

- 3 Od redakcji
- 4-6 Panorama
- 7-8 **Mercedes** Nowego Actrosa zaprojektowano z myślą o funkcjonalności i wydajności.
- 9 **H2Accelerate** Daimler Truck AG, IVECO, OMV, Shell i Volvo Group rozpoczęły współpracę na rzecz wprowadzenia bezemisyjnych samochodów ciężarowych na wodór.
- 10-19 **MAN** Wraz z nową serią TGL, TGM i TGS MAN Truck & Bus wprowadza do użytku w sektorze dystrybucji przedstawicieli kolejnej generacji ciężarówek.
- 20-23 **DAF** Podwozia 8x4 to ciekawa, niszowa alternatywa z szeregiem ważnych, połączonych ze sobą zalet.
- 24-25 **RENAULT** Nowości ze świata uznanego francuskiego producenta.
- 26-31 **Volvo** Szwedzki koncern stawia na paliwo gazowe i ograniczanie emisji dwutlenku węgla.
- 32-35 **Scania** Co nowego u skandynawskiego potentata?
- 36-39 **Mercedes** Elektryczne ciężarówki zaczynają podbijać rynki. Mercedes jest na to przygotowany.
- 40-44 **Rosenbauer** Latem 2017 roku Rosenbauer podjął strategiczną decyzję: w 2020 roku, w oparciu o technologię CFT, ma ruszyć seryjna produkcja pojazdów tego typu.
- 45-49 **Scania** Nowa seria silników V8 ma aż 770 KM i 3700 Nm! To najwyższa moc w historii. Kto da więcej?
- 50-54 **IVECO** IVECO ON to nowa oferta dla zintegrowanych usług transportowych. Można ją dopasować do indywidualnych wymagań biznesowych.
- 55-57 **Arquus Armis** Pierwsza publiczna prezentacja francuskiej wojskowej ciężarówki następnej generacji.
- 58-62 **Mercedes** Capacity – mega wydłużone, 4-osiowe autobusy jednoprzegubowe.
- 63 **Solaris** Wodorowy Urbino 12 wykorzystuje zestaw ogniw paliwowych o mocy 70 kW.
- 64-65 **Mercedes-Benz** Premierowa generacja e-Sprintera wchodzi do gry.
- 66 **Opel** Elektryczne Vivaro dla dostaw „Ostatniej mili”. Czy przyjmie się w Polsce? Nasz redakcyjny test.

Ekologizacja transportu: konieczność czy ekokłamstwa?

Ekologizacja transportu w krajach bogatych stała się swego rodzaju koniecznością. Taki jest główny i poprawny politycznie nurt myślenia, wspierany przez organizacje ekologiczne oraz rozlicznych aktywistów. Po prostu dziś trzeba być ekologicznym, bo inaczej zwyczajnie nie wypada.

W przypadku transportu pełna proekologizacja oznacza jego elektryfikację. Niemniej w kwestii coraz powszechniejszego dążenia do elektryfikacji transportu w miastach warto wskazać na coraz silniejsze argumenty przemawiające przeciwko takiemu rozwiązaniu, dotąd skrzętnie pomijane w fachowych opracowaniach, a bardzo ważne środowiskowo oraz ekonomicznie. I kwestia bynajmniej nie dotyczy źródła surowca do produkcji energii, choć także jest niezmiernie ważna. Inne są i będą bowiem koszty ekonomiczne i ekologiczne wytworzenia energii ze źródeł w pełni odnawialnych, jak woda, wiatr czy fale, albo z atomu, a kompletnie inne, gdy – tak jak w Polsce – w przeważającym stopniu dochodzi do produkcji tzw. brudnej energii, bo w głównej mierze bazującej na kopalinach w postaci węgla kamiennego i brunatnego. W rezultacie państwa takie jak Norwegia czy Szwecja, mające szeroki dostęp do relatywnie taniej i czystej energii powstającej ze źródeł odnawialnych, na zagadnienie elektryfikacji pojazdów kołowych będą patrzyły inaczej niż kraje takie jak Polska, gdzie energia elektryczna jest i jeszcze przez lata będzie droga i brudna. W tym kontekście trzeba wskazać, że silnik Euro 6 zasilany czystym paliwem tak samo szkodzi w Szwecji bądź Norwegii, jak i w Polsce. Jednak pojazd elektryczny w Szwecji i Norwegii należy do czystych ekologicznie środków przewozu ze względu na fakt, że do jego zasilania służy tania i czysta energia. W Polsce tymczasem taka sytuacja nie wystąpi bardzo długo.

Zasadnicza kwestia dotyczy innego wyzwania, polegającego na przygotowaniu kompletnie nowej oraz kosztownej infrastruktury organizacyjno-technologicznej i operacyjnej, zabezpieczającej stałe dostawy oraz dystrybucję energii elektrycznej. Powyższe stanowi pochodną faktu, że kluczową rolę odgrywa tu rozszerzone spojrzenie na to zagadnienie. W tym kontekście warto zwrócić uwagę na w ogóle nieomawiany wskaźnik oznaczający całkowity wydatek energetyczny, całkowite koszty oraz całkowitą emisję od momentu wydobycia surowców niezbędnych do budowy pojazdu elektrycznego, stacji zasilania, linii przesyłowych oraz dostaw energii, do recyklingu tego pojazdu elektrycznego – tzn. momentu, gdy fizycznie przestanie on istnieć.

W przypadku samych wariantów elektrycznych z akumulatorami, ze względu na wysokie koszty baterii, warianty takie będą eksploatowane przez maksymalnie 10 lat. I po tym czasie zapewne zostaną zełomowane, chyba że będzie się dokonywało ich konwersji na odmiany spalinowe. Tym bardziej że w układzie konstrukcyjnym wiele aktualnie dostępnych modeli elektrycznych stanowi zelektryfikowane wydania wariantów tradycyjnych. W takich realiach bez wątpienia za jakiś czas znajdą się chętni, którzy będą chcieli za bezcen odkupić takie już w pełni zamortyzowane wydania w pełni elektryczne, tylko po to, by je samemu przerobić na spalinowe. Dlatego producenci aut elektrycznych nie chcą ich sprzedawać, a wolą wynajmować albo leasingować, by w pełni kontrolować cały cykl życia tego taboru, w tym drugie i trzecie życie. Powyższe wynika z faktu, że nie chcą sobie kreować nowej konkurencji w przyszłości. To o tyle istotne, że spalinowe odpowiedniki z powodzeniem mogą być nadal użytkowane przez 10 (typy gazowe) do nawet 15 lat. Powyższe oznacza, że w ciągu 30 lat do recyklingu zostaną skierowane 3-4 egzemplarze elektryczne, 2,5-3 gazowe i jedynie 2-2,5 z jednostką benzynową bądź wysokopiętną.

Oczywiście na tę chwilę elektryczne rozwiązania akumulatorowe są pierwszą i jedyną nadającą się rzeczywiście do wprowadzenia technologią bezemisyjną przeznaczoną do kołowych pojazdów użytkowych i w szerokim zakresie trafiającą na rynek. Jednocześnie coraz częściej zaczyna się mówić o technologiach wodorowych. Do tego pozostaje gaz – do końca nieekologiczny z samego spalania, lecz będący rozsądną ekologiczną, ekonomiczną i polityczną alternatywą.

Jarosław Brach

ciężarówki i autobusy

Wydawnictwo: Motor-Presse Polska sp. z o.o.
53-238 Wrocław, ul. Ostrowskiego 7
tel. (071) 780 66 11
fax (071) 780 66 12

Prezes zarządu:
Maciej Mizuro

Redaktor naczelny:
dr hab. Jarosław Brach

Zespół redakcyjny i współpracownicy:
Bogdan Czajkowski, Piotr Król,
Julian Obrocki, Wojciech Polomski,
Przemysław Simiński, Grzegorz Teperek

Korekta: Sławomir Gruca

Kolportaż: tel. (071) 780 66 11, kolportaz@mpp.pl

Prenumerata: tel. (071) 734 03 29 wewn. 329,
prenumerata@mpp.pl

Dyrektor biura reklamy: Maciej Musiał

Business Development
& Marketing Director: Rafał Stańczak

Menedżer reklamy: Tomasz Czyszowski
– moto magazines advertising manager
tomasz.czyszowski@mpp.pl

Sprzedaż reklam:
Jacek Kontecki, jacek.kontecki@mpp.pl
Katarzyna Kędzior, katarzyna.kedzior@mpp.pl
Marek Włodarczyk, marek.wlodarczyk@mpp.pl

Druk: ArtDruk Zakład Poligraficzny, Kobyłka
Copyright ©2017 Motor-Presse Polska sp. z o.o.
Wszelkie prawa zastrzeżone.

Wszystkie prawa do czasopisma i materiałów
w nim zawartych przysługują Motor-Presse
Polska sp. z o.o.

Jakiegolwiek ich powielanie w całości
lub w części bez zezwolenia ww. podmiotu
jest zabronione.

Za treść ogłoszeń redakcja ponosi odpowiedzialność
w granicach wskazanych w ust. 2 art. 42
ustawy Prawo prasowe. Redakcja nie zwraca
materiałów niezamówionych.



Cz 5743
Nr inw. 61501

Jeszcze o ekologizacji przemysłów kilka

- 3 Od redakcji
4, 6 Panorama
7-15 **MAN** Po modernizacji wariantów szosowych przyszedł czas na odnowienie gamy TGS i TGX przeznaczonej do pracy w budownictwie, drogownictwie, leśnictwie czy straży pożarnej.
16-22 **Mercedes** Niemiecki koncern rozszerza gamę wyrobów z flagowego typoszerzemu szosowego Actros oraz przenosi z niego technologię Poziomu 4.0 do gamy specjalizowanej i specjalistycznej Arocs.
23-25 **MAN** Współczesny biznes transportowy w dobie ekologizacji to w coraz większym stopniu także liczne technologie wspomagające i dodatkowe.
26-31 **DAF** W sferze proekologizacji holenderski koncern zrezygnował z gazu, stawiając jedynie na elektryfikację układu napędowego.
32-38 **Volvo Trucks** Szwedzki koncern wdraża strategię tzw. proekologicznego miksu paliwowo-napędowego. Jednym z tego przejawów jest promowanie zelektryfikowanych układów napędowych.
39-40 **Renault** Ma być zeroemisyjnie. Francuski koncern przekazuje pierwszą elektryczną ciężarówkę przeznaczoną do dostaw materiałów budowlanych.
41-45 **Scania** Oprócz paliw alternatywnych, koncern stawia na elektryczność. W tym zakresie może pochwalić się niezwykle holistycznym podejściem.
46-47 **IVECO** Włoski gracz mocno postawił na gaz jako przejściowe paliwo ekologiczne. Na razie ta strategia pozwala odnosić sukcesy.
48 **IVECO Magirus** Dzięki spuściznie legendarnej niemieckiej marki Włosi mogą od dekad oferować kompletne samochody pożarnicze.
49-51 **Rosenbauer** Austriacki potentat pożarniczy zaprezentował ostatnio kilka nowych drabin w najpopularniejszym segmencie 27-32 metrów.
52 **Rheinmetall** Firma dostała duże zamówienia od niemieckich sił zbrojnych – Bundeswehry.
53-54 **Autobox** Starachowicki producent samodzielnie konstruuje militarny samochód małej ładowności wysokiej mobilności.
55-59 **Krone** Niemiecki potentat w segmencie naczep, przyczep i zabudów pokazał wiele nowości produktowych i okołoproduktowych.
60 **Kässbohrer** Turecki producent przedstawia całą paletę nowych naczep.
61-64 **IDEX** W prestiżowych targach zbrojeniowych w Abu Dhabi udział wzięli m.in. Mercedes, Tatra, IVECO i Volat-MZKT.
65 **Solaris** Bolechowski gracz nie zwalnia tempa w drodze ku elektryfikacji transportu miejskiego.
66 **Opel** Nowy Combo to miejski przyjaciel dla wielu rodzajów biznesu.

Już na wstępie należy stwierdzić, że do świadomie oraz odpowiedzialnie prowadzonej elektryfikacji transportu powinno się przystąpić dopiero wtedy, gdy wcześniej skutecznie wyeliminuje się czy przynajmniej ograniczy inne źródła zanieczyszczenia powietrza, jak stare elektrownie węglowe, stare piece do opalania domów albo stare pojazdy niespełniające najnowszych norm czystości spalin. Do tego powinna dojść wysoka samoświadomość ekologiczna społeczeństwa, u swojej podstawy składająca się z wielu drobnych, ale ekologicznie istotnych działań – jak lepsze wykorzystanie zdolności przewozowych taboru, w tym osobowego, bądź rezygnacja z jazdy samochodem, gdy przy niewiele wyższym wydatku czasowym daną czynność da się wykonać w inny sposób, np. przechodząc do pobliskiego sklepu, a nie jadąc do niego.

Dlatego tak ważną rolę w proekologizacji pełni wzrost efektywności spożytkowania posiadanych przez dane społeczeństwo zasobów przewozowych. W takim układzie może się zatem okazać, że niewiele gorsze cele w sferze sukcesywnego i zbalansowanego ekonomicznie oraz ekologicznie ograniczania emisji substancji szkodliwych da się uzyskać w prostszy sposób i przy mniejszym wydatku. Innymi słowy na tym etapie, szczególnie w krajach mniej zamożnych i z innymi nierozwiązanymi problemami, elektryfikacja transportu powinna być wprowadzana dopiero po wyeliminowaniu innych poważnych źródeł zanieczyszczeń jako kolejny etap tego złożonego, drogiego i wieloaspektowego procesu. Inaczej stanie się ona jedynie bezwiedną, drogą karką nieraz bezmyślnego, niejako modowego kopiowania czyichś rozwiązań w tej sferze.

Tylko że dziś na te rozwiązania może sobie pozwolić ktoś bogatszy i będący na innym, wyższym poziomie zielonej transformacji swojej gospodarki, czyli przykładowo produkujący energię elektryczną z atomu czy/i OZE, mający sprawnie zarządzany system transportowy, nowoczesną infrastrukturę oraz społeczeństwo świadome i odpowiedzialne ekologicznie. W rezultacie trzeba wdrożyć kompletnie nową filozofię myślenia i działania, tak by elektryfikacja transportu stanowiła nie element mody albo prawnej konieczności, lecz wynikała z w pełni naturalnych przesłanek czysto biznesowych.

W takich realiach trzeba postawić kardynalną tezę: wprowadzenie do eksploatacji pojazdów elektrycznych jest w pełni złożonym, wielowymiarowym procesem, a nie jedynie samym początkiem użytkowania taboru tego rodzaju. Wynika to z faktu, że wprowadza się do stosowania nie same pojazdy, ale pojazdy wraz z towarzyszącą im konieczną infrastrukturą oraz niezbędnymi usługami skojarzonymi – powiązanymi – okołoproduktowymi. Tym samym jest to złożony proces, w którym istotną rolę odgrywa zmiana świadomościowa postrzegania elektryfikacji jako takiej – jest to kompletnie inna filozofia. Oprócz samych pojazdów należy bowiem przeprogramować zespół towarzyszących im elementów oraz czynności. Powyższe może np. dotyczyć organizacji dostaw co do czasu, przebiegu, kolejności, w tym ich przeniesienia z godziny szczytu na godziny wieczorne lub wręcz nocne albo poranne. Ogólnie musi więc zostać wdrożony kompleksowy ekosystem dla zelektryfikowanego transportu. W jego skład wchodzi m.in. analiza tras, sprawdzanie możliwych subwencji, wsparcie przy strategicznej integracji floty oraz rozwój odpowiedniej infrastruktury do ładowania. W ten sposób dochodzi do tworzenia specyficznych więzi na linii klient – dostawca taboru na wszystkich koniecznych płaszczyznach kooperacji. Takie wymagane zmiany są już i w przyszłości tym bardziej będą zatem ukierunkowane na maksymalne uwzględnianie i spożytkowanie zalet elektrycznego taboru przy minimalizacji jego immanentnych wad. I w tym zakresie można już chociażby wykorzystać fakt, że – ze względu na samą charakterystykę pracy silnika elektrycznego – napędzane przez niego środki transportu nie wykazują istotnej różnicy w zużyciu energii między stanem w pełni załadowanym a stanem pustym, a poziom emitowanego jest relatywnie niski. Do tego być może należy przeanalizować przebieg dotychczasowych powtarzalnych tras i określić specyfikę każdej z nich. Ta specyfika w pierwszym rzędzie będzie się przejawiać przez wydzielanie punktów, w których w zaplanowany sposób pojazd stoi przez kilka czy kilkanaście minut.

Jarosław Brach

ciężarówki i autobusy

Wydawnictwo: Motor-Presse Polska sp. z o.o.
53-238 Wrocław, ul. Ostrowskiego 7
tel. (071) 780 66 11
fax (071) 780 66 12

Prezes zarządu:
Maciej Mizuro

Redaktor naczelny:
dr hab. Jarosław Brach

Zespół redakcyjny i współpracownicy:
Bogdan Czajkowski, Piotr Król,
Julian Obrocki, Wojciech Połomski,
Przemysław Simiński, Grzegorz Teperek

Korekta: Sławomir Gruca

Kolportaż: tel. (071) 780 66 11, kolportaz@mpp.pl

Prenumerata: tel. (071) 734 03 29 wewn. 329,
prenumerata@mpp.pl

Dyrektor biura reklamy: Maciej Musiał

Business Development
& Marketing Director: Rafał Stańczak

Menedżer reklamy: Tomasz Czyszowski
– moto magazines advertising manager
tomasz.czyszowski@mpp.pl

Sprzedaż reklam:
Jacek Kontecki, jacek.kontecki@mpp.pl
Katarzyna Kędzior, katarzyna.kedzior@mpp.pl
Marek Włodarczyk, marek.wlodarczyk@mpp.pl

Druk: ArtDruk Zakład Poligraficzny, Kobylka
Copyright ©2017 Motor-Presse Polska sp. z o.o.
Wszelkie prawa zastrzeżone.

Wszystkie prawa do czasopisma i materiałów
w nim zawartych przysługują Motor-Presse
Polska sp. z o.o.

Jakiegolwiek ich powielanie w całości
lub w części bez zezwolenia ww. podmiotu
jest zabronione.

Za treść ogłoszeń redakcja ponosi odpowiedzialność
w granicach wskazanych w ust. 2 art. 42
ustawy Prawo prasowe. Redakcja nie zwraca
materiałów niezamówionych.

- 3 Od redakcji
- 4 **Renault Trucks** Konwersja nowoczesnych, używanych ciężarówek z Europy na mniej nowoczesne, przeznaczone na eksport, staje się ciekawym niszowym zajęciem.
- 6-10 **DAF** Holenderski koncern całkowicie wymienia swoją flagową rodzinę, uzupełniając ją o nowe, pojemniejsze kabiny.
- 11-12 **eActros** Mercedes uruchamia małoseryjną produkcję swojej w pełni elektrycznej śmieciarki. Czy to realny początek nowego trendu?
- 13-15 **Actros L** Nowa odmiana kluczowej ciężarówki dla koncernu spod znaku 3-ramiennej gwiazdy.
- 16-25 **Daimler** Obecnie branża pojazdów użytkowych przechodzi bardzo poważne zmiany. Niemiecki potentat chce być na czele tych przekształceń.
- 26-33 **Daimler** Nowe technologie dotyczą elektryfikacji i rosnącej roli usieciowienia.
- 34-39 **Volvo Trucks** Przewaga dzięki technologiom.
- 40 **Volvo Trucks** Pierwsza w pełni elektryczna ciężarówka trafia na próbną eksploatację w Polsce.
- 41-46 **Scania** Nowe technologie to dzisiaj nie tylko sam pojazd. Niezwykle mocno rozwijają się także sektory dostawców i usług skojarzonych.
- 47-53 **MAN HX3** Niemieckie koncerny – motoryzacyjny i zbrojeniowy – wspólnie przygotowały nową linię głęboko zmilitaryzowanych ciężarówek.
- 54 **Renault Trucks** Francuski koncern odnowił właśnie gamę pojazdów z linii T, K i C.
- 55 **Renault Trucks Optifuel** Francuzi dowodzą, że zoptymalizowana kompletnie ciężarówka może być bardzo oszczędna.
- 56-59 **IVECO** Włosi idą za ciosem i modernizują swoje ostatnie produkty, które zdobywają uznanie na rynku.
- 60-64 **Szczęśniak** Najnowszy ciężki samochód ratowniczo-gaśniczy na podwoziu Renault K.
- 65-66 **Solaris** Kolejne sukcesy naszego najbardziej utytułowanego wytwórcy autobusów.

Spóźniony wysyp nowości

Wciąż trwająca pandemia koronawirusa wiele zmieniła w funkcjonowaniu licznych dziedzin życia społecznego i gospodarczego. Wpływ na to miały m.in. częściowe zakazy przemieszczania się i wspólnego przebywania w większych grupach w pomieszczeniach zamkniętych. Niezaprzeczalnie ucierpiała na tym wszelkiego rodzaju pokazy, imprezy i wystawy, w tym i te organizowane przez sektor pojazdów użytkowych. M.in. w zeszłym roku nie odbyły się trzy niezwykle prestiżowe targi: w czerwcu aż dwa – zbrojeniowe Eurosatory w Paryżu i pożarnicze Interschutz w Hanowerze oraz we wrześniu motoryzacyjno-transportowe IAA Nutzfahrzeuge (ponownie w Hanowerze). Przy czym brak tych znamienitych wydarzeń nie oznaczał bynajmniej, że życie branżowe w ogóle zamarło: pojazdy – poza pewnymi okresami wymuszonej przerwy – nadal zamawiano i produkowano, gdyż towarowe przewozy drogowe w relatywnie niedużym stopniu ucierpiały wskutek COVID-19. Prowadzono też wszelkie prace badawczo-rozwojowe. W ubiegłym roku, ze względu na niepewną sytuację zdrowotną i liczne ograniczenia prawne, znaczną część premier przesunięto na rok bieżący. I chociaż jeszcze nie istniała możliwość zaprezentowania ostatnich propozycji na żywo, a bezpośredni kontakt wciąż musiały zastępować łącza internetowe, lawina wydarzeń wreszcie ruszyła. IVECO najpierw w kwietniu ujawniło następcę specjalistycznego typoszeręgu Trakker, który nazywa się T-Way, by niespełna kilka tygodni później poinformować o pewnym odmłodzeniu flagowej szosowej serii S-Way oraz gamy legendarnych lekkich aut dostawczych Daily. Daimler Truck – Mercedes Truck zmodyfikował swojego flagowego Actrosa – wydanie Actros L – oraz zapowiedział uruchomienie na jesieni małoseryjnego wytwarzania udoskonalonego, w pełni elektrycznego eActrosa. DAF rozpoczął długo wyczekiwany proces kompletnej zamiany typów klasy tonażowej ciężkiej. Na początek poszedł flagowy, szosowy XF, swoimi kabinowymi korzeniami sięgający końca lat 80. ubiegłego wieku. Zaprojektowany całkowicie od podstaw rząd XF, XG i XG+ wyznacza nowe, wyższe standardy komfortowo-ekonomiczno-wydajnościowe w świecie towarowego drogowego przemieszczania. Ponadto ma realną szansę jeszcze mocniej ugruntować pozycję koncernu na niezwykle stabilnym fundamencie, z podwalinami danymi jeszcze trzy dekady temu.

Również Renault Trucks musiało coś powiedzieć w tym okresie wysypu nowinek. Jego propozycje to poddane ewolucyjnym zmianom modele T, T High, C i K. Natomiast MAN miał to szczęście, że parada jego debiutujących wyrobów odbyła się w lutym ubiegłego roku – dosłownie na moment przed tym, jak pandemia zaczęła paraliżować nasze życie. Dlatego w roku bieżącym cywilne novum zaczęło mieć swojego towarzysza w postaci hybrydowych militarno-cywilnych, a de facto coraz bardziej militarnych HX trzeciej generacji. Chociaż te samochody, firmowane przez RMMV – MAN – Rheinmetall, rzeczywiście na rynku pojawią się dopiero za kilka lat, niemniej ich nadejście zaanonsowano już w maju tego roku. Dlaczego z takim wyprzedzeniem? Odpowiedź na to pytanie jest prosta: kwestia dotyczy specyfiki sektora zbrojeniowego, rządzącego się swoimi prawami, w tym nieraz długotrwałymi testami i przetargami. W związku z tym już teraz buduje się świadomość potencjalnych odbiorców, by wiedzieli, że niemiecki potentat może im dziś zaproponować niezły i sprawdzony wyrób, czyli HX2, z kolei jutro kompletnie nowe opracowanie.

Wreszcie Scania – widząc, co się dzieje w otoczeniu – postanowiła z kilkumiesięcznym wyprzedzeniem zapowiedzieć, że jej odmłodzone ciężarówki zostaną przybliżone późną jesienią. Oficjalnie koncern zdecydował się na taki ruch, by dać zainteresowanym odbiorcom możliwość wyboru: jeśli chcą zakontraktować tabor wcześniej, będą to warianty dotychczasowe, jeśli zaś zechcą poczekać co najmniej kilkanaście tygodni, będą mogli lepiej poznać ich następców. Takie działanie powinno także oczywiście nieco osłabić rynkowy efekt działań rywali oraz jednocześnie uspokoić fanów szwedzkiej marki, wskazując, że mocno trzyma ona rękę na biznesowym pulsie.

Naturalnie żadne – powtórzę to z całą stanowczością – żadne prezentacje on-line nie zastąpią możliwości fizycznego obcowania, ale miejmy nadzieję, że to ostatnie stanie się możliwe prędzej niż później. Czego z całego serca wszystkim życzę.

Jarosław Brach

ciężarówki i autobusy

TESTY · TECHNIKA · TRENDY

Wydawnictwo: Motor-Presse Polska sp. z o.o.
53-238 Wrocław, ul. Ostrowskiego 7
tel. (071) 780 66 11
fax (071) 780 66 12

Prezes zarządu:
Maciej Mizuro

Redaktor naczelny:
dr hab. Jarosław Brach

Zespół redakcyjny i współpracownicy:
Bogdan Czajkowski, Piotr Król,
Julian Obrocki, Wojciech Połomski,
Przemysław Siemiński, Grzegorz Teperek

Korekta: Sławomir Gruca

Kolportaż: tel. (071) 780 66 11, kolportaz@mpp.pl

Prenumerata: tel. (071) 734 03 29 wewn. 329,
prenumerata@mpp.pl

Dyrektor biura reklamy: Maciej Musiał

**Business Development
& Marketing Director:** Rafał Stańczyk

Menedżer reklamy: Tomasz Czystkowski
– moto magazines advertising manager
tomasz.czystkowski@mpp.pl

Sprzedaż reklam:
Jacek Kontecki, jacek.kontecki@mpp.pl
Katarzyna Kędzior, katarzyna.kedzior@mpp.pl
Marek Włodarczyk, marek.wlodarczyk@mpp.pl

Druk: ArtDruk Zakład Poligraficzny, Kobylka
Copyright ©2017 Motor-Presse Polska sp. z o.o.
Wszelkie prawa zastrzeżone.

Wszystkie prawa do czasopisma i materiałów
w nim zawartych przysługują Motor-Presse
Polska sp. z o.o.

Jakiegolwiek ich powielanie w całości
lub w części bez zezwolenia ww. podmiotu
jest zabronione.

Za treść ogłoszeń redakcja ponosi odpowiedzialność
w granicach wskazanych w ust. 2 art. 42
ustawy Prawo prasowe. Redakcja nie zwraca
materiałów niezamówionych.



Cz 5743
Nr inw. 61501

Targi małe i średnie, ale nie te duże

Z całą pewnością jednym z sektorów, które mocno ucierpiały wskutek pandemii, jest sektor targowy. W ubiegłym roku nie odbyły się m.in. co najmniej trzy ważne imprezy: czerwcowe zbrojenowe Eurosatory w Paryżu, pożarnicze Interschutz w Hanowerze i wrześniowe IAA Nutzfahrzeuge (ponownie w Hanowerze). Ubiegłoroczny Interschutz, organizowany co pięć lat, ostatecznie przeniesiono na rok przyszły. Nie dało się jednak tego sensownie zrobić choćby z Eurosatory i IAA, odbywającymi się w cyklu dwuletnim. Dlatego ich edycje 2020 w ogóle odwołano, solennie zapowiadając powrót w 2022 roku. Czy do niego dojdzie? Z jednej strony jeszcze w tym roku osobowe IAA z wielce wymownym dodatkiem w nazwie – Mobility – udało się przygotować, choć nie w Hanowerze, lecz w Monachium, oraz w mocno skróconej formule. Z drugiej na początku września ukazała się informacja o rezygnacji z tegorocznej, poświęconej autobusom wystawy BusWorld w Brukseli. Organizatorzy wskazywali na nadal trwające problemy epidemiczne, powodujące, że część z zainteresowanych, w tym głównie z Chin, nie mogłaby spokojnie dotrzeć na miejsce. Dlatego rozważonym proponując albo uzbrojenie się w cierpliwość, albo przybycie na edycję w Turcji.

Niemniej te problemy wielkich wcale nie dotyczą małych. Oto we wrześniu zaprasza lokalna druśka impreza Transport 2021, a w październiku do Drezna zapewne ściągną tysiące strażaków, by odwiedzić pożarniczego Floriana. U Polsce największym wydarzeniem częściowo związanym z motoryzacją był oczywiście kielecki salon MSPO. Przez lata systematycznie rosnący w siłę, z apogeum swojej potęgi w połowie drugiej dekady tego stulecia, potem sukcesywnie zaczął tracić na znaczeniu. Po potężnych terenach zewnętrznych i wewnętrznych, niegdyś wynajmowanych przez wiele podmiotów, teraz zwyczajnie hula wiatr. O przyczynach realnego upadku MSPO można się długo rozwozić, ale jedno pozostaje niezaprzeczalne: po zmianach z 2015 roku z polskiego rynku odeszły zachodnie koncerny motoryzacyjne. Wolą robić interesy przez rodzimych pośredników lub w innych krajach, gdzie nie będzie się wyprowadzaniem przez smutnych panów w świetle jupiterów, gdy potem okaże się, że w papierach wszystko gra. Ale o tym już właściwie media właściwie nie poinformują. Tymczasem biznes lubi zwyczajnie spokój.

Na szczęście w tę lukę, niejako pozbawieni konkurencji, wchodzi nasi wytwórcy. Starachowicki Autobox już nie tylko chce remontować i modernizować Stary 266M2, ale też dość poważnie przebudował Honkera do wydania określonego jako M-AX, oraz od podstaw zaprojektował prototyp bardzo ciekawego, nowoczesnego, lekkiego wojskowego samochodu terenowego, oznaczonego jako AH 20.44. Coraz śmielej poczynają sobie również Jelcz. Chociaż o ciężkim terenowym ciągniku siodłowo-balastowym w podwrocławskim zakładzie myślano już pod koniec lat 90. ubiegłego wieku, dopiero teraz projekt ten realnie się ziszcza. Skompletowany – tego nie ukrywamy – przy bardzo dużym udziale kluczowych części od znanych zachodnich koncernów (silnik Mercedes-MTU, skrzynia biegów ZF, osie AxelTech/Meritor, szereg pomniejszych komponentów) model 882.62 powstał w ramach programu Jak i prezentuje się naprawdę nieźle. Do tego zarówno Autobox, jak i Jelcz solennie zapewniają, że wnikliwie badają te wyroby, tak by na rynek trafiły już konstrukcje dopracowane, pozbawione zawsze irytujących tzw. chorób wieku dziecięcego. Czy tak będzie, przekonamy się już wkrótce.

Dlaczego tyle o tym piszę? Otóż nie jest sztuką zrobić prototypowy egzemplarz – tego pełny był PRL, z ciekawymi pojedynczymi autami, które z różnych przyczyn nie trafiły ostatecznie na linie fabryczne. Można krytykować znanych zachodnich graczy, że celowo podwyższają koszty, okradają państwa goszczące itd. I wszystko to będzie prawda, by było jasne. Nie zmienia to jednak jednego zasadniczego faktu: wielkie czas i pieniądze pochłania tzw. etap walidacyjny – dokładnego sprawdzenia nowości. Do tego dochodzą konieczność zapewnienia wysokiej jakości i pełnej powtarzalności w całym procesie wytwórczym. Tutaj nie można już iść na skróty, bo potem wszystko i tak wyjdzie. Z tymi wyzwaniem doskonale poradzi sobie nasi wytwórcy zabudów pożarniczych. Miejmy więc nadzieję, że dadzą sobie z nimi radę także Autobox i Jelcz.

Jarosław Brach

- 3 Od redakcji
- 4-9 Panorama
- 10-15 **DAF** Ciężarówki wytwórcy z Eindhoven dzięki m.in. premierowym kabinom wyznaczają nowe standardy w sferach wygody na pokładzie, ekonomiczności eksploatacji oraz bezpieczeństwa.
- 16-19 **Renault Trucks** Francuski koncern stawia na elektryfikację miejskiego transportu towarowego, w tym głównie dystrybucyjnego i komunalnego.
- 20-26 **Volvo Trucks** Szwedzki potentat wybiera miks paliwowy, ale ze wskazaniem na elektryfikację.
- 27-33 **Mercedes eActros** Zelektryfikowany Actros to jedna z pierwszych europejskich ciężarówek „na prąd” klasy tonażowej ciężkiej, jaka trafiła do produkcji seryjnej.
- 34-41 **Scania** Szwedzi – zgodnie z polityką „tu i teraz” – umiejętnie łączą elektryfikację z gazyfikacją.
- 42-43 **MAN** Wprowadzenie autonomicznych ciężarówek na terenie kontenerowych terminali portowych to jeden z pierwszych kroków do ich większego upowszechnienia.
- 44-47 **IVECO** Na tę chwilę Włosi konsekwentnie stawiają na gaz.
- 48-51 **Autobox** Starachowicki podmiot nie tylko modernizuje Stary 266, ale także realnie myśli o wejściu do segmentu aut wysokiej mobilności i małej ładowności. Oferta obejmuje tu nowe lub zmodernizowane Honkery M-AX oraz kompletnie premierowy typ AH 20.44.
- 52 **Tatra** Niszowy czeski wytwórca wraz z rodzimą firmą THT odnosi coraz więcej sukcesów na trudnym niemieckim rynku terenowego taboru pożarniczego.
- 54-61 **Daimler Truck** Elektryfikacja transportu towarowego to nie tylko nowe pojazdy, ale i konieczność kompletnej przebudowy dotychczas istniejących fabryk.
- 62 **MAN** Dostawcze TGE to pojazdy do wielu zastosowań.
- 63-64 **IVECO** Nowe Daily jest teraz dostępne także jako fabryczny minibus.
- 65-66 **Solaris** Nasz czołowy wytwórca autobusów pozostaje liderem w dziedzinie miejskiej proekologicznej mobilności.

2021 DCz. 293

ciężarówki i autobusy

TESTY · TECHNIKA · TRENDY

Wydawnictwo: Motor-Presse Polska sp. z o.o.
53-238 Wrocław, ul. Ostrowskiego 7
tel. (071) 780 66 11
fax (071) 780 66 12

Prezes zarządu:
Maciej Mizuro

Redaktor naczelny:
dr hab. Jarosław Brach

Zespół redakcyjny i współpracownicy:
Bogdan Czajkowski, Piotr Król,
Julian Obrocki, Wojciech Polomski,
Przemysław Simiński, Grzegorz Teperek

Korekta: Sławomir Gruca

Kolportaż: tel. (071) 780 66 11, kolportaz@mpp.pl

Prenumerata: tel. (071) 734 03 29 wewn. 329,
prenumerata@mpp.pl

Dyrektor biura reklamy: Maciej Musiał

Business Development & Marketing Director: Rafał Stańczak

Menedżer reklamy: Tomasz Czyszowski
– moto magazines advertising manager
tomasz.czyszowski@mpp.pl

Sprzedaż reklam:
Jacek Kontecki, jacek.kontecki@mpp.pl
Katarzyna Kędzior, katarzyna.kedzior@mpp.pl
Marek Włodarczyk, marek.wlodarczyk@mpp.pl

Druk: ArtDruk Zakład Poligraficzny, Kobylka
Copyright ©2017 Motor-Presse Polska sp. z o.o.
Wszelkie prawa zastrzeżone.

Wszystkie prawa do czasopisma i materiałów
lub w nim zawartych przysługują Motor-Presse
Polska sp. z o.o.

Jakiegolwiek ich powielanie w całości
lub w części bez zezwolenia ww. podmiotu
jest zabronione.

Za treść ogłoszeń redakcja ponosi odpowiedzialność
w granicach wskazanych w ust. 2 art. 42
ustawy Prawo prasowe. Redakcja nie zwraca
materiałów niezamówionych.



Cz. 5743
Inw. 61501

Elektryfikacja transportu – na pewno tu i teraz?

Temat ekologizacji i proekologizacji transportu drogowego nie schodzi z czołówek informacji medialnych. Nikt przy tym nie neguje, że zmiany klimatu i ich negatywne następstwa nie są tylko fake newsem, ale realną rzeczywistością. Potrzebne są więc szybkie i skuteczne kroki zaradcze. Tylko czy nimi dzisiaj dysponujemy?

W przypadku transportu drogowego jednym z remediów na jego ekologizację ma być elektryfikacja. Niemniej czy rzeczywiście jest ona takim środkiem zaradczym? Przy ogólnikowym spojrzeniu na to zagadnienie, jak najbardziej tak: jest czysta i cicha. Przy czym zaraz pojawia się poważne „ale”. Ludzkość nie nauczyła się dotąd przesyłać i magazynować prądu wystarczająco efektywnie, a straty tu notowane są duże. I choć w ostatnich latach notuje się znaczny postęp w budowie lżejszych i tańszych akumulatorów, wciąż nie są one takim samym efektywnym zasobnikiem paliwa, jak tradycyjne zbiorniki. Do tego dochodzą problemy z późniejszą utylizacją oraz kwestia „czystości” samego prądu – czy powstaje on ze źródeł czystych i odnawialnych, jak energia słoneczna, wiatr i woda oraz warunkowo atom, czy też mniej lub bardziej brudnych, jak gaz oraz węgiel brunatny i kamienny. Już w dokumencie ITF, opublikowanym w 2019 roku i poświęconym transportowi o dużej wydajności, zwrócono uwagę, że rozpatrywanie przy elektryfikacji podejście „od zbiornika do koła” pozostaje kłamiwe i błędne – przypomina bowiem sytuację, że własne śmieci wyrzucilibyśmy na podwórko sąsiada i mówili, że przecież u nas jest czysto. A nie jest. W związku z tym jedyną prawdziwą podejście to podejście w tzw. cyklu zamkniętym – „od koła do koła”, czyli biorące również pod uwagę wszelkie emisje i straty przy ewentualnym wydobyciu surowców energetycznych oraz wytwarzaniu, przesyłaniu i ładowaniu energii. Do tego mogą dochodzić ewentualne dodatkowe ekonomiczne i ekologiczne koszty utylizacji samych baterii. Poza tym obecnie elektryfikacja jest zwyczajnie droga – bez dopłat stać jest na nią nielicznych.

Okazuje się zatem, że tradycyjne paliwa oparte na kopalnej bazie wcale nie są takie złe. A jeśli jeszcze zamiast gazu naturalnego pojawi się biogaz, bilans netto zanieczyszczeń generowanych w obiegu zamkniętym prezentuje się całkiem nieźle, szczególnie nie w zakresie budowy spalinywych jednostek napędowych osiąga się całkiem dobre rezultaty. Ostatnio informowały o nich Volvo, Renault i Scania: spadek zużycia paliwa notowany przez najnowsze wydania pojazdów firmowane przez te koncerny może dochodzić nawet do 8-10%.

W rezultacie:

* olej napędowy jako paliwo głównie w transporcie na dalekie dystanse zapewne posłuży nam przez kolejne co najmniej 10-15, a może nawet 20 lat;

* elektryfikacja pozostaje opłacalna i ekologicznie czysta wyłącznie wtedy, gdy użytkownik ma dostęp do energii relatywnie taniej i ekologicznie czystej. W praktyce kwestia dotyczy energii powstającej z wiatru i wody oraz z własnych farm słonecznych – paneli fotowoltaicznych. W innym przypadku korzyści środowiskowe są wątpliwe: po prostu pojazd elektryczny ładowany prądem produkowanym z węgla brunatnego i przesyłanym starymi liniami w ogólnym rozrachunku bardziej zanieczyszcza środowisko niż ultranowoczesny diesel. Do tego elektryfikacji nie można prowadzić na siłę, zmuszając do niej biedniejsze społeczeństwa, i tematyka wcale nie dotyczy tylko Polski;

* gaz nadal stanowi pewne ciekawe wyjście, głównie gdy odnosi się to do biogazów. Ich podaż z przyczyn naturalnych oczywiście zawsze pozostanie wyraźnie ograniczona, lecz mimo wszystko warto inwestować w małe, lokalne biogazownie, budowane przy oczyszczalniach ścieków, zakładach spożywczych, fermach drobiu, hodowlach bydła i trzody chlewnej albo zakładach przeróbki odpadów.

Innymi słowy, nie należy przeceniać ekologicznego potencjału elektryfikacji oraz zaniedbywać innych, klasycznych technologii, one wciąż bowiem zachowują potencjał rozwojowy.

Jarosław Brach

ciężarówki i autobusy

TESTY · TECHNIKA · TRENDY

Wydawnictwo: Motor-Presse Polska sp. z o.o.
53-238 Wrocław, ul. Ostrowskiego 7
tel. (071) 780 66 11
fax (071) 780 66 12

Prezes zarządu:
Maciej Mizuro

Redaktor naczelny:
dr hab. Jarosław Brach

Zespół redakcyjny i współpracownicy:
Bogdan Czajkowski, Piotr Król,
Julian Obrocki, Wojciech Polomski,
Przemysław Siniński, Grzegorz Teperek

Korekta: Sławomir Gruca

Kolportaż: tel. (071) 780 66 11, kolportaz@mpp.pl

Prenumerata: tel. (071) 734 03 29 wewn. 329,
prenumerata@mpp.pl

Dyrektor biura reklamy: Maciej Musiał

Business Development
& Marketing Director: Rafał Stańczyk

Menedżer reklamy: Tomasz Czystkowski
– moto magazines advertising manager
tomasz.czystkowski@mpp.pl

Sprzedaż reklam:
Jacek Kontecki, jacek.kontecki@mpp.pl
Katarzyna Kędzior, katarzyna.kedzior@mpp.pl
Marek Włodarczyk, marek.wlodarczyk@mpp.pl

Druk: ArtDruk Zakład Poligraficzny, Kobylka
Copyright ©2017 Motor-Presse Polska sp. z o.o.
Wszelkie prawa zastrzeżone.

Wszystkie prawa do czasopisma i materiałów
w nim zawartych przysługują Motor-Presse
Polska sp. z o.o.

Jakiegolwiek ich powielanie w całości
lub w części bez zezwolenia ww. podmiotu
jest zabronione.

Za treść ogłoszeń redakcja ponosi odpowiedzialność
w granicach wskazanych w ust. 2 art. 42
ustawy Prawo prasowe. Redakcja nie zwraca
materiałów niezamówionych.

- 3 Od redakcji
- 4-8 Panorama
- 9-13 **Scania** Szwedzki koncern wprowadza na rynek generację Super – premierową serię zaopatrzoną w spalinowe jednostki napędowe o zdecydowanie poprawionej efektywności paliwowej.
- 14-15 **Renault** Producent konsekwentnie rozszerza swoją gamę elektrycznych ciężarówek.
- 16-21 **MAN** Niemiecki koncern ponownie odmłodził swoje wyroby, zdecydowanie poprawione już na początku ubiegłego roku.
- 22-25 **Volvo** Szwedzki koncern systematycznie udoskonala wszystkie swoje układy napędowe. Rynek bardzo dobrze przyjmuje te produkty.
- 26-27 **DAF** Holenderski potentat powoli i systematycznie rozwija swój ekosystem pojazdów elektrycznych, obejmujący same auta oraz niezbędną infrastrukturę i systemy towarzyszące.
- 28-31 **Mercedes** Niemiecki gigant bardzo mocno zwraca uwagę na kwestie związane ze zwiększaniem bezpieczeństwa aktywnego swoich ciężarówek. W tym zakresie pozostaje zresztą jednym z liderów rynkowych.
- 32-35 **Solaris** Bolechowski wytwórca dysponuje najbogatszym portfolio autobusów miejskich w Europie. Doskonale było to widać na kieleckich targach Transexpo.
- 36-37 **DAF** Zbiór najważniejszych nowinek w ostatniego roku, opublikowanych przez gracza z Eindhoven.
- 38-43 **IVECO** Włoski koncern jest zaangażowany w wiele inicjatyw mających na celu dekarbonizację transportu drogowego, odnosząc na tym polu istotne sukcesy.
- 44-46 **Mercedes** Od dawna niemiecki potentat podejmuje wiele działań ukierunkowanych na uczynienie transportu drogowego jednocześnie bardziej efektywnym i ekologicznym.
- 48 **Tatra** Model Bison to bardzo ciekawy średni terenowy wojskowy samochód ewakuacji i ratownictwa technicznego.
- 49-51 **Volvo** W ostatnich miesiącach Volvo dostarczyło wiele autentycznie ciekawych i jednostkowych wykonanych swoich ciężarówek.
- 52-55 **Krone** Niemiecki wytwórca naczip mocno inwestuje zarówno w sam hardware, jak i w towarzyszący mu software.
- 56-58 **Sisu** Mała fińska firma wciąż inwestuje w niszową produkcję wojskową. Rodzime siły zbrojne są jednym z najważniejszych odbiorców jej wyrobów.
- 59-61 **Tatra DITA** Stary projekt wiecznie żywy – chciałoby się powiedzieć, widząc DITE: najnowsze wcielenie legendarnej Dany.
- 62-63 **Solaris** O ostatnich sukcesach komercyjnych bolechowskiego wytwórcy.
- 64-65 **Neoplan** Nobliwa niemiecka marka w rękach MAN-a zdobywa zaszczytny branżowy tytuł.
- 66 **VW Caddy** – nowe wcielenie dobrego miejskiego dostawczego przyjaciela.