MARTEX®

TRUCK INFORMATOR

Kwartalnik

1

Wydanie

38

Styczeń - marzec

2021

MARTEX NA XV KONGRESIE SDCM

Wyzwania rynku motoryzacyjnego w ocenie Dyrektora ds. Sprzedaży i Marketingu Janusza Dyrki

→ str. 6-7

PRZEKUĆ KRYZYS W SZANSE ROZWOJU

Wywiad z Dyrektorem ds. Zarządzania Zakupami Wiesławem Kselem

→ str. 8

NOWI DOSTAWCY W OFERCIE

Do naszej oferty dołączyły marki: AMPRO, GEBA

→ str. 3

Z KART HISTORII CIĘŻARÓWEK EUROPEJSKICH

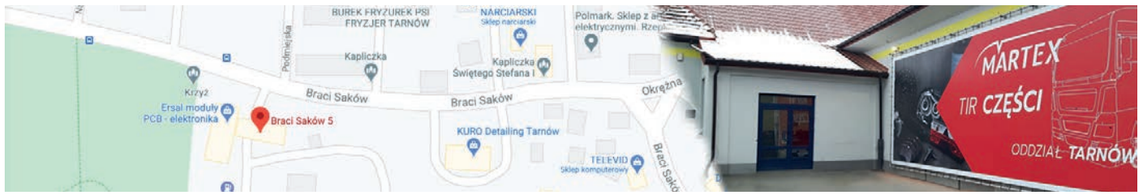
MARTEX prezentuje historię MERCEDES-BENZ

→ str. 4-5

www.martextruck.pl

MARTEX TARNÓW – NOWA SIEDZIBA, TEN SAM ADRES

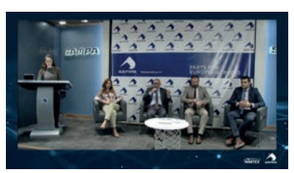
1 grudnia dokonaliśmy przenosin Oddziału Tarnów do nowego przestronnego lokalu, pod tym samym adresem. Oddział zlokalizowany jest w Tarnowie na terenie dawnej bazy PKS-u, w pobliżu południowej obwodnicy miasta. Dział obsługi klienta to blisko 100 m² powierzchni z 3 stanowiskami sprzedażowymi a powierzchnia jego magazynu to ok. 700 m². Towar jest dostarczany do klientów tego Oddziału według ustalonych 4 tras rozwozowych. MARTEX Tarnów zaprasza lokalnych Klientów i sprawdzenia potencjału od poniedziałku do piątku w godzinach od 8.00 – 16.00, soboty od 8.00 – 13.00. Dane kontaktowe do Oddziału pozostają bez zmian: tel. + 48 669 440 600, ul. Braci Saków 5, 33-100 Tarnów.



AKTYWNA JESIEŃ SZKOLENIOWA W MARTEX

Pomimo nadal panujących obostrzeń w związku z pandemią koronawirusa, mijający kwartał obfitował w MARTEX w liczne i ciekawe szkolenia dostawców. Sprawdzona i wygodna formuła spotkań on-line na platformie Microsoft Team's pozwoliła zorganizować szkolenia z następującymi dostawcami: ZF, Exide, Dinex. Szkolenia dotyczyły między innymi zastosowania sprzęgieł Sachs w pojazdach komercyjnych; akumulatorów do pojazdów użytkowych; filtrów DPF; katalizatorów oraz przepisów dotyczących emisji spalin oraz manipulacjach EURO IV – VI.

Ciekawym i pilotażowym projektem było z kolei pierwsze szkolenie zorganizowane przez SAMPA z wykorzystaniem multimediów i cyfrowych narzędzi komunikacyjnych. Tematyka szkolenia dotyczyła w głównej mierze miechów zawieszenia Sampa, których szeroka oferta zdobywa coraz większe uznanie i zainteresowanie ze strony klientów. W tym celu, w formie filmów video zaprezentowana została uczestnikom pełna ścieżka produkcyjna miechów, wraz z prezentacją zaawansowanego zaplecza badawczo-rozwojowego i kontroli jakości. W trakcie szkolenia wywiązała się ciekawa, otwarta dyskusja z udziałem kierownictwa Sampa, której członkowie chętnie odpowiadali na liczne pytania i spostrzeżenia ze strony uczestników.



NOWI DOSTAWCY W OFERCIE MARTEX

Oferta MARTEX poszerzyła się o referencje nowych dostawców. Są nimi: AMPRO – producent czujników NOX, którego zostaliśmy wyłącznym dystrybutorem na Polskę; GEBA – niemiecki producent wysokiej jakości pomp wody oraz marki własnej MTX, gdzie oferta została poszerzona o zestawy naprawcze do zacisków. Asortyment w/w producentów można znaleźć w wyszukiwarce MARTEX na www.sklep.martextruck.pl wg oryginalnych numerów.

TEMOT INTERNATIONAL – 1ST DIGITAL EXPERIENCE 2020

Z uwagi na panującą pandemię i brak możliwości spotkań bezpośrednich doroczne spotkanie udziałowców TEMOT INTERNATIONAL odbyło się w dniach 23-24.09.2020 na specjalnie przygotowanej platformie. Oprócz sesji plenarnej odbyły się spotkania udziałowców z dostawcami. W ciągu dwóch dni odbyło się łącznie 1900 spotkań w konwencji face to face. Nasza firma reprezentowana była przez Wiceprezesa Andrzeja Parzocha oraz Dyrektora ds. Zarządzania Zakupami Wiesława Ksela.

KALENDARZ TRÓJDZIELNY MARTEX 2021 JUŻ DOSTĘPNY!

Jak co roku ukazał się w MARTEX nowy kalendarz trójdzielny. Kalendarz na rok 2021 z nową, atrakcyjną szatą graficzną, wraz z kontaktami do najważniejszych działów firmy, z pewnością będzie stanowił estetyczny i praktyczny upominek. Klientów współpracujących oraz zainteresowanych współpracą z MARTEX zapraszamy do kontaktu z Oddziałami zlokalizowanymi w poszczególnych województwach.

NOWY KATALOG WYPOSAŻENIA WARSZTATOWEGO MARTEX

Zapraszamy do lektury najnowszego katalogu działu Wyposażenia Warsztatowego MARTEX, w którym prezentujemy szeroką ofertę narzędzi i urządzeń niezbędnych w każdym warsztacie truck.

Katalog w wersji drukowanej dostępny jest u pracowników działu WW lub do pobrania w wersji elektronicznej na www.martextruck.pl/do-pobrania/katalogi

Z KART HISTORII CIĘŻARÓWEK EUROPEJSKICH MERCEDES-BENZ NARODZINY GWIAZDY - OD BRYCZKI Z SILNIKIEM DO ŚWIATOWEGO GIGANTA

Źródło: Daimler AG.

Kiedy w 1886 r. Gottlieb Daimler kończył prace nad pierwszym na świecie czterokołowym pojazdem napędzanym silnikiem spalinowym, nie wiedział, że zaledwie 100 km od niego Karl Benz właśnie zakończył podobny projekt.

Urodzony w 1834 r. Gottlieb Daimler swoją karierę zawodową rozpoczął w 1862 r., jako projektant. Już rok później został jednak inspektorem w fabryce narzędzi, gdzie spotkał osobę, z którą los związał go do końca życia - Wilhelma Maybacha. Maybach okazał się nie tylko genialnym inżynierem , ale również przyjacielem i biznesowym partnerem Daimlera. Daimler jednak chciał się bardziej rozwijać w związku z czym porzucił pracę w fabryce narzędzi i w 1872 roku objął posadę dyrektora technicznego w fabryce silników Deutz Gasmotorenfabrik. To właśnie tutaj poznał dogłębnie tajniki silników z obiegiem Otto, które później były podstawą projektowanych przez niego pojazdów. Do zespołu Daimlera w fabryce Deutz niedługo dołączył Maybach. Dekadę później, nie mogąc realizować w Deutz swoich planów, Daimler zdecydował się na otworzenie własnego warsztatu. Tam rozpoczął pracę nad lekkim silnikiem spalinowym, który miałby być stosowany w pojazdach. Już po roku udało mu się opatentować pierwszy silnik, który osiągał prędkość obrotową na poziomie 600 obr./min., co na tle ówczesnej konkurencji było nie lada wyczynem, ponieważ przewyższało ją 4-5 krotnie.

Daimler chciał się bardziej rozwijać w związku z czym porzucił pracę w fabryce narzędzi i w 1872 roku objął posadę dyrektora technicznego w fabryce silników Deutz Gasmotorenfabrik.

Rok później Daimler wraz z Maybachem ukończyli prace nad jednym ze swoich najbardziej znanych wynalazków - pierwszym silnikiem szybkobieżnym, ze względu na swój wygląd określanym mianem Zegara Stojącego. Osiągał on moc 1 KM przy 600 obr./min, mając przy tym masę poniżej 100 kg. Na jego bazie w 1885 r. Stworzyli mniejszy, jednocylindrowy silnik spalinowy o mocy 0,5 KM, który został zamontowany w pierwszym w historii motocyklu „Daimler Reitwagen". Po kolejnym roku Daimler z Maybachem stworzyli powóz napędzany silnikiem - tak powstał pierwszy na świecie napędzany silnikiem spalinowym pojazd czterokołowy.

SILNIKI TO NIE WSZYSTKO

W tych samych czasach, co Gottlieb Daimler - tuż po zakończeniu studiów w 1871 r., Karl Benz do spółki z Augustem Ritterem założył swoje pierwsze w życiu przedsiębiorstwo w którym już pod koniec lat 70 XIX wieku zajmował się eksperymentami z silnikami dwusuwowymi zakończonymi powstaniem funkcjonującego prototypu. W 1883 r. Benz założył firmę Benz & Cie. Rheinische Gasmotoren-Fabrik Mannheim. Benz szybko doszedł do wniosku, że silniki dwusuwowe w spotykanej wówczas formie są zbyt duże, żeby znalazło się dla nich miejsce w pojazdach. Dlatego też kolejne lata poświęcił projektowaniu lekkich, czterosuwowych silników benzynowych. Pierwszy pojazd skonstruowany przez Benza nie był jednak połączeniem bryczki z silnikiem, jak w przypadku projektu Daimlera, ale pojazdem całkowicie zaprojektowanym i skonstruowanym od podstaw.

Benz stworzył trójkołowiec napędzany silnikiem o mocy 0,75 KM i prędkości obrotowej 400 obr./min. Maksymalna prędkość Patent-Motorwagen Nummer 1 wynosiła 12 km/h. Był to pierwszy opatentowany samochód w historii.

W kolejnych latach Daimler i Benz kontynuowali rozwój i produkcję swoich pojazdów osobno, ale dobra passa w kolejnych latach została zatrzymana przez słabnącą po pierwszej wojnie światowej gospodarkę. Rozwiązaniem problemu okazało się nawiązanie współpracy pomiędzy dwoma konkurującymi ze sobą do tej pory firmami. W 1924 r. powstała spółka Mercedes-Benz Automobil GmbH. W 1926 roku przeprowadzono jednak całkowitą fuzję obu przedsiębiorstw, czego efektem było przyjęcie nazwy Daimler-Benz AG i produkcja samochodów marki Mercedes-Benz. Daimler-Benz AG niedługo później zaczął świętować sukcesy na niemal wszystkich polach. Sprzedaż samochodów rosła, a oferta poszerzona została także o nowe samochody dostawcze. Przykładowo w Wielkiej Brytanii świetnie sprzedawały się samochody dostawcze z silnikami wysokoprężnymi.

Ilustracja 1. Model Benz „Pheaton" wyprodukowany w 1896 roku początkowo miał 300 kg ładowności, która do 1899 roku została zwiększona do 600 kg. Pierwszy tako pojazd został sprzedany do Paryża.

Źródło: Daimler AG.

PIERWSZA CIĘŻARÓWKA

Pierwszy samochód dostawczy skonstruowany w 1896 roku przez Daimlera o ładowności 1,5 tony został wysłany do Londynu. Taka ładowność była pochodną dwucylindrowego silnika Phoenix o mocy 4 koni mechanicznych skonstruowanego przez Maybacha. W tym samym czasie pierwszy samochód dostawczy Benza o ładowności 600 kg poruszał się po ulicach Paryża.

Ilustracja 2. Daimler stworzył pierwszy w pełnym słowa znaczeniu samochód ciężarowy z płaską przestrzenią ładunkową i siedziskiem kierowcy wysuniętym do przodu. Silnik znajdował się pod skrzynią ładunkową, a napęd na tylnie koła przekazywany był za pośrednictwem przekładni pasowo zębatej. Przednia oś zawieszona na dwóch resorach poprzecznych skręcana była na pośrednictwem przekładni łańcuchowej napędzanej kierownikiem.

Źródło: Daimler AG.

W 1900 roku Carl Benz odważył się przejść z segmentu małych samochodów dostawczych do świata samochodów ciężarowych. Pierwsza gama składała się z trzech modeli: najlżejszy wariant (1250 kilogramów ładowności) był wyposażony w jednocylindrowy silnik o mocy od 5 do 7 KM, a średniociężka wersja o ładowności 2,5 tony w jednocylindrowy silnik o mocy 10 KM. Wersja ciężka o ładowności 5 ton była wyposażona w dwucylindrowy silnik w układzie „boxer" (zwany wtedy Contra), który osiągał moc 14 koni mechanicznych. Cechą wspólną wszystkich modeli było to, że silnik nie znajdował się już z tyłu pod przestrzenią ładunkową, ale z przodu, a tylne koła były napędzane przez czterobiegową skrzynię biegów i łańcuch. Maksymalna prędkość wariantów o ładowności 1,25 i 2,5 tony wynosiła 15 km/h, a 5-tonowego - 10 km/h. Ciężarówki 2,5 oraz 5 tonowe miały żelazne okucia na kołach, a wersje o ładowności 1250 kg - opony z pełnej gumy.

W 1902 r. - dwa lata po śmierci Gottlieba Daimlera - na walnym zgromadzeniu podjęto decyzję, że samochody ciężarowe będą produkowane w fabryce Berlin-Marienfelde

Druga generacja ciężarówek Daimlera produkowanych od 1899 do 1903 roku składała się z nowych podstawowych typów o ładowności od 1,25 do 5,0 ton oraz dwu- i czterocylindrowych silników o mocy od czterech do dwunastu KM. W Berlinie-Marienfelde Od 1903 roku w ofercie było już dziewięć podstawowych typów o ładowności od jednej do 6 ton i mocy od 6 do 25 KM.

Ilustracja 3. Samochód ciężarowy z fabryki Berlin-Marienfelde należącej do Daimlera. Zakres ładowności wynosił od 1,25 do 5 ton.

Źródło: Daimler AG.

Od roku 1905 kompletny program DMG (Daimler Motoren Gesellschaft) obejmował lekkie ciężarówki o ładowności od 500 do 1500 kilogramów, które swoją siłę napędową czerpały z dwucylindrowych silników o mocy od 8 do 16 KM. Ponadto w produkcji były ciężarówki o ładowności 2-5 ton napędzane silnikami czterocylindrowymi o mocach 16-35 KM. W tym czasie wprowadzono też oznaczenia kodowe samochodów. Na tabliczce znamionowej litera „U" oznaczała lekkie „samochody dostawcze" budowane w fabryce w Untertürkheim. Klasa ciężka miała zawsze oznaczenie literowe „DM" (od „Daimler Marienfelde") oraz numer informujący o ładowności. Następnie dołączane były litery a, b, c i d, które określały typ silnika.

Ilustracja 4. Model o ładowności 3 ton produkowany w 1907 roku.

Źródło: Daimler AG.

Ilustracja 5. Samochód dostawczy Daimlera z napędem realizowanym za pośrendictwem wału Cardana. Wymiary przestrzeni ładunkowej to 2550x1400x1600 0 dł.-szer.- wys.

Źródło: Daimler AG.

DM 5 - SAMOCHÓD DOTOWANY

Typ DM 5 z silnikiem o mocy 35 KM był tak zwaną ciężarówką dotowaną, której nabycie było dotowane przez państwo. Wojsko wezwało nabywców cywilnych ciężarówek do użyczenia ich w razie wybuchu wojny. Nie była to oferta darmowa - za zakup właściciel otrzymywał premię w wysokości 4000 marek i dodatkowo otrzymywał premię operacyjną przez 4 lata w wysokości 1000 marek rocznie. Warunek jednak był taki: właściciel miał zagwarantować ich funkcjonalność na pięć lat i określić specyfikację ciężarówek, które kupuje. Dla porównania: cena zakupu subsydiowanej ciężarówki Benz z 1910r. (4-5 ton ładunku) z najmocniejszym silnikiem (44 do 50 KM) wynosiła 20 000 marek. Jednorazowa premia w wysokości 4000 marek plus kolejne 4000 marek płatne przez państwo były więc łakomym kąskiem dla nabywcy.

Techniczny profil tych subsydiowanych ciężarówek został jasno określony przez administrację wojskową. Musiały być to jedynie 4-6 tonowe ciężarówki z przyczepami (każda o ładowności dwóch ton), które miały silnik benzynowy o mocy co najmniej 30 KM, napęd łańcuchowy i rozstaw kół 1700 milimetrów. Wymagane były również hamulce bębnowe i maksymalna prędkość 12 km/h dla ciężarówek na kołach stalowych oraz 16 km/h dla kół z oponami gumowymi. Reichstag uchwalił tę ustawę w 1908 r., co przyczyniło się do znacznego rozwoju przemysłu samochodów ciężarowych.

Od 1912 roku do listy ciężarówek dotowanych dodano modele DM 2 1/2 a, DM 2 1/2 b oraz DM 3a, -b i DM 4b. Klasa 5-tonowa została również podzielona na DM 5a i DM 5b, a 6 DM zmieniło się w DM 6b.

LEKKIE SAMOCHODY DOSTAWCZE WRACAJĄ DO ŁASK

Już w 1912 r. lżejsze samochody dostawcze wróciły do oferty jednej z fabryk Benza w Untertürkheim i były tam produkowane w dwóch kategoriach: jako typ U½T w latach 1912–1913 (40 km/h, 22KM, 500-750 kg ładowności). Od 1914 roku pojazd ten został zastąpiony furgonetką o tej samej nazwie, której dopuszczalna masa całkowita wynosiła 2,2 tony i która mogła również przewieźć od 500 do 750 kilogramów. W tym samym czasie produkowany był model U1T który miał ładowność od 1250 do 1500 kilogramów i osiągał prędkość maksymalną 35 km/h. Silnik o pojemności skokowej 2,6 litra osiągał 25 KM. Od 1920 roku fabryka wprowadziła 5,3-tonową ciężarówkę z kołami bliźniaczymi na tylnej osi i wyposażoną w 5,7-litrowy silnik o mocy 50 KM.

WYZWANIA RYNKU MOTORYZACYJNEGO

JANUSZ DYRKA – DYREKTOR DS. SPRZEDAŻY I MARKETINGU NA XV KONGRESIE SDCM 17-18.11.2020.

Branża motoryzacyjna podlega ciągłym zmianom. Wpływają na to zarówno czynniki ściśle rynkowe, ale i decyzje polityczne. Myli się ten kto myśli, że na jego firmę znikomy wpływ mają przepisy tworzone w Brukseli i warto zająć się tylko krajowym podwórkiem. Aż około 70 procent aktów prawnych, które następnie dotykają przedsiębiorców tworzone jest właśnie na poziomie europejskim.

Zarówno o krajowych jak i ogólnoeuropejskich przepisach i problemach można było usłyszeć ostatnio podczas XV Kongresu Przemysłu i Rynku Motoryzacyjnego. Jakie wyzwania płynące z Brukseli trapią obecnie niezależny rynek motoryzacyjny?

[JANUSZ DYRKA] Jednym z problemów jakie obecnie absorbuje Aftermarket jest MV BER / GVO. Przepisy te są niezwykle ważne z punktu widzenia konkurencji na rynku motoryzacyjnym. Przede wszystkim dokonano tam podziału na części oryginalne i tak zwanej porównywalnej jakości umożliwiając producentom części, którzy dostarczają swoje produkty do producentów pojazdów ich dostarczanie także na rynek wtórny. Te przepisy potwierdzają bowiem, że producenci pojazdów nie mogą utrudniać producentom części, z którymi współpracują dostarczania swoich produktów jako części zamiennych niezależnym dystrybutorom lub bezpośrednio niezależnym czy autoryzowanym warsztatom. Jest to bardzo ważne dla dystrybutorów, bo daje swobodę obrotu.

MARTEX jest zawsze blisko aktualnych tematów branżowych w aktywnych działaniach w strukturach międzynarodowych TEMOT i krajowych w SDCM

Jest to także ważne dla warsztatów niezależnych, które mogą naprawiać pojazdy wysokiej jakości częściami porównywalnej jakości, które są tańsze niż te sygnowane logo producenta pojazdu.

Co ciekawe, a o czym nie każdy wie, GVO pozwala także autoryzowanym serwisom pozyskiwania „oryginalnych części" lub „części o porównywalnej jakości" od producentów części lub niezależnych dystrybutorów części, a nie tylko od producentów pojazdów.

GVO, co jest również niezwykle ważne, wskazuje, że producenci pojazdów nie mogą uzależniać gwarancji na pojazd od naprawy i serwisowania pojazdu w ramach ich autoryzowanych sieci lub przy wykorzystaniu tylko części sygnowanych ich logo. Zwiększa to więc konkurencyjność warsztatów niezależnych, co jest korzystne także dla dystrybutorów, ale i a może przede wszystkim kierowców. Widać więc, że dla rynku wtórnego i jego dalszego prawidłowego funkcjonowania przepisy te są tak kluczowe jak dostęp do danych. Trzeba więc pracować nad utrzymaniem tych przepisów w przyszłości.

Faktycznie jest to jeden z obszarów poruszonych podczas Kongresu SDCM. Omawiała go Sylvia Gotzen, Sekretarz Generalna FIGIEFA czyli organizacji zajmującej się reprezentowaniem dystrybutorów części na poziomie europejskim, do której należy zarówno grupa zakupowa TEMOT jak i SDCM, do których należy MARTEX.

Temat ten podjęliśmy także podczas odrębnej sesji dotyczącej wyzwań stojących przed rynkiem motoryzacyjnym. MARTEX od lat angażuje się w prace SDCM, ponieważ mamy świadomość przełożenia decyzji politycznych i procesów legislacyjnych na biznes. Już obecnie w sprawie nowego brzmienia GVO trwają prace i toczą się konsultacje, trzeba więc mieć rękę na pulsie.

Niektóre akty prawne bardzo mocno oddziałują na motoryzację, stąd tak ważne jest, by ktoś zabiegał o interesy naszego środowiska. Jednym z takich obszarów jest GVO, choć oczywiście tematów tych jest więcej jak na przykład dostęp do danych pokładowych pojazdów.

Walka o ten dostęp ciągle się toczy, ponieważ mamy tutaj oczywiście sprzeczne interesy z aktywnymi w Brukseli producentami pojazdów. I mimo, że sprawa dotyczy tak naprawdę zapewnienia konkurencyjności na rynku motoryzacyjnym dyskusja trwa już bardzo długo i nie jest przesądzone w jakim kierunku faktycznie potoczą się decyzje europejskiego legislatora.

Czy omawiany także podczas Kongresu SDCM Green Deal to kwestia, której przyglądają się dystrybutorzy?

[J.D.] Tak, nowa polityka klimatyczna Unii Europejskiej to duże wyzwanie nie tylko dla motoryzacji, ale i wielu innych branż, zwłaszcza teraz, gdy światowa gospodarka mocno tąpnęła w wyniku pandemii koronawirusa. Założenia Green Deal przygotowane były przed tym zanim pojawiła się pierwsza zarażona osoba więc wymagania są obecnie jeszcze trudniejsze do spełnienia i pojawiają się głosy o konieczności jego weryfikacji. Pamiętać też trzeba, że nie każde państwo europejskie jest w tym samym miejscu. Polska jest w gorszej sytuacji niż niektóre państwa zachodnie. Więcej trudności przed nami. W motoryzacji w Polsce wielu producentów skupionych jest na produkcji do pojazdów z napędem konwencjonalnym i w perspektywie najbliższych kilku czy kilkunastu lat czeka ich konieczność transformacji.

Wiemy dziś, że tradycyjne pojazdy długo jeszcze nie odejdą do lamusa i będą poruszały się po europejskich drogach, więc rynek nie zniknie, ale próby wspierania tylko jednej technologii jaką jest na przykład promowana elektromobilność nie powinny mieć miejsca, ponieważ w sposób sztuczny odwiodą od rozwijania innych technologii. Trzeba to podkreślić: każda technologia, która pomoże i będzie przydatna w walce z niekorzystnymi zmianami klimatu powinna być wykorzystywana.

Wiemy, że prócz typowych elektryków mamy pojazdy zasilane wodorem, LNG, CNG czy nawet nowe Diesle odegrają swoją rolę. Trudno w tym momencie wskazać na inną technologię, która wyparłaby Diesle w ciężkim transporcie międzynarodowym.

Podsumowując, walka ze zmianami klimatu - tak, wspieramy ją, ale musimy wziąć pod uwagę wszelkie uwarunkowania społeczno-gospodarcze i umożliwić przejście w stronę neutralności klimatycznej z jak najmniejszą szkodą dla firm, branż czy całych państw, które będą musiały wykonać olbrzymią pracę do 2050 roku.

Jak Państwo podchodzicie do części regenerowanych? Jest to trend niejako wpisujący się w politykę klimatyczną UE, a części te są coraz bardziej popularne wśród kierowców.

[J.D.] Początki regeneracji części motoryzacyjnych sięgają lat czterdziestych ubiegłego wieku. W powojennej Europie zwyczajnie brakowało nowych części. Dziś na dostępność w tym zakresie nie możemy narzekać, a jednak regeneracja części stała się ważnym elementem rynku motoryzacyjnego. Wiadomo, że po jakimś czasie nawet najlepsze jakościowo części ulegają uszkodzeniu lub też się zużywają. Wtedy mamy do wyboru kupić nową lub też zregenerować starą – katalog części, które mogą zostać poddane temu procesowi jest coraz dłuższy.

Części regenerowane są tańsze niż fabrycznie nowe i faktycznie coraz większego znaczenie nabiera fakt, że regeneracja jest korzystna także ze względów ekologicznych, bowiem pozwala na ponowne wykorzystanie surowców, ograniczenie emisji zanieczyszczeń i znaczne zmniejszenie konsumpcji energii w porównaniu do procesu produkcji nowych części.

Części po procesie profesjonalnej regeneracji są całkowicie bezpieczne. Firmy zajmujące się profesjonalną regeneracją dają gwarancję na swoje produkty niejednokrotnie dłuższą niż dwa lata, więc nie dziwi rosnąca popularność tego rodzaju części. Oczywiście nie stanowią one konkurencji dla części marek premium, a jednocześnie mogą walczyć z inną kategorią jaką są używane części zamienne sprzedawane na przykład na portalach aukcyjnych - niejednokrotnie pochodzących z nielegalnego demontażu używanych lub kradzionych pojazdów, co przyczynia się do obniżenia bezpieczeństwa na drogach i rozwoju szarej strefy.

Kryzys wymusił dostępność dla klientów części tańszych o porównywalnej do premium jakości, ale nie zmienił trendu nastawienia rynku głównie do części premium

Wykorzystywane są także części, których ponowny montaż jest zabroniony, co świadczy o skali problemu. Dobrze, że i tutaj SDCM podejmuje kroki mające na celu poprawę sytuacji.

Czy może Pan wskazać inne wyzwania które czekają rynek motoryzacyjny?

[J.D.] Oczywiście tutaj nie jest tajemnicą, że takim wyzwaniem jest kryzys wywołany koronawirusem. Firmy notowały wiele trudności m.in. w łańcuchu zaopatrzenia, szczególnie wiosną podczas pierwszej fali pandemii. Niedługo wiele firm zmierzy się z konsekwencjami Brexitu. Będą one mniejsze w przypadku porozumienia, którego w tym momencie brak. Na naszym podwórku także pojawiają się różnego rodzaju postulaty jak na przykład ten by praktycznie wyeliminować import pojazdów używanych zza granicy. Ciągle coś się dzieje, więc nie możemy zasypywać gruszek w popiele i trzeba cały czas pilnować swoich interesów. Niemniej pomimo trudniejszego roku i wyzwań stojących przed nami z optymizmem patrzymy w przyszłość.

PRZEKUĆ KRYZYS W SZANSE ROZWOJU OFERTY

WYWIAD Z DYREKTOREM DS. ZARZĄDZANIA ZAKUPAMI WIESŁAWEM KSELEM

Jak kształtowała się polityka zakupowa w MARTEX w „koronakryzysie 2020"?

Jak chyba dla wszystkich wprowadzenie „lockdownu" było zaskoczeniem również dla naszej firmy. W marcu i kwietniu tego roku nikt nie mógł przewidzieć w jakim kierunku pójdzie rynek, a niektóre decyzje rządu nie ułatwiały podjęcia właściwych decyzji. Zaczął się wielki popyt na środki ochrony osobistej. Nasza firma również rozszerzyła swój asortyment o te produkty. Po 2-3 miesiącach bumu popyt na te produkty jednak znacznie spadł.

Na początku tego okresu ograniczyliśmy trochę wielkość zamówień do naszych dostawców, ale zwiększyliśmy częstotliwość ich wysyłania bardziej zwracając uwagę na przepływy finansowe, co pozwoliło nam dosyć łagodnie przejść przez pierwsze miesiące unikając braku dostępności towarów w naszej firmie. W dodatku pozwoliło nam to poprawić współczynnik rotacji towarów i problemów z zatorami płatniczymi. Również wielu naszych dostawców europejskich zamknęło swoją działalność na kilka tygodni, co spowodowało pewne problemy w dostawach, jednak nasza polityka zakupowa kilku dostawców na każdą pozycję asortymentową pozwoliła nam uniknąć większych turbulencji z dostępnością towarów, choć czasami pojawiały się braki towarowe od danego dostawcy. Wybuch pandemii u naszych dalekowschodnich dostawców pokrył się praktycznie z ich przerwą noworoczną, do której przygotowaliśmy się jak zawsze wysyłając większe zamówienia w miesiącach poprzedzających ten okres, co pozwoliło nam utrzymać stoki magazynowe na odpowiednim poziomie pomimo pewnych opóźnień w dostawach.

Jak u każdego dystrybutora, mottem przewodnim Pionu Zaopatrzenia jest gwarancja ciągłości dostaw towarów zapewniających zabezpieczenie bieżących potrzeb klientów i rozwój oferty

Czy zmieniły się trendy upodobań zakupowych klientów w świetle długotrwałej pandemii?

Zauważyliśmy, że w okresie pandemii zmniejszyła się liczba klientów odwiedzających nasze Oddziały, a znacznie zwiększyła się liczba zamówień on-line przez nasz portal B2B, co chyba jest dobrym trendem, ponieważ nasi klienci mogą wyszukiwać części po numerze VIN i od razu widzą dostępność produktów i ich ceny oraz jest znacznie bezpieczniejsze w tym okresie, gdyż można uniknąć częstych kontaktów osobistych klient - sprzedawca. W początkowym okresie widać było, że klienci kupują części potrzebne do napraw i nieznacznie spadła sprzedaż akcesoriów, jednak już od lipca widać było powrót do normalnych zamówień.

Udogodnienia oraz szeroki wachlarz możliwości wyszukiwania części w e-commerce B2B MARTEX zdecydowanie usprawnił procesy sprzedażowe i aktywność w „samozakupach"...

Utrzymywał się też dobry trend sprzedaży produktów premium, ale przy pewnych brakach tych produktów uzupełniane to było produktami budżetowymi jednak o wysokiej jakości gwarantowanej przez naszych sprawdzonych dostawców.

Z analiz rynkowych wynika również, że w tym roku znacznie spadła ilość nowo rejestrowanych samochodów ciężarowych powyżej 16 ton w okresie styczeń – wrzesień 2020, o 42,3% w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego. Myślę, że może to spowodować dla naszej branży zwiększony popyt na części zamienne, co zauważyliśmy w ostatnich miesiącach tego roku.

Jakie nowe działania pomogły firmie MARTEX sprostać aktualnym wymaganiom rynku w stworzeniu dobrej oferty części truck?

Pomimo trudnego okresu cały czas rozszerzamy asortyment towarów. Każdego tygodnia wprowadzamy średnio ponad 150 nowych pozycji asortymentowych, aby sprostać potrzebom rynku. Dodaliśmy do portfolio naszych dostawców, choć jest ono bardzo szerokie i ciężko nam już kogoś znaleźć, m.in. takich dostawców jak AZOTY – producent płynu AdBlue, ANPRO – producent czujników NOX, gdzie zostaliśmy wyłącznym dystrybutorem na Polskę, NOCO – amerykański producent ładowarek akumulatorowych nowej generacji, GEBA – niemiecki producent pomp wody, MTX- zestawy naprawcze do zacisków.

Potrzeba uzupełnienia oferty o nowych dostawców jako gwarancja ciągłości zaopatrzenia rynku i kompleksowości oferty dla klientów

Cały czas aktywnie działamy w grupie zakupowej TEMOT International, gdzie we wrześniu odbyła się video konferencja z naszymi partnerami na specjalnie przygotowanej platformie. W ciągu dnia odbyliśmy 24 spotkania on-line z naszymi dostawcami, a w sumie odbyło się ponad 1900 takich spotkań, co naprawdę było dużym wyzwaniem. Braliśmy również aktywny udział w video konferencji SDCM, gdzie swoje wystąpienie miał nasz Dyrektor ds. Sprzedaży i Marketingu Janusz Dyrka.

Na zakończenie, korzystając z okazji, chciałbym wszystkim klientom, dostawcom oraz wszystkim koleżankom i kolegom z MARTEXU życzyć przede wszystkim Zdrowych Świąt Bożego Narodzenia oraz wszystkiego najlepszego w Nowym 2021 Roku, mając nadzieję, że pandemia szybko minie i będziemy mogli spotykać się i rozmawiać w normalnej rzeczywistości.

MANN FILTER

Od pierwszego do ostatniego kilometra.

MANN-FILTER – na pierwszy montaż oraz na rynku części zamiennych.

Filtr paliwa PU 11 002 z

Zgłoszone do opatentowania trójstopniowe usuwanie wody

MANN-FILTER, marka filtrów premium niezależnego rynku części zamiennych, oferuje innowacyjne odpowiedzi na nowe wyzwania w branży filtracyjnej. Przykładem jest zgłoszony do opatentowania filtr paliwa PU 11 002 z ze swoim wysoko wydajnym trójstopniowym usuwaniem wody — to tylko jeden z wielu produktów MANN-FILTER, montowanych fabrycznie lub dostępnych na niezależnym rynku części zamiennych w żółto-zielonych opakowaniach. Zaufaj produktom MANN-FILTER, których jakość w 100% odpowiada oryginalnemu wyposażeniu.

MANN-FILTER – Perfect parts. Perfect service.
www.mann-filter.com

MANN FILTER

Innowacyjny filtr paliwa MANN-FILTER w centrum uwagi – jak powstaje materiał filtracyjny

MANN-FILTER analizuje szczegóły powstawania filtrów i materiał filtracyjny nowego filtra paliwa PU 11 001 z.

Głównym elementem każdego filtra jest cienka wkładka materiału filtracyjnego. Odpowiada ona za to, co najważniejsze, czyli oczyszczanie paliwa. A bez czystego paliwa nie ma czystego spalania. „Dotychczas używane materiały z celulozowej pneumotermicznej włókniny filtracyjnej nie spełnią przyszłych wymogów czystości paliwa. Nowoczesne układy wtryskowe z delikatnymi dyszami, wysokim ciśnieniem do 2500 barów i czasem cyklu rzędu kilku milisekund są niezwykle czułe. Nawet najdrobniejsze cząstki brudu w paliwie działają jak pociski i mogą spowodować poważne uszkodzenia. Dlatego tak ważne jest stworzenie nowych materiałów filtracyjnych" — wyjaśnia dr Lars Spelter, który odpowiada za rozwój filtrów paliwa w firmie MANN+HUMMEL. Jedną z tych innowacji jest materiał filtracyjny MULTIGRADE F MB 333 umieszczony w filtrze paliwa MANN-FILTER PU 11 001 z.

Po ustaleniu wszystkich parametrów każdy nowy produkt trafia na stanowisko testowe. Prace rozpoczynają się od pierwszego wzorca. W nowoczesnym centrum technologicznym w Ludwigsburgu sterowany komputerowo licznik cząstek najpierw mierzy stopień separacji zgodnie z normą ISO. Ile cząstek przechodzi przez materiał i jakiej są wielkości? „Materiał MULTIGRADE F-MB 333 był optymalizowany tak długo, aż przedostawały się przez niego tylko 3 z 1000 cząstek o wielkości 4 mikrometrów. Te cząsteczki są nawet 18 razy mniejsze od średnicy ludzkiego włosa" — wyjaśnia dr Spelter. Następnie konstruktorzy sprawdzają zdolność pochłaniania zanieczyszczeń. Wykorzystują do tego celu sadzę. Na tym etapie należy wykazać, że nowy materiał nie zablokuje się przedwcześnie mimo filtrowania wielu cząstek brudu.

Innowacyjne materiały filtracyjne w filtrach MANN-FILTER f PU 11 001 z.

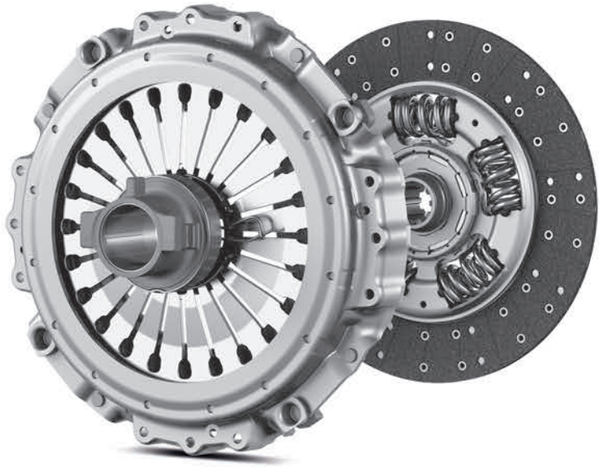
Sterowany komputerowo licznik cząstek mierzy wydajność filtracji PU 11 001 z

„Jeżeli wszystkie wytyczne są spełnione, rozpoczynamy testowanie produktu na małą skalę w naszym zakładzie produkcyjnym" — wyjaśnia dr Spelter. Wytwarza się ręcznie od 20 do 30 filtrów wzorcowych, które następnie, w przypadku filtru MULTIGRADE F MB 333, trafią do dalszych testów w laboratorium w Ludwigsburgu. Tutaj sprawdza się, czy połączenia między mieszkiem a tarczami końcowymi oraz spoina mieszka są szczelne i trwałe. Jeżeli wyniki nie są zadowalające, wprowadza się zmiany w używanych materiałach i sposobie obróbki, a następnie powtarza testy.

W ostatnim etapie materiał wraca do zakładu produkcyjnego na testy produkcji seryjnej. Urządzenia z wielkimi rolkami obrabiają około tony nowego materiału filtracyjnego. W warunkach produkcji seryjnej wytwarza się kilkaset wkładów filtra. Teraz należy wykazać, że produkt — jego wykrój, fałdy, utwardzanie i pozostałe cechy — sprawdza się w ciągłej eksploatacji. Dopiero po skutecznym wdrożeniu produkcji na poziomie seryjnym zakład produkcyjny i dział rozwoju dają zielone światło. „Projektowanie jest bardzo czasochłonne, wymaga wielkiej wiedzy oraz dużego zaangażowania pracowników. Chętnie jednak podejmujemy ten wysiłek, aby stale oferować naszym klientom wysokiej jakości innowacyjne produkty MANN-FILTER i nadal ustanawiać standardy w branży filtrowania" — podsumowuje dr Spelter

ZF AFTERMARKET

sachsprovenperformance.pl



W KAŻDYCH WARUNKACH. NIEZALEŻNIE OD WYZWANIA. GWARANCJA OSIĄGÓW.

TESTOWANE DO GRANIC WYTRZYMAŁOŚCI. GOTOWE DO DROGI.

Bądź przygotowany na każde wyzwanie ze sprzęgłami SACHS w jakości OE.
Odkryj sprawdzone technologie.
Sprawdź na: **sachsprovenperformance.pl**

SPRAWDZONE TECHNOLOGIE

SACHS

ZF AFTERMARKET

KIEDY LICZY SIĘ WNĘTRZE...

...wybierz produkty z portfolio TRW do samochodów ciężarowych.

TARCZE HAMULCOWE

Zaopatrujemy producentów samochodów oraz rynek części zamiennych w 12 milionów tarcz hamulcowych każdego roku. Możesz więc nam zaufać i montować tarcze TRW do samochodów ciężarowych swoich klientów. Spowoduje to ich zadowolenie i przyczyni się do rozwoju Twojej firmy.

KLOCKI HAMULCOWE

Produkujemy klocki hamulcowe, które spełniają oczekiwania wszystkich głównych producentów pojazdów ciężarowych na świecie. Dzięki klockom TRW zamontowanym w ciężarówce, naczepie czy autobusie zawsze zapewnisz komfort kierowcy i zwiększysz bezpieczeństwo jazdy.

ZACISKI HAMULCOWE

Wszystkie zaciski do samochodów ciężarowych, odpowiadają jakością wykonania częściom nowym oraz każdy z nich przechodzi serię testów kontrolnych na zakończenie procesu regeneracji. Oznacza to, że mogą one być montowane przez mechaników z pełnym przekonaniem, że są to części dobrej jakości oraz odpowiednio dopasowane.

Marka TRW należy do portfolio ZF Aftermarket – firmy, która stawia na to, aby każda stworzona część zamienna sprostała wyzwaniom. Nasi pracownicy na całym świecie dbają o to, aby właśnie takie części trafiały do naszych klientów. Produkty TRW wspierane przez globalną sieć ekspertów, wyznaczają standardy bezpieczeństwa i jakości.

trwaftermarket.com/pl

TRW

Aerotwin truck i Twin truck

Kompletna oferta wycieraczek do pojazdów użytkowych

BOSCH Technologia bliżej nas

Profesjonaliści wybierają wycieraczki Boscha

Dobra widoczność jest niezbędna w pracy kierowcy samochodu ciężarowego lub autobusu. Tysiące kilometrów tras przemierzanych w różnych strefach klimatycznych i warunkach pogodowych to prawdziwy poligon do testowania części samochodowych. Właśnie wtedy najbardziej docenia się doskonałe oczyszczanie szyby, bezszelestną pracę i zwiększoną żywotność piór wycieraczek.

W tak zmiennych i trudnych warunkach jak deszcz, śnieg, lód czy kurz lub inne zanieczyszczenia wycieraczki Boscha doskonale spełniają swoje zadanie. Różnorodność oferty Boscha spełnia oczekiwania nawet najbardziej wymagających użytkowników, jakimi są kierowcy ciężarówek.

Wycieraczki Twin – jakość premium w klasycznym wydaniu

Linia Twin to **wycieraczki szkieletowe**, przegubowe przeznaczone do montażu na hak. **Dostępne są w długościach od 400 do 1000 mm.** Szkielety tych wycieraczek są wykonane w całości z lakierowanego i cynkowanego metalu, co gwarantuje **solidne wykonanie, odporność na korozję i długą żywotność**. Pióra wycieraczek wykonane są z dwóch rodzajów gumy pokrytych powłoką grafitową, co zapewnia **wysoką jakość oczyszczania szyby i cichą pracę.**

Klasyczne wycieraczki szkieletowe są nadal bardzo popularne na wyposażeniu fabrycznym samochodów.

Od 2018 r. nowością w ofercie Boscha jest wycieraczka szkieletowa N76 (nr zamówieniowy 3.397.015.372) o długości 70 cm, do ciężarówek Scania typu R.

CZY WIESZ, ŻE:

Wycieraczki Boscha wyposażone są w system adapterów pasujący zarówno do małego (9x4), jak i dużego haka (12x4).

Aby ułatwić dobór na każdym opakowaniu wycieraczek Boscha znajduje się informacja o zastosowaniach oraz prosta instrukcja montażu.

Aerotwin z polimerową powłoką PPP

Linia Aerotwin to **wycieraczki płaskie**, dostępne w **długościach od 450 do 800 mm**. Wycieraczki te wyróżnia **skuteczne oczyszczanie szyb** dzięki równomiernemu rozłożeniu docisku pióra. Szyna stabilizująca Evodium wykonana jest **ze stali odpornej na korozję**, co zapewnia **właściwe rozłożenie siły docisku** dopasowane do ramienia, np. typu haka w pojazdach użytkowych. Do produkcji piór wycieraczek Aerotwin Bosch stosuje wysokiej jakości **syntetyczną gumę EPDM**, która zapewnia **dłuższą żywotność wycieraczki (nawet o 25%) i doskonałe oczyszczanie bez smug, brudu i innych pozostałości na szybie.**

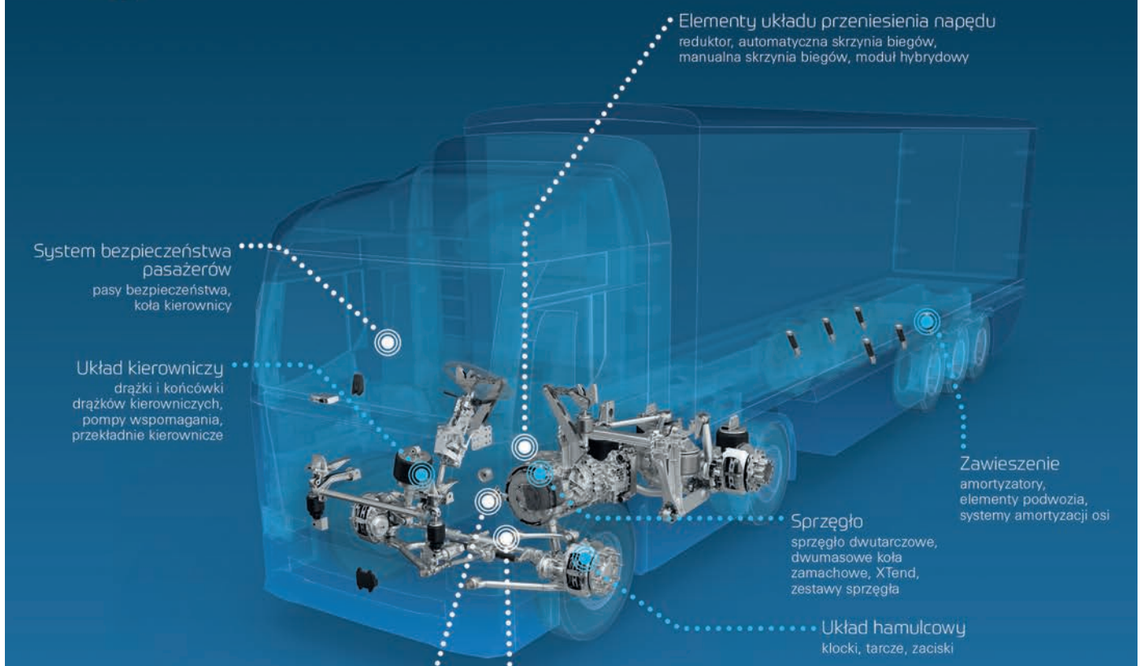
Natomiast innowacyjna **polimerowa powłoka PPP – Power Protection Plus**, czyli trwała warstwa ochronna na gumie **zmniejsza tarcie i zapewnia cichą pracę bez pisków i przeskakiwania w szerokim zakresie temperatur.**

Innowacyjne produkty, którym możesz ufać.

Nowoczesne rozwiązania, jakość OE, niemiecka technologia.

Części zamienne

Technologia



AFTERMARKET

LEMFÖRDER SACHS TRW

AFTERMARKET

Pionierstwo. Precyzja. Doświadczenie.

Światowy lider w dziedzinie technologii układów kierowniczych i zawieszenia do samochodów użytkowych.

NIEMIECKA PRECYZJA ZNANA NA CAŁYM ŚWIECIE

lemfoerderprecision.com

LEMFÖRDER

DOŻYWOTNIA GWARANCJA

DOŻYWOTNIA GWARANCJA OD HELLA

DLACZEGO WARTO WYBRAĆ PRODUKTY OBJĘTE DOŻYWOTNIĄ GWARANCJĄ:

- Zyskujesz komfort i bezpieczeństwo dzięki wydłużonemu bezterminowo okresowi gwarancji
- Utrzymujesz wartość swojego pojazdu - w przypadku jego sprzedaży, prawa dożywotniej gwarancji przechodzą na nowego własciciela
- W przypadku akceptacji reklamacji otrzymujesz zwrot pieniędzy lub wymianę na nowy produkt
- Wybierasz produkt wykonany w jakości oryginalnego wyposażenia
- Hella posiada ponad 100-letnie doświadczenie przy produkcji oświetlenia
- Produkty w ramach Programu Dożywotniej Gwarancji posiadają szerokie pokrycie carparku w Polsce
- Programem objętych jest ponad 1800 części w tym ponad 140 części dla pojazdów ciężarowych

PRODUKTY OBJĘTE DOŻYWOTNIĄ GWARANCJĄ:

- Reflektory przednie

- Reflektory przeciwmgielne

- Lampy tylne*

- Kierunkowskazy

W Programie Dożywotniej Gwarancji znajdują się produkty wykonane w technologii Halogen i Xenon dla pojazdów z kierownicą po lewej stronie. Wybierając produkty spośród 1800 części HELLA w tym ponad 140 produktów do pojazdów ciężarowych objętych ofertą zyskujesz jakość, komfort i bezpieczeństwo. Bezterminowo i bez kompromisów.

Dowiedz się więcej o
Programie Dożywotniej Gwarancji:
www.hella.pl/dozywotniagwarancja

*Dla pojazdów do 3,5T

HELLA

Miechy zawieszenia PHOENIX – silna marka na rynku części zamiennych.

50-cio letnie doświadczenie dowodem najwyższej jakości.

PHOENIX Air Springs

www.phoenix-airsprings.com

ContiTech Luftfedersysteme GmbH
D-30165 Hannover, Germany
airsprings_replacement@as.contitech.de

Division ContiTech of Continental AG
Continental ContiTech

KONCEPCJA SERWISOWA DLA ZASTOSOWAŃ DAF

ZESTAWY SERWISOWE I NARZĘDZIA DLA PNEUMATYCZNYCH HAMULCÓW TARCZOWYCH KNORR-BREMSE TYPU SN7 I SB7

Części zamienne Knorr-Bremse TruckServices dla ekspertów warsztatowych

Jeśli pojazd DAF podjeżdża do Twojego warsztatu, najprawdopodobniej jest wyposażony w pneumatyczny hamulec tarczowy Knorr-Bremse typu SN7 lub SB7.

Aby dać Ci pewność, że zawsze będziesz w stanie jak najszybciej przywrócić sprawność pojazdu, Knorr-Bremse opracował kompleksową ofertę zestawów serwisowych. Także specjalnie opracowanych do zastosowań w pojazdach DAF. Komponenty, takie jak zestawy klocków hamulcowych ProtecS® i tarcze hamulcowe Splined Discs®, ułatwiają codzienną pracę i gwarantują szybką i optymalną obsługę.

Oferowane komponenty są wynikiem wieloletniego doświadczenia Knorr-Bremse w projektowaniu i produkcji pneumatycznych hamulców tarczowych dla pierwszego wyposażenia wszystkich dostępnych samochodów ciężarowych, autobusów i przyczep.

Wszystkie części serwisowe, wspierane odpowiednimi narzędziami i dokumentacją, a także ośrodkami szkoleniowymi Knorr-Bremse, są zawsze szybko dostępne za pośrednictwem naszej rozbudowanej sieci sprzedaży.

W skrócie

- Zoptymalizowana koncepcja serwisu
- Do obsługi pneumatycznych hamulców tarczowych typu SN7 i SB7 w zastosowaniach DAF
- Zawiera technologie ProtecS® i Splined Disc®
- Produkty w jakości pierwszego wyposażenia
- Zatwierdzona przez producenta pierwszego wyposażenia jakość klocków hamulcowych

TRUCKSERVICES

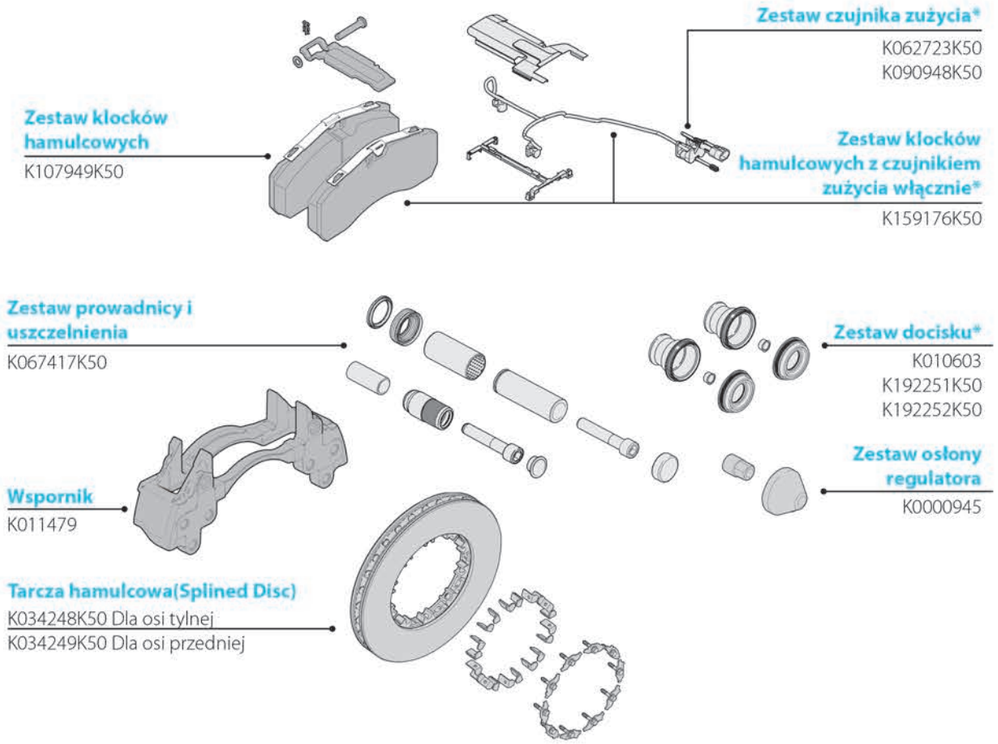
GENUINE NEW EconX® SERVICE PARTS SERVICES

UP2DATE

CZĘŚCI SERWISOWE I NARZĘDZIA

dla Knorr-Bremse SN7 i SB7 - do zastosowania w pojazdach DAF

W zależności od zainstalowanego w pneumatycznym hamulcu tarczowym, uniwersalnego zacisku lub zacisku EconX®



Walizkowy zestaw narzędziowy hamulca tarczowego
K158880K50

Miernik tarcz hamulcowych
K146719K50

Miernik siłownika hamulcowego
K108806K50

TRUCKSERVICES

Nasza firma oferuje kompleksowy asortyment produktów i usług serwisowych związanych z układami chłodzenia silnika oraz układami klimatyzacji.

MAHLE to nowy silny partner i ekspert w dziedzinie klimatyzacji i chłodzenia, dysponujący bogatym doświadczeniem jako producent komponentów o jakości wyposażenia oryginalnego (OEM). Zyskaj dostęp do wszystkich części zamiennych do systemów zarządzania temperaturą marki BEHR pod nadrzędną marką MAHLE, a także do asortymentu z zakresu wyposażenia warsztatów, diagnostyki i pozostałych usług serwisowych!

Dzięki temu Twój warsztat będzie optymalnie przygotowany na przyszłość, w której precyzyjne zarządzanie temperaturą będzie wymogiem dotyczącym nie tylko pojazdów spalinowych, lecz także pojazdów hybrydowych, elektrycznych i wykorzystujących ogniwa paliwowe. MAHLE—We shape future mobility.

mahle-aftermarket.com

MAHLE

OptiLock™

ZAMKI, BLOKADY I SYSTEMY RYGLUJĄCE

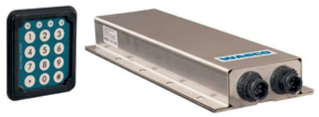
Dokładnie zabezpiecza ładunek, zapewniając spokój przez całą podróż.

Każdy operator floty wie, że naczepy są narażone na różne niebezpieczeństwa. Niezależnie od tego, czy są akurat zaparkowane na stacji rozrządowej, stacji benzynowej czy też poruszają się po drogach publicznych, rożnego rodzaju naruszenia naczep są powszechne. Aby uniknąć tego problemu, WABCO oferuje OptiLock™, zestaw wysokiej jakości mechanicznych i elektronicznych systemów zabezpieczeń. Dostosowane do Twoich potrzeb i większości pojazdów, dają gwarancję, że ładunek dotrze do celu na czas i w nienaruszonym stanie.
Kradzieże pojazdu to nie jedyne zagrożenie. Kierowca musi zabezpieczyć naczepę na wypadek prób zastąpienia oryginalnych towarów podróbkami, transportu towarów niezarejestrowanych czy nawet niezamierzanego przemytu ludzi. Najbardziej zaawansowane rozwiązania WABCO OptiLock™ zapewniają nie tylko zabezpieczenie drzwi, ale także dodatkową ochronę na przykład przed zmianą temperatury spowodowaną nieuprawnionym otwarciem chłodni. Rozwiązania elektroniczne OptiLock™ oferują dużo więcej niż zwykła kłódka.

Rozwiązanie dopasowane do twoich potrzeb

- ✓ Szeroki asortyment systemów blokujących - mechanicznych i elektronicznych
- ✓ Zestaw zróżnicowanych zamków do zastosowania w różnego rodzaju pojazdach
- ✓ OptiLock™ ELB-Lock®, wbudowany elektroniczny system blokowania, może być sterowany zdalnie za pomocą systemu Transics TX-TRAILERGUARD
- ✓ Łatwa obsługa zamontowanych na stałe systemów blokujących
- ✓ Zabezpieczenie drzwi i pojazdów

ELB-Lock®
ELEKTRONICZNY SYSTEM BLOKOWANIA DRZWI



ZAMÓWIENIA:
Oddziały MARTEX w całej Polsce

DODATKOWE INFORMACJE:
Przedstawiciel WABCO
tel.+48 669 983 877

WABCO

WWW.EURORICAMBI.COM

EURORICAMBI:

Euroricambi

SPARE PARTS, ORIGINAL SUCCESS

PRODUKTY

W naszych zakładach produkujemy ponad 11.000 części zamiennych do skrzyń biegów, dyferencjałów do pojazdów ciężarowych, autobusów oraz maszyn budowlanych najbardziej znanych firm O.E.M., jak: Mercedes-Benz, Volvo, Scania, DAF, MAN, Renault Trucks, Iveco, ZF-Transmissions, Eaton-Fuller Transmissions, Meritor, Caterpillar.

HISTORIA

Założona w 1979 roku we Włoszech w Bolonii, firma Euroricambi od 40 lat produkuje części zamienne do skrzyń biegów oraz dyferencjałów do wszelkiego rodzaju pojazdów na całym Świecie.

Firma Euroricambi, założona przez rodzinę Taddei, dzięki zaangażowaniu i kompetencji pracowników, inwestycjom oraz ciągle wdrażanym innowacjom stała się światowym liderem w tym segmencie.

TECHNOLOGIA

W naszych fabrykach znajduje się ponad 150 maszyn, które wyposażone są w najnowocześniejsze technologie, jak i najbardziej zaawansowane narzędzia pomiarowe i kontrolne (wymiarowe, chemiczne i metalurgiczne).

100% WŁASNEJ OBRÓBKI

W CELU DOKŁADNEJ KONTROLI KAŻDEGO PROCESU PRODUKCYJNEGO

16 PROCESÓW PRODUKCYJNYCH

Toczenie
Nacinanie kół zębatych
Frezowanie
Szlifowanie
Szlifowanie kół zębatych
Docinanie
Fazowanie
Wiercenie
Żłobkowanie kanałów olejowych
Obróbka cieplna
Nanoszenie powłoki molibdenowej
Śrutowanie
Spajanie włókien węglowych
Spawanie
Montaż
Pakowanie

OBSŁUGA

- 95% pozycji DOSTĘPNYCH na magazynie
- 24h proces zamówienia
- 22 KATALOGÓW TECHNICZNYCH (wersje drukowane, web)
- APLIKACJA EURORICAMBI kompatybilna z systemem Android i IOS

OEM code: 1931 480
PRZEKŁADNIA GŁÓWNA
SCANIA

OEM code: 1543 359
PIERŚCIEŃ SYNCHRONIZATORA
SCANIA

OEM code: 20771700
ZESTAW WAŁKA POŚREDNIEGO
VOLVO

OEM code: 20771311
KOMPLETNA ZĘBATKA BIEGU
VOLVO

OEM code: 21181518
ZESTAW DYFERENCJAŁU
VOLVO

Wszystkie podane nazwy, numery, symbole, opisy i fotografie producenta są wykorzystywane wyłącznie w celach informacyjnych.

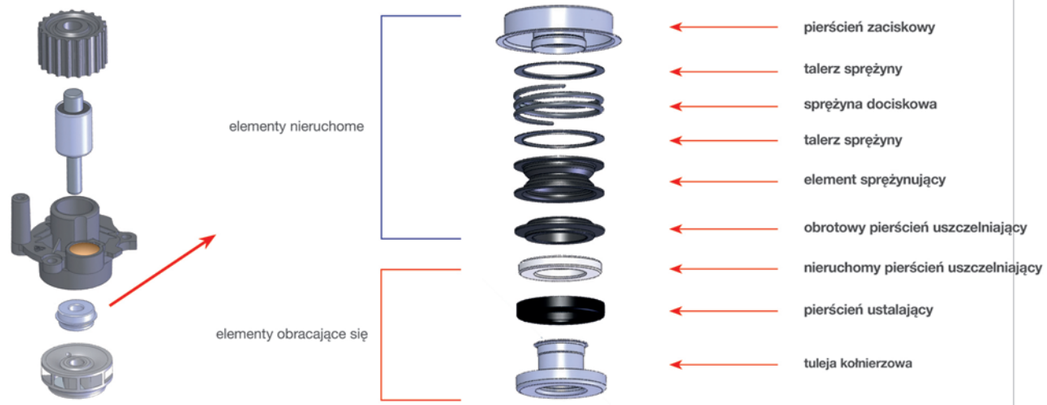
Mechaniczne uszczelnienie wirnika pompy wody – Mały, ale bardzo ważny element

Wraz z rosnącymi wymaganiami w zakresie mocy oraz emisji, nowe silniki samochodów użytkowych muszą być bardziej sprawne. Stosowane materiały pracują na granicy swojej wytrzymałości na ciśnienie i temperatury. Tym samym układ chłodzenia musi być bardziej skuteczny.

Rysunek 2. Konstrukcyjnie zakładany wyciek z pompy wody (1µm = 0,001 mm)

Pompa wody jest elementem mającym największy wpływ na wydajność układu chłodzenia. Jednocześnie jest najbardziej wrażliwym podzespołem wyposażonym w precyzyjny układ łożyskujący i uszczelniający.
Jest nim mechaniczny uszczelniacz, niewidoczny z zewnątrz i niepozorny element, który przy bliższym zapoznaniu okazuje się skomplikowanym mechanizmem. Mechaniczny uszczelniacz zamontowany jest na wałku pompy wody i oddziela łożysko pompy wody od cieczy chłodzącej. Składa się z wielu elementów, z których część obraca się, a inne są nieruchome (Rys. 1).

Efekt uszczelnienia uzyskiwany jest przez poślizg obydwu powierzchni uszczelniających pierścieni (obrotowy pierścień ślizgowy i nieruchomy pierścień ślizgowy) pod naciskiem sprężyny. Powierzchnie ślizgowe wykonywane są z materiałów wysokiej jakości i jednocześnie odpornych na zużycie, takich jak na przykład krzem, grafit czy ceramika. Wszelkie oszczędności materiałowe negatywnie odbijają się na trwałości uszczelniacza mechanicznego. Powoduje to, iż pompy wody mogą wprawdzie wyglądać identycznie, ale w istocie różnią się jakościowo. W celu zapewnienia właściwego funkcjonowania uszczelniacza mechanicznego, w całym okresie eksploatacji pompy, konieczne jest właściwe smarowanie i chłodzenie pomiędzy obydwoma pierścieniami. Jest to możliwe dzięki filmowi smarnemu, który podczas obrotu tworzy się pomiędzy obydwoma współpracującymi powierzchniami pierścieni. W celu redukcji tarcia i właściwego odprowadzania ciepła musi zawsze być utrzymywany film smarny o grubości 1-2 µm (Rys. 2). Pewien wyciek pojawiający się pomiędzy obrotowym a nieruchomym pierścieniem ślizgowym jest zjawiskiem całkowicie normalnym. Jednakże jest on bardzo niewielki i najczęściej jeszcze w pompie dochodzi do odparowania cieczy chłodzącej. Niekiedy może się zdarzyć, że płyn chłodzący przedostanie się do przestrzeni za pierścieniem ślizgowym i pojawi się w otworze spustowym. Jeżeli wyciek cieczy chłodzącej, szczególnie po zamontowaniu nowej pompy, jest niewielki, to zjawisko to



Rysunek 1. Budowa uszczelniacza mechanicznego

febiTruck

jest całkowicie normalne i nie stanowi podstawy do reklamacji. Niektóre pompy wyposażone są w zbiorniczki, w których gromadzi się wyciekający płyn chłodzący i jeszcze w obrębie pompy wody dochodzi do jego odparowania. Natomiast długotrwały wyciek cieczy chłodzącej z otworu spustowego jest objawem uszkodzenia uszczelnienia, a tym samym oznacza to nieszczelność pompy wody (Rys. 3).

Rysunek 3. Wyciek z otworu spustowego

Warto zaufać oferowanym przez febi bilstein częściom zamiennym w sprawdzonej jakości OE. Cały asortyment dostępny jest na stronie **www.bilsteingroup.com**

Marka febi należy do bilstein group - firmy, która w ramach jednej organizacji skupia kilka innych silnych marek. Więcej informacji na stronie: **www.bilsteingroup.com**

Uszczelniacz mechaniczny jest bardzo delikatnym elementem, który może zostać uszkodzony z poniższych przyczyn:

1. Uszkodzenia podczas transportu:
Uszczelniacz ślizgowy może zostać uszkodzony w trakcie transportu lub przez gwałtowną siłę działającą na wałek pompy paliwa (np. uderzenia).

2. Zastosowanie starego i/lub zanieczyszczonego płynu chłodzącego:
Powierzchnie uszczelniacza ślizgowego mogą zostać uszkodzone przez rdzę, zwapnienia lub zanieczyszczenia. W takim przypadku uszczelnienie łożyska pompy traci swoją skuteczność.

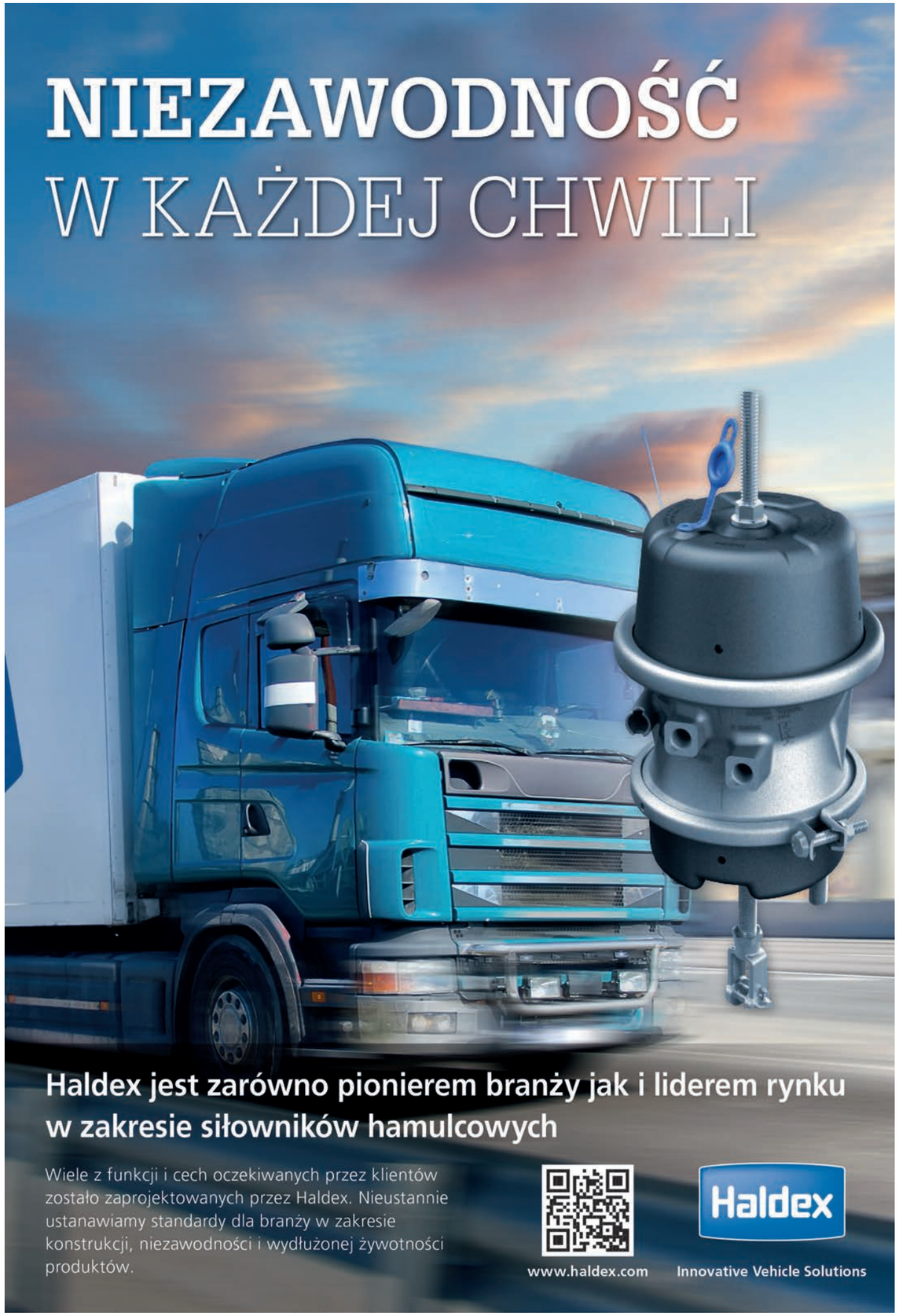
3. Praca pompy na sucho w wyniku braku płynu chłodzącego:
Jeżeli proporcja zmieszania czynnika chłodzącego z wodą nie jest właściwa, ciecz chłodząca traci swoje właściwości smarne. W efekcie nie jest zapewniony chroniący film smarny i dochodzi do tarcia na sucho pomiędzy pierścieniem ślizgowym i stałym. Tarcie wytwarza ciepło, które może uszkodzić uszczelniacz.

4. Błędy montażowe:
Użycie podczas montażu dodatkowych środków uszczelniających (silikon) może doprowadzić do uszkodzenia powierzchni pierścienia ślizgowego i stałego.

5. Praca pompy na sucho w wyniku zbyt niskiego ciśnienia w układzie chłodzenia:
Jeżeli zawór w korku chłodnicy jest uszkodzony, ciśnienie w układzie chłodzenia może być zbyt niskie. W efekcie tego, sprężyna dociskowa wywiera zbyt duży nacisk i obydwa pierścienie całkowicie przylegają do siebie. Jednocześnie nie powstaje film smarny i uszczelniacz pracuje na sucho.

Ferdinand Bilstein GmbH + Co. KG | Wilhelmstr. 47 | 58256 Ennepetal | Germany

bilsteingroup®


NIEZAWODNOŚĆ
W KAŻDEJ CHWILI
Haldex jest zarówno pionierem branży jak i liderem rynku w zakresie siłowników hamulcowych
Wiele z funkcji i cech oczekiwanych przez klientów zostało zaprojektowanych przez Haldex. Nieustannie ustanawiamy standardy dla branży w zakresie konstrukcji, niezawodności i wydłużonej żywotności produktów.
Haldex
www.haldex.com
Innovative Vehicle Solutions

NAJWYŻSZA JAKOŚĆ
LUK
LuK RepSet SmarTAC:
zestaw sprzęgła z samoregulacją
Zestaw naprawczy sprzęgła o najwyższej jakości. Wyjątkowo niezawodny. Niezwykle trwały.
Sprzęgła LuK RepSet SmarTAC mają nawet do 2 razy większą żywotność niż standardowe rozwiązania stosowane na pierwszy montaż.
System samoregulacji TAC w połączeniu z wytrzymałą okładziną HD30PLUS zapewnia niezwykłą trwałość sprzęgieł LuK używanych w samochodach ciężarowych.
Dodatkowe informacje:
www.schaeffler-aftermarket.pl
www.repxpert.pl
LUK
INA
FAG
RUVILLE
SCHAEFFLER

DinSensor™, Czujniki temperatury

Czujniki temperatury Dinex są:

- Bezpośrednim zamiennikiem dla czujników OE
- Testowane w Centrum Technologicznym Dinex
- Dostępne "od ręki" w magazynach Dinex
- Łatwe w montażu

Marka	Typ	Autobus	Nr OE	Nr Dinex
DAF	XF95, XF105, CF85, CF75		1810690, 1689811	22040
DAF	XF105, XF95		1810691, 1689812	22041
Iveco	Stralis		5801291814, 5801455941, 504109529	29042
Iveco	Stralis	Citelis, Airway, Crossway, Crealis, Minirider, Cityclass, Eurorider, Magelis,Domino	504102603, 5801455940, 55581035	29043
MAN	TGS, TGX, TGA, TGL TGM		81.27421.0253, 81.27421.0264, 81.27421.0242 81.27421.0237	47040
Mercedes-Benz	Actros, Axor, Antos		006.153.0628, 1614310103	51040
Mercedes-Benz	Actros		006.153.0728, 1614310104, 1614320014	51041
Mercedes-Benz	Actros, Axor		006.153.0528, 1614310102, 160310803048	51042
Scania	P,G,R,T	F,K,N	2265872, 2253825	67040
Volvo/Renault	FH, FM, FH(4), FM(4), T/K/C series	B13R, B7FB, B11R, B5LH, B8R, B8L	21412472, 7421412472	81043
Volvo/Renault	FH, FM, FH12, FM12, FE, FL, Kerax, Premium	B13R, B9L, B9S, B9TL, FE, FL, B5LH, B6R, B7R, B9R, B12B, B12M, B5RH	20889280, 20451990, 7420889280, 7420451990	81033
Volvo		B13R, B5LH, B8R	21164792	81044
Volvo/Renault	FH, FM, Kerax, Premium	B11R, B5LH, B8R, B8L	21225020, 7421225020	81045
Volvo	FH, FM	B11R, B5LH, B8R	21164414	81046
Volvo/Renault	FL, FE, Premium, Midlum	B8R, B5LH	21164790, 7421164790	81047

06.2020.PL © Dinex A/S, Denmark

W celu uzyskania dodatkowych informacji skontaktuj się z lokalnym biurem sprzedaży Dinex. **Dinex.net**

AFTERMARKET EUROPA

MERITOR
RUN WITH THE BULL

MERITOR® KLOCKI I TARCZE HAMULCOWE

ŚWIATOWY LIDER W DOSTAWACH ELEMENTÓW DO UKŁADÓW HAMULCOWYCH POJAZDÓW UŻYTKOWYCH NA PIERWSZY MONTAŻ ORAZ NA RYNEK AFTERMARKETOWY.

MDP5000SK SERIA RÓWNOWAŻNYCH KLOCKÓW OE

- Wysokiej jakości komponenty
- Szeroka oferta
- Wysoka skuteczność hamowania
- Homologacja R90 PLUS

Wysokowydajny materiał cierny, równoważny OE

Znakomita wytrzymałość

Kod QR do śledzenia i identyfikacji

AKCESORIA OE

OE CZUJNIKI ZUŻYCIA KLOCKÓW

SZUKAJ KLOCKÓW Z CZERWONYM BYKIEM!

Równoważna jakość OE: Klocki hamulcowe do hamulców Meritor z akcesoriami OE.

Zastosowania: Hamulce Meritor do pojazdów ciężarowych, ciągników siodłowych, autobusów i autokarów. Maksymalne temperatury powyżej 500 ° C

Płyta tylna: wzmacniana siatką

ECE R90 CERTYFIKOWANE TARCZE HAMULCOWE

Wykonane z materiałów najwyższej jakości, spełniających standardy Meritor.

Obrabiane za pomocą najnowocześniejszych urządzeń do obróbki skrawaniem.

W pełni zrównoważony i uwzględniający najnowsze osiągnięcia metalurgiczne proces odlewniczy zapobiegający uszkodzeniom termicznym i pęknięciom, ustanawiający nowy standard branżowy.

Spełnione wymagania:

- Geometria tarczy
- Specyfikacja materiałowa
- Stan zużycia
- Zmęczenie termiczne
- Test działania pojazdu z hamulcem roboczym
- Test porównujący dynamiczne właściwości cierne oryginalnej części
- Testy odporności na wysokie obciążenie i zmęczenie cieplne

meritor.com

MAKSYMALNY CZAS PRACY FLOTY

Przedstawiamy program części zamiennych FleetRunner™ firmy Gates dedykowanych do ciężkich zastosowań. Jako globalny i kompleksowy dostawca na pierwszy montaż firma Gates stosuje te same standardy jakości w produkcji wszystkich części FleetRunner™. Są to rozwiązania najwyższej jakości, które zapewniają bardziej wydajną pracę silników w dłuższej perspektywie czasu przy jednoczesnej redukcji kosztów obsługi oraz zwiększonym okresie eksploatacji.
Dostępne w całej Europie, na Bliskim Wschodzie i w Afryce.

GATES® FLEETRUNNER™
UTRZYMUJE CIĘ W RUCHU
WWW.GATES.COM

Gates | FleetRunner™

© Gates Corporation 2019 — Wszelkie prawa zastrzeżone.

AMPRO

www.ampro-tec.de

NOX-SENSOR

Czujnik NOX mierzy udział tlenków azotu w spalinach pojazdu i umożliwia skuteczne oczyszczanie spalin w połączeniu z katalizatorem SCR.

Ma to na celu utrzymanie emisji tlenków azotu w dopuszczalnych granicach, a jednocześnie zapewnienie jak najbardziej efektywnego spalania silnika.

W zależności od pojazdu zamontowana jest jedna lub dwie sondy NOx, a charakterystykaich pracyporównywalna jest z pracą sond lamba.

Większość sond Nox wygląda bardzo podobnie. Zdjęcie jest typowym przykładem, dokładne odniesienie musi być oparte na numerach OE.

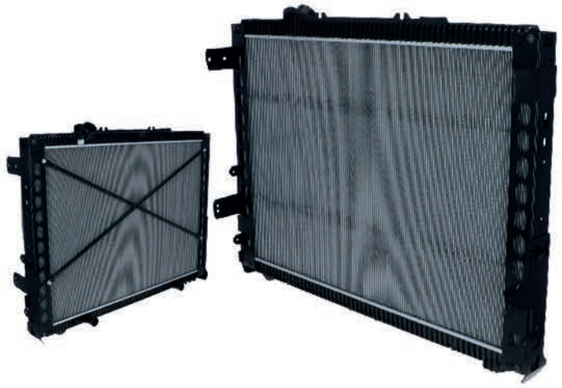
ZALETY CZUJNIKÓW SPALANIA AMPRO:

- Jakość OE, każdy pojedynczy czujnik jest indywidualnie kalibrowany i szczegółowo testowany
- 100% nowych komponentów użytych w procesie produkcji (bez części regenerowanych)
- 100% własnej produkcji
- 1:1 wymiana na części oryginalne, tak łatwa w montażu jak sonda lambda
- Najlepsza dostępność na rynku, dla większości ciężarówek (Mercedes, DAF, Volvo, MAN, Iveco, Renault, Scania) oraz dla większości samochodów osobowych/dostawczych (Mercedes, VW Group, BMW itd)
- Szeroki zakres czujników dostępnych w stałej ofercie - 85 dostępnych typów; nowe rodzaje w opracowaniu
- stale rozwijana gama produktów

DAF CF/XF EURO6 CHŁODNICE NRF >

Chłodnice NRF do pojazdów ciężarówych wyróżniają się znakomitym stosunkiem jakości do ceny. NRF oferuje wspaniałą jakość popartą prawie 100- letnim doświadczeniem i wysokiej klasy technologią. NRF jest liderem w projektowaniu i produkowaniu elementów układów chłodzenia.

NOWOŚĆ W OFERCIE
NRF # 50153
NRF # 50154



Oferta NRF >
NRF właśnie wprowadził 2 nowe chłodnice: DAF EURO6 dla modeli: DAF CF i DAF XF.

Gwarantujemy:
- Materiały wysokiej jakości
- Wysokiej jakości ramę - X zapewniającą dodatkowe wzmocnienie.

Standardy EURO 6 >
NRF jest napędzany przez innowacje ekologiczne i posiada unikalną gamę produktów dla gamy EURO 6. Regulacja Euro 6 wprowadza produkcję chłodnic na zupełnie nowy poziom, ponieważ ciśnienie robocze dla Euro 6 to 4 bary, w porównaniu z 1,25 bara dla norm Euro 4 oraz Euro 5.

NRF jako producent i dostawca chłodnic dla pojazdów z Euro 6 jest liderem niezależnego rynku części zamiennych.

****NRF nieustannie rozwija ofertę dla EURO6, obecnie pracujemy nad 20 referencjami, które wkrótce będą wprowadzone do oferty.**

TECH support
easyfit

webshop.nrf.eu

W OFERCIE HD
1.010+ POZYCJI

NIEBIESKI KOLOR INNOWACJI

Klocki hamulcowe są ważnym elementem każdego układu hamulcowego i mogą mieć ogromny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Latem 2019 roku JOST wprowadził na rynek nową gamę klocków hamulcowych w innowacyjnym kolorze niebieskim.
Szeroko zakrojone testy, przeprowadzone ze wszystkimi typami pojazdów użytkowych – od pojazdów długodystansowych po pojazdy budowlane, przejeżdżając w sumie ponad 1.500.000 km – wykazały jednoznacznie zalety klocków JOST.

ZALETY NIEBIESKICH KLOCKÓW JOST

- Bezpieczne hamowanie ciężkich pojazdów użytkowych ze względu na wysoką stabilność współczynnika tarcia. Zastosowanie do wszystkich ciężarówek oraz naczep i przyczep.
- Długa żywotność i najwyższa wydajność dzięki optymalnemu zużyciu
- Niezawodne osiągi od pierwszego hamowania aż do zużycia granicznego, nawet w ekstremalnych warunkach pracy.
- Zwiększona żywotność tarczy hamulcowej dzięki wysokiej klasy materiałowi ciernemu klocka
- Warstwa „Green Coating" pomagająca w docieraniu klocka z tarczą (nawet z używaną)
- Homologacja ECE R90
- Najniższy możliwy negatywny wpływ na środowisko
- Oszczędności firmy transportowej dzięki skróceniu przestojów na wymianę klocków w warsztacie

SŁABSZY EFEKT FADINGU

Samochody ciężarowe wraz z przyczepą lub naczepą muszą się niezawodnie zatrzymać, niezależnie od typu pojazdu czy wymagających górskich warunkach drogowych. Z materiałem ciernym JOST układ hamulcowy osiąga optymalną skuteczność hamowania i najkrótszą drogę hamowania. Przeprowadzony test porównawczy – według ISO 26865 – z innymi wiodącymi klockami dostępnym na rynku wykazał, że niebieskie klocki hamulcowe JOST działają znacznie lepiej nawet w trudnych warunkach eksploatacji.
Niebieskie klocki hamulcowe JOST są dostępne pod poniższymi numerami katalogowymi w sieci dystrybucji, do której kontakt znajduje się na stronie internetowej **www.jost-polska.pl** w zakładce „Sieć handlowa i serwisowa"

WVA Nr	JAE Nr	Opis
29158, 29257	JAE0250437020	Komplet klocków do SK7
29087, 29252, 29253	JAE0250431020	Komplet klocków do SN7

COLOR BY FUNCTION™ to pierwsza na rynku rodzina kolorowych złączy, wtyczek i gniazd zaprojektowana z myślą o skracaniu czasu postoju i zwiększeniu bezpieczeństwa kierowcy. W branży zdominowanej przez czarne produkty, Phillips zapewnia szybką i bezpieczną identyfikację funkcji kabla, wtyczki i gniazda dzięki jego kolorowi.

PHILLIPS
WE MAKE PRODUCTS THAT MAKE A DIFFERENCE®

www.phillips-europe.com

PE + Monark

LET'S SHOP!

NIEWIARYGODNA RÓŻNORODNOŚĆ CZĘŚCI

TERAZ ONLINE!

Jeden sklep – wszystkie części
Asortyment PE i Monark w jednym sklepie

Inteligentne wyszukiwanie
Szybsze wyszukiwanie części na podstawie numeru VIN i funkcji filtrowania

Łatwe kupowanie
Dzięki informacji o stanie, wykazie ulubionych produktów i opcji powtórzenia zamówienia jednym kliknięciem

Elastyczne opcje wysyłki
Do wyboru wysyłka standardowa lub ekspresowa albo jako paczka

shop.pe.de

TOTAL RUBIA

Stworzony z myślą o wydajności

Nowa gama TOTAL RUBIA

Nowoczesność
Innowacyjność
Wysoka jakość

PRZED

PO

Nowe ergonomiczne cechy

Nowy uchwyt umożliwiający lepszy chwyt i podnoszenie

Innowacyjny, podkreślający nowoczesność i ułatwiający nalewanie **kształt** baŃki

Zapewnia również mniejsze straty produktu przy **przelewaniu**

Nowe etykiety

Nowy projekt etykiety inspirowany deską rozdzielczą samochodu

Wzmocnienie marki i **widoczności** na półce sklepowej

Nowe ikony komunikujące korzyści

Nazwa produktu na **tle dedykowanym** dla danej gamy olejów

Kod QR, który uwierzytelnia produkt

Zalety produktu

Lepsza widoczność klasy lepkości

total.com.pl

TOTAL
Committed to Better Energy

Lepsza jakość, większy wybór – nowa gama produktów beztlenowych Elring

Chcesz nieco więcej?

Nasze preparaty do zabezpieczania śrub są dostępne nie tylko w butelkach harmonijkowych 10 ml, lecz także w opakowaniach o pojemności 50 ml. Dostępne w jednostkach opakowania 9 × 10 ml lub 6 × 50 ml.

Bogaty asortyment

Poszerzyliśmy naszą ofertę o uszczelkę do gwintów rurowych EL-Fil 77 oraz utrwalacz połączeń wkładanych EL-Add 48, doskonale nadający się do mocowania łożysk i wałów.

Precyzyjne nanoszenie

Nasze beztlenowe masy uszczelniające są dostarczane w praktycznej butelce harmonijkowej z zakrętką, która zapewnia czystą i łatwą aplikację.

Szybciej do celu

Nowa gama produktów beztlenowych osiąga wytrzymałość ręczną w ciągu kilku minut, co skraca czas oczekiwania.

Korzyść dla ludzi i środowiska

Wszystkie produkty nie są drażniące dla skóry i nie są oznakowane jako substancje niebezpieczne.

Asysten w prawidłowym doborze mas uszczelniających Elring

Dobierz właściwą masę uszczelniającą w 3 prostych krokach.

Website

Facebook

YouTube

Das Original

Nowe płynne środki do zabezpieczenia śrub marki Elring – das Original

Niezamierzone odkręcanie lub luzowanie połączeń śrubowych spowodowane przez czynniki zewnętrzne, takie jak wibracje, rozszerzalność cieplna, korozja lub niedostateczny moment dokręcania, może się źle skończyć. Dlatego płynne środki do zabezpieczenia śrub stanowią często stosowaną metodę alternatywną dla zabezpieczenia mechanicznego.

W wielu obszarach, w których kluczowe znaczenie mają absolutnie stałe połączenia śrubowe, zasadniczo możliwe jest zastosowanie dwóch rozwiązań. Zabezpieczenia mechaniczne, takie jak pierścienie sprężyste, podkładki lub nakrętki zabezpieczające. Wadą tych połączeń jest fakt, że z czasem tracą pierwotne naprężenie wstępne. Nie dotyczy to jednak śrub elastycznych z rozciąganym trzonem, które mogą uzyskać i utrzymać niezbędne naprężenie wstępne, jak np. śruby mocujące głowicę cylindrów. Głębszą przyczyną utraty naprężenia wstępnego jest fakt, że powierzchnia styku śruby w gwincie wynosi tylko od 15% do 20%, w zależności od skoku gwintu, a tym samym możliwe są także minimalne ruchy w gwincie.

W celu zwiększenia powierzchni styku i powstrzymania swobody ruchu w gwincie można zastosować środek do zabezpieczenia śrub. Jest to główny powód, dla którego te produkty są stosowane. Wśród innych można wymienić praktyczność zastosowania i koszty.

Łatwość zastosowania

Istotne przy zastosowaniu produktu jest zrozumienie jego działania. Płynny środek do zabezpieczenia śrub to klej anaerobowy. To znaczy, że płyn reaguje wyłącznie przy braku powietrza i tylko w połączeniu z powierzchnią metaliczną. Muszą to być jednak tak zwane metale aktywne, jak np. stal, mosiądz, miedź, żelazo lub brąz. W przypadku zastosowania metalu pasywnego, takiego jak stal nierdzewna lub aluminium, należy sprawdzić, w jakim zakresie możliwe jest wywołanie reakcji chemicznej w danym przypadku. Środek do zabezpieczenia śrub nakładany jest bezpośrednio na oczyszczony gwint śruby, a następnie od razu wykonywane jest połączenie śrubowe. Ze względu na kapilarność możliwe jest także nakładanie po montażu, o ile miejsce zastosowania jest dostępne.

Kolejną zaletą płynnego środka do zabezpieczenia śrub jest zapobieganie korozji w gwincie. Oznacza to, że klejenie i uszczelnianie wykonywane są jako jeden proces – dlatego stosowana jest też nazwa masa uszczelniająca.

Czym się różnią te dwa środki do zabezpieczenia śrub?

El-Loc 43 średni jest odpowiedni do średnic gwintów do rozmiaru M 36 i można go demontować przy zastosowaniu powszechnie stosowanych narzędzi. Natomiast El-Loc 70 mocny jest przeznaczony do gwintów do rozmiaru M 20. Ze względu na wyższy moment zrywający, w przypadku El-Loc 70 zaleca się mocno podgrzać połączenie śrubowe przed demontażem. W temperaturze powyżej 200°C środek do zabezpieczenia śrub ma konsystencję pasty. Zakres temperatury podczas eksploatacji wynosi dla obu produktów od -55°C do +180°C. Oba utrwalają się po około 10 minutach, czas uzyskania wytrzymałości funkcjonalnej wynosi około 3–6 godzin, a ostateczną wytrzymałość uzyskują po 12–24 godzinach. Szeroki zakres temperatury jest uzależniony od danego zestawienia materiałów oraz temperatury otoczenia. Oba produkty są odporne na działania olejów mineralnych, olejów syntetycznych, paliw, czynników chłodzących i innych mediów.

Zalety nowego środka do zabezpieczenia śrub

Oba nowe środki do zabezpieczenia śrub zostały zaklasyfikowane jako ekologiczne, co oznacza, że podczas obróbki nie powstają żadne substancje podlegające zgłoszeniu.

Nowe buteleczki mieszkowe ze zintegrowaną zakrętką twist cap stanowią dodatkową zaletę – umożliwiają zastosowanie jedną ręką, dzięki czemu zapewniają bardzo precyzyjne nakładanie i dozowanie.

Poza tym firma Elring oferuje oba środki do zabezpieczenia śrub w dwóch pojemnościach: 10 ml i 50 ml.

Dalsze informacje oraz karta charakterystyki są dostępne na stronie www.elring.de.

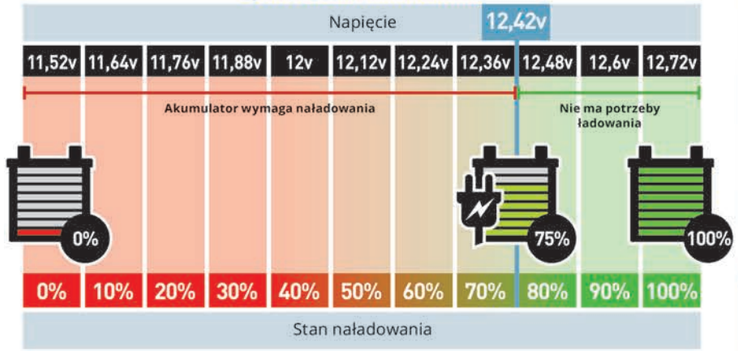
EXIDE® TECHNOLOGIES

VADEMECUM AKUMULATORÓW DO **POJAZDÓW UŻYTKOWYCH**

Główne przyczyny skróconej żywotności akumulatora

- Krótkie podróże z maksymalnym poborem prądu
- Źle dobrany akumulator
- Luzy w mocowaniu i uszkodzenie obudowy
- Przedłużone okresy samorozładowania
- Niesprawna instalacja elektryczna
- Ekstremalne temperatury

Sprawdź stan naładowania



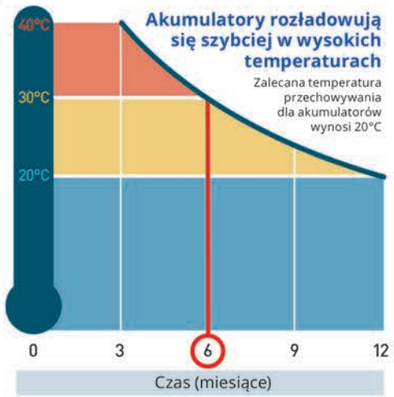
Najważniejsze kryteria przy doborze odpowiedniego akumulatora

Odporność na wstrząsy: w pojazdach ciężarowych, w których akumulator umieszczony jest w tylnej części nadwozia (np. Euro 5/Euro 6), mocny i odporny na wstrząsy akumulator jest niezbędny, aby uniknąć awarii. Odporność na wstrząsy jest ważna w przypadku pojazdów poruszających się po drogach złej jakości i w trudnym terenie.

Wytrzymałość w pracy cyklicznej: wysoka wytrzymałość w pracy cyklicznej jest ważna w przypadku akumulatorów zamontowanych w pojazdach użytkowanych na długich dystansach, zapewniających komfort kierowcy podczas postojów, pojazdach użytkowych, wykorzystywanych w intensywnym ruchu miejskim i innych pojazdach o dużym zapotrzebowaniu na energię. Ta cecha zapewnia maksymalnie długi okres użytkowania akumulatora i pewny start pojazdu.

Prąd rozruchu: wysoki prąd rozruchu umożliwia start silnika w niskich temperaturach i jest niezbędny w przypadku wielu pojazdów wymagających wysokich prądów, jak maszyny rolnicze czy budowlane.

Akumulatory rozładowują się szybciej w wysokich temperaturach



Zalecana temperatura przechowywania dla akumulatorów wynosi 20°C

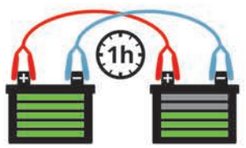
Zapamiętaj!

Klasyfikację uszkodzeń ze względu na miejsce ich powstania, rodzaj, ale przede wszystkim źródło, można ująć w następujący sposób:

- Uszkodzenia mechaniczne, czyli wszystkie ilościowe ubytki elementów akumulatora, takich jak połączenia, zwarcia, nieszczelności, mają podłoże produkcyjne i najczęściej są objęte gwarancją producenta akumulatora.
- Ubytki materiału aktywnego na płytach oraz parowanie elektrolitu są już wynikiem eksploatacji, a jeżeli następują one przedwcześnie – eksploatacji nieprawidłowej.
- Również uszkodzenia morfologiczne płyt, związane z powstawaniem miejscowej mikroformy krystalicznej siarczanów ołowiu, która powoduje nieodwracalne zasiarczenie płyt oraz chemiczne, związane ze zmianą rozkładu gęstości elektrolitu, są następstwem poddania akumulatora zbyt dużym obciążeniom.
- Nie podlega reklamacji również akumulator, którego niesprawnością jest tylko stan nienaładowania.

Porady praktyczne

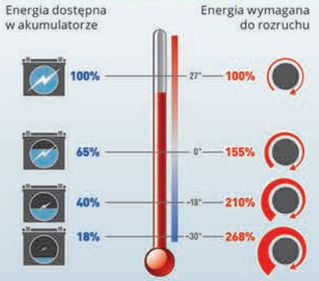
Przed montażem akumulatorów w samochodach ciężarowych nie wszyscy zwracają uwagę, aby były one identyczne i sparowane. Jeżeli montujemy dwa akumulatory o różnym stopniu naładowania (czyli różnym oporze wewnętrznym), zdarza się, że nigdy nie uzyskają one równego obciążenia. Przy połączeniu szeregowym ten sam prąd płynie przez obydwa akumulatory i przy różnym oporze wewnętrznym odkładają się różne napięcia, czyli każdy jest doładowywany w innym stopniu.



Rada: parowanie, czyli połączenie plusa z plusem, a minusa z minusem na min. 1 godzinę rozwiązuje ten problem.

W przypadku konieczności wymiany jednego akumulatora połączonego z innym szeregowo dopuszczalna różnica wieku akumulatorów połączonych wynosi maks. 1 rok. Zaleca się zawsze wymianę całego zestawu, ponieważ użycie starych i nowych akumulatorów może uniemożliwiać prawidłowe ładowanie/rozładowanie i skraca żywotność całego zestawu.

Jak niska temperatura wpływa na rozruch silnika



EXIDE TECHNOLOGIES | POWERING THE WORLD **FORWARD**

Akumulatory do pojazdów użytkowych

StrongPRO EFB+

Wysoka odporność na wstrząsy (HVR®), wymagany przy instalacji w tylnej części nadwozia – z technologią Carbon Boost™, zapewniającą szybsze doładowanie.

Endurance+PRO GEL

Wyjątkowo odporny na głębokie rozładowanie, 3 x dłuższy cykl życia od standardowego akumulatora, doskonały w pracy cyklicznej (+50% vs. AGM), wysoka odporność na wibracje.

EndurancePRO EFB

Wytrzymały w pracy cyklicznej – o 50% dłuższa żywotność w pracy cyklicznej w porównaniu do standardowego akumulatora do pojazdów ciężarowych.

PowerPRO

Imponująca moc przy każdym starcie – idealny do użytkowania w niskich temperaturach oraz w pojazdach z dużymi silnikami.

PowerPRO Agri & Construction

Zgodny ze specyfikacją OE – zaprojektowany pod kątem wysokich wymogów producentów maszyn rolniczych, leśnych i budowlanych.

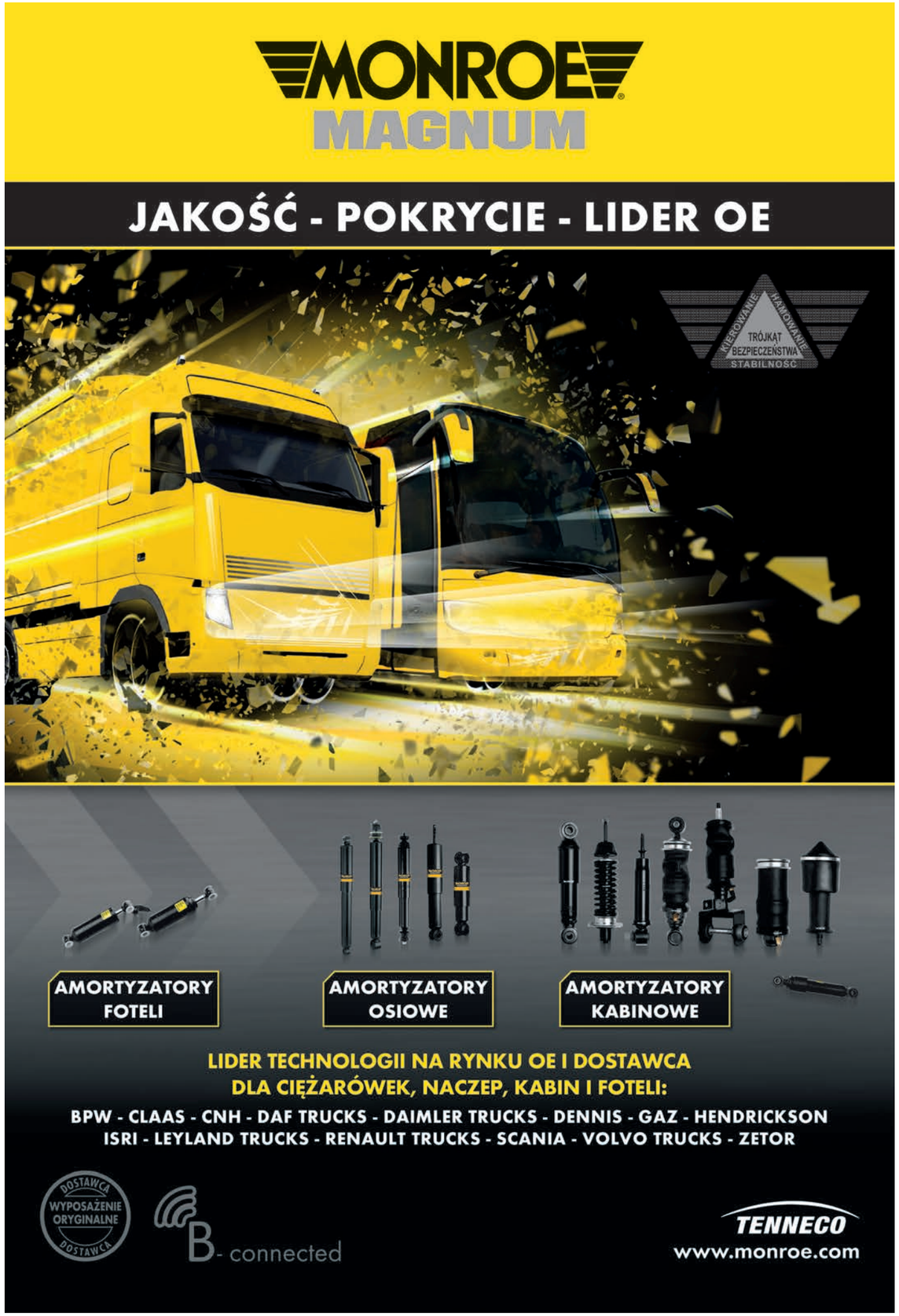
StartPRO

Solidny i niezawodny – pewna moc rozruchu w standardowym użytkowaniu.

Exide współpracuje z wiodącymi producentami samochodów, jak:
Alfa Romeo, Beneteau, BMW, Case, Citroën, Claas, Dacia, Fiat, Hymer, Hyundai, Iveco, Jaguar, Land Rover, Jeanneau, John Deere, Kia, Lancia, MAN, Mini, New Holland, Nissan, Peugeot, Renault, Saab, SAME Deutz-Fahr, Scania, Suzuki, Toyota, Volkswagen Group, Volvo...

www.exide.com

EQUIPMENT ORIGINAL MANUFACTURER



NOWE PRODUKTY

NOWY PROGRAM AKUMULATORÓW ROZRUCHOWYCH DO POJAZDÓW UŻYTKOWYCH

Firma Banner jest od dziesięcioleci uznanym specjalistą w zakresie wysokiej jakości akumulatorów rozruchowych w sektorze pojazdów użytkowych. Asortyment stale poszerza się o innowacyjne produkty i funkcje.

Nie tylko z tego powodu renomowani producenci, tacy jak DAIMLER czy LIEBHERR, polegają na naszych produktach i wybierają je jako komponenty OEM. Program Banner obejmujący części zamienne, linię produktów Buffalo Bull, stanowi nowoczesną i wiodącą jakość na rynku.

- **„Gold" Buffalo Bull EFB:** Najlepsze produkty spełniające najwyższe wymagania energetyczne, m.in. do ciężarówek jeżdżących na długich trasach
- **„Silber" Buffalo Bull SHD:** Nowoczesne akumulatory SHD do najpopularniejszych europejskich ciężarówek
- **„Black" Buffalo Bull:** Szeroka gama produktów do pojazdów użytkowych i maszyn rolniczych

MAJĄC TO NA UWADZE, ZMIENILIŚMY NASZĄ SERIĘ BUFFALO BULL W NASTĘPUJĄCY SPOSÓB:

- Rozszerzenie programu EFB o dodatkowy typ 150Ah (A-Box)
- Zastosowanie kratek ołowiowo-wapniowych wykonanych w technologii cięto-ciągnionej (Expanded metal) również w najpopularniejszych typach Buffalo Bull. Oznacza to, że w normalnych warunkach eksploatacyjnych nie wymaga konserwacji (bez konieczności uzupełniania wodą) przez cały okres użytkowania
- Wymiana większości obudów na przyjazne dla środowiska czarne obudowy/pokrywy z zawartością surowca z recyklingu

Ponieważ od lat jako wyposażenie OEM samochodów ciężarowych są instalowane wyłącznie akumulatory zamknięte z blokową lub podwójną pokrywą, zdecydowaliśmy się na odświeżenie asortymentu typów SHD i jednocześnie zmianę pozycjonowania następnych typów SHD PROfessional:

- **Wycofanie z oferty SHD 640 35 (A-Box) =>**
  Alternatywa: SHD PRO 645 03
- **Wycofanie z oferty SHD 680 32 (B-Box) =>**
  Alternatywa: SHD PRO 680 08
- **Wycofanie z oferty SHD 725 11 (C-Box) =>**
  Alternatywa: SHD PRO 725 03

W celu uzyskania dalszych informacji na temat wprowadzonych zmian, prosimy o kontakt poprzez stronę internetową firmy Banner lub z Państwa osobą kontaktową w firmie Banner. Jesteśmy przekonani, że dzięki naszemu programowi Buffalo Bull mamy optymalne szanse, aby konkurować pod względem jakości i w nadchodzących latach nadal zwiększać nasze udziały w rynku w segmencie pojazdów użytkowych!

BUFFALO BULL EFB „GOLD"

- Akumulator sieci pokładowej w sektorze pojazdów użytkowych musi w coraz większym stopniu spełniać rosnące wymagania, np. funkcja komfortu w pojazdach do transportu długodystansowego lub montaż akumulatora z tyłu pojazdu.
- Aby spełnić te najtrudniejsze wymagania, Banner opracował nowy akumulator Buffalo Bull EFB i wprowadził go na rynek w 2018 roku.
- **NOWOŚĆ:** EFB 650 17 (A-Box).

BUFFALO BULL SHD PROFESSIONAL „SILBER"

- Zapewnia pełną moc w każdym pojeździe użytkowym.
- Super wytrzymałe akumulatory do nowoczesnych samochodów ciężarowych o dużym zapotrzebowaniu na energię, zwłaszcza w transporcie dalekobieżnym i autobusach.
- Akumulator zastępczy do Daimler ACTROS i innych oryginalnych akumulatorów europejskich producentów.
- **NOWOŚĆ:** rezygnacja z 3 typów SHD 640 35/680 32/725 11 na rzecz nowoczesnych modeli SHD PROfessional.

BUFFALO BULL „SCHWARZ"

- Niezawodna technologia i jakość.
- Szeroki asortyment do różnych zastosowań w pojazdach użytkowych i maszynach rolniczych.
- Dwa typy wysokoprądowe 650 11 (1150 A) i 680 11 (1400 A) do pojazdów specjalnych z dużym obciążeniem dodatkowym (np. z zespołami hydraulicznymi), które są również uruchamiane podczas rozruchu. Zastosowanie w maszynach czyszczących, myjkach wysokociśnieniowych, maszynach budowlanych lub ratrakach.
- **NOWOŚĆ:** Zastosowanie kratek ołowiowo-wapniowych wykonanych w technologii cięto-ciągnionej (Expanded metal) również w najpopularniejszych typach Buffalo Bull. Wymiana większości obudów na przyjazne dla środowiska czarne obudowy/pokrywy z zawartością surowca z recyklingu

bannerbatterien.com

LEADING COMPANIES OF AUSTRIA

THE ART OF LIGHTS

ASPÖCK SYSTEMS

MULTILED III
KOMPAKTOWY rozmiar
SYMETRYCZNY wymienny klosz

ECOLED II
SYMETRYCZNY wymienny klosz
OBRACALNA o 180° lampa (lewa + prawa)

GLOWING BODIES

DUŻA POWIERZCHNIA ŚWIETLNA | SYMETRYCZNY, WYMIENNY KLOSZ | IMPULS ISO 13207-1

To tylko trzy z wielu zalet jakie lampy EcoLED II oraz MultiLED III oferują do przyczep, naczep oraz pojazdów silnikowych. Duża powierzchnia świetlna, jednorodne „neonowe" światło pozycyjne i nowoczesna forma wyróżnia je na tle konkurencji, natomiast kompaktowy rozmiar pozwala stosować lampy MultiLED III na pojazdach o ograniczonej przestrzeni montażowej. Nowoczesne technologie, innowacyjne rozwiązania, wysoki współczynnik bezpieczeństwa – to jest to, co cechuje markę Aspöck Systems.

PRZEDSTAWIAMY: DWIE LAMPY – WIELE MOŻLIWOŚCI

www.aspoeck.com

www.dayco.com

Globalny partner na rynku OE i aftermarket

Lider w inżynierii i produkcji napinaczy i pasków na oryginalne wyposażenie do pojazdów ciężarowych i maszyn, przeznaczonych do zastosowań w silnikach wysokoprężnych HD. Wysoka wydajność i niezawodność.

DAYCO®
MOVE FORWARD. ALWAYS.™

Transport ciężarowy i smarowanie – jak odnaleźć się w czasach zmian?

Wybuch pandemii spowodował, że przewoźnicy drogowi musieli w ciągu ostatnich miesięcy stawić czoła wielu nowym wyzwaniom. Jednak branżę czeka kolejna fala zmian, bo na horyzoncie jest wprowadzenie normy Euro VII, która powoduje konieczność rozwoju nowych formulacji smarnych do pojazdów ciężarowych. Główne założenia pozostają bez zmian – zachować wysoki poziom ochrony silnika oraz opracować produkty o niskiej i bardzo niskiej klasie lepkości, które pomogą ograniczyć spalanie. Formulacje olejów niskopiołowych, takich jak Mobil Delvac, już dzisiaj pomagają przewoźnikom ograniczać zużycie paliwa i spełniać najnowsze regulacje prawne.

Producent olejów Mobil Delvac jest oficjalnym dostawcą paliw, środków smarnych i technologii dla zespołu Aston Martin Red Bull Racing, który podobnie jak ExxonMobil wprowadził szereg zmian w związku z pandemią. „Znacząco zmieniliśmy sposób działania. Wprowadziliśmy wiele procedur umożliwiających zachowanie dystansu społecznego, a na torze wyścigowym oraz w podróży używamy środków ochrony osobistej. Wszyscy kierowcy i członkowie zespołu przechodzą również regularne testy pod kątem Covid-19" – mówi Gerrard O'Reilly, szef logistyki w zespole Aston Martin Red Bull Racing.

Olejowe oszczędności wsparciem zmian

Jednym spośród zapowiedzianych wyzwań dla branży transportowej jest wprowadzenie jeszcze bardziej restrykcyjnej normy emisji spalin Euro VII. „Norma Euro VII prawdopodobnie zacznie obowiązywać w latach 2024/2025. Nowe unijne regulacje zakładają, że przewoźnicy i inni właściciele pojazdów zmniejszą zużycie paliwa o 15% w porównaniu z danymi z 2019 roku, a następnie o kolejne 15% do 2030 roku" - wyjaśnia Gerwin Schucher, Product Technical Advisor z ExxonMobil.

„Będziemy potrzebować nowych konstrukcji i nowego sposobu myślenia, aby te założenia zostały osiągnięte. Istotną rolę w tym procesie odegrają również oleje silnikowe. Oczekuje się, że nowe formulacje smarne zwiększą oszczędność paliwa o kolejny 1%, co przybliży branżę do spełnienia nowych przepisów w zakresie redukcji emisji zanieczyszczeń przez pojazdy ciężarowe. Badania nad nowymi formulacjami Mobil Delvac o niskiej i bardzo niskiej klasie lepkości już trwają. Nasze nowe produkty pomogą jeszcze bardziej ograniczyć zużycie paliwa bez uszczerbku dla ochrony silnika i żywotności oleju" – dodaje ekspert techniczny ExxonMobil.

Dotychczasowe efekty prac w zakresie energooszczędności w transporcie i ograniczania zużycia paliwa dzięki olejom silnikowym przyniosły dobre rezultaty. Na przykład, syntetyczny olej silnikowy Mobil Delvac 1 LE 5W-30 pod względem zużycia paliwa wyraźnie zdystansował produkty mineralne. Testy przeprowadzono w niezależnym ośrodku badawczym Millbrook w Wielkiej Brytanii, zajmującym się projektowaniem, inżynierią, badaniami i rozwojem pojazdów i jednostek napędowych.

Testy na torze Millbrook wykazały 2,9 proc. spadek zużycia paliwa po zmianie olejów mineralnych na produkty syntetyczne w układzie napędowym. W testach zużycia paliwa w trybie jazdy autostradowej brały udział dwa pojazdy ciężarowe Iveco Eurocargo 75E16 EEV Euro V, obciążone do 50% dopuszczalnej masy. Silnik pojazdu był smarowany olejem Mobil Delvac 1 LE 5W-30, a do smarowania tylnego mostu i skrzyni biegów wykorzystano Mobilube 1 SHC 75W-90. Spadek zużycia paliwa zaobserwowano, porównując syntetyczne środki smarne z olejem mineralnym 15W-40 w silniku, mineralnym 85W-140 w tylnym moście oraz mineralnym 80W-90 w skrzyni biegów. Ewentualne korekty dotyczyły sytuacji, w których zmiany w środowisku testowym miały statystycznie istotny wpływ na oszczędność paliwa.

Potwierdzenie oszczędności znajdziemy również w przykładach z rynku. Francuski przewoźnik Les Transports Joulié po zmianie oleju SAE 10W40 na w pełni syntetyczny Mobil Delvac 1 LE 5W30 uzyskał 3,2% mniejsze zużycie paliwa. Oszczędność została wyliczona na podstawie ponad 12 miesięcy testów przy użyciu dwóch ciężarówek.

Co czeka przewoźników?

W przyszłości nowe elektryczne pojazdy użytkowe zwiększą złożoność flot i będą wymagały nowych umiejętności, nowych środków smarnych i zaawansowanej konserwacji prewencyjnej. Jednak inteligentne ciężarówki już istnieją, łącząc jazdę wspomaganą, zdalne monitorowanie pojazdu i wykorzystanie coraz bardziej zaawansowanych czujników w celu poprawy bezpieczeństwa na drodze i zmniejszenia zużycia paliwa.

„Nasze ciężarówki są najbardziej przyjazne dla środowiska jak jest to obecnie możliwe, ale zawsze istnieją możliwości wprowadzania kolejnych zmian" - podkreśla O'Reilly. „Można używać auta ciężarowe zasilane biopaliwem, ale europejska sieć wsparcia dla tego typu pojazdów jeszcze nie funkcjonuje. Gdy tylko ciężarówki hybrydowe staną się dostępne, to oczywiście przyjrzymy się takim możliwościom. Zmieniłoby to sposób, w jaki pracujemy, szczególnie że jesteśmy zaangażowani w sprawdzanie wszystkich metod, dzięki którym nasz transport i logistyka stałyby się bardziej zrównoważone" – dodaje.

Oczywistym jest jednak, że branża przewozów drogowych przechodzi obecnie zmiany jak nigdy dotąd. Połączenie nowych technologii i nowych przepisów dotyczących emisji, wraz z obecną pandemią, zmienia sposób działania flot, co z kolei wpłynie na logistykę i planowanie związane z codzienną eksploatacją pojazdów.

Dobra wiadomość jest taka, że kluczowi gracze branży motoryzacyjnej już teraz ciężko pracują nad osiągnięciem jak najlepszych wyników. Będzie to wyzwanie, zwłaszcza w obliczu pojawienia się nowych technologii na rynku. Producenci OEM, dostawcy części,

projektanci infrastruktury, dostawcy rozwiązań cyfrowych i energii są coraz bardziej zgodni w swoich wysiłkach. Wspólnie tworzą narzędzia niezbędne do zapewnienia bezpiecznego i jeszcze bardziej wydajnego transportu drogowego w przyszłości.

Wśród syntetycznych olejów silnikowych Mobil Delvac 1 dostępnych w sieci sprzedaży Martex na szczególną uwagę zasługują:

Mobil Delvac 1 LE 5W30, w pełni syntetyczny olej do wysokoobciążonych silników Diesla, który łączy zaawansowaną technologię ochrony silnika w pojazdach niskoemisyjnych z większymi możliwościami w zakresie oszczędności paliwa oraz innymi korzyściami związanymi ze stabilnym funkcjonowaniem silnika, takim jak trwałość, ochrona systemów emisji i wydłużone okresy między wymianami oleju.
Spełnia lub przewyższa wymagania: ACEA E9/E7/E6; API CJ-4/CI-4 PLUS/CI-4/SN.
Aprobaty (wybrane): MB-Approval 228.51/228.31; MAN M 3677/M 3477/M 3271-1; Volvo VDS-4/VDS-3; Renault Truck RLD-3/RLD-2; Scania LDF-4.

Mobil Delvac 1 ESP 5W40 jest zaawansowanym technologicznie olejem syntetycznym, który pomaga wydłużyć czas pracy silnika jednocześnie zapewniając możliwość wydłużonych przebiegów. Pomaga ograniczyć zużycie paliwa w nowoczesnych silnikach pracujących w trudnych warunkach. Został opracowany, aby zapewnić wyjątkową wydajność w nowoczesnych i starszych, wysokoobciążonych silnikach, również tych wyposażonych w systemy ograniczające emisję spalin.
Spełnia lub przewyższa wymagania: API CK-4/CJ-4/CI-4/CI-4 PLUS/CH-4/SM/SN; ACEA E7/E4.
Aprobaty (wybrane): MB-Approval 228.31; MAN M 3575; Volvo VDS-4.5; RENAULT TRUCKS RLD-3.

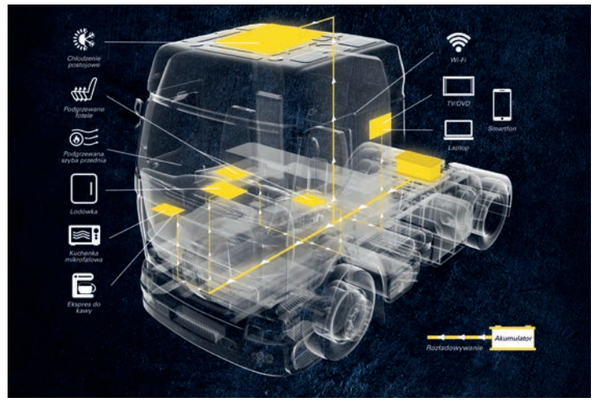
Więcej informacji o olejach silnikowych i smarach Mobil Delvac do pojazdów ciężarowych uzyskasz w sieci sprzedaży MARTEX.

Tekst powstał we współpracy z Janne Haarala, Manager Europe CVL Sector, ExxonMobil.

VARTA®

Nowoczesne rozwiązanie dla flot. Akumulator VARTA® ProMotive AGM

Na przestrzeni ostatnich lat pojazdy użytkowe bardzo się zmieniły. Wpływ na to miały m.in: regulacje rządowe wprowadzające wyższe standardy poziomów emisji spalin, rosnąca liczba postojów z noclegami, korzystanie z dodatkowych urządzeń pobierających energię, takich jak np. klimatyzacja czy ogrzewanie postojowe a także coraz większa ilość urządzeń poprawiających komfort pracy kierowcy montowanych zarówno w kabinie, jak i w obrębie układu napędowego.



Rys. Liczne urządzenia rozładowujące akumulator

VARTA® ProMotive AGM OFERUJE:

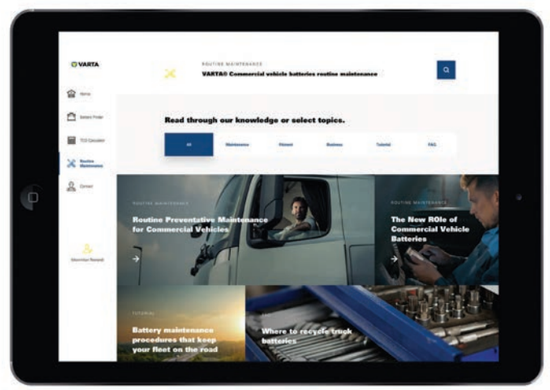
- Zwiększoną odporność na wibracje ze względu na montaż na tylnej osi (EURO 5/6)
- Wysoką akceptację ładunku umożliwiającą szybkie doładowanie podczas krótszych przejazdów (np. funkcje żeglowania, jazda ekonomiczna)
- 6x większą liczbę cykli w kontekście częstych postojów z noclegiem niż konwencjonalne akumulatory
- Zwiększoną odporność na głębokie rozładowanie zapewniającą prawidłowe działanie dodatkowych urządzeń np. klimatyzacja czy ogrzewanie postojowe

Dowiedz się więcej: VARTA TRUCK PORTAL

fleet.varta-partner-portal.com/pl-PL

Platforma zawiera wyszukiwarkę akumulatorów, kalkulator TCO (całkowite koszty zarządzania flotą) oraz część informacyjną. Wyszukiwarka akumulatorów ułatwia klientom znalezienie odpowiedniego akumulatora do wybranego zastosowania. Uwzględniając pojazdy z wyposażeniem dodatkowym, wyjaśnione zostają odpowiednie technologie zapewniające maksymalne parametry i obniżony TCO. Kalkulator TCO dostarcza konkretnych informacji o potencjalnych oszczędnościach wynikających z wyboru właściwego akumulatora na podstawie wymagań danego klienta.

Zachęcamy do odwiedzenia platformy na stronie VARTA



VARTA Truck Portal

Mój wybór? Oryginał!

Oryginalna jakość BorgWarner

Nie akceptuj niższych standardów

- Trwała turbosprężarka w oryginalnej jakości BorgWarner
- Obszerna oferta produktów
- Szybkie i niezawodne zaopatrzenie w części zamienne
- Globalna sieć dystrybutorów
- Optymalne wsparcie w diagnostyce błędów i naprawie

aftermarket.borgwarner.com

BorgWarner

Continental
The Future in Motion

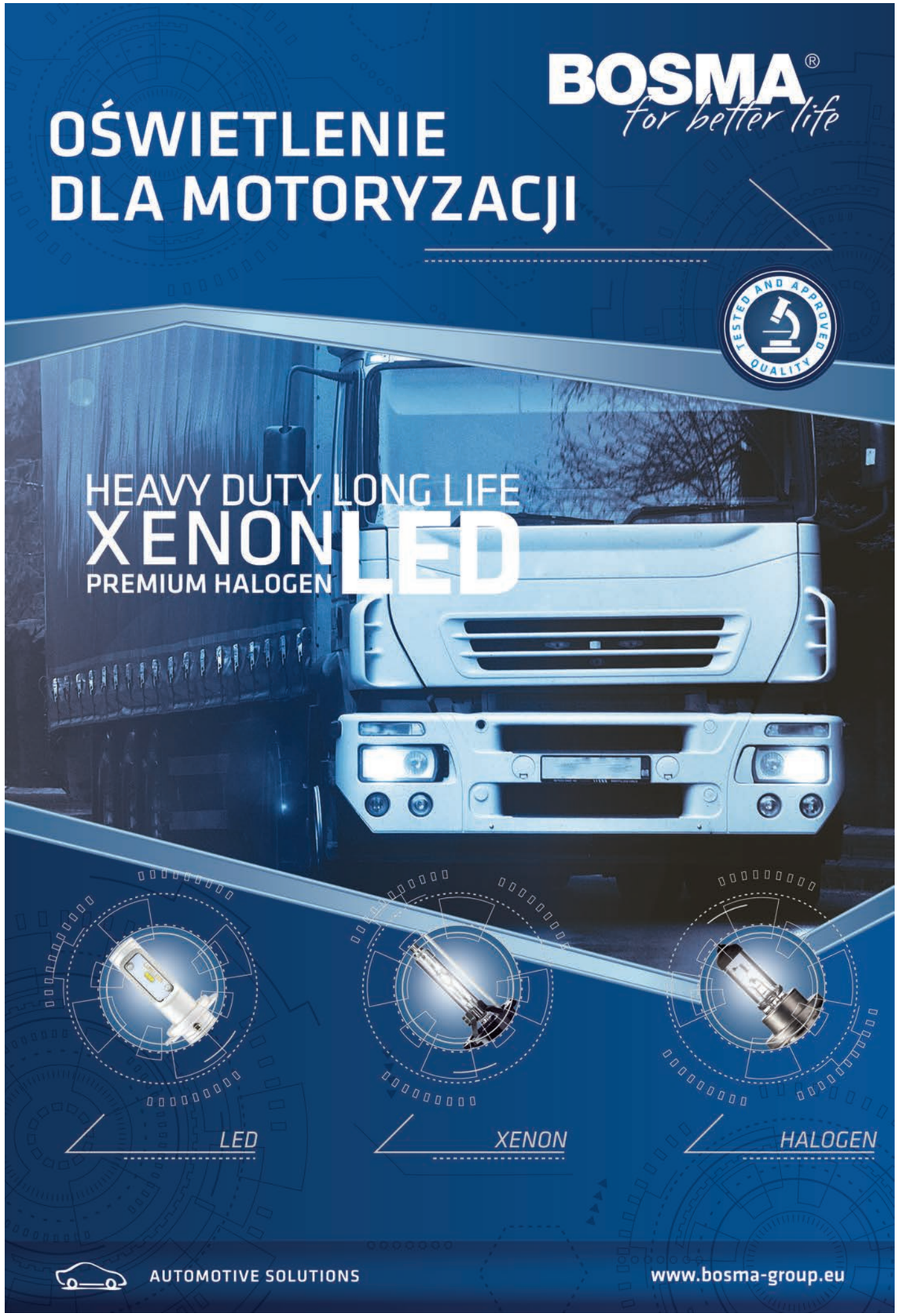
Wszechstronność, kilometr po kilometrze.

Dzięki zwiększonej trwałości bieżnika połączonej z niskim zużyciem paliwa, opona **Conti Hybrid** gwarantuje najwyższą wydajność, kilometr po kilometrze.

› wysokie przebiegi
› niskie zużycie paliwa
› dobre właściwości na mokrej nawierzchni.

Autostrada / Ruch regionalny

www.continental-opony.pl/transport



dobra alternatywa - jakość covind

KONKURENCYJNA CENA

W jakim celu została wprowadzona linia produktów wykonanych z materiału PPGF? Stopnie wykonane z PPGF zostały wprowadzone do oferty w odpowiedzi na potrzeby rynków ukierunkowanych na cenę jako wysokiej jakości, ale tańsza alternatywa dla stopni wykonanych z SMC. **Czy produkt z PPGF jest niskiej jakości?** Nie, polipropylen połączony z włóknem szklanym posiada bardzo dobre właściwości mechaniczne, fizyczne i chemiczne – równe, lub nawet w niektórych przypadkach lepsze – niż SMC użyty do produkcji stopni. Należy zwrócić uwagę, że produkty z PPGF mogą być porównywane z produktami z SMC jedynie jeżeli zawierają minimum 20 procent włókna szklanego. **Dlaczego PPGF jest tańszy niż SMC?** Produkcja poprzez formowanie wtryskowe jest ekonomiczniejsza, natomiast materiał PPGF może być poddany recyklingowi i użyty ponownie, co obniża koszt surowca. **Czemu wybrać stopnie covind'a wyprodukowane z PPGF?** Covind zawsze dba o zachowane najwyższych standardów jakościowych i dbałości o detale przy produkcji wszystkich swoich wyrobów bez względu na użyty materiał. aby zapewnić maksymalną wytrzymałość i trwałość, stopnie covind'a wyprodukowane z PPGF mają zawartość włókna szklanego powyżej **25%**.

Sprawdź różnicę

www.covind.it

SCR - CO TO JEST I PO CO SIĘ STOSUJE?

Układy SCR w samochodach wyposażonych w silniki diesla mają za zadanie obniżyć ilość związków azotu **NOx** w spalinach. Na mocy norm emisji spalin w chwili obecnej układ SCR jest już we wszystkich samochodach osobowych, dostawczych i ciężarowych. Redukcja tlenków azotu odbywa się poprzez wtryśnięcie do układu wydechowego odpowiedniej ilości roztworu mocznika, który potocznie nazywany jest AdBlue® a sprzedawany przez Grupę Azoty pod marka własną NOXy®. Grupa Azoty posiada prawa do produkcji i używania znaków towarowych NOXy® AdBlue®. Właścicielem znaku towarowego jest VDA. Vebrand der Automobileindustrie

Spaliny powstają podczas spalania paliwa dostarczonego do cylindrów. W teoretycznie optymalnych warunkach każdy kilogram paliwa powinien być zmieszany z **14,7 kg** powietrza (w przypadku silnika ZI). Oznacza to, że w całej mieszance paliwowo-powietrznej paliwo stanowi tylko **6,37%.** Spaliny silnika z zapłonem iskrowym składają się w większości z azotu **(N)**, który jest dostarczany z powietrzem. Kolejnymi składnikami spalin są: dwutlenek węgla, woda, tlen i składniki szkodliwe. Warto zaznaczyć, że składników szkodliwych (NOX, HC, CO, związki siarki) w spalinach jest około **1%.**

Większy problem w Dieslu

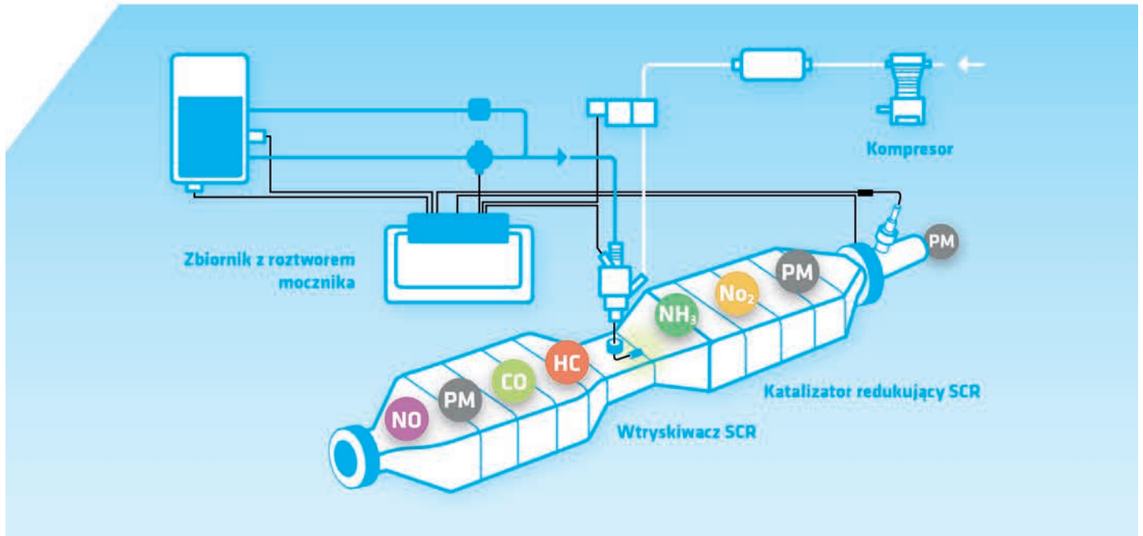
Silnik Diesla pracuje z nadmiarem powietrza. Na biegu jałowym współczynnik λ wynosi około **5-6,** co oznacza, że powietrza jest o **400-500%** więcej od teoretycznie potrzebnej ilości. Przy pełnym obciążeniu silnika zwiększa się wielkość dawki paliwa przy relatywnie małej zmianie masy tłoczonego do cylindrów powietrza, a wtedy współczynnik lambda spada do wartości **1,5-1,6,** co oznacza, że mieszanka ciągle zawiera zbyt dużo powietrza (**20-60% nadmiaru**). Mimo tego podczas spalania oleju napędowego ciągle tworzą się substancje szkodliwe. Wynika to z nierównomiernego przebiegu procesu spalania paliwa podczas samej fazy wtrysku i tworzenia się mieszanki w cylindrze. Powstają wówczas obszary bogatsze lub bardziej zubożone. Na obrzeżach strumienia wtryskiwanego do cylindra paliwa, gdzie jest swobodniejszy dostęp tlenu, paliwo odparowuje całkowicie i dokładniej się spala, powodując niską emisję substancji szkodliwych. W centrum strumienia wtryskiwanego paliwa dostęp do tlenu jest ograniczony, ponieważ jest zużywany do spalania zewnętrznych warstw strumienia. W wyniku tego część paliwa odparowuje i nie ulega spaleniu. Jeśli podczas spalania do odparowanego paliwa nie dotrze odpowiednia ilość tlenu, paliwo to opuści komorę spalania w formie sadzy. Aby wyeliminować ten problem stosuje się coraz wyższe ciśnienia wtrysku powodujące dokładniejsze - i co bardzo ważne - drobniejsze rozpylenie paliwa. Dodatkowo doładowanie silnika i minimalizacja dawki wtryskiwanego paliwa powodują, że mieszanka staje się zubożona.

Zubożenie mieszanki powoduje gwałtowny wzrost temperatury spalania. W zbyt wysokiej temperaturze spalania nadmiarowy tlen dostający się do cylindra oraz azot zaczynają łączyć się w tlenki azotu, które są silnie toksyczne. Aby zminimalizować ilość tworzących się tlenków azotu stosuje się kilka zabiegów. Jednym z nich jest układ recyrkulacji spalin *(EGR - Exhaust Gas Recirculation)*, który mylnie jest pojmowany, jako układ służący do ponownego "przepalania" spalin z układu wydechowego. Zasadą działania układu **EGR** jest obniżenie temperatury spalania przez zastąpienie części tlenu w komorze spalania właśnie spalinami. Obniżenie temperatury spalania powoduje obniżenie emisji NOx, ale zwiększa tym samym emisję sadzy. Potrzebny jest więc balans między emisją węglowodorów (**HC**) i tlenków azotu (**NOx**). W przypadku dużych silników może się okazać, że układ **EGR** może mieć zbyt małą wydajność aby całkowicie usunąć związki azotu ze spalin.

SCR i AdBlue® wkraczają do gry

Drugim rozwiązaniem, które pozwala na usunięcie szkodliwych związków azotu ze spalin jest zastosowanie układu selektywnej redukcji katalitycznej *(SCR - Selective Catalytic Reduction)*. Dzięki mieszaniu spalin z **32,5%** roztworem mocznika (nazwa handlowa roztworu mocznika do układów **SCR** to **AdBlue®, NOXy®**) i doprowadzeniu tak powstałej mieszanki do katalizatora redukującego opartego na związkach tytanu, wolframu i wanadu możliwe jest przekształcenie jej w azot i wodę w postaci pary. Ilość wtryskiwanego do układu wydechowego roztworu jest regulowana przez sterownik na podstawie informacji o obciążeniu silnika i warunków pracy.

Główne podzespoły systemu **SCR** stanowią: katalizator SCR, dysza wtrysku AdBlue®, niezależny zbiornik AdBlue® i jednostka dozująca. AdBlue® zgromadzone w zbiorniku jest następnie wtryskiwane za pomocą dyszy do układu wydechowego pojazdu. W katalizatorze SCR mocznik AdBlue® reaguje chemicznie z amoniakiem, co prowadzi do przemiany tlenków azotu (**NOx**) w azot (**N2**) oraz wodę (**H2O**). Aby zachować właściwe parametry wtryskiwanego do układu wydechowego AdBlue®, konstrukcja instalacji SCR musi zapewnić właściwy moment i dawkę mocznika, który poprzez reakcję chemiczną doprowadzi do pożądanego efektu obniżenia zawartości substancji szkodliwych.



Ilustracja 1. Aby zredukować ilość tlenków azotu w spalinach silników pojazdów użytkowych, stosuje się układy selektywnej redukcji katalitycznej SCR, w których roztwór mocznika jest wtryskiwany do wydechu. Po dotarciu wraz ze spalinami do katalizatora redukującego tlenki azotu i mocznik zamieniane są w azot i parę wodną.

Źródło: Robert Bosch

Przechowywanie i transport NOXy® AdBlue®

W związku z faktem, że **67,5%** AdBlue stanowi woda, problemem jest przechowywanie tego preparatu w niskich temperaturach. Najważniejszym czynnikiem wpływającym na jakość produktu jest właśnie temperatura otoczenia. Prawidłowe przechowywanie AdBlue możliwe jest dzięki zastosowaniu bezciśnieniowych zbiorników lub pojemników ze stali kwasoodpornej (o dowolnej pojemności) oraz pomieszczeń w których temperatura utrzymuje się w przedziale od **-5°C** do **30°C**. Pomieszczenia powinny być suche, chłodne oraz dobrze wentylowane. Wymogi dotyczące przechowywania AdBlue możliwe są do spełnienia przy wykorzystaniu zbiorników dwupłaszczowych, które stabilizują temperaturę wewnętrzną.

Według producenta preparatu NOXy® (roztwór mocznika zgodny ze standardami AdBlue®) - Grupy Azoty, okres trwałości tego roztworu spada drastycznie wraz ze zwiększaniem się temperatury przechowywania. Dla poszczególnych temperatur przedstawia się on następująco:

10°C - 36 miesięcy	**do 30°C - 12 miesięcy**
do 25°C - 18 miesięcy	**do 35°C - 6 miesięcy**

Często stosowanym sposobem przechowywania AdBlue® jest zbiornik **BlueMaster®**. W przypadku stosowania tego typu pojemnika należy pamiętać o przechowywaniu go w pomieszczeniu zamkniętym, gdzie jest znikomy wpływ czynników zewnętrznych, jak mróz, czy zbytnie nasłonecznienie. W przypadku obrotu większymi ilościami preparatu konieczne staje się użycie pojemników *„zewnętrznych"* lub nawet stacjonarnych zbiorników magazynowych wyposażonych w pompę, pistolet do nalewania, legalizowany przepływomierz oraz panel komunikacyjny z możliwością obsługi sprzedaży (zbiorniki dla stacji paliw).

Ilustracja 2. Dwupłaszczowy zbiornik Kingspan BlueMaster® o pojemnościach od 2500 do 9000 litrów może być dostępny w sześciu różnych opcjach wyposażenia.
Źródło: Kingspan

Ilustracja 3. Zbiornik z serii SlimLine z dystrybutorem AdBlue® dostępny jest w pojemnościach od 1290 do 12 980 litrów.
Źródło: Kingspan

Co w przypadku pomyłki przy tankowaniu?

Należy mieć też na uwadze, że w żadnym przypadku nie należy używać zbiorników od oleju napędowego lub smarowego do napełniania zbiornika AdBlue®. Nawet bardzo małe ilości paliwa/oleju/środka smarnego mogą uszkodzić system SCR w samochodzie. Przy wlewaniu AdBlue® nie ma konieczności zakładania odzieży ochronnej, jednak zaleca się używanie rękawiczek ochronnych w celu zabezpieczenia skóry przed podrażnieniami. Należy także zapoznać się z kartą charakterystyki produktu AdBlue®.

W przypadku wlania AdBlue® do zbiornika oleju napędowego lub oleju napędowego do zbiornika AdBlue® należy opróżnić zbiornik w pierwotnym położeniu pojazdu. Nie wolno nawet na chwilę uruchomić silnika, ponieważ może to skutkować uszkodzeniem układu paliwowego roztworem zawierającym wodę (zatarcie pompy lub wtryskiwaczy). Jeśli olej napędowy został wlany do zbiornika AdBlue®, to może dojść do uszkodzenia katalizatora, który w takim przypadku nie podlega gwarancji.

Wszelkie nieszczelności układu AdBlue® możliwe są do łatwego zidentyfikowania, ponieważ w miejscu wycieku mocznik zawarty w roztworze zaczyna krystalizować pokrywając nieszczelność i okolicę białym nalotem.

O CZYM NALEŻY PAMIĘTAĆ

AdBlue® jest silnie korozyjny i nie wolno doprowadzić do jego zetknięcia się z metalowymi częściami pojazdu.

AdBlue® jest nieodporny na mróz – mocznik krystalizuje w temperaturze -11,5°C (a woda zamarza), co wymusiło na producentach stosowanie grzałek w zbiornikach. W bardzo wysokich temperaturach dodatnich AdBlue® ulega rozkładowi uwalniając amoniak.

Prestolite electric
ROZRUSZNIKI I ALTERNATORY PRODUCENTA I DOSTAWCY ORYGINALNEGO WYPOSAŻENIA
JEDYNY BRYTYJSKI PRODUCENT ELEKTROTECHNIKI MOTORYZACYJNEJ!
• DOSTAWCA DO PONAD 40-TU EUROPEJSKICH PRODUCENTÓW SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH I AUTOBUSÓW TAKICH JAK:
DAF, Scania, MAN, Van Hool, Iveco, Alexander-Dennis, Wright Group, Optare, VDL, Volvo, Cummins, CAT, etc.
• WYROBY FABRYCZNIE NOWE
• BEZ KAUCJI I KONIECZNOŚCI ZWROTU RDZENIA
www.prestolite-eu.com
TecAlliance
TecDoc Inside

PRODUCENT LAMP SAMOCHODOWYCH
HORPOL
since 1979
OŚWIETLI WAM DROGĘ NA 2021 ROK!
Dziękujemy za wybór lamp Horpol!
Carmen
LDCC 2699
Poszerzyliśmy naszą ofertę o nowości produktowe!
Zapraszamy na www.horpol.pl
/pl.horpol
PRODUKT POLSKI

Amortyzatory - nowość w ofercie Sampa

Sampa kontynuuje rozwój parku produkcyjnego w zakresie zawieszenia wykorzystując nowoczesne i sprawdzone technologie.

ADVANCED PARTS

Amortyzatory Sampa produkowane są dla większości pojazdów użytkowych zgodnie z wymaganiami rynku OE.
Sampa wytwarza każdy produkt kontrolując w 100% szczelność, dopasowanie i wytrzymałość w doskonale wyposażonym centrum badawczym MTS. Amortyzatory Sampa gwarantują wysoki poziom bezpieczeństwa i komfort użytkowania.

W ofercie produktowej Sampa można znaleźć zaawansowane części dostępne w 140 krajach, należą do nich:

MIECHY ZAWIESZEŃ PNEUMATYCZNYCH, ELEMENTY OSI, ZESTAWY NAPRAWCZE UKŁADÓW HAMULCOWYCH, ELEMENTY ELEKTRYCZNE POJAZDÓW, ELEMENT ZAWIESZEŃ, CZĘŚCI DO UKŁADÓW CHŁODZENIA, ROZDZIAŁU NAPĘDU, WYDECHÓW, ELEMENTY OSPRZĘTU SILNIKA, UKŁADU SMAROWANIA, ZASILANIA PALIWEM, CZĘŚCI DO NACZEP.

/SampaAutomotive
sampa.com

SAMPA®

PRODUKTY FIRMY NTN-SNR TO:

Jakość OEM testowana i zatwierdzona przez naszych wymagających klientów.

Rozwiązania dla osi, skrzyni biegów i mechanizmu różnicowego.

Produkty dla wiodących marek samochodów ciężarowych rynku europejskiego.

Gama azjatycka przeznaczona do skrzyni biegów - Hino Motors, Isuzu Trucks, UD Trucks, Fuso Mitsubishi.

Szeroka paleta zastosowań – pojazdy użytkowe, ciągniki, naczepy, autobusy.

CZY WIESZ, ŻE

Łożysko koła z piastą **HDS006** jest produkowane na OEM, przez japońską fabrykę NTN w Okayama, dla jednego z najbardziej znanych producentów osi Arvin Meritor.

OE PN: **6352375 / 99230109**. Jest to dwusegmentowe stożkowe łożysko z piastą GEN2. Produkt dostępny w sieci dystrybucji Martex.

NTN od 1918 roku jest zaufanym producentem OE wysokiej klasy produktów łożyskowych, które zwiększają wydajność i efektywność firm.

NTN była pierwszym producentem łożysk, który otrzymał prestiżową nagrodę Deminga w uznaniu dla swojej jakości produktów i systemów.

www.ntn-snr.com

GLYSANTIN®

Płyny do chłodnic klasy premium z aprobatami wiodących producentów samochodów.

Praca w ekstremalnych temperaturach (zarówno dodatnich, jak i ujemnych) i nieprzychylnych warunkach atmosferycznych, długie interwały działania i ogromne przeciążenia to codzienne wyzwania dla silników samochodów ciężarowych. Wydajność i ciągłość pracy każdej maszyny zależy często od sprawności jej systemu chłodzenia, dlatego, aby uniknąć problemów warto stosować sprawdzone płyny do chłodnic.

GLYSANTIN® - rekomendowany przez producentów

Płyny marki GLYSANTIN® zdecydowanie wybijają się na tle konkurencji ilością aprobat producenckich. Oznacza to, że płyny są tworzone we współpracy z producentami silników pojazdów. Dzięki temu są dopasowane do systemów chłodzenia jednostek napędowych danej marki. GLYSANTIN® może również poszczycić się tym, że jest najczęściej stosowanym płynem na tzw. „pierwsze zalanie" przez znaczną większość wiodących producentów aut. Aprobaty producentów samochodów ciężarowych takich jak DAF, MAN, Mercedes-Benz Trucks, potwierdzają między innymi, że GLYSANTIN® zapewnia doskonałą ochronę przed kawitacją i przegrzaniem w najbardziej wymagających warunkach. Ochrona przed kawitacją - czyli błyskawiczną i destrukcyjną dla układu chłodzenia przemianą cieczy w gaz za sprawą ciśnienia - jest szczególnie ważna ze względu na zwiększone wibracje charakteryzujące silniki typu heavy duty. Dzięki długotrwałej ochronie, płyn GLYSANTIN® zapobiega uszkodzeniom i skraca przestoje.
Płyny GLYSANTIN® posiadają również aprobaty producentów samochodów osobowych. Zapewniają także długotrwałą ochronę silnikom w turbinach na farmach wiatrowych i znajdują zastosowanie w systemach chłodzenia silników morskich.

Aprobaty producentów pojazdów

Aprobaty producenckie to najbardziej rygorystyczne i wymagające normy, jakie może spełnić płyn do chłodnic. Do ich uzyskania potrzeba ogromnej ilości testów, takich jak:

- Pomiar właściwości fizycznych płynu chłodzącego, takich jak: gęstość, temperatura wrzenia, temperatura krzepnięcia i kolor.
- Pomiary właściwości chemicznych i składu płynu chłodzącego w odniesieniu do jego składników, takich jak: krzemiany, fosforany i inne inhibitory.
- Szczegółowe badanie właściwości elastomerów takich jak: twardość, wytrzymałość na rozdarcie, wydłużenie i zmiana objętości. Próby zarówno przed, jak i po przechowywaniu w płynie chłodzącym, w kontrolowanych warunkach.
- Tysiące godzin badań laboratoryjnych ochrony antykorozyjnej dla różnych metali.
- Badania statyczne silnika w warunkach sterowanych komputerowo.
- Dynamiczne badania silników w pojazdach na drogach i torach testowych, w warunkach rzeczywistych i symulowanych.

Przewaga nad konkurencją

GLYSANTIN® zapewnia potrójną ochronę układu chłodzenia przed korozją, przegrzaniem i zamarzaniem. Tworzy w układzie chłodzenia bardzo cienką, ale niezwykle odporną warstwę chroniącą przed korozją, która jest jednym z głównych powodów poważnych i kosztownych awarii silnika. GLYSANTIN® chroni też przed uszkodzeniem elementy wykonane m.in. z gumy i tworzyw sztucznych, np.: zbiorniki wyrównawcze, pompy wody i węże. Dzięki podwyższonej temperaturze wrzenia płyn doskonale odprowadza ciepło nawet w trakcie pracy silnika przy dużym obciążeniu lub wysokich temperaturach otoczenia, zapobiegając „zagotowaniu" się chłodnicy. Chroni przed zamarzaniem, które działa destrukcyjnie na uszczelki, elementy silnika i system chłodzenia. Zabezpiecza też przed wytrącaniem się niebezpiecznych osadów w układzie chłodzenia.

Najwyższej jakości płyny do chłodnic

GLYSANTIN® G48® został stworzony na bazie technologii hybrydowej. Zawiera mieszaninę nieorganicznych i organicznych inhibitorów korozji, które chronią układ chłodzenia. Płyn ma kolor niebiesko-zielony.

GLYSANTIN® G30® nie zawiera krzemianów. Produkt wykorzystuje technologię kwasów organicznych (OAT), które chronią układ chłodzenia. Płyn ma kolor różowy.

GLYSANTIN® G40® należy do nowej generacji produktów GLYSANTIN®, stworzonych na bazie hybrydowej technologii kwasów organicznych i związków krzemu (Si-OAT). Łączy zalety płynów do chłodnic zawierających krzemiany i wolnych od nich – gwarantuje doskonałą ochronę przed korozją i długą żywotność. Płyn ma kolor różowy.

Produkcja

based on GLYSANTIN® Concentrate MADE IN GERMANY SINCE 1929

Marka GLYSANTIN® należy do **BASF** – jednego z największych i wiodących koncernów chemicznych na świecie.

Pierwszy płyn chłodniczy GLYSANTIN® został opatentowany w Niemczech w 1929 roku. Od ponad 90 lat koncern produkuje płyny dostosowane do najnowszych wymogów producentów aut. Dzięki temu jest uważana za jedną z najstarszych oraz największych marek na rynku, które zajmują się produkcją płynów do układu chłodzenia.

Firma PARYS jest jedynym w Polsce licencjonowanym partnerem marki GLYSANTIN®. Dzięki temu może konfekcjonować na oficjalnej licencji i dystrybuować płyny zgodne z najwyższymi normami producenta.

Po więcej informacji na temat GLYSANTIN®, dokładną listę aprobat, norm, specyfikacji oraz ogólnych informacji na temat prawidłowego dbania o układ chłodzenia zapraszamy na stronę www.glysantin.pl

Lista aprobat i rekomendacji dla samochodów ciężarowych i autobusów:

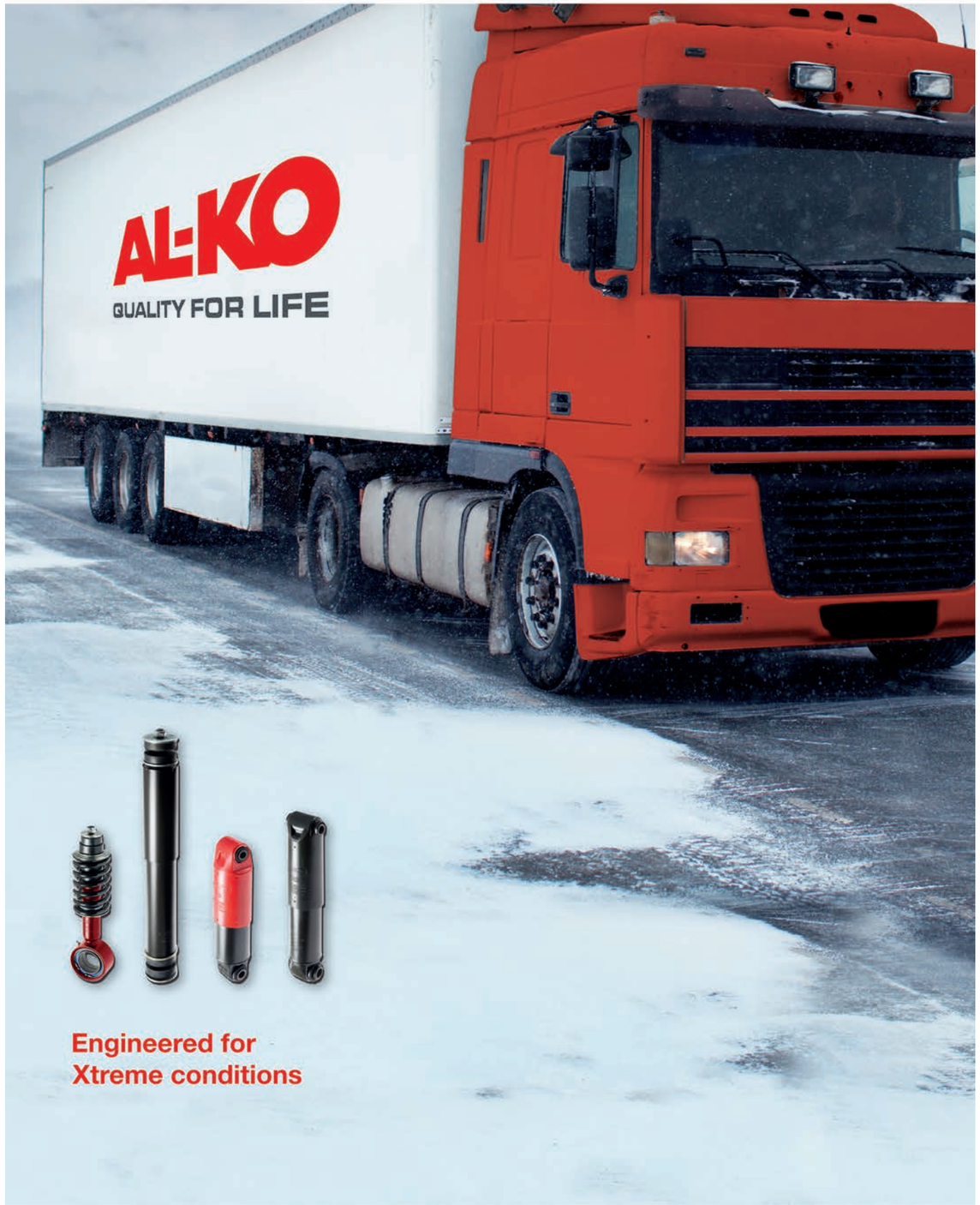
Marka	Rok produkcji	GLYSANTIN®	
Daewo		G30+	
DAF		G30+	●
Fuso		G30+	
GMC		G30+	
Hino		G30+	
Irizar	od 09/2016	G40+	●
Iveco	od 01/2014	G30+	
MAN	do 11/2012	G48+	●
MAN Truck & Bus	od 12/2012	G40+	●
Mercedes-Benz Truck & Bus	do 09/2011	G48+	●
		G30+	●
	od 10/2011	G40+	●
Renault Truck		G30+	
SETRA		G48+	●
		G30+	●
		G40+	●
UD Nissan Diesel		G30+	
Volvo Trucks	do 2005	G48+	●
	od 2006	G30+	

O = oficjalna aprobata producenta

Autoryzowany Dystrybutor: PPH „PARYS" Sp. z o.o., 20-328 Lublin, ul. A. Walentynowicz 1, www.parys.pl

AL-KO
QUALITY FOR LIFE

AL-KO
T +34 946 542 093
info@al-ko.es
www.al-ko.com

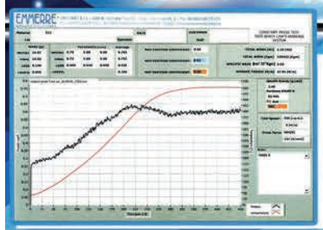


EMMERRE
spare parts for trucks and trailers

JAKOŚĆ I BEZPIECZEŃSTWO
(E 11)

40 lat doświadczenia i innowacyjnej technologii
żeby móc dostarczyć produkt o najwyższej jakości
pod względem trwałości i osiągów na drodze.
Klocki hamulcowe naszej produkcji posiadają
homologację ECE R90.

BRAKE PARTS MANUFACTURER
TECHNO® BRAKE

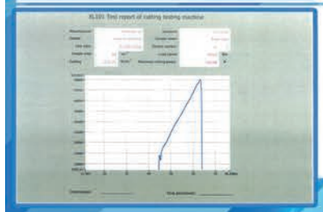


TEST WSPÓŁCZYNNIKA TARCIA W WYSOKICH TEMPERATURACH

Doskonały wynik! Wraz ze wzrostem temperatury dostarczane klocki mają lepszą skuteczność hamowania (współczynnik tarcia), jak widać na przedstawionym wykresie.

Czerwona Linia: temperatura próby

Czarna Linia: współczynnik tarcia



TEST SIŁY ODERWANIA OD PŁYTKI NOŚNEJ

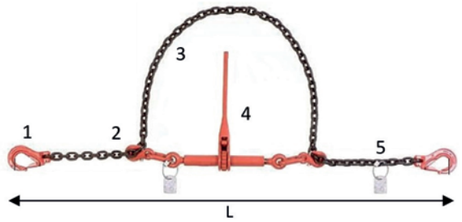
Doskonałe przyleganie! Dostarczane klocki mają świetny wynik tj. siła potrzebna do zerwania okładziny ciernej w testowanych klockach wynosi 782,78 N/cm^2, znacznie powyżej wartości podawanej w homologacji **ECE R90**.

www.emmerre.eu

The details described are not original but perfectly interchangeable. The original references are given for information purposes only. Copyright © Emmerre srl

Forankra Zabezpieczamy wszystko w transporcie™

Odciąg łańcuchowy - zestaw



1 - Osprzęt przyłączeniowy (hak)
2 - Osprzęt skracający z pinem zabezpieczającym
3 - Łańcuch mocujący
4 - Napinacz do łańcucha
5 - Tabliczka identyfikacyjna

Odciąg łańcuchowy

- NORMA : EN 12195-3

Odciąg łańcuchowy 3,5m

Kod produktu	26030046F	26030033F	26030032F	26030048F	26030050F
Średnica łańcucha	6 mm	8 mm	10 mm	13 mm	16 mm
STF	1800 daN	3000 daN	3000 daN	3000 daN	3000 daN
LC	2000 daN	4000 daN	6300 daN	10000 daN	16000 daN
Siła niszcząca	4000 daN	8000 daN	12600 daN	20000 daN	32000 daN

Odciąg łańcuchowy 5m

Kod produktu	26030047F	26030038F	26030031F	26030049F	26030051F
Średnica łańcucha	6 mm	8 mm	10 mm	13 mm	16 mm
STF	1800 daN	3000 daN	3000 daN	3000 daN	3000 daN
LC	2000 daN	4000 daN	6300 daN	10000 daN	16000 daN
Siła niszcząca	4000 daN	8000 daN	12600 daN	20000 daN	32000 daN

Forankra Pol Sp. z o.o. ul. Lubczyńska 6c 70-895 Szczecin WWW.FORANKRA.PL

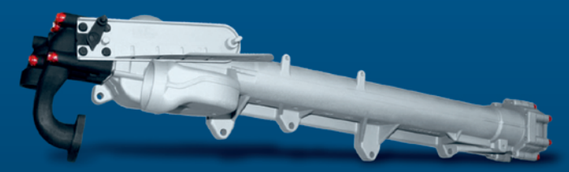
MTX

SYSTEMYHAMULCOWE.COM
BEZPIECZEŃSTWO - NIEZAWODNOŚĆ

ZACISKI HAMULCOWE
do aut ciężarowych, naczep i autobusów

24 MIESIĄCE GWARANCJI

RECYRKULATORY SPALIN



MAN TGA D28
MAN TGA D20
MAN TGA D26
MAN TGL D08
MAN TGL D06
MAN TGX Euro 6

12 MIESIĘCY GWARANCJI

Ekspresowa dostawa

Dostępnych ponad 1000 zacisków

CERTYFIKATY: DEKRA, KNORR-BREMSE, MARTEX, EcoLogo, ISO

Doradca klienta

Tomasz Suchanek
tel. 513 490 021
tomek@systemyhamulcowe.com

Obowiązuje zwrot starego zacisku, w przypadku braku zwrotu doliczana zostaje kaucja 500 zł

bezpieczeństwo i niezawodność

MARTEX

PRODUKTY DOSTĘPNE W ODDZIAŁACH MARTEX

Firma **Systemyhamulcowe.com** istnieje na rynku od 2006 roku i obecnie zaopatruje ponad 3000 zadowolonych Klientów, hurtowni, sklepów, warsztatów i serwisów na terenie całej Europy.

Jako jedyni specjalizujemy się w doprowadzaniu do stanu nowości zacisków hamulcowych do wszystkich pojazdów ciężarowych, naczep oraz autobusów. Zajmujemy się również profesjonalną regeneracją recyrkulatorów spalin do pojazdów ciężarowych marki MAN oraz SCANIA.

Naszą dewizą jest JAKOŚĆ, a wszystkie nasze produkty objęte są gwarancją.

producent
lamp
samochodowych

LAMPY ZGODNE Z WYMAGANIAMI ADR

W naszej ofercie wiele lamp w wariantach które spełniają wymogi europejskiej umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych

MADE IN POLAND

więcej na: **www.was.eu**

producent
lamp
samochodowych

W229 PŁASKIE LAMPY ROBOCZE

z podstawkami montażowymi w wersji płaskiej lub 45 stopni, dostępne w wariancie z kloszem transparentnym lub neonowym

więcej na: **www.was.eu**

ZAP BATTERIES SINCE 1925

Truck CARBON EFB to nasza najnowsza konstrukcja, w której wykorzystano technologię EFB (Enhanced Flooded Battery). Akumulator ten jest przeznaczony do samochodów ciężarowych, maszyn budowlanych, rolniczych, statków i pojazdów specjalistycznych bardzo intensywnie eksploatowanych, wyposażonych w dodatkowe urządzenia wymagające większego poboru prądu. Dedykowany do pracy w pojazdach gdzie akumulator zlokalizowany jest w tylnej części podwozia.

FOR EVERY CLIMATE

greenEnergy

DOUBLE LID

FLOODED EFB TECHNOLOGY ENHANCED BATTERY

ZALETY :
- specjalne wkładki antywibracyjne w każdym ogniwie
- konstrukcja kratki o zmienionej geometrii i grubości
- wzmocnione połączenia międzygrodziowe
- nowa konstrukcja wyprowadzeń biegunowych oraz wzmocnione mostki biegunowe
- separacja kopertowa o zwiększonej grubości wzmocniona włóknem szklanym
- bardzo duża trwałość cykliczna odporność na wibracje > 3 x V4
- długa żywotność w najbardziej ekstremalnych warunkach eksploatacji

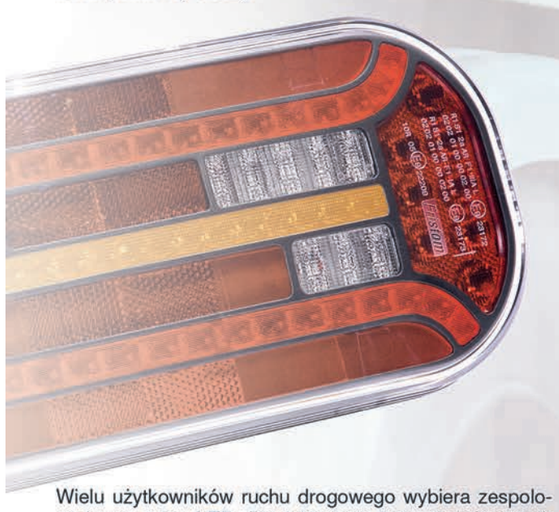
FENOMEN *lamp tylnych!*

Fristom 25 YEARS ANNIVERSARY

Lampy tylne stanowią główny element oświetlenia każdego ciągnika siodłowego, przyczepy bądź naczepy.

Zadaniem tego typu lamp jest przede wszystkim informowanie innych uczestników ruchu drogowego o wszelkich działaniach kierowcy, dotyczących zamiaru wykonania manewru cofania, hamowania, skrętu lub wyprzedzania.

Rynek motoryzacyjny obfituje w wszelakiego rodzaju lampy tylne. We współczesnych samochodach coraz częściej stosuje się lampy **LED**, które w porównaniu do lamp żarówkowych wyróżnia: niski pobór energii, wysoka jakość czy nowoczesny design. Ponadto zapewniają one lepszą widoczność na drodze oraz są bardziej odporne na uszkodzenia mechaniczne z uwagi na zastosowanie poliwęglanu do produkcji kloszy.



Wielu użytkowników ruchu drogowego wybiera zespolone lampy tylne **LED**. Produkty tego typu charakteryzują się tym, że w swojej konstrukcji mają zespolone światła: stopu, kierunkowskazu, pozycyjne, przeciwmgielne czy też cofania.

LAMPY TYLNE Z WIELKIM POTENCJAŁEM!

Oferta firmy **FRISTOM** została wzbogacona o niezwykle nowoczesne i funkcjonalne lampy tylne z dynamicznym kierunkowskazem – **FT-600 LED DI** i **FT-610 LED DI**.

Na pierwszy rzut oka lampy są do siebie bardzo podobne. Niemniej jednak posiadają różnicę w konstrukcji, która sprawia, że mają zupełnie odmienne zastosowanie. Lampa **FT-610 LED DI** posiada wbudowany trójkąt odblaskowy. Przeznaczona jest zatem do przyczep oraz naczep. Natomiast lampa **FT-600 LED DI** dedykowana jest różnego rodzaju ciągnikom siodłowym.

Funkcji, co nie miara!

Nasze nowe lampy tylne – **FT-600 LED DI** i **FT-610 LED DI** dostępne są z oświetleniem bądź bez oświetlenia tablicy rejestracyjnej. W zależności od konfiguracji posiadają 6 lub 7 funkcji:

- *światło pozycyjne tylne*
- *oświetlenie tablicy rejestracyjnej (dolne)*
- *światło STOP*
- *światło kierunkowskazu*
- *światło cofania*
- *światło przeciwmgłowe*
- *odblask*

Nowatorska technologia na rynku!

Postęp technologiczny w dziedzinie oświetlenia dla branży motoryzacyjnej dostarcza nowoczesne rozwiązania!

W lampach zastosowano innowacyjną technologię – ***inteligentnego światła STOP***. W przypadku włączonego światła przeciwmgłowego, funkcja STOP świeci częściowo, aby spełnić warunki homologacji.

Nietuzinkowe Parametry

W przypadku lamp **FT-600 LED DI** i **FT-610 LED DI** możliwa jest eksploatacja zarówno przy napięciu **12V**, jak i **24V**. Konstrukcja lampy odporna jest na wstrząsy oraz niekorzystne warunki atmosferyczne.
Nasze produkty doskonale sprawdzą się w temperaturach: **–40°C do +55°C**.
Istotną kwestią jest również to, że lampa jest w ***pełni hermetyczna***.
Nowa seria lamp spełnia wszelkie obowiązujące przepisy homologacyjne, m.in. kompatybilności elektromagnetycznej.

Postęp w dziedzinie oświetlenia dla branży Automotive

Lampy **FT-600 LED DI** i **FT-610 LED DI** to bez wątpienia powiew świeżości w dziedzinie oświetlenia! Dzięki użyciu nowych technologii owe produkty doskonale wpisują się w trendy motoryzacji.

... i wszystko jasne

www.fristom.com

COS.PEL®
BODY PARTS

COS.PEL. od ponad 25 lat specjalizuje się w projektowaniu, produkcji oraz rozwoju części karoseryjnych i akcesoriów do najpopularniejszych modeli pojazdów ciężarowych oraz lekkich pojazdów komercyjnych wszystkich marek.

100.000
M² CAŁKOWITEJ POWIERZCHNI

50
PRACOWNIKÓW

7.000
DOSTĘPNYCH REFERENCJI

50
KRAJÓW

www.cospel.it

HAZET
Das Werkzeug
Solidny Partner Twojego warsztatu truck!
HAZET – wielokrotnie wyróżniany producent narzędzi!
PROFI Werkstatt automechanika
WERKZEUGE
BESTE MARKE 2020
HAZET
BEST BRAND
HAZET-WERK Hermann Zerver GmbH & Co. KG · Güldenwerther Bahnhofstraße 25 – 29 · 42857 Remscheid · Germany · www.hazet.de

cosibo
Since 1988, top italian quality spare parts
Niezawodne części zamienne zaprojektowane dla mechaników i na rynek wtórny
SCANIA
VOLVO
RENAULT
IVECO
MAN
DAF
MERCEDES
TÜV SÜD
MT 32
Certyfikowana jakość COSIBO dla części zamiennych
www.cosibo.com

REAL MANUFACTURER
hObi®
ALUMINIOWE I STALOWE
SIŁOWNIKI HAMULCOWE
ZBIORNIKI POWIETRZA
ZBIORNIKI PALIWA
TŁUMIKI EURO IV - V
TŁUMIKI WYDECHOWE
RURY WYDECHOWE
RURY ELASTYCZNE
KLINY POD KOŁA I WSPORNIKI
KOLEKTORY WYDECHOWE
FILTRY DPF EURO VI
www.hobiex.com

SUMO
FIRENZA
A Premium Brand from Singapore
DRIVUS SERIES
DRIVEN TO PERFECTION
TRUCK & BUS
Radial Tyres
MADE IN THAILAND
DRIVUS-S
DRIVUS-D
DRIVUS-T

SERTPLAS®

Since 1955

MARTEX

WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR NA POLSKĘ

Rolling into the future
ROLLING
ISO 9001 CERTIFIED // www.rollingtruck.com.tw

TangDe
T&D GROUP
www.cztangde.com
LAMPY
LUSTRA
KAROSERIA
PRODUCENT OE
IATF16949

MARTEX **WYŁĄCZNY DYSTRYBUTOR NA POLSKĘ**

KONTAKTY CENTRALA

Sekretariat
tel. 32 439 08 10
tel. 32 433 23 55
biuro@martextruck.pl

DYREKTOR ZARZĄDZAJĄCY V-CE PREZES ZARZĄDU

Andrzej PARZOCH
tel. 32 423 14 67
kom. 530 906 908
a.parzoch@martextruck.pl

DYREKTOR DS. SPRZEDAŻY I MARKETINGU

Janusz DYRKA
tel. 32 423 14 39
kom. 668 877 315
j.dyrka@martextruck.pl

DYREKTOR DS. ZARZĄDZANIA ZAKUPAMI

Wiesław KSEL
tel. 32 423 14 58
kom. 666 019 009
w.ksel@martextruck.pl

DZIAŁ ZAKUPÓW

Marek SKRZYPIEC
tel. 32 423 14 15
kom. 604 427 398
m.skrzypiec@martextruck.pl

DZIAŁ EXPORTU

Jacek SKRZYPIEC
tel. 32 423 14 17
kom. 604 922 295
j.skrzypiec@martextruck.pl

DZIAŁ SPRZEDAŻY HURTOWEJ

Bogusław MORGAŁA
tel. 32 423 14 21
tel. 32 433 23 53
kom. 660 730 251
b.morgala@martextruck.pl

DZIAŁ WYPOSAŻENIA WARSZTATOWEGO

Rafał ŁÓJ
kom. 735 986 122
r.loj@martextruck.pl

DORADCA DS. CZĘŚCI DO SKRZYŃ BIEGÓW I MOSTÓW NAPĘDOWYCH

Rafał MAGIERA
kom. 735 986 150
r.magiera@martextruck.pl

REKLAMACJE

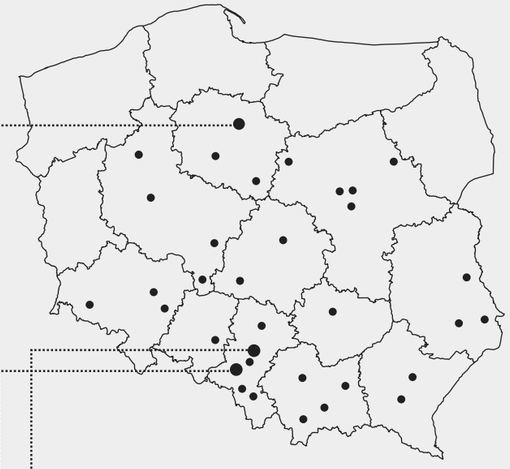
Aleksander HÜCKMANN
tel. 32 423 14 64
kom. 539 545 667
a.huckmann@martextruck.pl

MAGAZYN CENTRALNY

Dąbrowa Górnicza
Dział dostaw tel. 731 90 40 10
Koordynatorzy tel. 732 60 30 50

KONTAKTY ODDZIAŁY MARTEX

WWW.MARTEXTRUCK.PL



MAGAZYN CENTRALNY DĄBROWA GÓRNICZA

CENTRALA RYBNIK

HUB PRZEŁADUNKOWY ŁYSOMICE

Projekt i skład: www.upbrands.pl

PROMOCJA KWARTALNA

AKUMULATOR 12V 225AH EXIDE 1100A EFB

EX2253

730,00 PLN

AMORTYZATOR MAN TGA PRZÓD

ARD9912

90,00 PLN

SEKCJE DO RUSZANIA KPL 2SZT W WORKU

ECHAIN-A

120,00 PLN

MIECH VOLVO FH N.TYP PRZÓD KPL.

SP554925-K

140,00 PLN

DŹWIGNIA ROZPIERAKA DAF-95 TYŁ PRAWA

931011020407

69,00 PLN

DŹWIGNIA ROZPIERAKA DAF-95 TYŁ LEWA

932011020407

69,00 PLN

DŹWIGNIA ROZPIERAKA MAN TYŁ PRAWA

232012631447

72,00 PLN

DŹWIGNIA ROZPIERAKA MAN TYŁ LEWA

231012631447

72,00 PLN

SÓL DROGOWA, 25KG

1212213

12,00 PLN

KONCENTRAT DO CHŁODNIC 5L PLAK AUTORAD

ATA080046

27,00 PLN

KONCENTRAT DO CHŁODNIC 5L PLAK AUTORAD

SCPL-ARADPLKON5L-G

32,00 PLN

PODUSZKA KABINY MB ACTROS PRZÓD KPL Z AMORTYZATOREM

W02M588017

170,00 PLN

DYWANIK DAF 106 XF EURO 6, GUMOWY, 2014-

545996

55,00 PLN

WKŁAD OSUSZACZA WABCO BIAŁY 39X1,5

4324102227

35,50 PLN

WKŁAD OSUSZACZA WKRĘCANY SCANIA 124

FF5117

22,00 PLN

DODATEK DO OLEJU NAPĘDOWEGO XERAMIC 1L

XERAMIC1L

18,80 PLN

Ceny promocyjne netto, oferta do wyczerpania zapasów promocyjnych referencji