletą silnikową, w której znalazło się miejsce dla jednostki 2,3-litrowej, oferującej 120, 140 oraz 160 koni mechanicznych, a także 3-litrowej, gdzie do wyboru mamy motor o mocy 150, 180 oraz aż 210 koni mechanicznych, w nowej odsłonie Daily nie zabrakło zmian stylistyki: zupełnie nowe elementy, takie jak: grill, skórzana kierownica czy tapicerka w kolorze niebieskim. Nowe silniki są aż o 8 procent oszczędniejsze niż generacja znana

## e-Daily – nowoczesny pracownik

Najnowszy lekki samochód dostawczy włoskiego producenta wzbogacono o zaawansowane rozwiązania elektroniczne pozwalające na jeszcze lepsze zarządzanie flotą. System inforozrywki zamontowany w IVECO Daily Euro 6 może być wyposażony w dedykowaną aplikację Daily Business Up. Jakie funkcje oferuje ta innowacyjna technologia?

- **ASYSTENT KIEROWCY** – łączy system oceny stylu jazdy, nawigację firmy Sygic z interaktywnym podręcznikiem użytkownika.
- **ASYSTENT BIZNESOWY** – ułatwia optymalizację efektywności floty, w tym śledzenie zaplanowanych przeglądów, a także połączenie z całodobową pomocą IVECO.
- **ŁĄCZNOŚĆ Z POJAZDEM** za pośrednictwem smartfona lub tabletu.
- **POŁĄCZENIE Z INTERNETEM** także w czasie jazdy.





z Daily Euro 5, co w połączeniu z mniejszą masą całkowitą zapewni o 6 procent niższe zużycie paliwa.

### Cicho jak nigdy dotąd

Pojazdy IVECO Daily od zawsze charakteryzowały się niskim współczynnikiem odczuwalności dźwięku. W najnowszej odsłonie tego najpopularniejszego auta dostawczego udało się uzyskać dodatkowe wygłuszenie kabiny, co przełożyło się na znacznie lepszy komfort pracy podczas prowadzenia samochodu. Poziom hałasu w kabinie spadł o 4 decybele, a odczuwalność dźwięku zmniejszyła się o 8 procent. Jeżeli nie lubimy podróżować w ciszy, o odpowiedniej jakości muzykę zadba cyfrowe radio w standardzie DAB, które zostało zintegrowane z deską rozdzielczą.

### Innowacje przyszłości dostępne od zaraz

Od 2020 roku w krajach członkowskich Unii Europejskiej zaczną obowiązywać przepisy dotyczące wymogów RDE (*Real Driving Emissions*). Producenci samochodów zostaną zmuszeni do korzystania z technologii selektywnej redukcji katalitycznej (SCR). Polega ona na przekształcaniu tlenków azotu w nietoksyczny azot oraz parę wodną. W przypadku obecnie obowiązującej normy Euro 5 dopuszczalny poziom NOx wynosi 200 mg/kWh. W przypadku Euro 6 poziom ten jest aż 5-krotnie niższy. Choć do 2020 roku jest jeszcze trochę czasu, IVECO zapowiedziało, że z początkiem przyszłego roku w wyposażeniu silnika F1A, czyli tego o pojemności 2,3 litra, znajdzie się urządzenie SCR.



# 7,2 t DMC

w takiej wersji oferowany jest m.in. nowy IVECO Daily 5

### Najbardziej wszechstronny w swojej klasie

Pojazd Daily słynie ze swojej wszechstronności. Oferowany jest w wersjach o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,3 do nawet 7,2 tony. Do wyboru mamy nadwozie typu furgon z pełnym bądź częściowym przeszkleniem, jak również nadwozia z kabiną zwykłą i załogową. Dodatkowo można wybrać model z odsłoniętym podwoziem, przygotowanym do zainstalowania dedykowanej zabudowy. Poza modelami przemysłowymi dostępne są także te przeznaczone do przewozu osób tj. Daily Minibus Euro 6. 6,5-tonowa wersja umożliwi jednorazowo transport 22 pasażerów wraz z bagażem. ●

GARAŻ >>



NIE ZMIENIŁO  
SIĘ NIC,

**A ZMIENIŁO SIĘ  
WSZYSTKO!**

O nowej odsłonie Stralisa słyhać było od długiego czasu. Z branżowych przecieków wynikało, że nowy ciągnik włoskiego giganta przyniesie niewiele nowości. Potwierdzały to także pierwsze zdjęcia, które prezentowały pojazd niemal identyczny jak ten doskonale już znany. Plotki okazały się prawdziwe tylko w części...

Michał Gruszka

»  
**45 kg**

o tyle lżejszy od poprzednika jest nowy Stralis.



**N**ielatwo poprawiać coś, co jest bliskie doskonałości i najwzyczajniej w świecie się sprawdza. Inżynierowie IVECO, chcąc stworzyć nowy, zmodernizowany pojazd, nie mieli łatwego zdania. Musieli sprostać oczekiwaniom klientów i zmierzyć się z ciągnikiem, który nieraz udowodnił, że jest prawdziwym pierwszoligowcem. Dlatego nowości to przede wszystkim zmiany w układzie elektronicznym i elektrycznym. Zabiegi inżynierów pozwoliły uzyskać masę w sumie mniejszą aż o 45 kg! W nowym Stralisie mamy także zmodernizowany układ dostarczania paliwa do jednostki napędowej oraz zmieniony komputer pokładowy z czytelniejszym ekranem. Dużą nowością, którą docenimy najbardziej, jest 12-stopniowa zautomatyzowana skrzynia biegów Traxon Hi-Tronix. Przekładnia charakteryzuje się znacznie większą wytrzymałością oraz dłuższym okresem międzyserwisowym. Okres używalności oleju to nawet 600 tys. km! Skrzynia pracuje także ciszej i o 10 procent szybciej od tej samej ze Stralisa poprzedniej generacji.

### **Piekło zamarzło, pojawił się Smart EGR**

Włosi, jako nieliczni, szczyli się do tej pory posiadaniem jednostek napędowych zgodnych z normą Euro 6, które nie były wyposażane w rozwiązanie recykulacji spalin EGR. Nowy Stralis w najmocniejszej wersji silnika (Cursor 11 i Cursor 13) został jednak doposażony w system Smart EGR. Jest on wykorzystywany jedynie w warunkach autostradowych, pozwalając zwiększyć oszczędność

»  
**11%**  
o tyle można obniżyć koszty zakupu paliwa, wybierając specjalną edycję XP.

paliwa. Przy tym system jest mało inwazyjny, a do schłodzenia wykorzystywany jest wymiennik ciepła. Korzystanie ze Smart EGR nie będzie się wiązało z koniecznością jego okresowej regeneracji.

### **Większe oszczędności w Stralis XP**

Dla najbardziej wymagających klientów w ofercie pojawi się specjalna wersja nowego Stralisa, charakteryzująca się nietuzinkowym wyposażeniem, którego próżno szukać w standardowej wersji. Stralis XP to jednak przede wszystkim rozwiązanie mające na celu zmniejszenie zużycia paliwa. Jak zapewniamy

Włosi, wybierając Stralisa w edycji XP, zaoszczędzimy nawet 11 procent paliwa. Jak to możliwe?

Komputerowe sterowanie kompresora powietrza nieustannie analizuje warunki, w jakich pracuje pojazd i odłącza kompresor, kiedy jest to możliwe. W ten sposób zatrzymanie pracy kompresora następuje w sprzyjających warunkach i pozostaje bez wpływu na zachowanie samochodu. Odłączana może być także pompa wspomagania kierownicy. Jej ciągłe zasilanie w czasie, gdy podążamy prostą autostradą, to zwykle marnotrawstwo energii. Dlatego pompa w chwili dłuższego nieużywania będzie wyłączona, tym samym pozwalając zaoszczędzić paliwo. To samo stanie się z alternatorem zasilającym akumulatory szybkiego ładowania.

Jakby tego było mało, udało się także uzyskać 1100 obrotów na minutę pracy tylnego mostu przy prędkości przejazdowej na poziomie 90 km/h, wobec 1280 obrotów przy poprzedniej generacji, co również wpłynęło na oszczędność spalania.

Swoje trzy grosze do tych zmian dołożył także producent opon Michelin. Najnowsze ogumienie AAA będzie dostępne w standardzie w przypadku modelu Stralis XP. Opony będą mogli wybrać także klienci zwykłego Stralisa. Oczywiście za odpowiednią dopłatą. Czy warto? Opony Triple A to ogumienie, które jako pierwsze w historii firmy zdobyło ocenę A w kategorii wydajność. Samym założeniem opon AAA zyskujemy nawet 1,5 proc. oszczędności na paliwie. •

NA TESTACH >>

# BE CZKA

## JAK SIĘ PATRZY

### DANE TECHNICZNE

#### Podwozie

Silnik: MX-11,  
6 cylindrów,

11 800 cm<sup>3</sup>, Euro 6

Moc: 435 KM

Moment obrotowy:

2100 Nm

Przeniesienie napędu:

zautomatyzowana,

12-stopniowa

skrzynia AS Tronic

z oprogramowaniem

zoptymalizowanym do

transportu cieczy

Zbiorniki: 340 l (ON), 50 l

(AdBlue)

DMC: 27 000 kg

#### Systema

Poj.: 18 000 l (netto)

Zbiornik: aluminiowy,

bezcisnieniowy, ściany

5 mm, zgodny z ADR

System wyładowczy:

układ pomiarowy

Sening-805 z węzłem

o długości 40 m wraz

ze zwijadłem

Zobaczyliśmy ją i od razu wiedzieliśmy, że chcemy ją poznać bliżej. Gdy piękna, błyszcząca cysterna na podwoziu 440-konnego DAF-a CF skończyła intensywne tournée po całej Polsce, niezwłocznie zgłosiliśmy się po kluczyki do tego zestawu. Musieliśmy trochę poczekać, ale... było warto. Przeczytajcie, dlaczego.

**J**uż pierwsze wrażenie, jakie robi bohater tego tekstu, jest bardzo dobre – biały lakier, chromowane felgi, liczne elementy ozdobne i spójne biało-niebieskie oklejenie zachęcają do tego, by wsiąść za kierownicę. W środku testowany DAF prezentuje się równie okazale. Kierowca ma do dyspozycji ogrzewany fotel z wysokim oparciem, regulowanym podparciem ramion i podłokietnikami. O komfort jazdy dba Luxury Air – pneumatyczny układ zawieszenia siedziska. Kierownica pokryta jest skórą, a ściany kabiny – dźwiękochłonnym materiałem. Pojazd jest również dostosowany do dłuższych tras – wewnątrz jak na tę klasę samochodu – jest przestronne, a za fotelami do dyspozycji jest część sypialna, a także liczne schowki o łącznej pojemności 430 l oraz dodatkowa nagrzewnica powietrza wpadającego do kabiny.

#### Mocny zestaw

Dobre wrażenia za kierownicą zapowiada także to, co pod kabiną. Napędzaniem pojazdu, którego całkowita masa może wynosić nawet 27 t, zajmuje się 435 KM generowanych przez 6-cylindrowy silnik o pojemności 10,8 l. Ta moc przenoszona jest na jedną z dwóch tylnych osi za pośrednictwem 12-biegowej zautomatyzowanej skrzyni AS Tronic. Co ciekawe – jej oprogramowanie zostało przystosowane do specyfiki przewozu cieczy. Oprócz skrzyni kierowcę skutecznie wspierają także inne układy. Wśród nich jest adaptacyjny tempomat z funkcją ostrzegania przed zderzeniem i układem awaryjnego hamowania, a także





## ZATRUDNIJ MNIE!

### Zainteresowany „beczką”? Skontaktuj się z nami:

- województwa mazowieckie (południe), łódzkie, lubelskie, świętokrzyskie: **734 408 656**
- województwa mazowieckie (północ), kujawsko-pomorskie, warmińsko-mazurskie, podlaskie: **600 921 525**
- województwa dolnośląskie, śląskie, opolskie, podkarpackie, małopolskie: **605 435 809**
- województwa wielkopolskie, zachodniopomorskie, lubuskie i pomorskie: **698 622 076**



ostrzeżenie przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu i asystent wydajności kierowcy. Ostatnia z osi jest skrętna i podnoszona, a tę napędzaną wyposażono w mechaniczną blokadę mechanizmu różnicowego. W założeniu ma to maksymalnie ułatwić manewrowanie w ciasnych miejscach. O bezpieczeństwo kierowcy i ładunku dba także VSC, czyli elektroniczny system stabilizacji toru jazdy. To wszystko sprawia, że jazda tym pojazdem jest nie tylko przyjemna, ale także lekka i łatwa.

### Wydajność do pełna

Za kabiną kierowcy zamontowano zabudowę przeznaczoną do przewozu paliw płynnych firmy LAG. Cysterny belgijskiej firmy należą do najlżejszych na rynku, co w połączeniu z niską masą podwozia DAF-a CF powoduje, że cały zestaw waży zaledwie 10,35 t. Przy DMC wynoszącej aż 27 t pozwala to na wykorzystanie pełnej pojemności beczki. Oprócz niskiej masy zabudowy LAG wyróżniają się widoczną na pierwszy rzut oka jakością wykonania i montażu. Nie jest to wyłącznie nasze odczucie. Potwierdza to także popularność cystern marki LAG na rynku wtórnym, przekładająca się na ich wysoką wartość rezydualną. Oceniamy, że właściciel pojazdu takiego jak testowany DAF CF nie miałby żadnego problemu z jego późniejszą odsprzedażą. Wysokiej jakości cysterna została uzupełniona systemem wydawczym również renomowanego producenta – za opróżnianie zbiornika odpowiada układ firmy Sening. To kolejny z elementów układanki na podwoziu CF-a, który ma ułatwić pracę i dystrybucję paliw. ●

W PODWÓJNEJ OBSADZIE >>

# IDEALNE... JEDNAK ISTNIEJE

Niektórzy przedsiębiorcy decydują o zakupie pojazdu konkretnej marki podejmując pod wpływem emocji bądź rekomendacji. Większość jednak woli ufać chłodnej kalkulacji, robiąc klasyczny bilans potencjalnych kosztów i zysków. Tak właśnie zrobił zarząd spółki MKW Suhecki, otrzymując wynik – DAF to rozwiązanie idealne!

**M**KW Suhecki to firma z Ostrołęki specjalizująca się w transporcie międzynarodowym, obsługująca głównie klientów z branży automotive. Większość taboru kursuje na trasie Niemcy – Rosja, reszta regularnie podróżuje po drogach Skandynawii – głównie Szwecji. A wszystko zaczęło się... od przewozu pustaków. – Początki działalności to lata 80., gdy mój tata – Wiesław Suhecki, mając 20 lat, postanowił „pójść na swoje”. Wcześniej pracował jako kierowca w zakładach mięsnych w Ostrołęce, więc wykorzystał dotychczasowe doświadczenia, otwierając firmę transportową. Na początku jeździł, jak to się mówi, wkoło komina, wożąc głównie pustaki i cement. Z czasem dokupił kolejną ciężarówkę, i kolejną, aż pojawiły się pierwsze propozycje kursów międzynarodowych. I tak zostało do dzisiaj – jeździmy niemal wyłącznie w „międzynarodówce”, w większości dostarczając części do samochodów, ale też papier i meble – mówi Kamil Suhecki, obecnie wiceprezes zarządu spółki MKW Suhecki.

## Holenderska niezawodność

Obsługa największych koncernów motoryzacyjnych, czy takich globalnych gigantów, jak np. IKEA, wymaga zarówno niezawodnego zespołu, jak i pojazdów. Firma nie może sobie pozwolić na opóźnienia czy przestoje wynikające np. z awarii pojazdów. Dlatego MKW Suhecki kładzie szczególny nacisk na bezawaryjność pojazdów, regularnie wymieniając je na nowsze. Z tego też względu obecnie ponad 90 proc. floty to samochody marki DAF. – Przyznam szczerze, że na początku nie docenialiśmy firmy DAF, a flotę budowaliśmy na samochodach innych marek. Z czasem jednak zaczęło do nas docierać, że to właśnie zawodność ciężarówek jest największą przeszkodą na drodze do rozwoju firmy transportowej. Na próbę wzięliśmy więc trzy DAF-y XF 105 SSC. Skłamałbym, gdybym powiedział, że to była miłość od pierwszego wejrzenia. Tym bardziej że, nie czarujemy się – w latach 90. te pojazdy nie były specjalnie urodzive – ot prostokąty ze światłami i szybami. To była czysta kalkulacja – ujęła nas niska cena zakupu, niezawodność, niskie spalanie oraz tania eksploatacja. Co ciekawe, na przestrzeni lat DAF-y bardzo się zmieniły, ale te wartości towarzyszą im do dzisiaj. Za to

teraz doszła jeszcze jedna zaleta – niedawno sprzedawaliśmy DAF-y zakupione w 2012 r. i zostały od nas odkupione na bardzo dobrych warunkach, bo okazało się, że wartość odkupu aż tak bardzo nie spadła. Tak więc tanio kupiliśmy, prócz paliwa nic nie dokładaliśmy, po czym sprzedaliśmy wciąż w dobrej cenie. Kto by nie marzył o takiej sytuacji? – pyta retorycznie Kamil Suhecki.

## Działanie na plusach

Strategia rozwoju floty MKW Suhecki zakłada wymianę co najmniej 10 pojazdów rocznie. Co najmniej, bo właściciele firmy już przymierzają się do odbioru zamówionych 15 DAF-ów XF SSC. Od 2012 r. pojazdy dostarcza Grupa DBK. Wiceprezes zarządu pytany, co najbardziej ceni we współpracy z DBK Truck Center Olsztyn, odpowiada: – Gdybym miał wymieniać plusy, to mógłbym mówić godzinami. Znacznie łatwiej byłoby mi więc powiedzieć o minusach... bo ich nie ma. Wiem, że mówi się, że ideały nie istnieją, ale Grupa DBK, z kierownikiem serwisu w Olsztynie Tomaszem Małyszą na czele, pokazała, że jednak możliwe jest osiągnięcie stanu, w którym nie pozostało już nic do poprawienia. ●



# PREZENT NA 25. URODZINY

Kuchnio-Transport powstał w 1991 r. Początkowo była to firma jednoosobowa, teraz zatrudnia 25 kierowców i 3 spedytorów, ale to dopiero początek...

Sylwia Kowalska

## Historia firmy

Kuchnio-Transport zajmuje się w 90 proc. transportem międzynarodowym, a 10 proc. przychodów pochodzi z prowadzenia hotelu, restauracji i domu weselnego. – Świadczymy usługi dla dużych firm spedycyjnych i zajmujemy się transportem tzw. drobnicowym. Zaczynaliśmy od transportu kontenerów morskich z portów w Hamburgu do Polski i Rosji. Obecnie 70 proc. przejazdów odbywa się na terenie krajów Unii Europejskiej, głównie do Włoch, Szwajcarii, Austrii, rzadziej Hiszpanii i Anglii. Na początku jeździłem sam, a w momencie gdy zatrudniłem czwartego kierowcę, przestałem jeździć i zajęłem się logistyką oraz organizacją transportu – mówi właściciel Stanisław Kuchnio.

## Flota

Firma posiada 21 samochodów oraz trzy naczepy marki Kögel. Największą część floty, bo aż 16 ciężarówek, stanowią pojazdy marki DAF. Właściciel twierdzi, że w dzisiejszych czasach samochód świadczy zarówno o właścicielu firmy, jak i o kierowcy. Właśnie dlatego postawił na nowe pojazdy. Firma posiada 12 nowych pojazdów i obecnie trwają rozmowy dotyczące zakupu dwóch kolejnych ciężarówek. – W tej chwili swoją działalność opieram na marce DAF i współpracy z Grupą DBK. Dla mnie bardzo ważny jest kontakt z człowiekiem oraz elastyczny i uwzględniający potrzeby klienta serwis. Współpracę z Grupą DBK, którą podjąłem w 2007 roku, właśnie to wyróżniało na tle konkurencyjnych firm. Dla mnie serwis jest najważniejszy i przyznam, że miało to ogromne znaczenie, gdy podejmowałem decyzję o zakupie pojazdów. Grupa DBK ma zaletę, której nie mają inne firmy – obsługa serwisowa i fakt, że punkty serwisowe można znaleźć, zaczynając od Szczecina poprzez Toruń, kończąc na południu Polski. W jakim rejonie Polski by się nie



było, można tam trafić na serwis Grupy DBK – dodaje Stanisław Kuchnio.

## DAF na urodziny

W ubiegłym roku firma świętowała 25-lecie powstania. – Tak się złożyło, że Grupa DBK również świętowała swoje urodziny. Zadzwoenił do mnie Wojtek Szostek, handlowiec z Grupy DBK, i złożył mi bardzo ciekawą ofertę. Była na tyle atrakcyjna, że w ciągu jednego dnia się zdecydowałem na zakup DAF-a z limitowanej kolekcji DBK World Tour. Krótka decyzja. Pojazd jest bardzo dobrze wyposażony m.in. w telewizor, lodówkę, fotele skórzane, ma osłony boczne. A najważniejsze, że jest bardzo przyjaznym miejscem pracy dla kierowcy. Samochód zrobił furorę na ślubie mojego syna. Było bardzo dużo pozytywnych komentarzy. Taki samochód rzadko się pojawia na drodze – powiedział Kuchnio. ●

W PODWÓJNEJ OBSADZIE >>



# JAKOŚĆ WPŁYWA NA BIZNES

W cysternach można przewozić paliwa, chemikalia, ale także produkty spożywcze. Jednak niezależnie od tego, co chcecie przewieźć, możecie ten transport powierzyć firmie Trans Polonia, bo ona takie zadania wykonuje po prostu sprawnie i... płynnie.

**D**wadziec lat na rynku, ponad 700 pracowników, dziesiątki nagród i prestiżowych certyfikatów, wyłączność na dystrybucję paliw dla około 2 tys. stacji benzynowych w Polsce, ponad 500 pojazdów we flocie, w tym przeszło 100 cystern z logo LAG – tak można opisać Grupę Trans Polonia. Polski przewoźnik specjalizuje się w świadczeniu usług transportowych dla największych przedsiębiorstw z branży petrochemicznej. Współpraca na tym wysoko wyspecjalizowanym rynku oparta jest nie tylko na wysokiej jakości oferowanych usług, renomie dostawcy oraz umiejętności zbudowania wzajemnego zaufania. Trans Polonia wyrosła na lidera swojego sektora, budując wizerunek przedsiębiorstwa elastycznego zdolnego podejmować najtrudniejsze wyzwania transportowe. W ten sposób cysterny LAG w barwach Trans Polonia często ruszają w tzw. trudne kierunki czyli do Rosji, na Ukrainę czy na Białoruś.

## Belgijska jakość w polskiej firmie

Trans Polonia spełnia najwyższe standardy branży, począwszy od konwencji ADR po certyfikaty ISO 9001:2008 oraz SQAS. Dzięki stosowaniu przez spółkę tak wysokich norm, klienci powierzają jej realizację istotnej części procesu logistycznego. Utrzymanie założonego poziomu usług wymaga także dbałości o stan floty, która przecież cały czas bardzo intensywnie pracuje. Dlatego firma systematycznie zwiększa liczbę swoich jednostek transportowych, jednocześnie dbając o ich stan. W tym celu wprowadzono program wymiany naczip realizowany z jednym z partnerów Grupy Trans Polonia, czyli belgijskim producentem cystern firmą LAG. Właśnie w naczipach tego producenta Trans Polonia wozi po całej Europie surowce płynne, masy bitumiczne oraz produkty spożywcze, świadcząc najwyższej jakości usługi „made in Poland”. •

Rafał Rezier

W Trans Polonia wierzymy, że prawdziwą przewagę konkurencyjną buduje się dzięki jakości, bo to ona trwale zapada w świadomość klientów. Na wysoki poziom świadczonych usług składa się wiele czynników – od dobrego zarządzania przez innowacyjne i elastyczne podejście do potrzeb kontrahentów, doświadczonych i oddanych pracowników po sprzęt, który gwarantuje niezawodność i pewność łańcucha transportowego. Realizujemy kluczowe zadania logistyczne dla firm chemicznych będących liderami w swoich branżach, więc chcemy, żeby nasz sprzęt także pochodził od rynkowych liderów. Inwestujemy w cysterny, które są niezawodne i wyposażone w oprzyrządowanie pozwalające na szybki i bezpieczny załadunek oraz rozładunek. Dlatego naszym partnerem w tej kwestii już od lat jest firma LAG – w naszej flocie mamy już ponad 100 cystern belgijskiego producenta.

## Agnieszka Meler,

Dyrektor Operacyjna  
Trans Polonia



# JAKOŚĆ + TRANSPORT = PEWNOŚĆ

Z rodziną dobrze tylko na zdjęciu? Niekoniecznie! Firma Wierzejki z Podlasia to rodzinny biznes braci Zdanowskich, który od 25 lat sukcesywnie podbija kolejne rynki dzięki wysokiej jakości produktom, ale też bardzo dobrze rozwiniętej dystrybucji opartej na pojazdach marki IVECO.

**W**ierzejki to firma z ponad 25-letnimi tradycjami, która dziś ma prawie 200 sklepów i zatrudnia ponad 1300 pracowników. Podobnie jak w przypadku wielu przedsiębiorstw powstałych na początku lat 90. ub. wieku, impulsem do założenia działalności była chęć zaspokojenia własnych potrzeb, które pozwoliły na odkrycie rynkowej niszy. – Tak naprawdę korzeni firmy należy szukać już w latach 70. Młodsze pokolenie zapewne już tego nie pamięta, ale wówczas był naprawdę spory problem z pozyskaniem żywności. My więc stwierdziliśmy, że na własne potrzeby będziemy sami produkowali. Potem zaczęliśmy pomagać okolicznym mieszkańcom – zaopatrywać wesela, chrzciny, imprezy okolicznościowe. Nie ukrywam, że robiliśmy to wtedy trochę po partyzancku, bo żaden z nas nie miał doświadczenia w rozwijaniu biznesu, więc traktowaliśmy to jako czas poznawania branży i zdobywania kompetencji. Przełomowym momentem była końcówka lat 80., gdy weszła tzw. ustawa Wilczka, czyli ustawa o swobodzie działalności gospodarczej. Pomyśleliśmy więc, że to dobry moment, by się sformalizować i bazując na naszym doświadczeniu, sukcesywnie powiększać obszar działalności. I tak nam się udało – zaczęliśmy jako rodzinną firmę lokalną, a dziś jesteśmy już nawet rozpoznawalni za granicą – mamy oddział m.in. w Londynie, a eksportujemy praktycznie na wszystkie kontynenty – mówi Jan Zdanowski, współwłaściciel firmy Wierzejki.

## 25-letni plan

Na początku lat 90., tuż po uwolnieniu rynku, powstało wiele zakładów przetwórstwa mięsa. Wiele z nich nie przetrwało próby czasu i nie poradziło sobie na rynku o tak zróżnicowanej konkurencji. Jan i Marek Zdanowscy, mimo że – jak sami przyznają – nie mieli żadnego zaplecza biznesowego, dziś są liderami tego rynku. Strategia budowania przewagi konkurencyjnej była bowiem oparta nie na wojnie cenowej, a na konsekwentnie realizowanym planie, który opierał się na trzech kluczowych elementach: wysokiej jakości produktu, powtarzalności oraz rozwiniętej sieci dystrybucji. – Myślę, że to właśnie



tym zjedliśmy sobie klientów. Wysoka jakość i powtarzalność dają gwarancję, że nasz wyrób zawsze będzie tak samo dobry, natomiast własny transport dawał nam pełną kontrolę oraz pozwalał na zachowanie punktualności. Od początku więc naszymi pojazdami zarówno dostarczamy żywiec do naszego zakładu, jak i zaopatrujemy sklepy oraz odbiorców hurtowych i detalicznych. W tej chwili nasza flota liczy ok. 50 pojazdów – w zdecydowanej większości IVECO. Mamy praktycznie całą gamę – od pojazdów 3,5 t, przez pojazdy 10 t, na najcięższych Stralisach kończąc. Samochody dostarcza nam Grupa DBK i co szczególnie cenimy w tej współpracy, to fakt, że po prostu czujemy się traktowani poważnie i po partnersku. Czujemy, że się o nas dba. Praktycznie wszystkie samochody są z zabudowami specjalnymi typu chłodnia przygotowanymi stricte pod nasze potrzeby. Natomiast dzięki temu, że mamy tabor praktycznie jednej firmy, łatwiej nam zadbać o stan techniczny floty, co czyni nasz biznes jeszcze pewniejszym – mówi Jan Zdanowski.



W tej chwili nasza flota liczy ok. 50 pojazdów – w zdecydowanej większości IVECO. Mamy praktycznie całą gamę – od pojazdów 3,5 t, przez pojazdy 10 t, na najcięższych Stralisach kończąc.

**Jan Zdanowski,**

współwłaściciel firmy Wierzejki

W roku 2017 firma Zakład Mięсны „Wierzejki” planuje utrzymać dynamikę rozwoju (średnio 25 nowych sklepów rocznie), ale też w coraz większym stopniu koncentrować się na rynkach zagranicznych. Dalszy rozwój sieci dystrybucji oznacza konieczność powiększenia floty zapewniającej dostawy na kolejne rynki. Bracia Zdanowscy przygotowują się więc już do odbioru następnych pojazdów... i planują kolejne zamówienia. ●

Piotr Kowalski

W GRUPIE SIŁA >>



# 20 LAT MINEŁO



Czy dwie dekady to dosyć czasu, aby z kilkusobowej firmy stać się największym w kraju dostawcą produktów i usług dla branży TSL? Historia Grupy DBK pokazuje, że jest to możliwe.

Małgorzata Milian-Lewicka  
Fot. Piotr Kowalski/PresToRead

**N**azwa DBK pochodzi od pierwszych liter imion jej założycieli, czyli Dariusza Wójtowicza, Bogdana Seredy oraz Karola Woźniaka, którzy w 1996 roku stworzyli w Olsztynie firmę świadczącą usługi serwisowe oraz sprzedającą części zamienne i oleje do samochodów ciężarowych.

Początkowo działalność prowadzono w dwóch oddziałach – w Olsztynie (od 1996 r.) oraz w Białymstoku (od 1998 r.). W roku powstania spółka DBK przystąpiła do holenderskiej Grupy Lengo i uzyskała miano oficjalnego dealera marki DAF w Polsce. W kolejnym natomiast w jej ofercie znalazły się także używane samochody ciężarowe – w okresie od maja do grudnia 1997 r. sprze-

dano 41 pojazdów. Ten innowacyjny pomysł, świadczący o znajomości branży i jej realiów, rozpoczął trwający do dziś okres dynamicznego rozwoju firmy.

### Coraz większy zasięg

Rok 1998 w historii spółki DBK był przełomowy – to właśnie wtedy dzięki pierwszym sukcesom

sprzedażowym wybudowana została w Olsztynie przy ulicy Lubelskiej nowa siedziba firmy. Kolejne lata działalności to czas wdrażania stworzonej przez prezesa spółki Ireneusza Sobieskiego wizji Total Care, zakładającej, że każdy klient z sektora TSL powinien być obsługiwany kompleksowo w jednym miejscu. Czynniki takie jak zrozumienie potrzeb klientów, poszerzenie oferty, ale także przejęcia i tworzenie nowych spółek sprawiły, że od 2000 roku sukcesywnie powstawały kolejne oddziały Grupy, które zlokalizowane są m.in. w Gdańsku, Toruniu, Szczecinie oraz w Koszalinie.

### Od DAF-a do...

Chcąc poszerzyć grono klientów o firmy związane z transportem, spedycją czy logistyką działające na terenie południowej Polski, Grupa stworzyła nowe, a także wcieliła w swoje struktury istniejące już spółki oferujące branżowe usługi oraz produkty. Po tych zmianach sprzedażą używanych naczepek, przyczep oraz pojazdów ciężarowych i specjalistycznych zajęło się DBK Trucks, które później przemianowane zostało

na Bene Trucks. Wprowadzeniem do oferty produktów firmy KÖGEL zajęła się spółka Eurotrailer. Od tego momentu Grupa DBK stała się jedynym oficjalnym przedstawicielem tej marki w kraju. Kolejnymi krokami milowymi w historii Grupy DBK było zdobycie autoryzacji IVECO (CTC – 2008 rok), MAN (2011 r. przez przejęcie Remo-Car), LAG. (2015 r.).

### Sprecyzowana działalność

Działaniem wiążącym się z rozrastaniem się struktury Grupy była fuzja udziałów kapitałowych DBK i HAMA Group, a w efekcie powstanie HAMA Polska. Spółka ta oferuje do tej pory usługi długoterminowego wynajmu pojazdów ciężarowych, użytkowych i naczepek. W 2007 r. do DBK-owskiej rodziny dołączyła firma Beneparts będąca częścią Beneparts BVBA, zajmująca się sprzedażą części zamiennych do wszystkich marek pojazdów ciężarowych. W tym czasie założono również spółkę

Polassar oferującą kompleksową obsługę szkód oraz ubezpieczenia flot pojazdów ciężarowych i dostawczych. Wewnętrznym centrum usług wspólnych dla spółek Grupy stała się zlokalizowana w Olsztynie firma Nord Invest, a finansowanie zakupu produktów oferowanych przez Grupę dla branży transportowej znalazło się w kompetencjach NL Leasing. W 2009 r. Grupa



### W strukturach firmy działa pięć pionów biznesowych:

- sprzedażowo-serwisowa sieć DBK Truck Center
- oferujący części DBK Parts
- świadczący usługi finansowe DBK Financial Services
- obsługujący sprzedaż pojazdów używanych DBK Used
- DBK Rental – wynajem pojazdów ciężarowych



przejęła funkcjonujące na terenie województw dolnośląskiego, opolskiego i śląskiego oddziały spółki WTC.

### Biznesowa metamorfoza

W ciągu dwudziestu lat firma rozpoczynającą swoją działalność od niewielkiego dwustanowiskowego serwisu przekształcała się w markę rozpoznawalną nie tylko w kraju. Z kompleksowej obsługi związanej z transportem ciężarowym można skorzystać w 18 oddziałach w całej Polsce. Gdzie tkwi tajemnica tego sukcesu? Na pewno w połączeniu innowacyjnych pomysłów, znajomości branży oraz ciężkiej pracy wielu osób. To dzięki tym elementom udało się zdobyć zaufanie nie tylko naprawdę dużego grona klientów, ale też prawie 1000 pracowników. ●

W GRUPIE SIŁA >>



# PIERWSI AMBASADORZY KÖGEL W POLSCE!

Marka KÖGEL jest obecna w Polsce od ponad 15 lat, w tym czasie zjednała sobie wielu sympatyków. Wśród nich znalazły się firmy transportowe z różnych regionów Polski, które rozwijają swój biznes z pomocą niemieckiej marki. Grupa DBK postanowiła je wyróżnić tytułem Ambasador Kögel.





Jako pierwsi ten zaszczytny tytuł odebrali reprezentanci 17 czołowych przedsiębiorstw transportowych w Polsce i liderzy w swych biznesowych kategoriach. – Ambasadorzy KÖGEL to elitarne grono klientów, niezwykle opiniotwórcze firmy na polskim rynku – mówi Jacek Portalski, dyrektor pionu nacze w Grupie DBK. – Wyróżnienie tych firm to nie tylko wyraz naszej wdzięczności za lojalność wobec marki i Grupy DBK, ale także podziękowanie za godne reprezentowanie nacze KÖGEL na europejskich drogach. Od początku naszej działalności wyróżnione firmy wspierają nas w rozwoju biznesu, dzięki czemu jesteśmy w stanie świadczyć usługi na jeszcze wyższym poziomie.

24 listopada 2016 r. w hotelu BoniFaCio SPA & Sport Resort pod Warszawą odbyła się gala Ambasadorów KÖGEL, podczas której pojawiło się grono nagrodzo-

nych klientów, przedstawiciele Grupy DBK oraz KÖGEL Trailer GmbH & CO – Massimo Dodoni, Sales Director International oraz Heinz-Georg Ebert, Sales Director East Europe. Spotkanie uświetniło uroczyste wręczenie statuetek z tytułem „Ambasadora marki KÖGEL” 17 firmom z całej Polski.

Marka KÖGEL od wielu lat znajduje się w ścisłej czołówce producentów nacze na polskim rynku. W Polsce jest obecna od ponad 15 lat, natomiast od 2005 r. sprzedaż produktów tej marki realizuje Grupa DBK. Po kilku latach licznych sukcesów sprzedażowych w charakterze dealera w 2010 r. firma została generalnym importerm marki w Polsce. Blisko 11 000 nacze niemieckiego producenta zasililo floty tysięcy polskich firm transportowych od początku działalności Grupy DBK na rynku nacze. ●



# NIE WIEM, CZY OGARNAŁBYM CIĘŻARÓWKĘ



Lubi wyzwania i szybko nadrabia zaległości. Choć karierę w sportach motorowych zaczął dopiero w wieku 37 lat, to i tak zdążył wbić się do pierwszej dziesiątki rund WRC i zostać ikoną motorsportu. Ken Block – człowiek, który skacze samochodem, pędzi nim 200 km/h między drzewami, mówi, że perspektywa ścigania się ciężarówką go... przeraża.

Rozmawiał: Rafał Rezler

**Jesteś i biznesmenem, i kierowcą rajdowym, ale jak to się zaczęło? Założyłeś firmę, żeby sfinansować karierę rajdową, czy odwrotnie – zostałeś kierowcą rajdowym, bo miałeś już firmę?**

Zdecydowanie to drugie. Tak naprawdę to zakochałem się w rajdach już jako dziecko. W latach 80. z wypiekami na twarzy przeglądałem magazyny motoryzacyjne i fascynowałem się samochodami 4x4, które wtedy triumfalnie wkroczyły do tego sportu. Oglądałem też relacje z legendarnego amerykańskiego wyścigu górskiego Pikes Peak, a potem zacząłem kibicować Colinowi McRae i Tommiemu Makinenowi [rajdowym mistrzom świata – przyp. red.]. Już mój pierwszy samochód wykorzystywałem, by szlifować technikę jazdy na wąskiej, krętej i mało uczęszczanej drodze, która biegła niedaleko mojego domu. Rajdy poznałem dzięki Travisowi Pastranie. Odwiedziłem kiedyś

szkołę rajdową i przejechałem się profesjonalną rajdówką. To było jak spełnienie marzeń. Jednak dopiero gdy sprzedałem firmę DC Shoes, mogłem sobie pozwolić na to, by zaangażować się w rajdy na poważnie. Uczylem się szybko, bo to była moja pasja. Byłem zaangażowany, ale nie miałem konkretnego celu, nie oczekiwałem, że będę zdobywał mistrzostwa. Chciałem po prostu być tak dobry, jak dobry może być Ken Block. Zacząłem bardzo późno – w wieku 37 lat, ale udało mi się kończyć rajdy WRC w pierwszej dziesiątce bez miejsca w zespole fabrycznym. Dla mnie to ogromny sukces.

**W USA króluje ściganie po owalnych torach – NASCAR, Indy Car, a Ty poszedłeś zupełnie inną drogą, dlaczego?**

Nigdy nie fascynowało mnie to amerykańskie ściganie w kółko. Nawet klasyczne wyścigi takie jak w Europie byłyby dla mnie zbyt nudne. Po co

jeździć w kółko po tym samym torze i przejeżdżać ciągle te same zakręty. Jednak zawsze byłem zainteresowany sportami ekstremalnymi. Dorastałem, jeżdżąc na snowboardzie, deskorolce i motocyklu crossowym, a do tego fascynowały mnie samochody, więc wolałem szukać adrenaliny na odcinkach specjalnych. Rajdy są bardziej urozmaicone. Ścigamy się w nich po najpiękniejszych drogach świata – na szutrze, asfalcie, lodzie, śniegu, a samochody skaczą, ślizgają się. Dla mnie to zniewalające.

**I dlatego co roku kręcisz bączki i zdierasz dziesiątki opon, tworząc kolejną Gymkhanę?**

Dużo się nie pomyliłeś. Gdy zacząłem się ścigać, to chciałem jak najwięcej jeździć samochodem rajdowym, żeby szybciej się rozwijać. W USA nie ma rajdów asfaltowych, a ja chciałem poznać limity samochodu i opon na tej nawierzchni, więc musiałem znaleźć miejsce do tego. W Kalifornii była kiedyś seria



zawodów Gymkhana. Zobaczyłem je i uznałem, że to dobry sposób na naukę jazdy samochodem 4x4 po asfalcie w warunkach prawdziwej rywalizacji, na szlifowanie kontroli nad autem i precyzji prowadzenia. Zbudowałem więc samochód do tego i kiedy już miałem auto, organizatorzy zrezygnowali z przeprowadzania tych zawodów. Pojechałem więc na miejsce, gdzie odbywała się jedna z rund Gymkhany, czyli na lotnisko El Toro w Kalifornii, i tam powstała pierwsza część cyklu. Wtedy po prostu kręciliśmy swoją zabawę samochodem i nie myśleliśmy, że powstanie z tego coś, co będzie tak popularne.

### Mówisz, że to zabawa, ale założę się, że każdy odcinek wymaga długich przygotowań.

Tak, ale większość z nich zajmuje opracowanie pomysłu. Ustalenie tego, gdzie będziemy kręcić, co będziemy robić z samochodem, jak ułożyć trasę. Pamiętaj też, że ja nie jestem kaskaderem, więc nie robimy takich sztuczek jak obroty samochodu w powietrzu. Bazujemy na moich umiejętnościach wyniesionych z rajdów. Mamy sporo roboty, ale praca umysłowa jest znacznie więcej niż samej jazdy.

Kiedy dużo jeździsz takim samochodem, to dokładnie czujesz, gdzie się kończy, gdzie się zaczyna. Wiesz też, jak zareaguje, jak go ustawić i kiedy skończy się przyczepność. Samochód staje się dla ciebie jak druga skóra. Oczywiście, czasem jest trudno, nie obywa się bez błędów, więc zużywamy trochę zderzaków za każdym razem (śmiech).

### Która część była najtrudniejsza?

Piątka, którą kręciliśmy w San Francisco. Tam było mnóstwo czynników, które musiały zagrać.

### Jak długo powstaje jeden odcinek i ilu ludzi go tworzy?

Pomysł i scenariusz przygotowujemy w wąskim gronie mojego zespołu. Potrzebujemy około 6 miesięcy przygotowań, w trakcie których robimy rekonesans na miejscu, ogarniamy wszystkie formalności, a potem kręcimy przez 4-5 dni w gronie ponad 60 ludzi.

### Wymyślanie kolejnych odcinków chyba staje się coraz trudniejsze, prawda?

### Sądziłeś, że rallycross może stać się równie popularny jak Formuła 1?

Myślę, że ten sport ma do tego potencjał. Głównie dlatego, że format i przystępność tego sportu są dobrze dostosowane do tego, jak dziś ludzie „konsumują” i wybierają treści, którym poświęcą czas. Mało komu chce się oglądać dwugodzinny wyścig, z którego czasami niewiele da się zrozumieć. A w rallycrossie mamy dodatkowo skondensowane emocje, jakie budzi walka zderzak w zderzak, skoki, poślizgi i bardzo szybkie samochody. Wiecie, że Focus, którym ścigam się w mistrzostwach świata w rallycrossie, przyspiesza do setki szybciej niż bolid Formuły 1?

### Wracając do pomysłów na Gymkhanę, czy myślałeś kiedyś o odcinku, w którym driftujesz 1000-konną ciężarówką?

Mój zespół co chwilę podsuwa mi różne pomysły na Gymkhanę, w tym także koncepcje na użycie



### Jak wiele pomysłów do Gymkhany rodzi się w Twojej głowie?

Mam świetny zespół, ale to co zrobię z samochodem, to w dużej mierze moje pomysły. Natomiast cała koncepcja odcinka to zawsze efekt pracy zespołowej. Ja ustawiam sztuczki, przeszkody i bączki w odpowiedniej kolejności. Mam frajdę z pracy nad scenariuszem, a potem z realizowania go kierownicą samochodu. Mam jeszcze wystarczająco dużo pomysłów na kolejne lata, ale to są bardzo kosztowne produkcje.



### Czasami przechodzisz bokiem po kilka centymetrów od przeszkody. Trudno uwierzyć, że wszystko udaje się za pierwszym razem. Ile razy dublujecie takie ujęcia?

No tak, bo mamy za sobą już 9 części, więc wymyślenie czegoś nowego staje się coraz większym wyzwaniem. Wiem, że nie będę tego robił do końca życia, ale bardzo cieszę się, że tworzymy coś, co przyciąga fanów, coś, na co czekają. Wiem, że w ten sposób zainteresowaliśmy rajdami i rallycrossem wielu ludzi, pokazaliśmy te sporty szerokiej grupie odbiorców. Jestem z tego zadowolony.

takiego czy innego samochodu, ale ja lubię jeździć autem, które dobrze znam. Lubię samochody, jakimi ścigam się na co dzień, bo są zwinne, mają dobre osiągi i dają frajdę z jazdy. A mnie o to właśnie chodzi. Poza tym chcę jeździć bardzo precyzyjnie, prowadzić tak dobrze, jak tylko się da. Nie wiem, czy ogarnąłbym to za kierownicą ciężarówki (śmiech).

### Skąd wiesz, próbowałeś kiedyś?

Mówiąc szczerze, to nie. Próbowałem różnych sportów ekstremalnych, ale perspektywa zasuwania bokiem czymś, co waży kilka ton, jest dla mnie jeszcze dość... przerażająca. •

KURS BEZKOLIZYJNY»»

# SPOSÓB NA SUKCES

DTW Logistics zajmuje się organizacją transportu. Właściciele firmy mają nieco nietypowe, choć zyskujące coraz większą popularność podejście do biznesu. Na czym ono polega?

Sylvia Kowalska  
Fot. Piotr Kowalski/PressToRead

**F**irma funkcjonuje na rynku od grudnia 2010 r. Przez dłuższy czas 90 proc. ładunków stanowiły produkty mrożone dostarczane do Wielkiej Brytanii i Irlandii, a obecnie DTW Logistics realizuje także transport plandekowy do Włoch, Irlandii, Francji, Belgii, Holandii i Luksemburga. Firmowe ciągniki i naczepy pojawiły się jako następstwo realizacji coraz większych wewnętrznych potrzeb. – Pięćdziesiąt ciągników i dwie chłodnie są wynajmowane od DBK Rental, pozostała część floty jest własnością firmy. To dla nas najwygodniejsze rozwiązanie. Podpisując umowę wynajmu na trzy lata, znamy całkowity koszt uwzględniający charakterystykę i specyfikę naszej pracy – tłumaczy Damian Dobkowski, prezes zarządu i współwłaściciel firmy DTW Logistics.

## Dystrybucja, transport... wszechstronność

Firma zaczęła od ekspansji na rynki zagraniczne, stąd też pomysł na nazwę w języku angielskim. DTW to pierwsze litery trzech angielskich słów: distribution, transportation, warehousing (dystrybucja, transport, magazynowanie). Człon

»  
**50**  
**pojazdów**  
z oferty wynajmu  
DBK Rental,  
**30 naczep** marki  
Kögel jest obecnie we  
flocie DTW Logistics

Logistics opisuje profil działalności firmy, czyli logistykę i organizację transportu. Firma posiada także dwa magazyny – jeden o powierzchni 11 tys. metrów w Błoniach i drugi 3,5 tys. metrów w Będzinie – a w planach są kolejne. To właśnie tam zwożony jest towar z całej Polski, tam ładowany na naczepy i transportowany do partnera z innego kraju.

## Total Care

Obecnie firma posiada pięćdziesiąt ciągników, które wynajmuje. – Musimy mieć sprzęt bezawaryjny, a wynajem to oszczędność czasu – gdy coś się dzieje, dzwoniemy i samochód brany jest do naprawy. Obecnie współpracujemy z dwiema markami, do których mamy zaufanie. Docelowo chcemy wyodrębnić jedną markę wiodącą. Pozwoli to na uzyskanie korzystniejszych cen i oferty serwisowej – mówi Damian Dobkowski. – W sprawie zamówienia kontaktowaliśmy się z Piotrem Bogdańskim, to on tak naprawdę przekonał nas do zakupu produktów marki KÖGEL. My nie znaliśmy marki, nie znaliśmy produktu, mieliśmy jedynie niezbyt przyjemne doświadczenia z konkurencyjną marką.





Zostaliśmy zaproszeni na targi, gdzie mogliśmy pooglądać naczepy KÖGEL i przetestować produkt. Rozmawialiśmy dosyć długo i zaufaliśmy – z perspektywy czasu nie żałujemy. Obsługa po sprzedaży, obsługa serwisowa jest na najwyższym poziomie. Często wystarczy wykonać jeden telefon. Z dostępnością oryginalnych części zamiennych również nie ma problemu. To dzięki temu naszym zdaniem posiadamy produkt dla nas idealny. Oferta Grupy DBK jest dopasowana do potrzeb firmy. Nasze pojazdy są dosyć zróżnicowane – posiadamy chłodnie i plandeki; w standardzie, w standardzie podwyższonym i specjalistyczne – dodaje prezes firmy.

### Plany na przyszłość

Strategią DTW Logistics jest obsługa klienta od A do Z i w tym widzi swoją przyszłość. Celem na kolejne lata jest więc dalsze rozwijanie portfolio oferowanych usług, a co za tym idzie, stałe powiększanie floty. – Dla nas nie jest kluczowe posiadanie. My nie musimy mieć – koncentrujemy się na użytkowaniu i wymiernych korzyściach – podsumowuje Dobkowski. ●

## » KÖGEL – dobry wybór

W Grupie DBK staramy się zawsze zachować indywidualne podejście do klienta. W przypadku firmy DTW Logistics byliśmy w stanie przygotować ofertę, która spełniała indywidualne potrzeby i wymagania klienta. Wiedzieliśmy, że wybór marki KÖGEL to dobry wybór. Naczepy tego niemieckiego producenta charakteryzują się wysoką jakością. Każda z nich na końcowym etapie produkcji poddawana jest drobiazgowej kontroli. Ramy zabezpieczone są metodą KTL (tzw. kataforeza), co wydłuża ich odporność na rdzę. Jako że Grupa DBK jest autoryzowanym i jedynym importerem naczep tej marki, naszym klientom możemy także zaoferować rozbudowaną sieć serwisową. W każdym punkcie Grupy DBK jesteśmy w stanie serwisować produkty marki KÖGEL. W razie awarii klient może także o dowolnej porze wezwać pomoc lub skontaktować się w celu umówienia wizyty serwisowej. Klienci często podkreślają, że ma to dla nich ogromną wartość.

**Piotr Bogdański**

Dyrektor Sprzedaży KÖGEL – Polska Południowa

# BEZ WIRÓW W BAKU

„Mój to musi wypić, te 30 to minimum”... ssszzzz, kszzzz... „Kolego, ja tyle robię na pusto, z 24 tonami to nawet się do tego nie zbliżę”. CB-radiowa przestrzeń jest pełna dyskusji na temat spalania i ekonomicznej jazdy. Co w tym jest prawdą, a co niekoniecznie?

### Tempomat wcale nie pomaga obniżyć spalania

#### FAŁSZ

Uściśliliśmy – faktycznie, utrzymywanie zadanej prędkości za wszelką cenę, niezależnie od ukształtowania drogi, może podnosić spalanie. Jednak w nowoczesnych ciężarówkach są już nie tylko adaptacyjne regulatory prędkości, lecz tempomaty aktywnie korzystające z systemu GPS. Dzięki temu samochód „wie”, co czyha za zakrętem i potrafi zwolnić o 3 czy 5 km na wzniesieniu, bo posiada informację, że za chwilę „odzyska” to na zjeździe.

### Rozpędzanie to największy koszt

#### PRAWDA

Im rzadziej trzeba się rozpędzać, tym mniej paliwa spalamy. Rozpędzanie, szczególnie obciążonego zestawu, to największy wydatek energetyczny dla silnika, podczas którego najwięcej paliwa ubywa z baku. Dlatego jazda ekonomiczna polega na tym, żeby możliwie unikać zatrzymywania się, czyli np. tak dojeżdżać do świateł, by się nie zatrzymywać, lecz kontynuować jazdę od 20 czy nawet 10 km/h.

### Jazda w tunelu aerodynamicznym zestawu przed nami się opłaca

#### FAŁSZ

Po pierwsze – zadajcie sobie pytanie, czy taka pozorną oszczędność jest warta ryzykowania waszego zdrowia i życia? Jak blisko poprzedzającego pojazdu trzeba jechać, by zniwelować



Chcesz poprawić umiejętności jazdy ekonomicznej – Twoje lub Twojego kierowcy? Zapisz się na szkolenie Ecodrive organizowane w Grupie DBK w ramach programu DAF EcoDrive.

Szczegóły na stronie [dafecodrive.pl](http://dafecodrive.pl)

własne opory powietrza? Zdecydowanie za blisko, a to już może spowodować, że w sytuacji podbramkowej nie zdążycie się zatrzymać. Albo zatrzymacie się na naczepie kolegi. Co więcej, jazda na zderzaku utrudnia przewidywanie i obserwację sytuacji na drodze. Gdy dystans jest krótki, to nie wy decydujecie o tym, jak jedziecie. Robi to kierowca przed wami.

### Ecodriving musi się opłacać

#### PRAWDA

Tak naprawdę musi się opłacać także kierowcy, a nie tylko zleceniodawcy czy właścicielowi firmy. W każdym łańcuchu najsłabszym ogniwem może być człowiek. Może być także najmocniejszym – pytanie, jak zostanie zmotywowany? Dlatego, aby ekof jazda przynosiła założone rezultaty, ważne jest opracowanie spójnej i przejrzystej polityki motywowania kierowców.

### Ecodriving to szkolenie zawalidróg

#### FAŁSZ

Każdemu przedsiębiorcy zależy na tym, by jego samochody jeździły tanio i szybko. To jasne, ale czy wiecie, że ekonomiczna jazda nie kłóci się z jazdą efektywną i docieraniem gdzie trzeba na czas. Rzecz w tym, by jechać optymalnie – z maksymalną możliwą prędkością w danych warunkach, odnajdując kompromis między kosztem czasu i paliwa. W praktyce na szkoleniach z ecodrivingu instruktorzy uczą nie tylko tego, jak spalać mniej, ale także jak np. pokonać górską trasę sprawnie i jak najtaniej. •

# PRAWA NOGA ODPOCZYWA

Długotrwałe utrzymywanie określonej prędkości potrafi zmęczyć kierowcę. Właśnie dlatego wynaleziono tempomaty, czyli urządzenia samoczynnie utrzymujące stałą szybkość pojazdu. Dziś tempomaty potrafią znacznie więcej, bo działają inaczej, czyli jak?

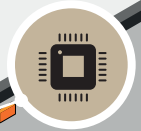
Na pytanie, czym jest tempomat inżynier odpowie – to rodzaj regulatora PID, czyli mówiąc „po naszymu” układu stale utrzymującego zadaną wartość. W tym wypadku prędkość. System analizuje prędkość samochodu i tak steruje otwarciem przepustnicy, by pojazd stale jechał dokładnie tyle, ile życzy sobie kierowca.

## Z CZEGO SKŁADA SIĘ TEMPOMAT?

PRZEŁĄCZNIKI W KABINIE



REGULATOR OTWARCIA PRZEPUSTNICY



CZUJNIK PRĘDKOŚCI JAZDY



CZUJNIKI POŁOŻENIA PEDAŁÓW SPRZĘGŁA, HAMULCA I GAZU

### PRZEWIDUJ I REAGUJ, CZYLI TEMPOMAT 3.0

Najnowocześniejsze tempomaty, takie jak stosowany np. w DAF-ie XF Euro 6, korzystają z wiedzy, jakiej dostarcza nawigacja GPS, i nieustannie „sprawdzają”, jak wyglądają najbliższe kilometry na trasie. W ten sposób układ wie, czy czeka nas kręta i stroma sekcja, czy też płaski i równy jak stół odcinek. Dzięki temu tempomat wie, czy opłaca się przyspieszyć lub zwolnić w ramach dozwolonego odchylenia od zadanej prędkości. Dodatkowo podczas zjazdów ze wzniesień układ włącza funkcję EcoRoll, czyli jazdę na luzie. Wszystko po to, by oszczędzać paliwo.

### TRZYMAJ DYSTANS, CZYLI TEMPOMAT 2.0

Aktywny system utrzymywania odległości od poprzedzającego pojazdu to jedno z najbardziej praktycznych i bezpiecznych udoskonaleń tempomatu. W przednim zderzaku znajduje się radar mierzący odległość od samochodu przed nami. Jeśli ta spadnie poniżej bezpiecznej, układ sterujący tempomatem zmniejszy prędkość lub nawet uruchomi hamulce i ostrzeże kierowcę, by ten mógł ominąć przeszkodę.

### ON i OFF



**Tempomat włącza kierowca** – przy żądanej prędkości naciska przycisk programowania tempomatu i od tego czasu elektronika wyłącza jego prawą stopę.



**Tempomat wyłącza się automatycznie** w przypadku naciśnięcia pedału hamulca lub sprzęgła. Oczywiście kierowca może go wyłączyć także przyciskiem.

# PRACOWNIK N

Biznes musi się kręcić – od tej zasady nie ma odstępstwa, nawet jeśli na L4 są pracownicy lub... samochód. Tych pierwszych nie wypożyczymy ot tak, z samochodami to co innego, dlatego wyjaśniamy, co trzeba wiedzieć o samochodach zastępczych w serwisach Grupy DBK.

Rafał Rezler

Fot. Piotr Kowalski/PressToRead

### **Czy wynajem samochodu zastępczego z OC sprawcy szkody trzeba autoryzować u ubezpieczyciela?**

Niestety, ciągle miewamy sytuacje, w których ubezpieczyciele zmierzają do tego, by zapłacić jak najmniej za wynajem samochodu zastępczego. Często kwestionują nie tyle stawki za wynajem, ile jego czas. Ten praktycznie zawsze jest dłuższy niż okres, jaki potrzebujemy na samą naprawę. Klientowi samochód potrzebny jest od momentu szkody aż do wydania, tymczasem punktem spornym bywają dni oczekiwania na oględziny, części czy powrót samochodu zastępczego z długiej trasy. Ubezpieczycielom trudno zrozumieć, że samochód nie wróci w ciągu jednego dnia na przykład z Hiszpanii, choć naprawa już jest zakończona – wyjaśnia Łukasz Potocki, kierownik centrum napraw powypadkowych Grupy DBK w Gdańsku. – Jeżeli mowa o szkodzie z OC, to za każdym razem staramy się autoryzować kwoty za wynajem i jego okres jeszcze przed wydaniem samochodu, by uniknąć niemiłych niespodzianek, a przede wszystkim, by przepychanki z ubezpieczalnią nie wpływały na proces uzyskiwania odszkodowania – dodaje Mikołaj Rok, Kierownik Działu Likwidacji Szkód Grupy DBK w Rudzie Śląskiej.

### **Kto ułatwia formalności z ubezpieczalnią związane z wynajmem samochodu zastępczego z OC sprawcy?**

Klient musi wyłącznie zgłosić szkodę, podać nam jej numer, a resztę może zostawić nam – mówi Potocki. – W teorii wszystkie formalności związane z likwidacją szkody – zgłoszenie, akceptacja kosztorysu – to wszystko jest po stronie klienta, ale to my, a nie klienci, znamy się na tych procedurach, więc bierzemy je na siebie, by klient miał łatwiej i szybciej mógł wrócić do tego, czym się zajmuje, czyli prowadzenia biznesu – tłumaczy Mikołaj Rok. Czasami klient otrzymuje pojazd zastępczy, jeszcze zanim otrzymamy akceptację kosztorysu, bo czas to pieniądz, a my bierzemy tę kwestię na siebie – dodaje kierownik z Rudy Śląskiej.

### **A co ze szkodami z AC? Czy w tym przypadku też można skorzystać z samochodu zastępczego?**

W teorii warsztat nie musi mieć floty pojazdów zastępczych, ale w Grupie DBK wiemy, jak ważna w tej branży jest mobilność i ciągłość świadczenia usług. Dlatego nie tylko chcemy jak najsprawniej likwidować szkody w samochodach naszych klientów, ale także, w miarę możliwości,

ułatwiać im kontynuowanie świadczenia usług, a co za tym idzie – zarabianie – mówi Rok. Dlatego z naszych samochodów zastępczych można korzystać nie tylko w przypadku szkód z OC sprawcy – dodaje. – Każdy przypadek rozpatrujemy indywidualnie. Jeżeli w tym czasie dysponujemy samochodem zastępczym, to oczywiście klienci mogą go wynająć. Stawka i warunki zależą w tym przypadku od skali i kosztów szkody. Mówiąc wprost – im droższa szkoda, tym lepszą ofertę wynajmu ciągnika możemy zaproponować – tłumaczy Potocki. – Żeby przedsiębiorca mógł świadczyć usługi, korzystając z naszego DAF-a, niezbędny jest odpis z licencji na to auto, a to kosztuje 1000 zł, więc każdemu klientowi doradzamy skalkulowanie, co się bardziej opłaca – poczekać na swój samochód, czy przełknąć ten koszt i jeździć bez przerwy – dopowiada.

### **Czy przy dłuższych naprawach, niekoniecznie blacharskich, lecz mechanicznych klienci też mogą skorzystać z pojazdu zastępczego?**

Oczywiście że tak, ale tu też doradzamy skalkulowanie czy być może inne rozwiązania nie będą dla klienta bardziej opłacalne. Jak w każdym przypadku dużo zależy od wielkości floty, jaką dysponuje firma, a także specy-

# A ZASTĘPSTWO



**Program pojazdów zastępczych w Grupie DBK obejmuje zarówno pojazdy dostawcze, jak i ciężarowe**

fiki jej działalności – zauważa Łukasz Potocki. – Jeżeli przedsiębiorca i tak musi zapłacić kierowcom, nawet jeśli ich samochód będzie wracał do sprawności przez miesiąc, to lepiej zapewnić kierowcom pojazd, a co za tym idzie pracę – dodaje Potocki. – W przypadku napraw mechanicznych najczęściej jest to usługa odpłatna, ale jeżeli wydłuży się czas oczekiwania na części bądź jest to naprawa gwarancyjna, to klient może liczyć na lepszą stawkę lub nawet nieodpłatny wynajem – wyjaśnia Mikołaj Rok.

## **Czy pojazdy zastępcze dostępne w serwisach Grupy DBK mają limity kilometrów?**

Nie stosujemy limitów kilometrów, bo w transporcie jedna firma zrobi 200 km dziennie, a inna 700 czy 800 – deklaruje Potocki. – We wszystkich oddziałach CTC oprócz ciągnika IVECO dysponujemy kilkoma wariantami Daily, które użyczamy klientom. Stralisa wynajmujemy bez limitu kilometrów, a w przypadku Daily wynosi on 400 km na dobę, ale każdy kolejny kilometr jest rozsądnie wyceniony – na 20 gr. W wielu przypadkach kwestię limitu przebiegu regulują warunki danego ubezpieczenia – tłumaczy Mikołaj Rok.

## **A jeśli klient potrzebuje pojazdu, jakiego nie ma w danym punkcie grupy DBK?**

Jeżeli jest taka potrzeba, to możemy zorganizować także np. naczepę – chłodnię czy plandekę – mamy takie możliwości w ramach Grupy DBK.

Oczywiście, wymaga to nieco więcej czasu niż w przypadku pojazdów, które mamy na miejscu, ale reagujemy i działamy sprawnie – mówi Łukasz Potocki.

## **A jeśli samochód zastępczy zostanie uszkodzony przez użytkownika?**

Nasze pojazdy mają ubezpieczenia AC, z udziałem własnym w wysokości 500 euro. Oczywiście, z ubezpieczenia wyłączone są szkody wynikające z rażącego niedbalstwa czy przestępstwa, np. jazdy pod wpływem alkoholu. Od tego nikt jeszcze się nie ubezpieczył – kończy Mikołaj Rok. ●

KURS BEZKOLIZYJNY»»

# JAK DBASZ, TAK MASZ

Wóz świadczy o kierowcy? Niezależnie od tego, czy zgadzamy się z tym twierdzeniem, czy nie, każdy przyzna, że kierowca ma duży wpływ na to, jak wygląda i jeździ samochód ciężarowy. Oczywiście, nie ma mowy o sprawnej ciężarówce bez regularnego serwisowania, ale warto być zorientowanym w podstawowych kwestiach związanych z budową i eksploatacją pojazdu.

Rafał Rezler

Fot. Piotr Kowalski/PressToRead

Jeszcze kilka dekad temu praca kierowcy samochodu ciężarowego miała w sobie zdecydowanie więcej z przygody. Pytanie jednak, czy były to przygody, jakich użytkownik ciężarówki poszukiwał. Nawet ci, którzy auta sprzed lat traktują z nostalgią, muszą przyznać, że były bardziej wymagające niż dzisiejsze – bardziej awaryjne, mniej komfortowe i bezpieczne. Dziś kierowcę wspiera mnóstwo elektronicznych wspomagaczy, a biegi zmienia za niego automatyczna skrzynia. Im bardziej zaawansowane są ciężarówki, tym bardziej skomplikowana jest ich obsługa, ale to nie oznacza, że kierowca ma tylko wsiąść i jechać. Wręcz przeciwnie.

## Najmocniejsze ogniwo

Nawet jeśli nowoczesna ciężarówka wymaga specjalistycznych narzędzi, komputera diagnostycznego i kwalifikacji, to wiele mechanizmów działa w niej na tych samych





zasadach co w poprzednich modelach. Silnik smarowany jest olejem, a chłodzony płynem, a te i inne układy nie są wolne od usterek. Dlatego to kierowca jest pierwszym i najważniejszym diagnostą, który może zapobiec wielu poważnym awariom. O tym, że ignorowanie niedoborów płynu chłodzącego czy oleju może spowodować przegrzanie i zatarcie silnika, zapewne wie każdy kierowca. Przyczyn wycieków oleju raczej nie da się usunąć w trasie, ale już winowajcę ubytków płynu chłodzącego – np. uszkodzony wąż lub cybant – możecie wymienić samodzielnie, nie wzywając pomocy drogowej. W złożonej maszynie, jaką jest ciągnik siodłowy, jest wiele punktów smarowania, a tym, do którego powinien zaglądać kierowca, jest siodło. W zależności od częstotliwości wpiwania i wypinania naczepy warto sprawdzać, czy cała powierzchnia siodła jest prawidłowo pokryta smarem. Jednym z najważniejszych „narzędzi” kierowcy są wprawne oczy i wyczucie. Pierwsze pomogą wyłapać niebezpieczne wycieki z różnych układów pojazdu. Przykładem takiej wzrokowej profilaktyki są łożyska w osiach naczepy. Jeżeli widzimy, że ciekną, to sygnał, by jak najszybciej udać się do serwisu. Długotrwała jazda z uszkodzonymi łożyskami skończy się wymianą całej osi naczepy zamiast wymiany samego łożyska. Z kolei wyczucie i znajomość swojego samochodu pomaga w obserwowaniu wszystkich nowych i niepokojących objawów, takich jak np. nadmierne kopczenie czy biały dym wydobywający się z rury wydechowej.

### Przed wszystkim nie szkodzić

Naczelna zasada lekarska ma zastosowanie także w eksploatacji samochodów użytkowych. Są bowiem układy, których lepiej nie ruszać, jeżeli nie mamy doświadczenia i wiedzy niezbędnej do ich prawidłowej obsługi. Przykładem jest instalacja elektryczna pojazdu, przy której kierowca może wykonać podstawowe naprawy, takie jak wymiana bezpiecznika (na taki o identycznym natężeniu), żarówki czy doraźne zaizolowanie uszkodzonego przewodu. W przypadku nowoczesnej, skomplikowanej ciężarówki nieumiejętna ingerencja w układ elektryczny może być przyczyną poważnej i kosztownej awarii, dlatego tu polecamy wizytę w serwisie. Naprawę nowoczesnego oświetlenia LED-owego czy wymianę żarnika w lampie ksenonowej też lepiej zostawić mechanikowi. Diodowe światła często są zintegrowane ze scalonymi układami sterującymi, a żarniki ksenonów pracują pod bardzo wysokim napięciem. Wizyta w serwisie to jednak przede wszystkim okazja do rozmowy z serwisantami i zwrócenia im uwagi na wszelkie wątpliwości związane z pracą samochodu. Nawet najlepszy mechanik wykona swoją pracę szybciej i łatwiej, jeśli kierowca podzieli się z nim swoimi wskazówkami. ●



## » Zrób to sam

- **Kontroluj poziom płynów eksploatacyjnych** – oleju, płynu do układu wspomagania kierownicy, AdBlue, płynu chłodzącego. Poziom oleju warto sprawdzać nie tylko za pomocą wskaźnika na desce. Od czasu do czasu trzeba zajrzeć na bagnet. Kondycja i poziom oleju mają bowiem znaczenie nie tylko dla silnika, ale także dla trwałości turbosprężarki.
- **Sprawdzaj, czy samochód, którym jeździsz, nie „znaczy terenu” wyciekami.** To nie tylko nieekologiczne, ale przede wszystkim – groźne dla trwałości pojazdu i poszczególnych mechanizmów. Kontroluj także stan osuszacza powietrza w układzie hamulcowym.
- **Kontroluj wskaźnik filtra powietrza,** który informuje o tym, czy wkład nie jest już nadmiernie zanieczyszczony.
- **Zwracaj uwagę na stan ogumienia** (uszkodzenia mechaniczne, głębokość bieżnika), a także sprawdzaj ciśnienie w oponach.
- **Upewnij się od czasu do czasu, czy koło zapasowe jest napompowane,** a mechanizm opuszczania zapasu pracuje bez problemów. Nie ma nic gorszego niż zapieczony układ opuszczania koła zapasowego wtedy, kiedy go potrzebujesz.
- **Zerkaj także na siodło** – powinno być zawsze nasmarowane na całej powierzchni.
- **Nie ignoruj wszelkich objawów wskazujących na odstępstwa od normy** i od tego, jak samochód zachowywał się do tej pory. Im wcześniej zgłosisz się z nimi do warsztatu, tym mniejsze ryzyko, że naprawa będzie kosztowna.



# MĘSKI ZAWÓD?

Chociaż prowadzenie samochodu ciężarowego uznawane jest nadal za zajęcie typowo męskie, na drogach coraz częściej spotkać można truckerki. Czy kobieta pracująca w firmie transportowej jako kierowca to dobry wybór?

Małgorzata Milian-Lewicka  
Fot. Piotr Kowalski/PressToRead



Renata „Helka” Kawka-Kojecka



Ada Wiśniewska

## » Mózg a prowadzenie pojazdu

Zdaniem psychologów, ze względu na różnice w budowie mózgu, mężczyźni kierowcy charakteryzują się m.in. bardzo dobrymi zdolnościami wzrokowo-  
-przestrzennymi, umiejętnością posługiwania się mapami czy orientacją na podstawie kierunków. Kobiety natomiast cechuje precyzja manualna, dobra koordynacja motoryczna i orientowanie się na podstawie charakterystycznych punktów.

**W**edług Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPIK) uprawnień do kierowania pojazdami posiada w Polsce ponad 20 milionów osób (44 proc. stanowią kobiety). Większość dysponuje prawem jazdy kategorii B (40 proc. to panie). Ile z nich może równocześnie kierować pojazdami ciężarowymi? Według tej samej ewidencji liczba ta oscyluje wokół 3 tysięcy. Niski odsetek kobiet-kierowców z prawem jazdy kategorii C+E nie jest problemem jedynie polskim. W Wielkiej Brytanii truckerki stanowią jedynie nieco ponad 1 proc. wszystkich zatrudnionych w tym zawodzie (dane organizacji Skills for Logistics). Nawet w Szwecji znanej z promowania równouprawnienia odsetek

ten wynosi zaledwie ok. 4 proc., a w Stanach Zjednoczonych 5,8 proc. (dane z 2014 roku). Tendencja jest jednak wzrostowa, ponieważ coraz częściej firmy transportowe zaczynają dostrzegać korzyści płynące z zatrudniania kobiet.

### Po co kobieta w firmie?

Na podstawie opinii przedstawicieli wielu firm transportowych można wysnuć ogólne wnioski, że panie jeżdżą oszczędniej (mniejsze spalanie paliwa na tych samych trasach co mężczyźni), efektywniej z punktu widzenia ochrony środowiska oraz bezpieczniej (szczegóły w ramce). Ponadto w większości przypadków wykazują się większą od swoich kolegów po fachu dbałością o powierzony

im pojazd i wyższymi zdolnościami interpersonalnymi od mężczyzn. Zauważalne w ostatnim czasie zwiększenie zatrudnienia kobiet w branży transportowej w Polsce wynikać może także z zaleceń Europejskiej Federacji Pracowników Transportu mówiących, że wszystkie zrzeszone w niej organizacje i firmy rokrocznie mają systematycznie przyjmować do pracy coraz więcej pań.

### Mit słabej płci

Co z siłą fizyczną, której panie mają przeważnie zdecydowanie mniej? Jak mówi kierowca zawodowy Patrycja Rzenno, znana jako „Almerka”: – Dawniej kierowca był mechanikiem, magazynierem i prowadzącym pojazd w jednym. Współcześnie



## RAPORT >>>



Ewelina Skowronek



Adrianna Wiącek



Martyna Litwinowicz



Ania Rapp

ciężarówki nowszej generacji w niczym nie przypominają starego jelicza czy poczciwego stara. Są wygodne, komfortowe, praktycznie bezawaryjne, więc bez większego wysiłku fizycznego może je prowadzić nawet drobna osoba. Ania Dwojak-Witkowska, kierowniczka i matka trójki dzieci w jednym, wskazuje jednak na pewne problemy, które mogą pojawić się przy kierowaniu pojazdem wyspecjalizowanym: - Jestem kierowcą cementonaczepy i nie ukrywam, że zdarzają się sytuacje, gdy brakuje mi siły, by otworzyć zawór czy zapiąć rękaw. Zdarza się jednak, że panowie, których proszę o pomoc, też często nie dają sobie z tym rady... Warto zwrócić też uwagę, że jest nas, kobiet, coraz więcej w branży, a to znaczy, że mimo że bywa bardzo ciężko, to dajemy sobie radę.

### Kobieta za kółkiem?!

Czy kobiety kierujące ciężarówkami zmagają się na co dzień ze stereotypowymi opiniami na swój temat? Jak mówi Renata "Helka" Kawka-Kojecka, znana m.in. z serialu "Polscy truckersi": - Bardzo popularne wśród kierowców powiedzenie to. baby

do garów. Mam wrażenie, że panowie tak reagują, ponieważ kobiet w branży jest coraz więcej i czują, jakbyśmy wkraczały na ich grunt. O dziwo starsi truckerzy podziwiają, że dajmy radę za kierownicą, a najwięcej hejtu - zwłaszcza w internecie - zapewniają nam niedoświadczeni kierowcy. Ania Dwojak-Witkowska dodaje: - Mężczyźni kierowcy nie rozumieją jednego, że na nas - kierowniczki - po powrocie do domu czekają jeszcze obowiązki takie jak sprzątanie, gotowanie, prasowanie czy odbieranie lekcji z dziećmi. Mimo tego dajemy sobie radę. „Almerka” dodaje: - Ilu ludzi, tyle reakcji - jedni są zszokowani, inni zachwyceni. Ostatnio jeżdżę cały czas po Krakowie i, szczerze powiedziawszy, przez całą swoją karierę zawodową nie spotkałam się z tyloma pozytywnymi słowami, gestami i uśmiechami!

### Równouprawnienie

Czy zatrudniane w transporcie kobiety traktowane są tak samo jak ich koledzy? - W tym momencie nie odczuwam żadnych przejawów dyskryminacji ani jakichkolwiek profitów w związku



Natalia Krępec

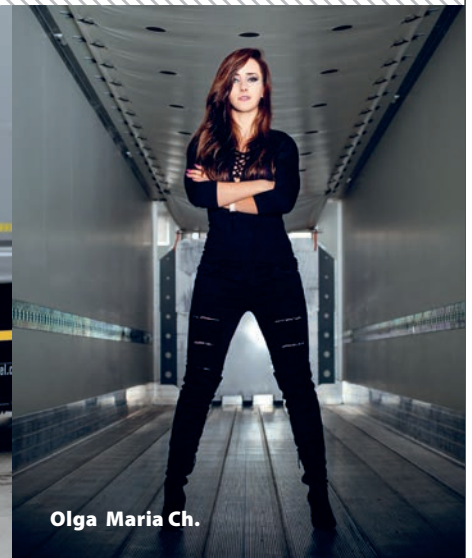


## Kto jeździ bezpieczniej?

Różnice w kwestii prowadzenia pojazdów dostrzec można m.in. na podstawie analizy danych Komendy Głównej Policji. Wynika z nich, że w 2015 roku kobiety czterokrotnie rzadziej niż mężczyźni były sprawcami wypadków. O ile w przypadku panów przyczyną najczęściej było przekroczenie dozwolonej prędkości, u pań przeważnie było to wymuszenie pierwszeństwa przejazdu. Policyjne statystyki wskazują również na fakt, że kobiety jeżdżą zdecydowanie ostrożniej. W spowodowanych przez nie wypadkach znacznie rzadziej w porównaniu do tych przypisanych mężczyznom ginęli ludzie – na 3612 zdarzeń śmierć poniosło 120 osób (wśród mężczyzn na 11 858 zdarzeń zginęły 983 osoby).



Patrycja  
„Almerka”  
Rzenno



Olga Maria Ch.



Ania Dwojak  
Witkowska



Klaudia Małuj



z wykonywaną przez mnie pracą. Kiedyś natomiast miałam wrażenie, że szef nie chciał wysłać mnie w inne trasy ze względu na ciężkie ładunki wymagające spinania pasami. Nie wiem, czy brał pod uwagę to, że z podobnymi ładunkami radziłam sobie bezproblemowo. Co do zarobków? Nigdy nie odczułam różnicy w stosunku do kolegów z pracy, którzy robili tę samą robotę co ja – mówi Patrycja Rzenno. Renata Kawka-Kojecka dodaje: – Osobiście nie odczułam, aby zarobki zależały od płci kierowcy, ale słyszałam historie, że kobietom proponowano niższe stawki lub nie chcieli ich przyjąć do pracy.

### Zawód na chwilę, czy na lata?

Wiele kobiet rozpoczyna pracę w zawodzie kierowcy ciężarówki w młodym wieku – najczęściej wtedy, gdy nie są jeszcze matkami. Czy ich zdaniem ze względu na specyfikę pracy (zwłaszcza w transporcie międzynarodowym) istnieje szansa na pogodzenie tego typu zawodu z życiem rodzinnym? Opinie na ten temat są podzielone. Jak zapewnia „Almerka”: – Wszystko jest kwestią

organizacji. Zawód jest wymagający, ale wszystko jest do ogarnięcia. Prawie cztery lata jeździłam po kraju, jednak sprawy osobiste skłoniły mnie do tego, by poszukać zatrudnienia na miejscu. Dzięki temu nie jestem gościem w domu. W końcu praca jest dla mnie, a nie ja dla pracy. Podobne zdanie ma Renata „Helka” Kawka-Kojecka: – Gdybym miała wybierać zawód czy dziecko, wybrałabym drugie. Na czas ciąży i wychowania zrezygnowałabym z pracy, aby... wrócić za kierownicę po pewnym czasie, ale już do takiej pracy, aby móc codziennie wracać do domu. Problemu w łączeniu życia rodzinnego z zawodowym nie widzi także Ania Dwojak-Witkowska: – Kierowniczką to nie zawód tylko dla bezdzietnych singielek. Jeżdżących matek jest wiele i te, które znam, zawsze mówią, że chcieć to móc. Czas na założenie rodziny zawsze się znajdzie, bo to ona jest najważniejsza w życiu. Odkąd mój syn skończył 3 miesiące jeździłam z nim w busie na międzynarodówce do Włoch. Byliśmy stale w trasie, i stale razem przez trzy lata, nawet udało mi się go karmić przez ten czas piersią. Da się? Da się! ●

RAPORT >>



# SZPILKI W TRANSPORCIE, CZYLI KOBIECY MAJĄ MOC!

12 miesięcy, 12 niezwykłych kobiet-kierowców samochodów ciężarowych, 1 cel – pomóc rodzinie w potrzebie. Tak w skrócie można opisać niezwykły projekt zainicjowany przez Grupę DBK, który z założenia miał obalić stereotypy na temat tzw. słabej płci w branży transportowej, a prócz realizacji celu pokazał także, jak silną społecznością są kierowcy zawodowi.

**N**a co dzień są kierowcami ciężarówek i codziennie zmagają się ze zmęczeniem, pracą z wielotonową maszyną, smarem i trudem trasy. Rzeczywistość kierowcy zawodowego, która nie faworyzuje kobiet, to ich rzeczywistość – i dają radę w każdym warunkach! Tym razem jednak przyszło im się zmierzyć z nowym wyzwaniem, jakim był udział w sesjach zdjęciowych, podczas których miały pokazać kobiecą i niezwykle delikatną naturę. Ania, Ada, Klaudia, Milena, Olga, Natalia, Ewelina, Patrycja, Renata, Adrianna, Ania i Martyna – są różne, nie tylko jako kobiety, ale również jako truckerki. Mają odmienne doświadczenia, jeżdżą samochodami różnych marek, transportują ładunki w rozmaite regiony Polski i Europy, a czasem nawet świata. Ale tutaj zgodnie połączyły siły, by wspólnie zrealizować jeden cel – pomóc!

Kalendarz na rok 2017 „Szpilki w transporcie” miał przełamywać stereotypy na temat kobiet w tym zawodzie, integrować środowisko truckerek w Polsce, a przede wszystkim umożliwić zebranie pieniędzy na leczenie Jacka Dziemieszonka – 35-letniego kierowcy zawodowego, u którego zdiagnozowano nieoperacyjny nowotwór na wlocie do żołądka. Aby zrealizować to zadanie, bohaterki kalendarza wzięły udział w sesjach zdjęciowych zorganizowanych w oddziałach DBK Truck Center. Na modelki czekali fotograf, stylistki, wizażystki, obsługa planu, a przede wszystkim – pojazdy ciężarowe, które na czas sesji stały się towarzyszami kobiet. Efekt to wielki kalendarz do powieszenia na ścianie, który szybko zintegrował środowisko truckerskie w Polsce. Informacja o projekcie lotem błyskawicy rozeszła się po mediach społecznościowych, stając się jedną z najczęściej udostępnianych informacji wśród polskich profili skierowanych do kierowców zawodowych. „Szpilekami w transporcie” zainteresowały się liczne media – zarówno tradycyjne, jak i elektroniczne – informując o inicjatywie, celu projektu, ale też zwracając uwagę na nieco niedoceniane dotychczas środowisko kobiet-kierowców.

Niestety, życie pisze własne scenariusze – czasami bardzo tragiczne. W połowie grudnia 2016 r. Jacek przegrał walkę z nowotworem, zostawiając żonę i dwójkę małych dzieci. Oznaczało to, że teraz to rodzina Jacka znalazła się w potrzebie. Celem projektu tym samym stało się zebranie środków na pomoc rodzinie – dochód ze sprzedaży kalendarza trafia na konto żony Jacka Dziemieszonka. Wsparcie potrzebującej rodziny jest bardzo ważne, ale projekt „Szpilki w transporcie” poruszył także całe środowisko kierowców zawodowych w Polsce, które zintegrowało się w jednym celu. To najlepiej pokazuje, że kobiety za kierownicą... naprawdę mają moc. ●

## Szpilki w transporcie w liczbach

**12 sesji** zdjęciowych

**50** stylizacji

**5 dni** zdjęciowych

**2** stylistki

**40 godzin** na planie

**2** wizażystki

**12** modelek

**2** asystentów

**16** pojazdów

**1** fotograf

# JEDEN CEL!



[www.szpilkiwtransporcie.pl](http://www.szpilkiwtransporcie.pl)

PROFESJONALNA STRONA »»

# CO TO TCO?

Wybierając samochód, duży lub mały, zwracamy uwagę na wiele rzeczy. Dla jednych liczy się spalanie, dla innych kolor i prestiż. Dla przedsiębiorców kluczowa jest jednak odpowiedź na pytanie – ile to finalnie będzie kosztować? Tę wartość określa się mianem TCO.



**T**CO to całkowity koszt posiadania (ang. *Total Cost of Ownership*), choć w dobie rosnącej popularności alternatywnych form finansowania pojazdów chyba właściwsze byłoby określenie całkowity koszt użytkowania. Kwotę określaną tym skrótem tworzą wydatki na zakup lub wynajem sprzętu, a także jego utrzymanie, konserwację, eksploatację oraz utratę wartości.

## To Co Oferujecie?

Oczywiście właściwości i cechy pojazdu nie determinują w 100 proc. tego, jaki będzie

całkowity koszt jego użytkowania, bo na to wpływ ma także sposób eksploatacji, warunki, w jakich auto pracuje, czy stawki ubezpieczenia, na jakie założyła sobie dana firma. Niemniej innowacje i rozwiązania mające na celu optymalizację wydatków na narzędzia pracy są oczkiem w głowie producentów pojazdów ciężarowych. Firmy prześcigają się w tej dziedzinie, wiedząc że właśnie tu można zbudować przewagę konkurencyjną. To, jak można obniżyć TCO, sprawdzamy na przykładzie nowych ciągników siodłowych Stralis XP oraz NP firmy IVECO.

## Małe kroki, dobre efekty

Europejski rynek pojazdów ciężarowych jest bardzo konkurencyjny, osiągi wyśrubowane, a normy bardzo surowe. Dlatego poprawianie obecnych na rynku produktów staje się coraz trudniejszym i bardziej mozolnym zadaniem. To też powoduje, że producenci, a IVECO nie jest tu wyjątkiem, nie skupiają się na rewolucji, lecz na ustawicznym poprawianiu możliwie wielu elementów i układów samochodu, dla osiągnięcia zauważalnej redukcji kosztów w odniesieniu do całej konstrukcji. Dlatego też w nowych Stralisach zmodyfikowano wszystkie główne rozwiązania techniczne: silniki, przeniesienie napędu,



elektronikę czy zawieszenie. Według inżynierów włoskiej firmy kluczowe jest zarządzanie energią, a tak naprawdę – niwelowanie jej strat. Jak postanowili to osiągnąć?

### Wiele wariantów, jeden cel

Stralis dostępne są w wersjach XP – napędzanych olejem napędowym i NP, w których silnik spala gaz ziemny (CNG). Włosi z determinacją rozwijają technologię pozwalającą eksploatować samochody ciężarowe z wykorzystaniem tego znacznie tańszego i coraz łatwiej dostępnego paliwa. Finalnie zmiany w produkowanych w Hiszpanii ciągnikach przekładają się na redukcję kosztów serwisowania o 8 proc. w ciągu 4 lat. Z kolei oszczędność paliwa do 11 proc. na długich trasach przyczynia się do redukcji wartości TCO dla samochodu wykonującego duże przebiegi nawet o 5,6 proc.

### Wsparcie po sprzedaży

Sama konstrukcja to jednak nie wszystko. Kluczowe jest także jej odpowiednie wykorzystanie. Dlatego IVECO oferuje program TCO2 Live, w ramach którego klienci mają zapewnione konsultacje w zakresie oszczędzania paliwa i wydajnej eksploatacji nabytych pojazdów. Zarządzający flotą mogą otrzymywać cotygodniowe raporty dotyczące stylu jazdy i spalania każdego z użytkowanych samochodów IVECO, a także porad przygotowanych na podstawie analizy danych z eksploatacji. Dodatkowo kierowcy mogą się doskonalić na dedykowanych kursach TCO2 Driving. Włosi są przekonani o tym, że ich pojazdy zapewniają bardzo konkurencyjne koszty użytkowania i wysoką mobilność. Dlatego oferują gwarancję UP-Time, zapewniającą naprawę w ciągu 24 godzin lub pojazd zastępczy. Trzeba bowiem pamiętać, że na finalną wartość TCO składa się także awaryjność samochodu, a tak naprawdę koszty, jakie generują przymusowe przestoje spowodowane awariami. Tego nie da się przewidzieć, dlatego tym cenniejsza wydaje się gwarancja oferowana przez IVECO. ●



## »» Jak to robi IVECO?

W nowych pojazdach włoskiego producenta z myślą o obniżeniu TCO wprowadzono m.in.:

- Inteligentny osprzęt silnika pracujący z natężeniem odpowiadającym aktualnym potrzebom, co zmniejsza zapotrzebowanie na energię.
- Smart EGR, czyli sprytny zawór recyrkulacji spalin pozwalający na wcześniejsze rozpoczęcie fazy wtrysku, co obniża spalanie, szczególnie na długich dystansach. Zawór współpracuje z opatentowanym układem Hi-SCR, który skutecznie oczyszcza spaliny, będąc jednocześnie prostą konstrukcją, niewymagającą skomplikowanego serwisowania.
- Aktywny tempomat Hi-CRUISE posiłkuje się danymi z GPS, by przewidywać sytuację na drodze i optymalnie dobierać przełożenia, wspomagając szczególnie początkujących kierowców w zadaniu redukcji spalania.
- Opony klasy AAA opracowane przez Michelin pozwalają obniżyć spalanie o kolejne 1,5 proc.
- Zmodernizowana tylna oś gwarantuje niższe opory wewnętrzne i tarcie, a co za tym idzie – bardziej efektywne przenoszenie mocy na koła.
- 12-biegowa zautomatyzowana skrzynia Hi-Tronix – dzieło inżynierów IVECO i specjalistów z firmy ZF. Charakteryzuje się nie tylko efektywnością i szybkością działania. Jej trwałość określana jest na 1,6 mln kilometrów, a modułowa konstrukcja ułatwia ewentualne naprawy.
- Przeprojektowane tylne zawieszenie daje 45 kg ładowności więcej przy zachowaniu dotychczasowej trwałości.
- Zmodyfikowany układ elektroniczny i elektryczny HI-Mux dla łatwiejszego serwisowania.

### Prosty rachunek

Obliczenie TCO dla danego samochodu to najczęściej złożone zadanie, tymczasem określenie, ile będzie nas kosztował samochód jest bardzo ważne dla właściwego zarządzania firmą. Dlatego też IVECO przygotowało prosty i przystępny kalkulator TCO, który pozwala określić końcową kwotę na podstawie łatwych do ustawienia kryteriów.

**Spróbujcie sami policzyć:**





## NIE BĄDŹ CIEMNY

O tym, jakie jest obowiązkowe oświetlenie pojazdów ciężarowych mówią odpowiednie przepisy. Można o tym przeczytać także w instrukcji każdej przyczepy czy samochodu homologowanych na polski rynek. A co z innymi przypadkami?

### Za dużo reflektorów

Czy oświetlenie ciężarówki może być „bogatsze” niż zapisane w akcie prawnym, który je określa, czyli rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia? Praktyka, a konkretnie wyroki polskich sądów, pokazuje, że tak. Dodatkowe światła, np. reflektory dalekosiężne, szperacze lub inne lampy do „zadań specjalnych” są dopuszczalne, pod warunkiem że mają homologację oraz nie są używane w ruchu drogowym. Dla kontrolujących taki pojazd – policjanta czy inspektora – nie jest to zatem podstawą do zatrzymania dowodu rejestracyjnego. Niemniej kierowca używający niewymaganych w Polsce światła w ruchu drogowym może zostać za to ukarany mandatem.

### Więcej mocy!

Ale nie w reflektorze. Żarówki o wyższej mocy – 70 czy 100 W nie są homologowane na polski rynek, a co za tym idzie – nie mogą być używane na naszych drogach. Co więcej, mocniejsze żarniki wydzielają także zdecydowanie więcej ciepła,

co może powodować poważne uszkodzenia reflektorów – odbłyśników i kloszy. Efekt – lampy do wymiany. Zamiast tego lepszym rozwiązaniem będzie inwestycja w porządne, markowe i homologowane żarówki 55 W. Te dostępne są w wariantach o zwiększonej jasności strumienia świetlnego. Oczywiście w tym wypadku wyższa (realnie) wydajność nie jest za darmo. Takie produkty, owszem, lepiej świecą, ale ich żywotność jest krótsza.

### Zatrzęsienie oślepienia

Reflektory w samochodach ciężarowych nie mają łatwego życia, szczególnie na niezbyt równych drogach. Często przypadłością, uciążliwą przede wszystkim dla „siedzących niżej” uczestników ruchu, są poluzowane przednie lampy, które na byle dziurze podskakują i drżą, powodując oślepienie nadjeżdżających z przeciwka. Nie ułatwiają też życia kierowcy takiej ciężarówki, a w zasadzie jego oczom. Ciągle drżący snop światła powoduje, że warunki oświetleniowe zmieniają się kilka razy w ciągu sekundy, zmuszając wzrok do jeszcze bardziej wyłożonej pracy. •

# GDY WPADAJĄ KROKODYLE...

W teorii każdy przewoźnik, który działa zgodnie z obowiązującym prawem, zawsze będzie gotowy do kontroli ITD. A w praktyce? Każdy może popełnić błąd, o czymś zwyczajnie zapomnieć czy coś przeoczyć.

## O czym trzeba pamiętać, gdy dostaliśmy zawiadomienie o planowanej wizycie ITD?

- Do kontroli można się przygotować, bo ta może się rozpocząć nie wcześniej niż 7 dni od doręczenia zawiadomienia, więc to minimalny czas, jaki będziemy mieć na przygotowanie dokumentów.
- Zakres kontroli ITD musi być określony na piśmie i nie może zostać zmieniony bez zachowania formy pisemnej.
- Sprawdzanie dokumentów przeprowadza się w obecności przedsiębiorcy lub osoby, którą pisemnie uprawniono do reprezentowania firmy w trakcie czynności sprawdzających.

## Co podlega kontroli ITD?

- Przede wszystkim ITD kontroluje poprawność rejestracji czasu pracy kierowców. W praktyce nieprawidłowości związane ze stosowaniem tachografów to najczęstszy powód nakładania kar.

- ITD może kontrolować również dokumenty związane z dostępem do rynku przedsiębiorcy (np. certyfikat kompetencji zawodowych, spełnienie warunków dobrej reputacji), a także dokumenty związane z flotą (np. ubezpieczenia OC) czy akta pracownicze kierowców (np. umowy, badania, zaświadczenia).

## Na co zwrócić uwagę, przygotowując dane z tachografów?

- Kierowca powinien mieć udokumentowaną pełną aktywność w ciągu doby.
- Wykresówki i zaświadczenia też powinny mieć zachowaną ciągłość. Rzecz w tym, by dobrze udokumentować czas, w którym kierowca nie prowadził pojazdu, bo, np. miał wolne lub wykonywał inne prace.
- Tarcze z tachografu powinny zawierać komplet danych takich, jak: imię i nazwisko kierowcy, numer pojazdu i inne informacje niezbędne do zbadania, czy kierowca prowadził pojazd zgodnie z przepisami.

## Gdy kierowca przekroczył normy czasu pracy?

- Z tyłu wykresówki należy opisać powód odstępstwa od limitów i zasad. Należy jednak pamiętać, że artykułem 12 Rozp. 561/2006 WE można się podierać, jeśli przekroczenie czasu pracy lub skrócenie przerwy nastąpiło z powodów nieprzewidzianych, które wyniknęły nagle podczas wykonywania przewozu.

## Jakie kary grożą za wykroczenia?

- Wysokość maksymalnych kar zależy od wielkości przedsiębiorstwa. 15 tys. zł grozi firmom zatrudniającym do 10 kierowców, 20 tys. zł może zostać nałożone na przedsiębiorstwo mające od 11 do 50 kierowców. Firmy, w których pracuje od 51 do 250 kierowców, mogą zostać ukarane kwotą do 25 tys. zł. W przypadku największych podmiotów limit kar finansowych to 30 tys. zł.
- Przedsiębiorcom grożą jednak nie tylko kary finansowe. ITD może także wnioskować o cofnięcie licencji, a nawet skierować sprawę do prokuratury.

## Jak długo mogą trwać kontrole?

- Łączny czas trwania czynności sprawdzających ITD w ciągu roku kalendarzowego nie może przekroczyć 12 dni roboczych w przypadku mikroprzedsiębiorstw, 18 dni dla małych firm, 24 w średnich przedsiębiorstwach i 48 dni, jeżeli chodzi o pozostałe firmy. ●



## PROFESJONALNA STRONA >>

W internecie można znaleźć coraz więcej blogów, vlogów czy profili na Facebooku prowadzonych przez profesjonalnych truckerów lub pasjonatów samochodów ciężarowych. Przedstawiamy największe i najbardziej popularne z nich.



# KOGO WARTO

PIERWSZE MIEJSCA W SIECI OPOWIADAJĄCE PO POLSKU O CIENIACH ORAZ BLASKACH ŻYCIA W TRASIE I PRACY ZAWODOWYCH KIEROWCÓW SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH ZACZĘŁY POWSTAWAĆ OK. 2010 ROKU. CO ZMIENIŁO SIĘ OD TEGO CZASU? OBECNIE WIĘKSZOŚĆ FANÓW MOTORYZACJI ZAMIAST NA BLOGACH INFORMACJI SZUKA NA FACEBOOKU I YOUTUBE. CZY TRUCKERZY PODĄŻAJĄ ZA TYMI TRENDAMI? JAK WIDAĆ NA WYMIENIONYCH PONIZEJ PRZYKŁADACH, JAK NAJBARDZIEJ.

## TRUCKERZY >>

### MACIEJ TKACZYK (TKACZYKOWSKI)

BLOG [tkaczykowski.blogspot.com](http://tkaczykowski.blogspot.com)  
👁️ **306 000 WYŚWIETLEŃ STRONY**

FACEBOOK <https://www.facebook.com/mtkaczykowski>  
👍 **19 000 FANÓW**

YOUTUBE <https://www.youtube.com/user/tkaczykowski>  
📺 **16 000 SUBSKRYPCJI**

Trucker w sieci znany jako Tkaczykowski. Kierowca zawodowy, który w podwójnej obsadzie jeździ na trasach międzynarodowych do Francji, Holandii czy Norwegii. Zaczynał od bloga „Zza kierownicy”, obecnie jednak największą aktywność wykazuje na Facebooku oraz YouTube, gdzie publikuje głównie zdjęcia i filmy pokazujące różne aspekty życia w trasie. Ostatnio stosuje kamerę montowaną na głowie, dzięki czemu można poczuć się, jakby samodzielnie prowadziło się TIR-a.

### RAFAŁ ZAZUNIUK (NOLIBAB)

BLOG [nolibab3.blogspot.com](http://nolibab3.blogspot.com)  
👁️ **2 700 000 WYŚWIETLEŃ STRONY**

FACEBOOK [www.facebook.com/KierowcaKanadaUsa](http://www.facebook.com/KierowcaKanadaUsa)  
👍 **61 000 FANÓW**

YOUTUBE [www.youtube.com/rafalzazuniuk](http://www.youtube.com/rafalzazuniuk)  
📺 **53 000 SUBSKRYPCJI**

INSTAGRAM  
📷 **5000 FOLLOWERSÓW**

Kierowca trucka jeżdżący po Stanach Zjednoczonych i Kanadzie, który od 2010 roku przedstawia Polakom realia pracy za oceanem. Jak sam mówi, uwielbia swoją pracę, ponieważ pozwala mu łączyć przyjemne z pożytecznym. O tym, czy rzeczywiście jazda jest jego pasją, internauci mogą przekonać się, oglądając filmy na YouTube lub śledząc profil na Facebooku. Gratka nie tylko dla fanów amerykańskich maszyn i bezdroży.

## KRZYSZTOF KUROWSKI (KDTRUCK)

BLOG [kdtruck.blogspot.com](http://kdtruck.blogspot.com)  
👁️ 713 000 WYŚWIETLEŃ STRONY

FACEBOOK [www.facebook.com/Zycie-w-trasie-359544387410651](http://www.facebook.com/Zycie-w-trasie-359544387410651)  
👍 8000 FANÓW

YOUTUBE [www.youtube.com/kdtruck1](http://www.youtube.com/kdtruck1)  
📺 14 000 SUBSKRYPCJI

Kierowca z ponaddziesięcioletnim doświadczeniem. W odróżnieniu od innych truckerów aktywnych w internecie najpierw zaczął publikować filmy (w 2011 roku), a dopiero rok później założył blog. Najbardziej znany z serii „Życie w trasie” z tras międzynarodowych w Unii Europejskiej. W kwietniu br., ze względu na fakt, że obecnie mieszka i pracuje w Wielkiej Brytanii, zaczął nowy cykl „Angielskie trasy”, w którym dzieli się swoim doświadczeniem. Aktywny również na drugim blogu „Przez życie z ostrogami”, na którym opisuje swoje zmagania z chorobą, tzw. ostrogą Haglunda.

## SŁAWEK NASIEROWSKI (#CHUNIEKIEROWCA)

FACEBOOK [www.facebook.com/MlodyKierowcaJezdacyPoUnii/](http://www.facebook.com/MlodyKierowcaJezdacyPoUnii/)  
👍 20 000 FANÓW

YOUTUBE [www.youtube.com/user/ConaBarbarion](http://www.youtube.com/user/ConaBarbarion)  
📺 21 000 SUBSKRYPCJI

INSTAGRAM @slawnas  
📷 2100 FOLLOWERSÓW

Jak sam o sobie mówi, jest „młodym kierowcą jeżdżącym po Unii” oraz „podrabianym trakeiro”. Jest bardzo aktywny na Facebooku – nowe posty wrzuca nawet kilka razy dziennie, a na YouTube udostępnia filmy, w których opisuje codzienność w trasie. Wśród jego fanów znaleźć można zarówno rozpoczynających przygodę za kółkiem w branży TLS, jak i starych wyjadaczy.

# ŚLEDZIĆ?

## SERWISY I PROFILE BRANŻOWE >>

### CIĘŻARÓWKI NASZĄ PASJĄ

FACEBOOK [www.facebook.com/CiezarowkiMojaPasja](http://www.facebook.com/CiezarowkiMojaPasja)  
👍 113 000 FANÓW

Najbardziej znany profil ze zdjęciami ciężarówek w mediach społecznościowych. Codziennie co najmniej kilka nowych fotografii oraz ciekawe informacje dotyczące przepisów czy imprez truckerskich. Idealna propozycja dla zakochanych w motoryzacji ciężarowej.

### 40 TON

FACEBOOK [www.facebook.com/40tonnet](http://www.facebook.com/40tonnet)  
👍 51 000 FANÓW

Portal internetowy, w którym można znaleźć m.in. aktualne informacje o przepisach, sytuacji na najważniejszych trasach, wypadkach czy po prostu samochodach ciężarowych i dostawczych. Dla tych, którzy chcą być na bieżąco.

### SZEROKOŚCI

FACEBOOK [www.facebook.com/Szerokosci](http://www.facebook.com/Szerokosci)  
👍 31 000 FANÓW

Profil facebookowy powstały z zamiłowania do ciężarówek i pasji do transportu. Najciekawsze informacje dotyczące branży i zdjęcia (profesjonalne oraz amatorskie) pojazdów ciężarowych zebrane w jednym miejscu. Wszystko dopełnione wiedzą specjalistów z Grupy DBK.

### MIŁOŚNICY CIĘŻARÓWEK

FACEBOOK [www.facebook.com/milosnicyciezarowek](http://www.facebook.com/milosnicyciezarowek)  
👍 9000 FANÓW

Profil na Facebooku prowadzony przez Karolinę i Marcina, którzy sami siebie określają po prostu mianem miłośników ciężarówek. Dla chcących dzielić się uwielbieniem do (nieco większych) czterech kółek i ich zdjęciami.

# DIETA KIEROWCY

## Dekalog jedzenia W TRASIE

- 01** Lepiej jeść częściej (4-5 razy dziennie), ale mniej.
- 02** Podczas jazdy musisz być skoncentrowany, dlatego nie powinieneś być ani głodny, ani przejeżdżony.
- 03** Przed trasą zjedz śniadanie, podczas pierwszej przerwy drugie śniadanie – dzięki temu w porze obiadowej zjesz mniejszą porcję niż zazwyczaj.
- 04** Na obiad zjedz przygotowany wcześniej zdrowy posiłek lub stołuj się w barach oferujących tzw. domowe jedzenie, zrezygnuj z tzw. ADR-ów, czyli zupek chińskich.
- 05** Usuń ze swojego menu warzywa kapustne i strączkowe oraz napoje gazowane, które powodują niekomfortowe przy pracy siedzącej wzdęcia.
- 06** Jako przekąskę w kabinie podczas jazdy zawsze miej pod ręką pokrojone warzywa i owoce lub bakalie.
- 07** Podczas krótkich przerw sięgnij po świeże owoce lub warzywa.
- 08** Dania typu fast food zaspokajają głód na krótko, tj. na godzinę.
- 09** Im więcej pijesz kawy czy napojów energetycznych, tym mniej odczuwasz działanie kofeiny.
- 10** Pamiętaj o nawodnieniu – pomimo że będziesz musiał częściej się zatrzymywać, dla własnego zdrowia wypijaj codziennie ok. 2 litrów płynów.

## CIEKAWOSTKI:

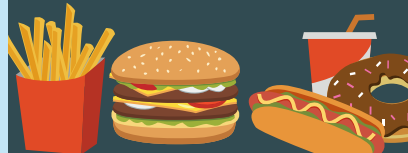
- **Uczucie sytości powoduje senność**, wydłuża czas reakcji i spowalnia refleks.
- **Jedzenie w pośpiechu przyczynia się do wzdęć** i zgagi, które utrudniają prowadzenie pojazdu.
- **Głodowe ssanie** w żołądku **irytuje i nie pozwala skupić** się na drodze.
- **Kierowcy powinni jeść banany** – dzięki dużej zawartości potasu pomagają regulować ciśnienie tętnicze krwi i zapobiegać chorobom układu krążenia.



**30 minut** wystarczy, aby przygotować pełnowartościowy obiad, np. ryż z kurczakiem i warzywami.

**53 kcal** – tyle podczas godziny pracy spala kierowca zawodowy

### UNIKAJ



Chleba i makaronów z białej mąki

Konserw mięsnych i rybnych

Słodyczy

Fast foodów

Słodkich kremów do chleba

Tłustych chipsów ziemniaczanych

Dużych ilości kawy  
Napojów energetycznych

Napojów gazowanych

### WYBIERAJ



Chleb i makarony pełnoziarniste

Chudą wędlinę, nabiał, jajka, świeże warzywa

Orzechy, jogurty

Obiady przygotowane samodzielnie lub tzw. domowe

Świeże owoce

Dżemy niskosłodzone

Chipsy warzywne lub owocowe

Zieloną herbatę

Wodę niegazowaną



# NASZ SPOSÓB NA ŻYCIE

**Czy praca za kierownicą samochodu ciężarowego może stać się pasją niemal całej rodziny? Co zrobić, by nie zwariować, będąc ze sobą w trasie 24 godziny na dobę? Na te pytania odpowiadają Anna i Andrzej Iżyccy, którzy jeżdżą DAF-em XF 460 SSC w podwójnej obsadzie, zwiedzają Europę.**

Zaczął się tak, jak w większości przypadków – kierowcą zawodowym w transporcie międzynarodowym został on, czyli Andrzej. Ona, tj. Anna, została w domu, wychowując ich dwóch synów. Mijały lata rozłąki, a w nich rosło poczucie, że zbyt wiele ich mija i że trzeba coś zmienić. Gdy dzieci dorosły, diametralnie zmienili swoje życie. Anna zdobyła uprawnienia do prowadzenia pojazdów ciężarowych i... zatrudniła się w firmie, w której kierowcą był jej mąż. Co więcej, zaczęli pracować w podwójnej obsadzie. Pierwszy wspólny wyjazd odbyli w sierpniu 2014 roku. Po pewnym czasie założyli własną firmę Kamak i kupili nowszy model swojego „domu na czterech kołach”, ale nie zmienili zdania, że wspólna praca to najlepszy sposób na to, by nadrobić stracone lata.

## Truckerzy turyści

Jakie są zalety jazdy w podwójnej obsadzie z bliską osobą? – Mam poczucie, że wspólna praca za kierownicą samochodu ciężarowego to nasz sposób na nadrobienie spędzonych oddzielnie lat i na realizację naszych marzeń o podróżowaniu oraz zwiedzaniu ciekawych turystycznie miejsc. Jadąc w trasę, staramy się tak planować czas, aby w każdy weekend zobaczyć coś ciekawego – piękną architekturę, muzea lub pałace czy też urokliwą przyrodę – mówi Andrzej. – Zwiedziliśmy w ten sposób m.in. Niemcy, Norwegię, Włochy, Francję, Anglię czy Hiszpanię. W sobotę nigdy nie siedzimy na parkingu, tylko wsiadamy do pociągu i jedziemy do miejsc atrakcyjnych turystycznie, chodzimy po górach czy jeździmy rowerami, po prostu spędzamy aktywnie wolny czas – dodaje Anna.

## Obiady jak w domu

Czy zawsze jest tak kolorowo? Co myśli o tym on? – Praca w podwójnej obsadzie jest trochę cięższa niż przy jeździe w pojedynkę, ponieważ po prostu jest więcej godzin jazdy, czasami jeździmy po 18 godzin. Nie znaczy to jednak, że jest źle, wręcz przeciwnie, uważam, że w naszej sytuacji, gdy mamy już dorosłe dzieci, nie ma wad takiego rozwiązania. Ona dodaje: – W ciągniku wozimy niemal pół domu (śmiech), mamy nawet zamrażarkę, dzięki której w odległych miejscach swobodnie możemy sami gotować to, co lubimy.

## (Nie) dla każdego?

O podwójnej obsadzie w wersji damsko-męskiej myśli wielu kierowców zawodowych. Czy to dobry pomysł? – Pary jeżdżące w tandemie, które poznaliśmy, przeważnie jeszcze nie miały dzieci, wcale ich nie planowały lub swoje pociechy już odchowały. Nie wyobrażam sobie, żeby w rodzinie, w której już kierowcą na długich trasach jest ojciec, a są w niej małe dzieci, zabrakło także matki. W naszym przypadku udało nam się to marzenie zrealizować wtedy, gdy starszy syn poszedł na studia, a młodszy był w szkole średniej. Nie wpłynęło to na nich negatywnie, a wręcz przeciwnie – drugi z nich właśnie robi uprawnienia na ciężarówkę (śmiech) – mówi Anna. O czym jeszcze należy pamiętać? – Wspólne spędzanie całej doby na małej powierzchni kabiny może być czasami trudne, dlatego polecamy takie rozwiązanie parom ze zbieżnymi charakterami i dużą dozą samozaparcia (śmiech) – kończy Andrzej. ●

GDZIE WARTO BYĆ W 2017 ROKU?

## KALENDARZ TRUCKERA

MOTOR SHOW TRUCK

6-9.04.2017 Poznań

Impreza jest częścią największych w Polsce poznańskich targów motoryzacyjnych Motor Show. W programie wiele atrakcji dla fanów samochodów ciężarowych i tuningu w wydaniu XXL. Imprezie towarzyszyć będą konkursy, debaty branżowe oraz akcje promujące bezpieczeństwo na drodze. To wydarzenie, które powinni odwiedzić nie tylko właściciele firm transportowych, przedstawiciele stowarzyszeń branżowych czy dealerzy pojazdów ciężarowych i dostawczych, ale także kierowcy zawodowi oraz fani klimatów trakerskich.

MOBIL DELVAC

STRONG TRAKER

8.04.2017 Poznań

To najbardziej prestiżowe zawody w siłowaniu na rękę kierowców zawodowych w Polsce. Podobnie jak w zeszłym roku pierwsze zmagania cyklu towarzyszyć będą Motor Show Truck w Poznaniu. Zawodnicy wystartują w kategoriach: dla kierowców zawodowych oraz w klasie open. Może warto spróbować swoich sił?

MIĘDZYNARODOWY ZŁOT  
CIĘŻAROWYCH POJAZDÓW  
„MASTER TRUCK”

21-23.07.2017 Nowa Wieś k. Opola

W lipcu 2017 roku odbędzie się kolejna, 13. edycja kultowej imprezy dla fanów samochodów ciężarowych. Poza możliwością oglądania tuningowanych ciężarówek na odwiedzających czekać będą m.in. koncerty, wystawy, pokazy, konkursy na najładniejsze trucki, wesołe miasteczko i jazdy próbne. Zapisy już od stycznia!

TRAKERSKIE SPOTKANIA  
W DRODZE  
wakacje 2017

Organizowane przez Stowarzyszenie Klub Polskiego Trakera spotkania w drodze odbywają się latem w czasie obowiązkowej pauzy, tj. w godz. 16.00-22.00 w piątki lub 8.00-14.00 w soboty w wybranych miejscach w Polsce. To doskonała okazja do podpatrzenia, jak wygląda trening narodowej reprezentacji kierowców startujących w Mistrzostwach Świata Kierowców Zawodowych UICR, a także wzięcia udziału w jazdach konkursowych wśród zawodowych kierowców i amatorów. Szczegółów dotyczących lokalizacji oraz terminów konkretnych imprez szukajcie na stronach internetowych: [www.polskitraker.pl](http://www.polskitraker.pl) lub <http://skpt.eu/>.

# Happy Miles® Pierwszy leasing liczony kilometrami!

**Idea Leasing®**



**Płać tyle, ile wyjeździsz!**

Przykładowa rata dla ciągnika siodłowego DAF

# 0,10 EUR/km

+ 184 EUR/mies.

Finansowanie  
**do 500 tys. PLN**  
na podstawie  
licencji transportowej  
lub pozytywnej  
oceny BIK.



EcoDriving



Raporty  
drogowe



Zarządzanie  
kierowcami



Tachograf



Wsparcie w rozliczeniach  
pracy za granicą  
(MILOG, Loi Macron)

Produkt dostępny jest u Finansującego (Idea Leasing S.A.). Materiał ma wyłącznie charakter reklamowy, a informacje dotyczące produktu zawarte w ulotce nie stanowią oferty w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego. Produkt skierowany jest do osób i podmiotów prowadzących działalność gospodarczą i przeznaczony na jej potrzeby. Rata miesięczna obok części zmiennej obejmuje część stałą. Miesięczny przebieg inny niż zadeklarowany w Umowie wpływa na zmianę wartości wykupu w Umowie. Szczegółowe warunki udzielenia finansowania oraz zawarcia Umowy dostępne są w placówkach Finansującego. Zawarcie Umowy i jej warunki uzależnione są każdorazowo od przedstawienia przez zainteresowanego produktem informacji i danych wymaganych przez Finansującego oraz wyniku badania zdolności kredytowej Klienta, jak i od ryzyka oraz warunków transakcji. Zawarcie Umowy może nastąpić po uzgodnieniu wszystkich warunków Umowy pomiędzy stronami w formie pisemnej.