

SCANIA

W POLSCE

KONKURS YETD

KONKURENCJE
I HARMONOGRAM

**Ładuj
w zgodzie
z fizyką**

Szybkie DOJRZEWANIE

Citronex to nie tylko banany

YETD 2012
ZAWSZE WARTO
Strona 4

Scania SRS
**ZROZUMIEĆ
I SPROSTAĆ**
Strona 10

W NUMERZE

Scania w Polsce nr 1/2012

4 Zawsze warto

Artur Sumbat, najlepszy Polak w konkursie Young European Truck Driver w 2010 r., przygotowuje się do ponownego startu. Zachęca innych kierowców, aby spróbowali swoich sił.

8 Równaj krok

Zwarta grupa inteligentnych ciężarówek pojawi się wkrótce na autostradzie pomiędzy Södertälje i Helsingborg w Szwecji. Są częścią projektu badawczego.

10 Zrozumieć i sprowadzić

Scania Retail System powoduje, że patrzymy na naszą pracę tak, jak widzi ją klient i poprawiamy ją według jego oczekiwań – mówi Dariusz Suchłabowicz, menedżer projektu SRS w Scania Polska.

12 W terenie

Nowy dyrektor generalny Scania Polska, Scania w Olsztynie, Agregaty w serwisach, Batim odbiera 250. ciągnik, Bezpieczeństwo i pierwsza pomoc – nowy projekt Scania Polska

14 W ciągłym ruchu

Wykorzystać szansę i nie bać się zmian. Taka jest dewiza firm Francopol i Cytoprol. Tutaj nawet podłogi nie stoją w miejscu.

16 Przewidyujący tempomat

Scania Active Prediction to nowy tempomat, który może zaoszczędzić nawet 3% paliwa.

18 Wyczuć na zdrowie i bezpieczeństwo

Scania uczy kierowców bezpiecznej i oszczędnej jazdy od przeszło 20 lat. Nie tylko nie ustaje w wysiłku, ale go zwiększa.



4



10



22



26

22 Na początku był banan

Citronex zaczął od importowania cytrusów. Rozwijając tę działalność, zbudował potężną flotę ciężarówek, potem szereg myjni i stacji benzynowych. Teraz buduje hotele i restauracje przy autostradach.

24 W skrócie

Wpasować się. Kółem się toczą, 1827 elementów, Odnawialne i zdrowe. Z dyplomacji do Polonusa

26 Wysoko mierzą

Dzięki WPW Invest wielu ludzi ma dach nad głową. Dosłownie. Spółka produkuje i montuje elementy dachowe. Używa przy tym unikalnego żurawia na podwoziu Scania.

28 Na ratunek

Twoja szybko i zdecydowana pomoc może ocalić człowieka, którego serce przestało bić. Wykonując właściwe zabiegi nim przyjedzie lekarz, możesz uratować czyjeś życie.

30 Ładuj w zgodzie z fizyką

Zdrowy rozsądek nakazuje zabezpieczyć ładunek. Zasada numer jeden brzmi: upewnij się, że nic nie spadnie. Uświadomienie sobie praw fizyki pozwoli uniknąć wypadku na drodze.

34 Konkurs fotograficzny

„Ja i moja Scania”.

35 Partnerzy Scania

Adresy i telefony.

Scania w Polsce

Magazyn informacyjny przeznaczony dla Klientów i miłośników Scania w Polsce

Wydawca

Scania Polska S.A., Stara Wieś, al. Kierowców 316, 05-830 Nadarzyn

Telefon: 22 356 01 00

Fax: 22 356 01 01

E-mail: scania@scania.pl, www.scania.pl

Dyrektor marketingu: Paweł Paluch

Koordynator projektu: Stefan Przeniosło



Magazyn jest dostępny bezpłatnie w sieci sprzedaży Scania Polska S.A. Wszystkich zainteresowanych regularnym otrzymywaniem „Scania w Polsce” prosimy o zgłoszenie listy adresów do: Scania Polska, ul. Stara Wieś 316, 05-830 Nadarzyn, tel. 22 356 01 00, e-mail: scania@scania.pl z podaniem następujących danych: imię i nazwisko, dokładny adres z kodem pocztowym, adres firmy, marka używanego samochodu, zainteresowanie. Prosimy o dołączenie załącznika.



Rozwój sieci to nie tylko nowe punkty sprzedaży i serwisu. To również stałe doskonalenie poziomu obsługi.

Paweł Paluch,
Dyrektor Marketingu Scania Polska S.A.

Droży Czytelnicy!

Czasu nie da się odłożyć, aby mieć go więcej. Terminy dostaw są nieubłagane, tachograf również. Od 16 stycznia działa nowy serwis Scania w Olsztynie, przy drodze krajowej Augustów-Suwałki. Kolejna placówka, która sprawi, że nasi klienci łatwiej i szybciej znajdą pomoc.

Jednak rozwój sieci to nie tylko nowe punkty sprzedaży i serwisu. To również stałe doskonalenie poziomu obsługi. Stąd kampanie serwisowe oferujące pakiety usług oraz części w wyjątkowo korzystnej cenie. Zaangażowaliśmy się również we wprowadzenie w naszych serwisach Scania Retail System. Dzięki niemu chcemy lepiej reagować na potrzeby klientów, a jednocześnie usprawnić własną pracę. Wzorem dla nas jest Scania Production System, który działa w naszych zakładach, między innymi w fabryce autobusów w Słupsku. Klient i jego oczekiwania są najważniejsze. Dalej jest pole do popisu dla naszych pracowników, ich doświadczenia i pomysły. Lepsza praca serwisu jest dziełem wszystkich. Każdy też odnosi z niej korzyść. SRS pozwala doskonalić się stale, dzień po dniu z myślą o użytkownikach naszych ciężarówek.

Od ludzi zależy najwięcej. Dobry kierowca to sprawni i ekonomiczni pojazdy. Konkurs Young European Truck Driver 2012 ma wyłonić najlepszych. Do jazdy ekonomicznej i manewrów dodaliśmy nową konkurencję: zdrowie i bezpieczeństwo, jak dbać o siebie, aby zachować pełną sprawność za kierownicą? Jak pomóc innemu, gdy ich życie jest zagrożone? Rozsądkujemy i wspieramy nastróż kierowcy, aby dawał przykład innym.

Scania prowadzi spójne działania na rzecz wydajnego i bezpiecznego transportu. W naszych serwisach zamontowaliśmy defibrylatory. Jesteśmy odpowiedzialni. Gdy wprowadzamy SRS i zachęcamy do rywalizacji w ramach YEITD, zwracamy uwagę, jak ważne jest to, co robi każdy z nas – pojedynczy człowiek.

Nasi klienci najlepiej wiedzą, ile wydatków może zaoszczędzić dobry kierowca. Wiele z nich wysłało swoich pracowników do Szkoły Jazdy Scania, namawiając do startu w konkursie YEITD. Tym razem odwieźdźmy: Citronex, który zbudował swój sukces na owocach egzotycznych, ale na nich nie poprzestaje. Francopol, który rywalizuje z konkurentami z pomocą zaawansowanego technologicznie sprzętu oraz WPW Invest, który montuje konstrukcje dachowe na budynkach dowolnej wielkości: od domu do supermarketu. Wybrali ciężarówki Scania z różnych powodów, ale dwa powtarzają się stale: jakość i niskie koszty eksploatacji.

Dzięki naszym inżynierom i fabrykom przybywa na drogach dobrych ciężarówek, dzięki konkursowi YEITD – dobrym kierowcom.

Zyczę Państwu miłej lektury.

Paweł Paluch

PAWEŁ PALUCH

DYREKTOR MARKETINGU SCANIA POLSKA S.A.



ZAWSZE WARTO

Artur Sumbar, najlepszy Polak w konkursie Young European Truck Driver w 2010 r., przygotowuje się do ponownego startu. Zachęca innych kierowców, aby spróbowali swoich sił. Finał w lipcu, na zlocie Master Truck w Opolu.

Tekst i zdjęcia: Marek Szpak

Dlaczego znów startujesz?

Zamierzam brać udział w konkursie, dopóki będę spełniał kryterium wiekowe. Przynajmniej, żeby bronić tytułu mistrza Polski.

Pamiętasz, jak to było na początku? Jak dowiedziałeś się o konkursie?

W serwisie w Szczecinie. To był 2007 rok. Pierwszy raz w eliminacjach regionalnych zająłem trzecie miejsce, ex aequo z kolegą. W ogóle się wtedy nie przygotowywałem. Poszedłem na konkurs „z marszu”.

To znaczy, że nie ćwiczysz przed startem?

Dwa lata wcześniej, w Szkole Jazdy Scania, poznałem Tomka Żaluckiego. Pamiętam, że instruktaż z ekonomicznej jazdy dużo mi dał. Jednak ostatnim razem, w 2010 roku nie

To była Scania?

Nie, Mercedes. Z ciężarówką Scania zetknąłem się później. Kolega miał taką. Potem dostałem pracę w firmie, gdzie posadzili mnie na „sto trzynastkę”, 11 litrów, 320 koni. Od początku przepadła mi do gustu. Uważam, że Scania to bardzo przyjemne auto.

JAK ZWALCZYĆ STRES?

- **Uprawiaj sport**
- **Rozmawiaj z ludźmi**
- **Zrób sobie przyjemność**
- **Pamiętaj o wypoczynku**
- **Odłóż swoją pracę**
- **Poznaj swoje reakcje na stres**
- **Myśl pozytywnie**

Jeździsz nie od dziś. Czy jest jeszcze coś, czego możesz się nauczyć? Czy coś jest w stanie cię zaskoczyć?

Oczywiście, że tak. Na przykład „miejki fotela” i jego wpływ na zużycie paliwa. Wiele kierowców ustawia amortyzację fotela tak, żeby mieć jak najwygodniej, bardzo miękko. W efekcie na nierównościach ciała się kołysze, a stopa mimowolnie wciska pedał przyśpieszacza. Do głowy by mi nie przyszło, że nawet taki drobiazg sprawia, że rośnie zużycie paliwa. Dowiedziałem się o tym w Szkole Jazdy Scania.

Driver Support System również jest dla ciebie pomocny?

System jest bardzo inteligentny. Pomaga w kontrolowaniu samego siebie. Przejazdy przez wzniesienia, zmiana biegu, użycie hamulca – Driver Support umie właściwie ocenić sposób jazdy. Pierwszy raz zetknąłem się z nim w 2010 r. na eliminacjach krajowych i nie poszło w sumie tak źle, ale własne umiejętności trzeba ćwiczyć.

Czyli trening jest potrzebny?

Tak, ale kierowca rzadko ma czas specjalnie poświęcić się szkoleniu. Poza tym po wielu dniach pracy jest zmęczony, chce wypocząć, zrobić coś innego. Ja nie jestem



JAK ZOSTAĆ MISTRZEM?

- **Poznaj dokładnie swoją ciężarówkę**
- **Prowadź ekonomicznie na co dzień**
- **Trenuj manewry, gdy masz okazję**
- **Zainwestuj w szkolenie**
- **Zadbaj o kondycję**
- **Dowiedz się jak najwięcej o konkursie**
- **Uważnie czytaj i rozwiązuj testy**

trenowałem do konkursu. Przynajmniej do etapów krajowych. Dopiero, gdy dostałem się do ostatniej rundy w Szwecji, przyłożyłem się do ćwiczeń. Scania udostępniła mi ciągnik R480 ze skrzynią Opticruise i systemem Scania Driver Support. Taką ciężarówką jeździ się w finale europejskim. Moim instruktorem znów był Tomek Żalucki. Bardzo wiele mi nauczył.

Od jak dawna prowadzisz ciężarówkę?

Prawo jazdy zrobiłem w 2000 roku. Sporo moich znajomych było kierowcami. Jeździłem z wujkiem. W pierwszą trasę pojechałem do Gdańska, w dzień świąteczny.

MAREK JAKUBOWSKI

Właściciel firmy Mark Trans Sped, Łęczysta



Zachęcam kierowców do udziału w konkursie. Znają stronę internetową, w biurze są wydrukowane formularze zgłoszeniowe. Do dyspozycji mają ulotki i czasopisma, z których można dowiedzieć się o konkursie i o tym, jak prawidłowo prowadzić ciężarówkę. Poprzednio na konkurs YETD pojechało pięciu kierowców z mojej firmy. Kiedy są eliminacje daję im wolne. Uważam, że każda okazja, aby wzbogacić wiedzę, jest dobra. Kierowca może wiele skorzystać. Firma również.

Udział w konkursie ma dobry wpływ na technikę jazdy, precyzyjne manewrowanie oraz prawidłowe rozmieszczenie i bezpieczne umocowanie ładunku. Wszystkie te umiejętności są doskonale i zostają, kiedy kierowca wraca do pracy. Bardzo bym chciał, żeby jak najwięcej moich kierowców startowało. Praktycznie połowa z nich jest w wieku trzydziestu, trzydziestu paru lat. Są też młodzi. Na chłodniach jeżdżą w podwójnej obsadzie, żeby uczyć się od starszych kolegów. Poza ostatnio przyjęłymi, praktycznie wszyscy są

po szkoleniach z ekonomicznej jazdy. Konkurs to dla nich niepowtarzalna szansa wygrania auta marki Scania i zabytnienia swoim nazwiskiem, jak Marek Szerenos. Dla nas korzyść jest podwójna. W pracy używamy tylko ciężarówek Scania o mocy od 420 do 500 KM. Wszystkie Euro 5, a ostatnio kupowane przez nas pojazdy mają automatyzowane skrzynie Opticruise.

Imię i nazwisko: Artur Sumbar
Wiek: 32 lata
Zawód: kierowca, obecnie żołnierz zawodowy

Do 15 kwietnia 2012 – rejestracja

Eliminacje regionalne:
12 maja – Słupno (Radzymin), Kalisz
19 maja – Słupsk, Opole
26 maja – Szczecin, Gliwice
2 czerwca – Wrocław, Kraków
16 czerwca – Łódź
Rozpoczęcie eliminacji – godzina 8.30

6-7 lipca – zlot Master Truck w Opolu

7-8 września – Szwecja

Firma Artur, Łódź

[illegible]

Finał krajowy w Gliwicach w 2010 r. Wśród uczestników Artur Sumbar. W tym momencie jeszcze nie wiedział, że czeka go podróż do Szwecji.

wyjatkami. Dlatego ćwiczę na co dzień. Każdego dnia staram się prowadzić ekonomicznie. Płynnie, przewidując, aby jak najmniej spalić. Kiedy gdzieś muszę podjechać, zaparkować, ustawić się pod załadunek, często wybieram trudniejszy wariant. Na przykład zamiast jechać przodem, podjeżdżam tyłem.

Co chciałbyś poprawić w swojej jeździe?

W tym roku kłóci się skoncentrować się na manewrach. Podczas finału w Szwecji słoń nie dobrze, byłem całkiem spokojny, dopóki Marek Szwarc, zwycięzca z 2007 roku mnie nie ostrzegł: „uważaj na Włocha, bo jest szybki jak rakietą”. Rywalizacja w ćwierćfinale odbywa się w systemie pucharowym, z dwóch walczących się sobą kierowców przechodzi lepszy. W konkurencji „Combo”, która polega między innymi na przewracaniu słupka i przejeździe przez bramę, której szerokość samemu się ustawi, trafiam akurat na Gerharda Thalea z Włoch. Ani on, ani ja nie popamiętaliśmy błędu, ale on był szybszy. Stres mi przeszkodził. W Szwecji zabrakło mi Tomka, jego wsparcia i rady. Jeśli dwóch kierowców widzi to samo, każdy z swych pomysłów, jak wykonać daną konkurencję. Łatwiej wyznaczyć trajektorie wmiarki.

Jaka jest atmosfera na konkursie?

Wspaniała. Można poznać dużo ludzi. Na każdym etapie jest świetna zabawa. Zwłaszcza w kraju, gdzie atmosfera jest luźniejsza. W finale europejskim czuje się trochę napięcia. Nie myśli się o tym, ale w końcu w perspektywie jest cenna nagroda – nowa Scania wyposażona tak, jak zazwyczaj sobie zwycięzca.

Myślisz, że to przyciąga ludzi?

Na pewno, ale nie tylko. Chodzi o samą rywalizację, sprawdzenie siebie. Pokazanie własnych możliwości. Jurorzy obserwują, jak jedziesz. Potrafią docenić, to co umiesz. Przyjemnie jest dowiedzieć się, że jesteś dobrym w tym, co robisz.

Widziałeś kierowców z całej Europy. Jak na ich tle wypadają Polacy? Jak twoim zdaniem jeżdżą?

Zależy od człowieka. Są kierowcy, którzy „walczą” na drodze, chcą tylko dojechać, a są tacy, którzy lubią jeździć. Myślą za kierownicą. Ławo można odróżnić dobrego kierowcę od złego. Dobry jeździ spokojnie, płynnie, jeśli widzi wzniesienie, rozpęda się przed nim, a nie, kiedy jest już pod górę. Pedal odpuszcza przed szczytem. Gaziówka i tak podjedzie rozpędem, a po co marnować paliwo? Wcześniej zdejmując nogę z gazu przed zakrętem, żeby nie hamować. Jeździ przekiwnięto.

Co poradziłbyś kierowcom, którzy chcą wystartować w konkursie?

Troszeczkę opanowania, żeby nerwy nie ponosiły. Szlifować na co dzień własne umiejętności. Starać się jeździć ekonomicznie. Obserwować na komputerze pokładowym spalanie, a jeśli jest wysokie, próbować na tej samej trasie albo z tym samym ładunkiem obniżyć je. Starać się bić własne rekordy. Wykonując w pracy zwykłe zadania, podnosić sobie poprzeczkę coraz wyżej. To jest moja rada – szkolić się na co dzień. ●

7 KROKÓW DO MISTRZOSTWA

10 pytań z przepisów, wiadomości o bezpiecznej i ekonomicznej jeździe, zabezpieczeniu ładunku i pomocy w razie wypadku.

Przejazd określonego dystansu z jak najmniejszym zużyciem paliwa i w jak najkrótszym czasie, zgodnie z przepisami ruchu drogowego.

Przejazd trasy o pewnej liczbie punktów wymagających oceny sytuacji drogowej. Działania kierowcy punktowane są na podstawie wskazań Scania Driver Support oraz obserwacji sedzigo.

Wykrycie określonej liczby usterek w ciągniku siodłowym i naczepie w wyznaczonym czasie.

Praktyczny sprawdzian z umiejętności bezpiecznego umocowania ładunku

Bezpieczeństwo i dobra kondycja są bardzo ważne w pracy kierowcy. Dlatego w konkursie YETD 2012 znalazła się nowa konkurencja. Uczestnicy będą musieli wykazać się wiedzą o tym, jak prawidłowo ustawić fotel do jazdy, a także jak się odżywiać, aby zachować pełną sprawność za kierownicą. Powinni wiedzieć, jak się zachować, gdy są świadkami wypadku na drodze. Muszą być też przygotowani, aby w razie potrzeby wykonać sztuczne oddychanie i masaż serca.

Wykazanie się umiejętnością bezpiecznego i bezbłędnego manewrowania pojazdem.





“Wierzmy, że jazda w konwoju może zmniejszyć zużycie paliwa o 10%”

Tony Sandberg, senior manager w dziale rozwoju Scania

RÓWNAJ KROK

Zwarta grupa inteligentnych ciężarówek, jadących jedna za drugą pojawi się wkrótce na autostradzie pomiędzy Södertälje i Helsingborg w Szwecji. Są częścią projektu badawczego, którego celem jest redukcja zużycia paliwa w dalekim transporcie, poprzez zmniejszenie oporu powietrza.

Tekst: Åke R Malm Zdjęcia i fotomontaż: Carl-Erik Andersson

WYŁAZA TO TROCHE PRZERAŻAJĄCO: trzy ciężarówki pedzące ze zwykłą prędkością w różnych, niedużych odstępach po falującej wstędze drogi. Jada, jakby były połączone ze sobą gumową taśmą. Jak to możliwe?

Odpowiedzi dostarcza specjalny tempomat, który mierzy odległość od pojazdu z przodu. Używa również danych z GPS i map, aby przewidzieć, jak kształtuje się droga przed ciężarówką. Informacje są przysyłane pomiędzy pojazdami za pomocą sieci WLAN, co pomaga zsynchronizować ich ruch.

„Pierwsza ciężarówka 'przemawia' do pozostałych, przez co wszyscy zachowują się jak jeden pojazd” – mówi Tony Sandberg, senior manager w dziale rozwoju Scania.

Kiedy ciężarówka jada w konwoju, całkowity opór powietrza zestawów zmniejsza się, a wraz z nim zapotrzebowanie na paliwo. „Sądźmy, że przy takiej jeździe zużycie paliwa może być zmniejszone o 10%” – mówi Sandberg.

Z TECHNICZNEGO PUNKTU WIDZENIA liczba ciężarówek w konwoju nie ma znaczenia. W praktyce trzeba wziąć pod uwagę rzeczywiste warunki jazdy, panujące na drodze. Sprawdzian systemu jest kolejnym etapem jego rozwoju. Zostanie przeprowadzony we współpracy z Królewskim Instytutem Technologicznym w Sztokholmie. Rozpocznie się w roku 2012, gdy tylko władze zezwolą na przeprowadzenie testów na drodze.

Dokona tego firma przewozowa Scania Transport Laboratory, której pojazdy krążą pomiędzy Södertälje i Helsingborg, a zakładem produkcyjnym w Holandii. Ludzie będą prowadzić, ale prędkość jazdy będzie kontrolowana automatycznie.

„Ciekawe będzie usłyszeć, co myślą o systemie” – mówi Sandberg.

W przyszłości system będzie mógł przejąć kontrolę również nad układem kierowniczym. Kierowca będzie obserwował zachowanie pojazdu i reagował tylko w szczególnych sytuacjach, tak jak robią to obecnie piloci samolotów. W dalszej przyszłości jedna osoba będzie mogła prowadzić cały konwój ciężarówek.

Konwój „inteligentnych” ciężarówek pozostaje w związku z tendencją do łączenia pojazdów w sieć, umożliwiającą im wzajemną komunikację i przysyłanie danych, a także łączność z systemami sterowania ruchem drogowym.

„Wspaniale będzie zobaczyć, jak to wpłynie na łańcuch logistyczny” – uważa Sandberg. ●

FAKTY

- Każda ciężarówka ma specjalny tempomat.
- Dystans między pojazdami jest mierzony przez radar.
- GPS z mapami topograficznymi wyznacza pozycję oraz układowanie drogi.
- Ciężarówki komunikują się ze sobą za pomocą sieci WLAN.
- Ciężarówki z tyłu reagują w tym samym czasie i tak samo, jak pierwszy pojazd.
- Jazda w konwoju obniża opór aerodynamiczny i zużycie paliwa spada nawet o 10%.
- W przyszłości kierowcy ciężarówek z tyłu będą tylko nadzorować jazdę.
- Celem jest uzyskanie odstępu 10-12 m pomiędzy pojazdami jadącymi z dużą prędkością.
- Nie ma technicznych barier limitujących liczbę pojazdów w konwoju, lecz trzeba wziąć pod uwagę rzeczywiste warunki w ruchu drogowym.

ZROZUMIEĆ I SPROSTAĆ

Scania Retail System powoduje, że patrzymy na naszą pracę tak, jak widzi ją klient i poprawiamy ją według jego oczekiwań – mówi Dariusz Suchlabowicz, menedżer projektu SRS w Scania Polska.

Co to jest Scania Retail System?

Metoda pracy. Staramy się wszystko robić tak, aby uzyskać wzrost wartości. „Wartość” to coś, za co chce zapłacić klient. Coś, czego powinno być więcej, albo zdarzać się częściej. W serwisie chodzi głównie o wysoką jakość i krótki czas naprawy. Istotne jest również, aby klient został uważnie wysłuchany. Zeby nie przychodzili do niego coraz to nowi pracownicy, którym wszystko trzeba tłumaczyć na nowo. Zeby nie zasyfować go dokumentami.

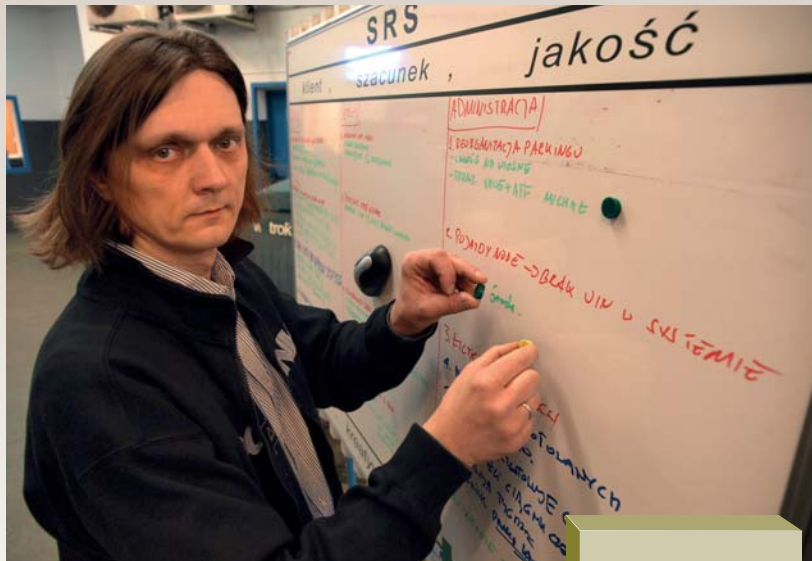
Klient nasz pan?

Raczej partner, którego pragniemy zrozumieć. Wymagania klienta i jego potrzeby są podstawą zmian w sposobie pracy. Leczą o tym, jak będzie wykonywana, decydują pracownicy. Stawiają sobie cele i realizują je. SRS oznacza korzyść przede wszystkim dla klienta, ale również dla pracowników oraz firmy, jako całości.

„Nie chodzi o to, żeby pracować szybciej, ale mądrzej”

ma olej pod ręką. Skracą się czas naprawy, praca staje się wygodniejsza. Takich rozwiązań szukamy.

Inne czynności nie dodają wartości, ale muszą być zrobione. Pojazd trzeba wprowadzić na kanał, odchylić kabinę i zabezpieczyć ją podporką. Nie ma rady, musimy się z tym pogodzić. Są jednak czynności, które nie dodają wartości, a w dodatku wykonuje się je niepotrzebnie. Te eliminujemy. Są zwykłym marnotrawstwem.



Jak SRS wygląda w praktyce?

Pierwsza jest potrzeba klienta. Mamy ją spełnić. To nasz cel. Nie myślimy o tym, co możemy, ale co chcemy zrobić. Ważne, aby nie bać się marzyć! Najpierw chcieć, potem zastanowić się co dać.

Przeglądamy się otoczeniu i własnej pracy, temu jak przebiegają procesy. To tzw. sytuacja normalna, od której wychodzimy. Niektóre czynności dodają wartości, przybliżają nas do celu. Czymś takim jest instalowanie magistrali olejowej. Mechanik nie chodzi, nie nosi beczek,

Kto odpowiada za to, że SRS działa?

Wszyscy. Pracownicy i kierownictwo. Ludzie powinni mieć wsparcie szefa, poczuć, że nie angażują się na darmo. Zarazem każdy zaczyna od siebie. Przegląda się własnej pracy i szuka punktów, które można usprawnić. Wykorzystuje osobistą wiedzę i doświadczenie, może realizować swoje pomysły. Nie chodzi o to, żeby pracować szybciej, ale mądrzej. Każdy może wykonywać swoje zadania bardziej efektywnie, w łatwiejszy sposób i odczuwać większą satysfakcję z pracy, którą sam udoskonalił.

„Nie myślimy o tym, co możemy, ale co chcemy zrobić. Ważne, aby nie bać się marzyć!”

Czy ludzie łatwo dają się namówić do współpracy?

Zawsze jest mniej więcej tak samo: jest grupa zwolenników, podobna przeciwników, a większość się przygląda. Nikogo nie zmieniamy na siłę. Najlepiej działa przykład. Pokazujemy filmy i zdjęcia z warsztatów, gdzie SRS już funkcjonuje. Pamiętam słowa jednego z mechaników: „mam naprawiać samochody, a nie rozmyślać”. Zaprosiliśmy go do mapowania i stworzyliśmy okazję, aby przez kilka godzin aktywnie przyglądał się pracy warsztatu. Po wszystkim stwierdził: „To jest to! Teraz dopiero zobaczylem, jak utrudniam sobie pracę”.

Co to jest mapowanie?

Aby prześledzić przepływ wartości, przeprowadzamy tzw. mapowanie, czyli wizualizujemy przebieg procesów. Przedstawiamy go graficznie na tablicy. Widać, jakie są etapy procesu, kto bierze w nim udział oraz jakie powstają problemy i zakłócenia. Każdy może podejść i zorientować się, co i jak działa. W warsztacie dokonujemy zmian w czasie rzeczywistym, dlatego

„Idealnym serwisem jest pit-stop. Formuły 1: równoczesne wykonywanie zadań, żadnych zbędnych czynności, perfekcyjne zgranie”

komunikacja jest bardzo ważna. Regularnie spotykamy się i rozmawiamy.

SRS to zaadaptowany na potrzeby działalności usługowej Scania Production System, według którego pracuje fabryka. Jednak w serwisie wiele spraw wygląda inaczej. Jest więcej nieprzewidywalnych zdarzeń.

W pewnym sensie idealnym serwisem jest pit-stop Formuły 1: równoczesne wykonywanie zadań, żadnych zbędnych czynności, perfekcyjne zgranie.

Inspiracją był sport?

Nie, nie. Na początku lat 90. Scania zainteresowała się, jak pracuje Toyota, która korzysta z metody „kaizen”. Po japońsku słowo to oznacza „zmiana na lepsze”. Nasi menedżerowie odwiedzili Japonię. Zaadaptowali te rozwiązania do naszej produkcji, a potem usług.

METODA „5 S”

Scania Retail System działa, dzięki pięciu prostym zaleceniom:

- sortuj, wyrzuc, co niepotrzebne
- segreguj, uporządkuj i przygotuj co potrzebne
- sprzątaj i sprawdzaj, utrzymuj czystość
- sprawdzone metody uczyn standardem
- stosuj konsekwentnie prawidłowe procedury, ciągle je doskonaląc



Skąd wiecie, czego chce klient?

Dwa razy do roku badamy poziom satysfakcji klienta i zastanawiamy się potem, co powinniśmy poprawić. W kilku miejscach kraju prowadziliśmy projekt „SRS on the Road”. Klienci i pracownicy naszych placówek wypełniali ankiety. Na podstawie wyników wychylił się miejsca, gdzie rozbieżność w opiniach między jednym i drugim była największa. Tam zapraszaliśmy klientów i pytaliśmy: jakie są przyczyny rozbieżności? Wspólnie dochodziliśmy, gdzie leży problem. Później już samodzielnie wymyślaliśmy rozwiązanie.

Jak wprowadzacie SRS? Od razu we wszystkich warsztatach?

Próbowaliśmy różnych sposobów. Dorosli ludzie uczą się w specyficzny sposób: bardziej przez praktyczne działania niż poprzez uczestnictwo w wykładzie czy prezentacji. Próbując co bieżąco z tym mieli, jak wpłynęło to na naszą pracę? Bez chęci do działania SRS szybko się wypala. Obecnie pracujemy w kilku serwisach, między innymi w Nadarzynie i Lublinie. Chcemy tworzyć modelowe placówki, które będą wzorem dla innych. Probujemy stworzyć „masę krytyczną”, która spowoduje, że zainteresowanie SRS samorzutnie się rozprzestrzeni. W końcu dzięki SRS można ułatwić sobie pracę, odkryć własne talenty, wykazać się zdolnościami. Rozwijając się, budując satysfakcję klienta. ●

Imię i nazwisko: Dariusz Suchlabowicz
Wiek: 44 lata
Stanowisko: Menedżer projektu SRS w Scania Polska S.A.
Wykształcenie: Absolwent Politechniki Warszawskiej, MEIL. Certyfikowany trener Kaizen (Kaizen Institute), EMBA (Szkoła Biznesu Politechniki Warszawskiej).

Batim odbiera 250. ciągnik



W pierwszych dniach lutego 2012 roku w siedzibie Scania w Södertälje miało miejsce przekazanie kluczyków do 250. ciągnika Scania dla firmy Batim.

Fleet Management dołączył do floty firmy Batim, liczącej blisko 300 samochodów. Batim Transport jest polską firmą, świadczącą usługi transportowe na rynku Europy Zachodniej i Wschodniej. Ze Scania Polska współpracuje od 1995 roku. Oprócz dostarczania pojazdów oraz usług serwisowych Scania oddaje do dyspozycji firmy Batim osobę dedykowaną do obsługi floty, która pozostaje w stałym kontakcie z pracownikami Batim. Wszyscy kierowcy firmy zostali też przeszkoleni przez instruktorów Szkoły Jazdy Scania. Wszystkie zakupione pojazdy objęte są umowami obsługiwano przez firmę Scania.

Agregaty w serwisach

Klienci odwiedzający serwisy Scania mogą liczyć nie tylko na obsługę serwisową. Znajdą tam również doradztwo oraz możliwość zakupu agregatów chłodniczych do użytkowanych pojazdów. Scania nie od dziś dostarcza kompleksowych rozwiązań. Konsekwencją tego jest poszerzenie zakresu usług świadczonych w sieci serwisów o obsługę agregatów chłodniczych. W ten sposób klienci Scania mogą zaspokoić swoje potrzeby. Serwis Scania są przygotowane do obsługi wszystkich typów pojazdów. W serwisach w Lublinie, Nadarzynie, Skarżynie, Krakowie i Zielonej Górze jest możliwość na-



prawę wszystkich agregatów chłodniczych Carrier Transcold zamontowanych we wszystkich typach pojazdów – począwszy od samochodów dostawczych, na naczepach chłodniczych skróci-

czywszy. Oprócz usług serwisowych placówki świadczą sprzedaż i doradztwo w zakresie wyboru agregatu.

Nowy serwis Scania w Kielcach

14 marca 2012 r. odbyło się symboliczne wkopanie pierwszej łopaty pod nową inwestycję Scania w Kielcach. Nowy serwis jest zlokalizowany przy drodze ekspresowej S7 Warszawa – Kraków, w miejscowości Gruszków, przy zjeździe na Zagórze. Nowy obiekt znajduje się przy głównej drodze tranzytowej w dogodnym dla przewoźników miejscu. Serwis powstaje od

podstaw zgodnie ze standardami Scania. Powierzchnia całkowita obiektu wynosi około 1100 m², z tego nie ciepłe warsztaty przeznaczono 600 m². Będzie wyposażony w 5 bram, w tym 2 stanowiska w pełni przystosowane oraz jedno do naprawy dużych elementów. Parking zamieści około 5000 m². Obiekt budowany wg szwedzkiej tradycji stanowi spójny zespół z otoczeniem. Planowane zakończenie inwestycji to październik 2012 r.



Placówka w Kielcach będzie oferować kompleksowe usługi serwisowe. Planowane zakończenie inwestycji to październik 2012 r.

Nowy dyrektor generalny Scania Polska

Dnia 1 marca 2012 r. Kjell Örtengren objął stanowisko dyrektora generalnego Scania Polska S.A.

Kjell Örtengren ma 54 lata, jest absolwentem Stourmorku Międzynarodowych na Uniwersytecie Indiana w USA. Swoją karierę zawodową zaczynał w dyplomacji, pracując w Ambasadzie Szwecji w Belgradzie. Od 1984 roku jest związany ze Scania. Przez 14 lat pracował w centrali firmy w Södertälje, gdzie zajmował stanowisko dyrektora regionalnego odpowiedzialnego za Europę Centralną i Wschodnią. Od 1997 roku zajmował stanowisko dyrektora generalnego w przedstawicielstwach dystrybutora Scania w Regionie Adriatyku, a przez ostatnie 5 lat w Scania Korea. Kjell Örtengren na stanowisku dyrektora generalnego Scania Polska S.A. zastąpi Alexandra Vaskampa, który będzie kontynuował swoją karierę jako dyrektor generalny w Scania Niemcy i Austria.



Scania w Olsztynie

16 stycznia 2012 roku działalność rozpoczął nowy serwis Scania w Olsztynie. Serwis znajduje się przy drodze krajowej Augustów – Suwałki przy ulicy Lubelskiej 46. Nowo otwarta placówka świadczy pełen zakres usług: przeglądy, naprawy gwarancyjne i pogwarancyjne oraz kompletną obsługę elektryczną. Prowadzi sprzedaż części zamiennych oraz umów obsługiwano naprawczych, które również na miejscu realizuje.

Na klientów czeka pełna oferta pojazdów nowych i używanych. Serwis posiada 6 stanowisk naprawczych i zatrudnia 4 mechaników, w sumie 7 osób. Łącznie zajmuje powierzchnię

nie około 2000 m². Otwarcie serwisu Scania w Olsztynie jest kłopotliwą odpowiedzią Scania na potrzeby rynku, a jednocześnie konsekwencją realizowania polityki zmierzającej do zapewnienia naszym klientom w całej Polsce łatwo dostępnej obsługi serwisowej na najwyższym poziomie – mówi Sławomir Hofman, dyrektor Oddziału Scania Polska.

Adres nowego serwisu: Scania Polska S.A. Oddział Gdańsk Filia Olsztyn ul. Lubelska 46 10-406 Olsztyn tel.: 89 651 05 10-14 e-mail: kontakt.olsztyn@scania.pl Godziny otwarcia: Pon-Pt: 08:00-16:00 Sobota: 08:00-14:00

GOODYEAR Marathon

Większe przebiegi, mniej paliwa.



Ponad 6.000 zł oszczędności na jednym pojeździe rocznie w Twojej flocie transportowej dzięki oponom z MaxTechnology.

40 tonowy samochód ciężarowy zużywa średnio 30 litrów paliwa na 100 km. Średni roczny przebieg takiego pojazdu to 150.000 km a średnia cena za litr paliwa to 4,7 zł. Roczny koszt paliwa: 1.500 (100 km) x 30 litrów/100 km x 4,7 zł = 211.500 zł. Samochód ciężarowy wyposażony w opony Goodyear MaxTechnology (ponad 10% obniżenie opory toczenia na wszystkich osiach). Roczny koszt paliwa: 1.500 (100 km) x 29,1 litrów/100 km x 4,7 zł = 205.155 zł.

Zmniejszamy zużycie paliwa w pojazdach, dając oszczędności Twojej flocie transportowej.

Obliczeń dokonano na podstawie testów TÜV SÜD Automotive na oponach w rozmiarach 315/70R22.5 - LMS II, LMD II oraz 385/59R22.5 - LHT II (raport T623133-1C oraz T6242917).

USŁUGI GOODYEAR DLA FLOT TRANSPORTOWYCH



GOODYEAR
Razem bezpiecznie

W CIĄGŁYM RUCHU

SPÓŁKI ZAJMUJĄ SIĘ TRANSPORTEM międzynarodowym. Pod tym pojęciem kryje się nie tylko zwyczajny przewóz drobnicy na paletach. W czerwonych naczepach z napisem Francopol & Cytropol podróżują między innymi komponenty do fabryk Volkswagena. Poza typowymi zestawami firma szeroko korzysta z naczep z ruchomą podłogą. Przewozi w nich między innymi palwa alternatywnie.

Bezkonkurencyjna objętość

– Z ładunek na naczepę wysypuje się z góry. Trzeba go ubić, aby w pełni wykorzystać objętość pojazdu. Podczas rozładunku otwiera się tylną ścianę. Ruchome listwy w podłodze przemieszczają ładunek. Do wyjścia przesuwają się wszystkie na raz. Potem cofa się co trzecia. Ładunek zostaje na miejscu. Utrzymuje go siła tarcia o nieruchome listwy. Gdy wszystkie listwy znów się zrównają, cykl się powtarza. Wypychanie ładunku wspomaga przesuwająca się wraz z nim przednia ściana naczepy – wyjaśnia Artur Nowacki, dyrektor Francopolu.

Naczepy z ruchomą podłogą, zwane po angielsku „walking floor” są uniwersalne. Można nimi przewozić towar na paletach, co czasem się robi, gdy nie ma innego ładunku powrotnego. Jednak najlepiej sprawdzają się w pracy, do której je stworzono: przewozu ładunków masowych. Na przykład otrębow, rozdrobnionej słomy, koks lub pelety, który ma postać granulatu i jest jednym ze współczesnych paliw ekologicznych. Powstaje z odpadów drzewnych.

– Mamy naczepy CMT, ostatnio zainwestowaliśmy w pojazdy Stas. Naczepy z ruchomą podłogą są cięższe i droższe nawet od chłodzi, ale ich zaletą jest duża objętość. Mogą przewieźć znacznie więcej lekkiego ładunku niż zwykła wywrotka – mówi Artur Nowacki.

Nie od razu

Cytropol powstał w 1995 r. Firmę założył Władysław Jermianowski. Sprostała do Polski cytirusy i warzywa. A ich przewozu potrzebowała samochodów. Tak pojawiły się w firmie dwa pierwsze ciężarówki. Obie marki Scania.

– Jeździły u nas grubo ponad 10 lat. Były praktycznie bezbożogubne. Musieliśmy się ich w końcu pozbyć, ponieważ mieliśmy silniki Euro 2. To były „sto trzynastki” – wspomina Władysław Jermianowski. W 1997 r. wykupił polsko-francuską spółkę Francopol. Przeniósł ją z Łodzi do Zielonej Góry z całym „dobytkiem”. Miała 12 ciężarówek. Połowa z nich została w ciągu roku wymieniona na nowe.

Wykorzystać szansę i nie bać się zmian. Taka jest dewiza firm Francopol & Cytropol. Tutaj nawet podłogi nie stoją w miejscu.



Prezes Władysław Jermianowski i dyrektor Artur Nowacki. „Naczepy z ruchomą podłogą mogą przewieźć więcej lekkiego ładunku niż zwykła wywrotka”.

– W 2000 roku zamknęliśmy dział handlu owocami. Rozpowszechniły się markety i ten rynek przestał być dla nas atrakcyjny – mówi Artur Nowacki.

W firmie jeżdżą pojazdy różnych marek. Często z nich tworzy zestawy objętościowe z przyczepą centralnoosiową. Ciągniki Scania są wytypowane do współpracy z naczepami z ruchomą podłogą.

– Dzisiaj są auta dobre i lepsze. Złych nie widzę. Kupujemy ciężarówki Scania przez senty-

ment, lecz nie tylko. Uważam, że ich cena i jakość idą w parze – mówi Władysław Jermianowski. – Na te samochody namawiają nas również kierowcy.

Wiecej niż ciągnik

– Kupując Scania, korzystamy z leasingu Scania Finance Polska. Oferta finansowa jest konkurencyjna. Człowiek, który się nami opiekuje, ma świetne podejście. Dobrze się z nim rozmawia. Jedyną „wadą” leasingu Scania jest to,

“ Zielonogórski serwis jest zawsze dostępny. W razie awarii przyjmuje nas od razu”

– Od trzech lat kupujemy wyłącznie samochody ze skrzynią automatyzowaną Scania Opticruise. Oszczędza się sprzęgło, silnik tak nie cierpi. Pojazd wolniej się zużywa, koszty obsługi są niższe. Dawniej kierowca kształcił się długo. Najpierw był pomocnikiem, jeździł ze starszym kolegą. Teraz uczy się szybko i nie zawsze dobrze. Automatyzowana skrzynia poprawia jego błędy. Niezależnie od tego wysyłamy kierowców na szkolenia z bezpiecznej, ekonomicznej jazdy w Szkole Jazdy Scania – podkreśla Artur Nowacki. – Czasem sami do nas przychodzą i mówią: pomóżcie nam, pokazicie, jak jeździć dobrze. Efekty szkoleń są widoczne.

– Z roku na rok zwiększa się u nas liczba kierowców, także tych z długoletnim stażem, którzy pracują w zawodzie po kilkanaście lat. Zostają z nami. Odpowiada im atmosfera pracy, samochody – dodaje Władysław Jermianowski. – Staramy się tak układać trasy, żeby ciężarówki jeździły co tydzień do bazy. Kiedy kierowca jest za dużo w drodze, zastanawia się, co w domu. Co do niego zrobienia, co do załatwienia. Nie myśli o jeździe.

– Pilnujemy ciśnienia w oponach. Testujemy, jak sprawdza się ogumienie o obniżonych oporach toczenia. Dbamy o właściwe ustawienie spojlerów. Zwracamy uwagę, jak kierowcy używają urządzeń pokładowych. Zastanawiamy się nad ustawieniem ograniczników na nieco niższą prędkość. Korzystamy z systemów telematycznych – wylicza Artur Nowacki. Francopol & Cytropol nie czeka, co przyniesie przyszłość. Z wyprzedzeniem szukają najlepszych rozwiązań. ●



Francopol i Cytropol obchodziły w styczniu roku fundacji businesu Transportistka. Stała przy spłocie „Pod Filantr” na zielonogórskiej starówce. Tak jak inne budowlane jest dziełem rzeźbiarza Artura Wochniaka. Idąc ich śladem, można znaleźć na jezdni kawę z zakatkami misia.

“ Od trzech lat kupujemy wyłącznie samochody ze skrzynią automatyzowaną Scania Opticruise”



„Kupujemy ciężarówki Scania nie tylko przez sentyment. Uważam, że ich cena i jakość idą w parze” – mówi Władysław Jermianowski, który do dziś czasem siada za kierownicą.

Przewidujący tempomat

Scania Active Prediction to nowy tempomat, który może zaoszczędzić nawet 3% paliwa. Używa danych topograficznych i z góry wie, jak wygląda droga przed pojazdem.

Tekst: Åke R. Malm. Ilustracje: Kjell Thorsson

TEMPOMAT od dawna jest cennym pomocnikiem kierowcy ciężarówki. Jednak gdy trzeba reagować przewidując, znajduje się na straconej pozycji. Scania Active Prediction jest inny. Korzysta z danych topograficznych przechowywanych na cyfrowych mapach i za pomocą GPS określa pozycję pojazdu. W rezultacie wie, jak jest ukształtowana droga przed samochodem i stosownie do tego steruje prędkością. Dzięki temu może ograniczyć zużycie paliwa nawet o 3% w porównaniu ze zwykłym tempomatem.

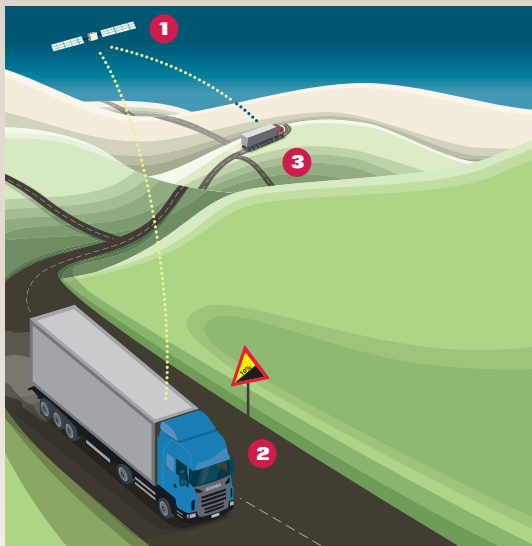
„Spotkał się z przypadkami, kiedy nie doświadczony kierowca przy użyciu nowego tempomatu uzyskiwał takie samo zużycie paliwa, jak jego doświadczony kolega” – mówi Andreas Renberg, kierujący w Scania pracami nad oprogramowaniem systemów pomagających podczas jazdy. „To jeden z atutów Scania Active Prediction”.

Oszczędzanie paliwa to nie tylko sprawa opłacalności transportu. Równie ważna z punktu widzenia ochrony środowiska jest redukcja emisji CO₂. Chociaż dobry kierowca na drodze, którą zna, może dorwać urządzeniu, również on będzie miał korzyść z nowego tempomatu, np. kiedy zapadnie ciemność albo pogorszy się pogoda. System pomoże mu także podczas podróży w nieznane.

Mapy są przechowywane w Scania Communicator, który zawiera w sobie GPS. System współpracuje z układem kontrolującym silnik i w ten sposób wpływa na prędkość pojazdu.

„Sprawdziłmy nasz scenariusz działania systemu podczas symulacji i porównaliśmy go z rzeczywistością” – mówi Björn Almqvist, programista Scania. – System uczy się w miarę, jak pojazd pokonuje drogę”.

Systemem objęte są kraje Europy Zachodniej wraz z całą Skandynawią. W tej chwili Polska i kraje Europy Wschodniej nie są w nim ujęte.



Scania Active Prediction

1 POMOC SATELITY
Satelity GPS okrążają Ziemię dwa razy w ciągu doby po ściśle określonych orbitach i przesyłają sygnały na powierzchnię naszej planety. Odbiornik GPS przechwytywa informacje z satelitów i oblicza dokładną pozycję pojazdu.

2 PRZED WZNIESIENIEM
Kiedy pojazd zbliża się do wzniesienia, tempomat Scania Active Prediction ustala nachylenie drogi. System przewiduje również, kiedy i o ile zwiększyć prędkość pojazdu, aby roz-

począć wjazd na wzniesienie przy wykorzystaniu maksymalnego momentu obrotowego silnika i przy jak najmniejszej liczbie zmian biegów. Szybkość rośnie przed wjazdem, nieco powyżej ustalonej przez kierowcę.

3 PRZED ZJAZDEM
Zbliżając się do zjazdu, Scania Active Prediction ocenia jego nachylenie i możliwość zaoszczędzenia paliwa. Jeśli spadek jest na tyle duży, że pojazd rozprzeczłby się w ten sposób stratom energii. W takiej sytuacji można zaoszczędzić więcej paliwa.

hamowania. Prędkość przed rozpoczęciem zjazdu może być zredukowana maksymalnie o 8%. Strategia sterowania polega na ograniczeniu liczby hamowań przy zjeździe i zapobieżeniu w ten sposób stratom energii. W takiej sytuacji można zaoszczędzić więcej paliwa.

KIEROWCA JEST NAJWAŻNIEJSZYM OGNIEM WYDAJNEGO TRANSPORTU.

DLATEGO STWORZYLIŚMY KONKURS YOUNG EUROPEAN TRUCK DRIVER.

Waż udział w Konkursie YETD 2012!

Kierowcy są najważniejszym ogniwem branży transportowej. Poza wytwarzaniem lepszych, bezpieczniejszych i bardziej oszczędnych samochodów ciężarowych – zawsze skupiamy się na osobie, która je prowadzi. W tym celu stworzyliśmy konkurs, w którym kierowcy mają możliwość udowodnienia swoich umiejętności i konkurencji z najlepszymi w swojej profesji.

Więcej informacji na www.scania.pl



ZOSTAŃ MISTRZEM! Wypełnij formularz Young European Truck Driver 2012.

Imię

Nazwisko

Płeć ☐ K ☐ M

Data urodzenia (dd/mm/rrrr)
(urodzony w 1977 lub później)

Ulica

Kod pocztowy Miasto

Adres e-mail

Telefon

☐ Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych zawartych w formularzu dla potrzeb niezbędnych do realizacji konkursu (zgodnie z Ustawą z dn. 29.08.1997 o Ochronie Danych Osobowych Dz. U. Nr 133 poz. 883).

Podpis

Jakiej marki samochodem ciężarowym kierujesz najczęściej?

☐ Scania	☐ DAF
☐ Volvo	☐ Renault
☐ Mercedes	☐ Iveco
☐ MAN	☐ Inna

Gdzie chciałbyś wziąć udział w eliminacjach?

12 maja	26 maja
☐ Słupno (Radzymin)	☐ Szczecin
☐ Kalisz	☐ Gliwice
19 maja	2 czerwca
☐ Słupsk	☐ Wrocław
☐ Opole	☐ Kraków
	16 czerwca
	☐ Łódź

Rozpoczęcie regionalnych rozgrywek o godz. 8.30.

Formularz możesz zostawić w serwisie Scania lub przesłać pod adres:

Scania Polska S.A., Dział Marketingu
Al. Katowicka 316, 05-830 Nadarzyn, Stara Wieś



SCANIA
www.scania.pl





“Skupiamy się na kierowcy. Ma olbrzymi wpływ na bezpieczeństwo na drodze, oszczędność paliwa i zużycie opon”

Jens Schlyter, menedżer odpowiedzialności społecznej przedsiębiorstwa w Scania

WYCZULIĆ NA ZDROWIE I BEZPIECZEŃSTWO

Scania uczy kierowców bezpiecznej i oszczędnej jazdy od przeszło 20 lat. Nie tylko nie ustaje w wysiłku, ale go zwiększa.

NA DROGACH CAŁEGO ŚWIATA ginie co roku 1,2 mln ludzi. Ponad 50 mln zostaje rannych. Według globalnej oceny bezpieczeństwa na drogach, przeprowadzonej w 2008 r. przez Światową Organizację Zdrowia (WHO), konieczne jest zwiększenie wysiłków na rzecz jego poprawy. Najbardziej potrzebują tego kraje o średnich i małych dochodach, gdzie zdarza się 90% wypadków.

Jako globalny producent pojazdów użytkowych, Scania jest szczególnie wyczulona na bezpieczeństwo. Przyczynia się do jego wzrostu, projektując bezpieczne i komfortowe pojazdy. Kierowca może łatwo dopasować do swoich potrzeb fotel i kierownicę. Pasy bezpieczeństwa i poduszki służą ochronie zdrowia i życia.

„Skupiamy się na kierowcy. Ma olbrzymi wpływ na bezpieczeństwo na drodze, oszczędność paliwa i zużycie opon”

Zdrowie i bezpieczeństwo na drodze

- Obserwuj swoje reakcje i naucz się opanować stres na drodze.
- Rozpoznawaj sygnały zmęczenia i nie forsuj sił.
- Wybieraj zdrowe jedzenie. Posiłek musi być pożywny. Pij dużo wody. Unikaj alkoholu.
- Używaj pasów bezpieczeństwa. Ustaw wygodnie fotel.
- Przy załadunku i rozładunku korzystaj tylko z tych narzędzi, którymi umiesz się posługiwać.
- Wymijając nocą inną ciężarówkę, nie patrz prosto w jej światła.
- Dbaj, aby twoja ciężarówka była czysta i sprawna.

– mówi Jens Schlyter, menedżer odpowiedzialności społecznej przedsiębiorstwa w Scania.

Zachowanie kierowcy jest kluczowe dla bezpieczeństwa, podkreśla Schlyter. Przypomina, że właściciele firm mają do odegrania ogromną rolę w wspieraniu właściwych postaw i zachowań.

SCANIA ZWRACA UWAGĘ kierowców na zdrowie i szeroko rozumiane bezpieczeństwo poprzez szkolenia, konkursy oraz szereg lokalnych inicjatyw, podejmowanych z jej partnerami. Firma bierze udział

w pracach organizacji i instytucji zajmujących się bezpieczeństwem na drogach.

Wyjątkowym sposobem szerzenia wiedzy i umiejętności jest Konkurs Kierowców Scania, największe na świecie zawody kierowców ciężarówek. We wszystkich edycjach konkursu wzięło udział ponad 115 tys. zawodników. W 2012 r. Scania spodziewa się 55 tys. zgłoszeń.

Kierowcy mogą przygotować się do zawodów podczas szkoleń Scania. Poruszają one między innymi





3 pytania do ...

... Jonas Agaeus, menedżera produktu Szkoły Jazdy Scania.

Dlaczego w programie Szkoły Jazdy Scania jest zdrowie i bezpieczeństwo?

Barżo wielu ludzi traci życie w wypadkach drogowych. To tragedia, a czasem druga w kolejności przyczyna zgonów w niektórych biednych krajach. Produkcujemy ciężarówki dlatego chcemy uczestniczyć w rozwiązywaniu tych problemów. Uświadamiamy kierowcom, że wiele zależy od nich, że wystarczy, aby zwracali uwagę na zdrowie i bezpieczeństwo. Poprzez edukację podnosimy również status pracy kierowcy. Wzmacniamy autorytet kierowców zawodowych, aby stali się dobrym przykładem dla innych.

Co mówicie na szkoleniach o zdrowiu i bezpieczeństwie?

Dokonyjemy przeglądu zagadnień z zakresu bezpieczeństwa i komfortu jazdy, zabezpieczenia ładunku oraz zachowania w groźnych sytuacjach. Kierowcy w Unii Europejskiej muszą z ciągiu pięciu lat odbyć obowiązkowo przeszkolenie trwające 35 godzin.

Scania proponuje dodatkowe kursy, które pogłębiają wiedzę. Obok spraw dotyczących zdrowia fizycznego i psychicznego, poruszamy kwestię stylu życia. Kierowcy uczą się, jak zdobyć wgląd w swoje myśli i reakcje, gdy są zestresowani lub zmęczeni.

Szkolenia Scania otwierają oczy nawet doświadczonym kierowcom.

Dlaczego trening kierowców jest dobrą inwestycją dla przewoźnika?

Ważne jest, aby zarówno kierowca, jak i właściciel floty zdawali sobie sprawę z wartości, jaką niesie ze sobą opieka nad pojazdami i pracownikami. Kiedy kierowca jest w dobrej formie, umie o siebie zadbać, wtedy prowadzi bezpiecznie i rezultaty są widoczne od razu. Kierowcy to ważna część przedsiębiorstwa. Trzczenie się o nich to bardzo dobra inwestycja.



“Poprzez edukację wzmacniamy autorytet kierowców zawodowych, aby stali się dobrym przykładem dla innych”

Jonas Agaeus, menedżer produktu Szkoły Jazdy Scania

sprawy dotyczące zdrowia, ergonomii, ćwiczeń fizycznych, właściwej diety i sposobów radzenia sobie ze stresem. Szkolenia kierowców są prowadzone na całym świecie.

W SKALI LOKALNEJ Scania współpracuje z władzami, policją, klientami i każdym, kogo może wesprzeć w promocii zdrowia i bezpieczeństwa w środowisku kierowców. Przykład? W grudniu 2011 r. Scania South Africa we współpracy z miejscowym ministerstwem transportu, policją i Przedsiębiorstwem Zarządzania Ruchem Drogowym (RTMC) przeprowadziła akcję kontroli kierowców. Przeszkoleni przez Scania policjanci zatrzymywali ciężarówki, sprawdzali stan techniczny i przekazywali zalecenia dotyczące bezpieczeństwa oraz obsługi pojazdu. Kierowcom wręczali drobne upominki. „Mielismy właściwe podejście” – mówi menedżer promocji i komunikacji regionu

Scania South Africa, Gideon de Swardt. Dodaje, że równie ważne jak sprawdzenie pojazdu, było zaoferowanie kierowcom podstawowych badań. „Dysponowaliśmy ambulansem, gdzie każdy mógł dobrowolnie zbadać ciśnienie czy poziom cukru i skorzystać z bezpłatnej porady lekarskiej”.

Podobną inicjatywę Scania podjęła w Namibii. De Swardt mówi, że reakcje kierowców były w przytaczającej większości pozytywne.

„Kierowcy wołają o pomoc” – mówi. „Otwierają się i chętnie z nami rozmawiają. Widzimy, że bardzo brakuje im takich przedsięwzięć”.

W wielu krajach Scania promuluje bezpieczne zachowania wśród dzieci i młodzieży. „Ofiuujemy szkołom imprezy związane z bezpieczeństwem na drogach. Dzieci biorą w nich udział bardzo chętnie” – cieszy się de Swardt. „To są kierowcy i klienci, którzy przyjdą do nas jutro”.

Usługi finansowe na miarę Twoich potrzeb



Tylko 2 dni
na rozpatrzenie wniosku leasingowego

Kontakt do lokalnego przedstawiciela

Białystok	602 713 969	Poznań	604 177 987
Gdańsk	604 415 285	Szczecin	602 234 508
Gliwice	602 490 274	Warszawa	602 686 514
Kraków	602 720 082	Wrocław	604 472 077
Lublin	602 138 804		
Łódź	600 835 228		

- leasing operacyjny oraz finansowy, sprzedaż z odroczonego terminem płatności, najem długoterminowy
- finansowanie w PLN i EUR
- zmienne lub stałe oprocentowanie
- możliwość uzyskania niskiej i raty (min. 5%)
- atrakcyjne pakiety ubezpieczeniowe



SCANIA
Scania Finance Polska Sp. z o.o.

Citronex zaczął od importowania cytrusów. Rozwijając tę działalność, zbudował potężną flotę ciężarówek, potem szereg myjni i stacji benzynowych. Teraz buduje hotele i restauracje przy autostradach.

NA POCZĄTKU BYŁ BANAN

FIRMA założył w 1988 r. Artur Tornowski. Zajął się sprowadzaniem cytrusów, towaru, który w odchodzącej do historii Polsce Ludowej był luksemem. Okazało się, że największy popyt jest na banany. Poza tym można nimi handlować przez cały rok. Citronex skupił się wyłącznie na nich.

Warunki kontrolowane

Banany są bardzo delikatne. Citronex sprowadza większość owoców z własnych plantacji w Ekwadorze. W tym kraju banany są najlepsze i najwięcej. Zrywa się je jeszcze zielone, inaczej nie przetrwałyby transportu. Firma czarteruje statki, które dostarczają banany do Breitenhaven i Gdańska. Co tydzień przybywa nowa dostawa. Banany ładuje się na ciężarówki i przywozi do Zgorzelca. Tu spędzają od 4 do 6 dni w dojrzewalni, największej w Europie. Potem trafiają do supermarketów w Polsce, Czechach i Niemczech.

Banany muszą podróżować w temperaturze 14°C, z tolerancją +/- 1°C. Dojrzewają przy 18-19°C. Do komory wprowadza się gaz Banag (95% azot i 5% etylen). Gaz inicjuje proces dojrzewania. Następnie banany schładza się ponownie do 14°C.

– Gdy kupimy banany w sklepie i chcemy, aby poleżały dłużej i nie zbrązowiały, trzeba zapewnić im taką właśnie temperaturę – mówi Robert Zarzecki, syn założyciela Citronexu, wiceprezes spółki. Do jego zadań należy między innymi nadzorowanie transportu. Co tydzień do Zgorzelca przyjeżdża od 150 do 200 zestawów, przywożąc około 35-4 tys. ton bananów.

Owoce dały impuls

– Nasz rozwój można streścić w kilku zdaniach. Aby wozili banany, potrzebowaliśmy ciężarówek. Aby zestawy były czyste, w 1997 roku zaczęliśmy budować myjni. W 2006 uruchomiliśmy pierwszą stację benzynową, żeby było gdzie tankować

ciężarówki. W końcu otworzyliśmy motel dla kierowców – mówi Robert Zarzecki. – Dziś mamy 24 myjni. W ciągu miesiąca korzysta z nich 15 tys. ciężarówek. Ponadto mamy trzy stacje benzynowe oraz motel „Picaro” na 80 pokoi.

W kwietniu 2012 r. gotowe będą trzy hotele, po 50 pokoi każdy. Wyposażamy je w restauracje typu „Marche”, gdzie można zjeść przysmaki z całego świata, oglądając, jak są robione. Obiekty są rozdlokowane przy granicy zachodniej.

Citronex prowadzi stację pod patronatem BP i Statoil. Należą do największych w kraju. Na każdej jest 10 stanowisk tankowania aut osobowych i tyle samo dla ciężarówek. Te ostatnie umożliwiają jednocześnie napełnianie zbiorników po obu stronach pojazdu. Ponadto przy stacjach są parkingi na 500 zestawów, nowoczesne przyszyne dla kierowców, restauracje, w których może się spotkać jednocześnie 200 osób i hipermarkety Carrefour Express.



Do niedawna w firmie pracowali również Scania T „i osiem”. Citronex systematycznie odnawia flotę.

„Ciężarówki Scania kupujemy między innymi dlatego, że zapewniają naszym kierowcom najwyższy komfort”

– Stacja w Zarskiej Wsi zdobyła tytuł „Najlepszej Stacji Roku 2008”. W 2011 najlepsza została stacja w Mostkach. O nagrodzie decydują głosy czytelników miesięcznika „Polski Traktor”. Kierowcy wybrali nasze stacje. Jesteśmy z tego dumni – mówi Robert Zarzecki.

Sprawdzeni ludzie, sprawdzone pojazdy

Dla Citronexu pracuję w chwili obecnej 1000 osób w różnych miejscach Polski. – Nowoczesna technika to jedno. Lecz rozwijamy się przede wszystkim dzięki naszym pracownikom. Bez nich nie osiągnęlibyśmy takiego sukcesu – zapewnia Robert Zarzecki. – Każdy robi, co do niego należy.

Firma pozostaje w rękach rodziny. Artur Tornowski jest prezesem. Ostatnio inwestuje na rynku nieruchomości. Brat Roberta, Rafał trzyma pieczę nad produkcją i sprzedażą bananów. Sprawami finansowymi zajmuje się mama, Barbara Zarzecka.

– Mam bardzo dobrych kierowców. Mają wysokie kwalifikacje. Są podstawą naszego



W Zgorzelcu jest największe dojrzewalnia bananów w Europie. Owoce spędzają tu kilka dni. Gdy staną się zielone i słodkie trafiają do supermarketów.

biznesu. Ciężarówki Scania kupujemy między innymi dlatego, że zapewniają naszym kierowcom najwyższy komfort – mówi Robert Zarzecki.

Obecnie firma ma 250 zestawów, w tym 150 chłodzi i 100 z planek. W ramach działalności prowadzi również usługi transportowe. Wszystkie nacze są holowane przez ciągniki Scania. Pierwsze auto tej marki pojawiło się w firmie w 1990 r.

– To była Scania 113, popularnie zwana „babcią”. W 1995 r. kupiliśmy pierwsze nowe Scanie z partii montowanej w Słupsku. Było ich 10. Naład zamierzamy kupować ciężarówki tej marki – mówi wiceprezes.

W firmie jeżdżą głównie Scania R z kabinami Topline i silnikami o mocy 420 KM. Stanowią 90% taboru. W 2011 r. Citronex kupił pierwszą partię pojazdów wyposażonych w automatyzowaną skrzynię Opticruise. Retardery zamawia od dawną. Funkcjonowanie floty nadzoruje system telematyczny, obejmujący również kontrolę temperatury w naczepach chłodniczych.

Nowe ciężarówki i nowe hotele to nie jedyny plany na najbliższe lata. W Łodzi powstaje kolejna dojrzewalnia bananów. Z centrum Polski wygodnie będzie robić dostawy. W 2013 r. ukończona będzie budowa nowoczesnej szklarni w Bogatynie.

– Będziemy hodować pomidory. W pierwszym etapie na 10, docelowo na 100 hektarów. Planujemy zbiory na poziomie 70-80 kg z metra. Zamiast wykorzystać ciepło z elektrowni Turów, które teraz się marnuje. Z krzewów pozostających po zbiorze pomidorów będziemy produkować biopaliwo – pelet. Chemię odprowadzając elektrycznie – informuje Robert Zarzecki. – Inwestycja pochłonie 10 mln euro.

Wkrótce łatwiej będzie wyliczyć, czego Citronex nie robi, od tego czym się zajmuje! •

Citronex to:

4 tys. ton bananów na tydzień

250 zestawów

100% Scania

24 myjni

3 stacje paliw: w Zarskiej Wsi, Mostkach i Stoku

1 motel „Picaro” w Stoku

3 hotele na ukończeniu



„Sprowadzamy wyłącznie banany pierwszaj klasy – najwięcej” – mówi Robert Zarzecki, wiceprezes Citronexu. Firma wojewody Wielkopolski, Oddziału Świadczeń Pomocy, Przygotowała między innymi specjalną partię owoców dla WOP.

Bezpieczeństwo i pierwsza pomoc – nowy projekt Scania Polska

Bezpieczeństwo naszych klientów i pracowników jest istotnym elementem strategii firmy Scania.

Jak bardzo te zagadnienia są ważne, świadczy również to, że w nowym systemie certyfi-

kacji DOS 4, wchodzącym w życie w 2012 r., jednym z głównych obszarów jest właśnie spełnianie wymogów bezpieczeństwa w pracy oraz jego aktywna promocja. W Scania Polska również po-

wstał projekt wprowadzający nową jakość w obszarze bezpieczeństwa pracy i pierwszej pomocy. Firma zakupiła defibrylatory do wszystkich oddziałów, które należą do grupy dystrybutora Scania Polska.



Kołem się toczą...

Silniki Scania napędzają słynną parę statków wycieczkowych Kookaburra River Queen, kursujących po rzece Brisbane w Australii. Ich wielki debiut miał miejsce na Wystawie Światowej, która odbywała się w 1988 r. w mieście Brisbane. Nurt rzeki pokonują od 20 lat i wrosły już w miejscowy krajobraz. Każdy z 30-metrowych statków waży 200 ton i ma dwa silniki Scania, które napędzają olbrzymie koła łopatkowe.

Z dyplomacji do Polonusa



elementów
zawiera silnik
Scania V8

Odnowialne i zdrowe

Ponad sto niskoemisyjnych autobusów Scania przemierza ulice Sztokholmu. Wcześniej, w 2011 r. firma otrzymała zamówienie na 187 pojazdów od Keolis Sverige, szwedzkiego oddziału wiodącego, francuskiego przewoźnika,

działającego w transporcie publicznym. Zamówienie obejmuje autobusy miejskie, lokalne i międzymiastowe – wszystkie napędzane silnikami na etanol i biodiesel, które należą do paliw odnowialnych.



Autobusy Scania Touring, które obsługiwały polską prezydencję, zostały zakupione przez PKS Polonus S.A.

Uroczyste przekazanie pięciu pojazdów nastąpiło 6 marca 2012 roku w oddziale Scania Warszawa w Słupnie. Kjell Örtengren, dyrektor generalny Scania Polska S.A. wręczył kluczyki do nich Piotrowi Grzegorzcykowi, prezesowi zarządu PKS Polonus S.A.

Scania Touring obsługiwały polską prezydencję podczas półrocznego przewodnictwa Polski nad pracami Rady Unii Europejskiej. Teraz wzbogacą flotę PKS Polonus, przemierzającą regularnie Polskę i Europę.

Scania Touring HD 4+2 przeznaczone są do obsługi wycieczek lub regularnych kursów. Mają długość 12 metrów i mieszczą 49 osób. Są wyposażone w silnik 400 KM spełniający normę Euro 5 bez konieczności stosowania AdBlue oraz 12-biegową automatyzowaną skrzynię Opticruise z Retarderem Scania. Kierowcy pomagają kamery cofania i ksenonowe reflektory, zaś o pasażerów dba klimatyzacja, kuchnia pokładowa, sprzęt audio-video oraz sieć internetowa.

Transakcja jest uwiecznieniem wieloletniej współpracy z firmą PKS Polonus, która posiada 27 autobusów marki Scania.

Części Scania - obniżamy ceny na stałe!



Bębny hamulcowe

Nie ulegają odkształceniu i są odporne na pękanie. Wytrzymują bardzo wysokie temperatury, co oznacza dłuższą trwałość i mniejsze ryzyko utraty skuteczności. Zapewniają wysoką niezawodność hamowania.

Okładziny hamulcowe

Starannie dobrane do bębnowych hamulcowych Scania zapewniają optymalne działanie i niezawodność hamulców. Gwarantują długotrwałe bezpieczeństwo na drodze.



Siłowniki hamulcowe

Podzespoły układu hamulcowego Scania wytrzymują trudne warunki eksploatacyjne zachowując swoją charakterystykę i gwarantując bezpieczeństwo.

Łożyska piasty kół

Wysokiej jakości łożyska Scania stworzone aby wytrzymać największe obciążenia. Niezawodność i niższe koszty eksploatacyjne, dzięki dłuższej trwałości serwisowej.



Nowe ceny
na części
Scania

i wiele, wiele innych...

Części Scania gwarantują najwyższą jakość.

Stosowanie ich zapewnia długą żywotność Twojego pojazdu.



Zobacz jak szeroki asortyment części oferujemy w atrakcyjnych cenach. Zapraszamy do autoryzowanych serwisów Scania.



SCANIA
www.scania.pl



“ W Polsce jest tylko jeden taki żuraw. W całej Europie najwyżej trzy ”

MIERZA

Dzięki WPW Invest wielu ludzi ma dach nad głową. Dosłownie. Spółka produkuje i montuje elementy dachowe. Używa przy tym unikalnego żurawia na podwoziu Scania.

W POLSCE jest tylko jeden taki żuraw. W całej Europie są trzy, nie więcej – mówi Andrzej Poreda, prezes zarządu. – Może pracować wszędzie. Jest na tyle duży, że sięga tam, gdzie nie da się blisko podjechać. To ważne np. w gęstej, staromiejskiej zabudowie. Samochód służy do rozładunku i montażu elementów, które tworzą szkielec dachu. Rzadko można go zastać w bazie. Najczęściej pracuje „gdzieś w Polsce”. Tym razem, wyjątkowo, jest na miejscu.

Z rozmachem

Łódzka firma zarządza dwóch wspólników: Tomasz Wojtera i Andrzej Poreda.

– Postanowiliśmy połączyć siły: moje doświadczenie w branży budowlanej i wiedzę inżynierską Tomasa – mówi Andrzej Poreda.

– Wybraliśmy trudniejszą drogę i od razu podjęliśmy się pracy przy dużych obiektach. Oplotło się. Zdobiliśmy zaufanie klientów i dziś działamy na największych budowach.

WPW Invest powstał w 2004 r. Od początku produkuje i montuje drewniane konstrukcje dachów. Są podstawą działalności. W 2007 r. spółka wzbogaciła ofertę o konstrukcje stalowe. Wykonuje zlecenia na terenie całego kraju. Stawia więzby dachowe domków jednorodzinnych i handlowych. Jednym z jej klientów jest Lidl. Firma otrzymuje się każdej pracy. Dzięki niej nowy dach dostają wille o nietuzinkowej,

skomplikowanej architekturze, zabudowania gospodarskie, stajnie, ujeżdżalnie.

– Dużym wyzwaniem są obiekty klasyczne, ratowanie zabytków. Ustawienie konstrukcji dachu to koronkowa robota. Trzeba bardzo uważać – podkreśla Andrzej Poreda. – Trochę inne problemy stwarzają sklepy albo hale, na których montujemy elementy o wysokości 10 i rozpiętości nawet 30 metrów. Wówczas musimy starannie zaplanować transport. Elementy dachu nie jadą w całości, ale w fragmentach. Staramy się, aby nie były to ładunki ponadagabarytowe. Nasz żuraw stwarza duże możliwości. Dzięki niemu możemy niemal w każdych warunkach zabrać elementy z naczepy i zamontować je od razu na budynku. Pomijamy etap rozładunku i składowania. Praca idzie szybciej.

Najważniejsza stabilizacja

Firma nie tylko dokładnie wykonuje swoją pracę, ale z równą starannością dobiera sprzęt.

– Bardzo długo obserwowaliśmy rynek. Zasięgaliśmy opinie o zużyciu paliwa, serwisie, solidności wykonania i cenie. W końcu zdecydowaliśmy: Scania – mówi Andrzej Poreda. – Poza podwoziem z dużym żurawiem mamy ciągnik tej marki, także wyposażony w HDS. Jesteśmy bardzo zadowoleni. Gdybyśmy miał znów kupować ciężarówkę, byłaby to Scania.

Samochód dla WPW Invest został „uszyty na miarę”. Jest serwisowany w autoryzowanym warsztacie Scan-Partner w Rzgowie. To podwozie 6x4 z sypialnią kabiną P jest niska, ma płaski dach, jak w ciężarówkach transportujących samochody. Musiało się nad nim zmieścić ramie dźwigu. Silnik ma moc 380 KM. Współ-

“ Ustawienie konstrukcji dachu to koronkowa robota. Trzeba bardzo uważać ”

pracuje z ręczną, 6-biegową skrzynią. Kierowca Bartłomiej Janiec jest jednocześnie operatorem żurawia.

– Skrzynia biegów jest bardzo dobrze dobrana do silnika. Zawsze na resorach świetnie sprawdza się w warunkach budowy. Żywiec paliwa jest niskie – chwali pan Bartłomiej. – Na samochodzie mamy zamontowa-

wany żuraw Palfinger PK4000t. Składany, łamany w dwóch miejscach. Ma 32 metry wysięgu i adekwatny do tego udźwig, maksymalnie 5000 kg. Wyposażony jest we wciągarkę hydrauliczną i przeciwwagę stabilizującą. Ma funkcję, która zapobiega rozkołysaniu podnoszonych przedmiotów, a także HPLS (ang. High Power Lifting System – system unoszenia wysokiej mocy). Żurawiem można sterować zdalnie, za pomocą pilota. To duże ułatwienie. Na przykład kiedy trzeba włożyć coś pomiędzy krokwie czy przez okno – zauważa operator.

– HPLS pozwala zwiększyć obciążenie dźwigu o 10%. Żuraw pracuje wydajnie, ale może więcej udźwignąć – dodaje Marcin Szczep, kierownik montażu. – Najważniejszą jest stabilność podłoża. Ze względu na bezpieczeństwo nie pracujemy przy silnym wietrze. Nie prowadzimy również montażu w nocy.

Żuraw potrzebuje mniej miejsca, aby go rozstawić niż typowy dźwig. Unikalną funkcją jest możliwość wysuwania i podnoszenia jednocześnie.

– Pracowaliśmy nawet pod dachem. Wymienialiśmy stalowe dźwigary na nowe, dłuższe. Stary zdejmowaliśmy, nowy zakładaliśmy na jego miejsce i tak po kolei. Zrobienie tego zwykłym żurawiem byłoby niemożliwe – mówi Bartłomiej Janiec.

Domek na raz

Krokwie są z drewna świerkowego. W zakładzie produkcyjnym WPW Invest są docinane i składane w większe elementy na maszynach sterowanych numerycznie. Krokwie łączy się za pomocą pylek kolczastych.

– Drewno jest bardzo wysokiej jakości – mówi Kamil Zełaskiewicz, dyrektor zakładu w Tuszynie. – Odnazca jest wysoką wytrzymałością. Najdłuższe elementy, tzw. pasy górne i dolne powstają z drzew, które muszą rosnąć 30 i więcej lat.

– Materiał na domek jednorodzinny mieści się w jednym transporcie. Na naczepę wchodzi 36 elementów powtarzalnych. Mamy specjalne pojazdy z wycięciem w podłodze po obu stronach ramy, która biegnie środkiem. Elementy wkładamy do góry nogami. W wycięcie wchodzi zrubki konstrukcji. Dzięki temu oszczędzamy miejsce i zestaw ma 4 metry wysokości, jak dopuszczają przepisy – informuje Maciej Ziółtek, kierownik realizacji zadań. – Z masą ładunkiem nie mamy problemu. Dochodzi najwyżej do 10 ton.

Montaż dachu na domu jednorodzinny trwa dzień lub dwa. Praca przy dużych budynkach może zająć nawet 10 dni. Nie jest łatwa.

– Ludzie, którzy stawiają konstrukcję, muszą odznaczyć się dużą odpornością fizyczną

i psychiczną – mówi Andrzej Poreda. Lek wysokości czy przestrzeni jest wykluczony.

– Konstrukcja sama w sobie jest imponująca. Lecz gdy tylko jest gotowa, przychodzą dekarze i wszystko zasłaniają – uśmiecha się właściciel firmy.

Zajęcie jest przez cały rok. Zapotrzebowanie na dachy jest duże i ciągle rośnie. Ciężko wygospodarować chwilę wytchnienia. Andrzej Poreda odpoczywa przy wędkarstwie morskim. Co roku letnia wprawia się ze swoim klubem do Norwegii. Lodzijskie, zębate, halibuty.

– Nie ważne, co się złapie – mówi pan Andrzej. – Wciąż mnie samo przebywanie na morzu. Za kołem podbiegowym, gdzie są „białe noce”, można spędzić na łodzi wiele godzin. Kolegom wystarczy łowienie. Ja lubię też pochodzić po górach. Największą rybą ciągle przede mną!

Tak samo jak największy dach. Jednak z niezwykłym żurawiem, jaki dźwiga Scania, wszystko jest możliwe. ●



„Naszym żurawiem możemy robić to, co zwykłym dźwigiem jest niemożliwe – jasnicza operator Bartłomiej Janiec. – Podwozie świetnie sprawdza się w warunkach budowy”.



„Krokwie łączy się za pomocą pylek kolczastych – pokazuje Maciej Ziółtek, kierownik realizacji zadań, przez WPW Invest”.



Elementy dachu powstają w zakładzie w Tuszynie. „Używamy przez nas drewno odznaczające się wysoką wytrzymałością” – mówi Kamil Zełaskiewicz, dyrektor zakładu (w środku).

Na ratunek

Twoja szybka i zdecydowana pomoc może ocalić człowieka, którego serce przestało bić. Wykonując poniższe zabiegi nim przyjedzie lekarz, możesz uratować czyjś życie.



1 Spróbuj nawiązać kontakt. Jeśli poszkodowany jest nieprzytomny, sprawdź, czy oddycha. Poproś inną osobę o pomoc.



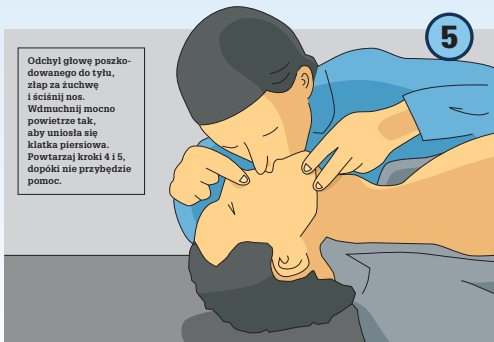
2 Upewnij się, że drogi oddechowe poszkodowanego są drożne.



3 Poproś inną osobę, żeby zadzwoniła pod krajowy numer alarmowy lub zrób to sam, gdy nikogo nie ma w pobliżu.



4 Rozpocznij przewracanie kręgosłupa. Naciśnij 30 razy środek klatki piersiowej (mostek). Naciśnij mocno i szybko, częściej niż raz na sekundę.



5 Odchyl głowę poszkodowanego do tyłu, złap za żuchwę i ściśnij nos. Wdmuchnij mocno powietrze tak, aby uniosła się klatka piersiowa. Powtarzaj kroki 4 i 5, dopóki nie przybędzie pomoc.

Restytucja kręgosłupowo-oddechowa (RK-O lub CPR) to zespół zabiegów ratowniczych, których celem jest podtrzymanie podstawowych funkcji życiowych, czyli przynajmniej krążenia krwi i ewentualnie oddychania u osoby, której serce nie pracuje.

Sztuką jest właściwe dopasowanie

Pakiety warsztatowe Scania



wymiana pompowtryskiwaczy PDE

(nr kat. 574380, 574381, 574382, 574392, 574393, 574394)

Ilość pompowtryskiwaczy:

1 szt. **1590 PLN**



wymiana klocków hamulcowych, pakiet na oś

(nr kat. 1856108)

cena pakietu **590 PLN**



wymiana pompy wody

(nr kat. 570966, 970961, 570962, 570965, 570193, 570958)

cena pakietu **od 760 PLN**



wymiana dozownika oraz wtryskiwacza układu SCR

(nr kat. 2001791, 1918538, 2000256, 1793023)

cena pakietu **2390 PLN**



wymiana rozrusznika

(nr kat. 579265, 579271, 571168, 579270, 571420)

cena pakietu **od 1150 PLN**



wymiana pompy wspomagania sprzęgła

(nr kat. 1927829)

cena pakietu **490 PLN**



Ładuj w zgodzie z fizyką

Zdrowy rozsądek nakazuje zabezpieczyć ładunek. Zasada numer jeden brzmi: upewnij się, że nic nie spadnie. Uświadomienie sobie praw fizyki pozwoli uniknąć wypadku na drodze.

Tekst: Alexander Farnsworth Ilustracje: Tue Beijer

ŹLE ZABEZPIECZONY ŁADUNEK zagraża życiu kierowcy, pieszych oraz ludzi jadących innymi pojazdami. Z podstawowych praw fizyki wynika, że gdy pojazd hamuje, ładunek będzie nadal poruszał się naprzód, niezależnie od niego. Chyba, że jest odpowiednio przymocowany.

„Właściwe umocowanie ładunku uwzględniła cztery, bardzo ważne czynniki: tarcie pomiędzy ładunkiem a podłożem, rozmiar ładunku, jego masę oraz położenie środka ciężkości” – mówi Peter Andersson, prezes Maritem, szwedzkiej firmy, która prowadzi szkolenia z zakresu zabezpieczania ładunku dla pracowników transportu drogowego i żeglugi.

„Ładunek nigdy nie powinien przechylać się czy ślizgać. Wtedy dochodzi do wypadku”. Zdaniem Anderssona największe niebezpieczeństwo dla załadowanej ciężarówki stwarza ostre hamowanie, gwałtowne przyspieszanie, szybkie pokonywanie zakrętów i nagle zmiana pasa ruchu. Są to momenty, gdy na ładunek działają największe siły i zagrażają katastrofą, jeśli nie jest przymocowany.

„Wielu doradza spokojną jazdę, co oczywiście jest prawdą. Lecz nigdy nie wiadomo, czy nie zdarzy się coś niespodziewanego” – mówi Andersson. Według międzynarodowych przepisów zabezpieczenie ładunku ładunkami i klinami powinno wytrzymać 80% jego maksymalnego ciężaru podczas ostrego hamowania i 50% na zakręcie.

NIEMNIEJ WEDŁUG „Wytucznych odnośnie europejskiej dobrej praktyki w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym”, które zawierają tabelę wiążące masę z liczbą zabezpieczeń, podające wartości współczynnika tarcia itp. wspomniane przepisy należy rozumieć jako bezwzględne minimum, jakie trzeba spełnić. „Podczas gwałtownego hamowania, siły wywołane przez ładunek mogą być znacznie i niemiłosiernie większe niż jego ciężarowi. Jeszcze większe siły mogą zadziałać, jeśli dochodzi do wypadku” – stwierdza raport.

Poza środkami ciężkości, tarcie i masę należy wziąć pod uwagę sztywność ładunku, jego rozmieszczenie, a przede wszystkim dobrą: do niego odpowiedni pojazd.

Mocując ładunek na ciężarówce, trzeba również wziąć pod uwagę sytuację, gdy nasz pojazd odbywa część podróży koleją lub statkiem. W takim wypadku siły oddziałujące na ładunek będą zupełnie inne, niż gdyby przemieszczał się po drodze. „Podczas szkolenia zachęcamy ludzi, aby myśleli przewidując od samego początku” – podaje Andersson.

Kto w ostatecznym rozrachunku ponosi odpowiedzialność za właściwe umocowanie ładunku? „Odpowiedź jest skomplikowana i różni się w zależności od kraju” – informuje Andersson. „Wielu kierowców często odbiera załadowaną naczepę i oczekuje, że wszystko jest z nią w porządku. W Szwecji pełną odpowiedzialność ponosi kierowca, a w Niemczech dzieli się nią ze spedytorem i przewoźnikiem. Niezaprzeczalnie jednak właśnie kierowca powinien zawsze się upewnić, czy jego ładunek jest dobrze zabezpieczony.”

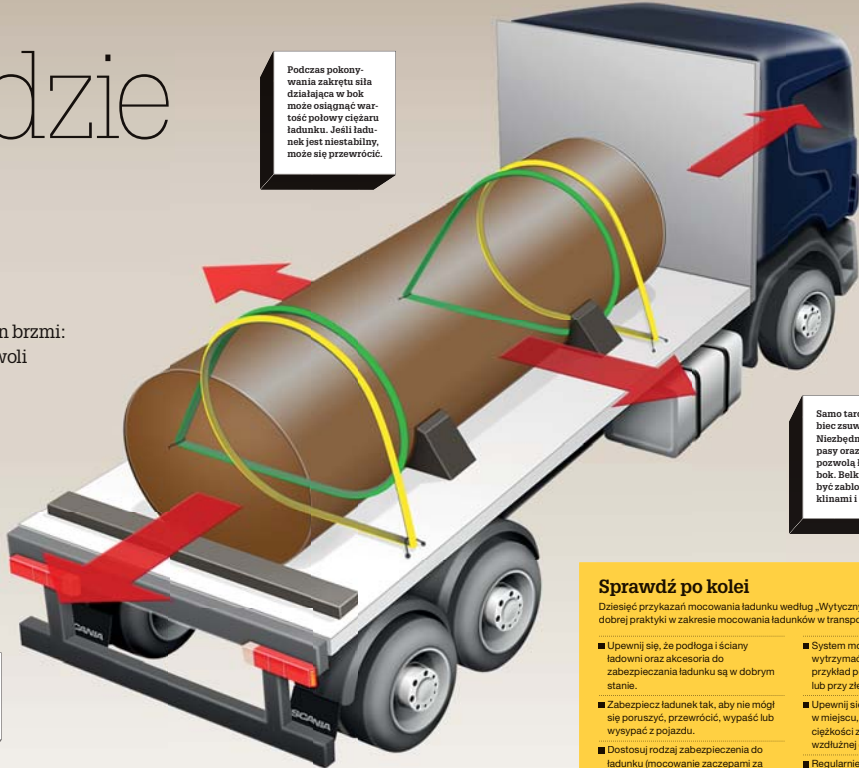
...a w Niemczech dzieli się nią ze spedytorem i przewoźnikiem. Niezaprzeczalnie jednak właśnie kierowca powinien zawsze się upewnić, czy jego ładunek jest dobrze zabezpieczony.”

Podczas pokonywania zakrętu siła działająca w bok może osiągnąć wartość połowy ciężaru ładunku. Jeśli ładunek jest niestabilny, może się przewrócić.

Przy hamowaniu siła skierowana w kierunku ruchu pojazdu może być równa 80% ciężaru ładunku. W tym wypadku ładunek naciera na przednią ścianę ładowni.

Samo tarcie nie może zapobiec zsuwaniu się ładunku. Niezbędne są łańcuchy lub pasy oraz kliny, które nie pozwolą ładunkowi spaść na bok. Belki i profile powinny być zablokiowane pomiędzy klinami i opasane od góry.

Podczas ruszania ładunek oddziałuje siłą połowy swojego ciężaru skierowaną ku tyłowi pojazdu.



Sprawdź po kolei

Dziesięć przykazań mocowania ładunku według „Wytucznych odnośnie europejskiej dobrej praktyki w zakresie mocowania ładunków w transporcie drogowym”:

- Upewnij się, że podłoga i ściany ładowni oraz akcesoria do zabezpieczania ładunku są w dobrym stanie.
- Zabezpiecz ładunek tak, aby nie mógł się poruszyć, przewrócić, wypaść lub wyspać z pojazdu.
- Dostosuj rodzaj zabezpieczenia do ładunku (mocowanie zaczepami za pomocą łączników skrzynnych, metodą blokową, mocowanie za pomocą odciągów prostych, mocowanie odciągami z przepasaniami od góry lub połączenie tych technik).
- Upewnij się, że pojazd i system mocowania ładunku mogą ze sobą zgodnie współpracować, wg zaleceń producentów obydwu.
- System mocowania ładunku musi wytrzymać warunki podróży, na przykład po drogach o niskiej jakości lub przy złej pogodzie.
- Upewnij się, że ładunek znajduje się w miejscu, w którym jego środek ciężkości znajduje się jak najbliżej osi wzdłużnej ciężarówki oraz jak najniżej.
- Regularnie sprawdzaj mocowanie ładunku, zwłaszcza po ostrym hamowaniu.
- Używaj mat antypoślizgowych, przekładek, taśm, listew kątowych.
- Upewnij się, że system mocowania nie niszczy ładunku.
- Prowadź płynnie, unikaj gwałtownych manewrów i ostrego hamowania.

Podczas szkolenia zachęcamy ludzi, aby myśleli przewidując od samego początku”

Peter Andersson, prezes Maritem

EUROPEJSKIE CENTRUM POJAZDÓW UŻYWANYCH SCANIA – NADARZYN

80 pojazdów
w ciągłej sprzedaży

Największy w Europie plac pojazdów używanych Scania



Scania R480LA4X2MNA
Kabina: CR19
Rejestracja: 2008.05.25
Euro: 5 XPI BEZ ADBLUE
Klimatyzacja, retarder,
manual
Przebieg: 296 068 km



Scania R500LA4X2MNA
Kabina: CR19 TOPLINE
Rejestracja: 2007.03.09
Euro: 5
Klimatyzacja, retarder,
manual
Przebieg: 604 000 km



Scania R380LA4X2MNA
Kabina: CR19
Rejestracja: 2007.02.14
Euro: 4
Opticruise
Przebieg: 561 500 km



Scania R420LA4X2MNA
Kabina: CR19 HIGHLINE
Rejestracja: 2008.12.08
Euro: 4 MEGA
Retarder, optocruise,
manual
Przebieg: 772 000 km



Scania P310DA4X2MNA
Kabina: CR19
Rejestracja: 2005.04.02
Euro: 3
Klimatyzacja, optocruise
Przebieg: 604 000 km



Scania R420LA4X2MNA
Kabina: CR19 HIGHLINE
Rejestracja: 2007.05.10
Euro: 5
Klimatyzacja, retarder,
optocruise
Przebieg: 577 000 km



Scania R500LA4X2HNA
Kabina: CR19 HIGHLINE
Rejestracja: 2007.05.20
Euro: 5
Klimatyzacja, retarder,
optocruise
Przebieg: 600 000 km



Scania P230DB4X2MNA
Kabina: CR19
Rejestracja: 2005.12.03
Euro: 3
Opticruise, kontener
z windą
Przebieg: 439 000 km



Scania R440LA4X2MNA
Kabina: CR19 HIGHLINE
Rejestracja: 2008.03.07
Euro: 5 XPI BEZ ADBLUE
Klimatyzacja, optocruise,
retarder
Przebieg: 401 000 km



Scania R420LB6X2MNA
Kabina: CR19
Rejestracja: 2006.10.05
Euro: 5
Klimatyzacja, retarder,
optocruise, hakowisko
Przebieg: 735 000 km



Scania R480LA4X2HNA
Kabina: CR19
Rejestracja: 2007.02.28
Euro: 4
Klimatyzacja, optocruise,
retarder, hydraulika
do wywrotu
Przebieg: 709 000 km



Scania R420LA4X2MNA
Kabina: CR19 HIGHLINE
Rejestracja: 2008.01.07
Euro: 4
Opticruise, retarder,
Klimatyzacja
Przebieg: 429 000 km



Scania R420LA4X2MNA
Kabina: CR19 TOPLINE
Rejestracja: 2008.02.03
Euro: 5 MEGA
Manualna skrzynia,
Klimatyzacja
Przebieg: 600 400 km



MAN 18 400 4X2 LLS-U
Kabina: XXL
Rejestracja: 2008.03.25
Euro: 4
Klimatyzacja, manual,
MEGA
Przebieg: 430 000 km



Scania R420LB6X2MNA
Kabina: CR19 HIGHLINE
Rejestracja: 2009.01.06
Euro: 5
Klimatyzacja, retarder,
optocruise,
produkcja 2008
Przebieg: 484 000 km



Scania R380LA4X2MNA
Kabina: CR19
Rejestracja: 2007.04.24
Euro: 4
Klimatyzacja, retarder,
optocruise
Przebieg: 406 000 km



Scania R440LA4X2MNA
Kabina: CR19
Rejestracja: 2008.03.18
Euro: 5 XPI BEZ ADBLUE
Klimatyzacja, optocruise,
retarder
Przebieg: 415 000 km



Scania R420LA4X2HNA
Kabina: CR19 HIGHLINE
Rejestracja: 2008.12.07
Euro: 5
Klimatyzacja, retarder,
manual
Przebieg: 539 000 km



Scania R480LA4X2MNA
Kabina: CR19 TOPLINE
Rejestracja: 2008.02.26
Euro: 5 XPI BEZ ADBLUE
Klimatyzacja, retarder,
optocruise
Przebieg: 502 000 km



Scania R380LA4X2MNA
Kabina: CR19 TOPLINE
Rejestracja: 2008.01.04
Euro: 4
Klimatyzacja, retarder,
optocruise
Przebieg: 430 000 km



Scania R500LA4X2MNA
Kabina: CR19 TOPLINE
Rejestracja: 2007.02.10
Euro: 5
Klimatyzacja, retarder,
optocruise
Przebieg: 538 000 km



Scania R420LA4X2MNA
Kabina: CR19 TOPLINE
Rejestracja: 2007.06.28
Euro: 5
Klimatyzacja, optocruise,
retarder
Przebieg: 708 000 km



DAF XF105.460
Kabina: SPACE CAB
Rejestracja: 2007
Euro: 5
Klimatyzacja, manual,
retarder
Przebieg: 729 000 km



Scania R420LB6X2MNA
Kabina: CR19 HIGHLINE
Rejestracja: 2007.04.27
Euro: 5
Klimatyzacja, retarder,
manual
Przebieg: 418 000 km



Scania R500LA4X2MNA
Kabina: CR19 TOPLINE
Rejestracja: 2005.01.26
Euro: 3
Klimatyzacja, retarder,
optocruise,
skrzynia 1600cm
Przebieg: 1 501 000 km



Scania R420LA4X2MNA
Kabina: CR19 TOPLINE
Rejestracja: 2007.11.02
Euro: 5
Klimatyzacja, retarder,
optocruise
Przebieg: 603 000 km



Scania R420LB6X2MNA
Kabina: CR19 TOPLINE
Rejestracja: 2006.10.05
Euro: 4
Klimatyzacja, retarder,
optocruise
Przebieg: 735 000 km



Scania R420CB6X4MHZ
Kabina: CR16
Rejestracja: 2008.02.28
Euro: 4
Klimatyzacja, retarder,
optocruise
Zabudowa Mettler-Kipper
Przebieg: 137 000 km



Scania R380LA4X2HNB
Kabina: CR19
Rejestracja: 2008.07.14
Euro: 4
Klimatyzacja, retarder,
manual
Przebieg: 438 000 km



Scania MAN TGA18.430
Kabina: XL
Rejestracja: 2006.06.14
Euro: 4
Klimatyzacja, automat
Przebieg: 589 000 km



MAN TGA 18.430
Kabina: XXL
Rejestracja: 2005
Euro: 4
Klimatyzacja, retarder,
manual
Przebieg: 793 000 km



Scania R420LA4X2MNA
Kabina: CR19 TOPLINE
Rejestracja: 2007.09.21
Euro: 4 MEGA
Klimatyzacja, retarder
Przebieg: 428 000 km



Scania R420LA4X2MNA
Kabina: CR19 HIGHLINE
Rejestracja: 2007.09.27
Euro: 4 MEGA
Klimatyzacja, retarder
Przebieg: 479 000 km



Scania R420LA4X2MNA
Kabina: CR19
Rejestracja: 2007.05.04
Euro: 4
Klimatyzacja, retarder,
optocruise
Przebieg: 419 000 km



Scania R420LA4X2MNA
Kabina: CR19
Rejestracja: 2006.05.02
Euro: 3
Klimatyzacja, retarder,
optocruise
Przebieg: 680 000 km



Scania R420LA4X2MNA
Kabina: CR19 HIGHLINE
Rejestracja: 2006.11.09
Euro: 4
Klimatyzacja, retarder,
optocruise
Przebieg: 550 000 km

Pojazdy z Centrum oferowane są u dilerów Scania na terenie całego kraju:

Częstochowa +48 694 995 303, Zbigniew Blukacz@scania.pl
Katowice +48 602 277 916, Grzegorz Galażka@scania.pl
Kielce +48 600 828 162, Bartłomiej Korytowski@scania.pl
Kraków +48 600 828 162, Bartłomiej Korytowski@scania.pl
Rzeszów +48 600 828 162, Bartłomiej Korytowski@scania.pl
Sandomierz +48 600 828 162, Bartłomiej Korytowski@scania.pl
Gdańsk +48 608 008 152, Wojciech Waskiewicz@scania.pl
Koszalin +48 602 278 381, Jerzy Lobodzinski@scania.pl
Szczecin +48 602 278 381, Jerzy Lobodzinski@scania.pl

Warszawa +48 602 721 645, Michał Ceglinski@scania.pl
Lublin +48 608 871 649, Paweł Stefaniyszyn@scania.pl
Kalisz +48 600 304 172, Andrzej Kliber@scania.pl
Poznań +48 600 801 907, Robert Wachowicz@scania.pl
Zielona Góra +48 600 304 174, Cezary Bięgowczyński@scania.pl
Wrocław +48 602 709 557, Maciej Skwarliński@scania.pl
Wrocław +48 601 636 222, Sławomir Węcelowski@scania.pl
Bydgoszcz +48 601 665 836, Michał Lewandowski@scania.pl
Łódź +48 608 448 343, Rafał Granoski@scania.pl
Opole +48 608 629 014, Maciej Langowski@scania.pl

Pełna oferta używanych pojazdów Scania dostępna pod adresem: www.scania.pl/used-vehicles

80 pojazdów
w ciągłej sprzedaży

Pozbądź się ryzyka przy zakupie
używanego pojazdu ciężarowego.



al. Katowicka 316
05-830 Nadarzyn
tel. +48 22 356 02 03
tel. +48 22 356 02 02
kom. +48 602 721 364
fax. +48 22 356 02 45
uzywane.warszawa@scania.pl

Scania
approved

- zakup z pewnego i sprawdzonego źródła
- 3-letnia gwarancja na układ napędowy
- brak ukrytych kosztów przyszłych napraw
- potwierdzone przebiegi
- pojazdy gotowe do drogi

Oferta Scania Finance dla pojazdów używanych:

- finansowanie przy minimalnym udziale własnym 10%
- leasing operacyjny oraz finansowy
- sprzedaż z odroczonej terminem płatności
- finansowanie w walucie
- niski koszt finansowania
- harmonogram spłat dostosowany do indywidualnych potrzeb
- rejestracja pojazdu w gminach z minimalnym podziałem drogowym
- minimum formalności

Oferta serwisowa Scania dla pojazdów używanych:

- specjalne oferty na części Scania
- 40% do pojazdów serii 3
- 30% w pakietach warsztatowych
- 25% do pojazdów z silnikami Euro 2
- 15% do pojazdów serii 4, PRT z silnikami Euro 3
- umowy obsługi
- największa sieć serwisowa



1



2



5



6



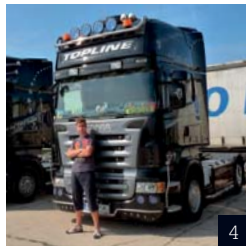
7



8



3



4

Konkurs fotograficzny „JA I MOJA SCANIA”

Je trzeba skrócić lat, żeby można było zakochać się w ciężarówce Scania? Nie ma granicy wieku, ani gór, ani dolin – udowodnia Andrzej Przesławski. Szczególnie, że jak przekazuje David Wysocki, Scania nie jest zazwyczaj. To jedna z jej licznych zalet. Mateusz Topór osobliście się przekonał, że jest otwarta na nowe znajomości i potrafi ugotować po krakowski. W końcu ta ciężarówka jest naprawdę super – uważa Marcin Bachman i na pewno nie tylko on.

Marcin Zak i David Kaczmarek są fanami wyjątkowo moonnych sztuk, a Jan Dębski zblowił w obiektyw naprawdę wielki kłopot z limitowanej serii „Black Amber”, czyli czarny burzystyn. Mateusz Olejczak wie, że w gruncie rzeczy każda Scania jest wyjątkowa.

Zapraszamy do udziału w naszym konkursie. Temat: Scania. Przystajcie swoje zdjęcia na adres: konkurs@scania.pl.

1. Ja i Piętna Scania V8 – Marcin Zak, Jaszowice,
2. Ta bestia ma się – Andrzej Przesławski, Czerwionka-Leszczyna,
3. Biała Dama – Mateusz Olejczak, Żelazna Kujawska,
4. V8 potrafi dużo, choć nie – Dawid Kaczmarek, Tuszów,
5. Lepiej niż w pięciogwiazdkowym hotelu – Mateusz Topór,
Olsztyn,
6. Złoty Master Truck 2011 – Jan Dębski, Podkowa Leśna,
7. Mój dwójnik – David Wysocki, Inowrocław,
8. SPOŻYJ jest tylko jedno – Marcin Bachman, Białe

PARTNERZY SCANIA ADRESY I TELEFONY



BIAŁYSTOK

Scania Polska S.A.
Oddział Warszawa
Kolonia Porosły 1F
16-070 Chorzele
tel. +48 608 597 094
tel. +48 602 293 169
fax +48 608 596 971

BYDGOSZCZ

Hołowiński-Scanservis
Sp. z o.o.
ul. Toruńska 147
85-880 Bydgoszcz
tel. 52 375 54 24
fax 52 375 54 74

CZĘSTOCHOWA

Scania Polska S.A.
Oddział Gliwice
ul. Muzealna 1
Kolonia Brzeziny Wielkie
42-263 Wrzesowa
tel. 34 366 12 86
fax 34 320 82 45

GDAŃSK

Scania Polska S.A.
Oddział Gdańsk
ul. Energetyczna 17
Kowale, gm. Kolbudy
80-180 Gdańsk
tel. 58 766 29 16
fax 58 766 29 24

GLIWICE

Scania Polska S.A.
Oddział Kraków
ul. Rybnicka 197
44-122 Gliwice
tel. 32 661 03 10
fax 32 661 03 15

Scania Finance Polska Sp. z o.o.

Tel. 22 356 02 30
e-mail: mail@scania-finance.pl

GÓRZÓW

WIELKOPOLSKI
Warsztat Usług Technicznych
K. J. Tyńcowicz
ul. Sybiraków 42
66-400 Górz Wilk.
tel. 95 732 56 98
fax 95 732 56 98

KALISZ

Scania Polska S.A.
Oddział Poznań, Fabianów
ul. Kaliska 10
83-460 Nowe Skalmierzyce
tel. 62 505 51 90/92/93
fax 62 505 51 91

KOŁO

Auto Service
Truck Scania
ul. Sienkiewicza 107
62-600 Koło
tel. 63 261 67 16
tel. 63 261 64 31
fax 63 261 67 18

KOSZALIN

Scania Polska S.A.
Oddział Szczecin
ul. Mieszka I 5b
75-241 Koszalin
tel. 94 346 68 97
fax 94 346 27 43

KRAKÓW

Scania Polska S.A.
Oddział Kraków
ul. Tyniecka 231
30-376 Kraków
tel. 12 261 70 00
fax 12 261 70 01

KWIDZYN

Scania Polska S.A.
Oddział Gdańsk
ul. Lotnicza 1
82-500 Kwidzyn
tel. 55 619 54 36/37
fax 55 619 54 38

LESZNO

Scania Polska S.A.
Oddział Poznań
Klonowice 4A
64-111 Lipno
tel. 61 667 38 00
fax 61 667 38 01

LUBLIN

Scania Polska S.A.
Oddział Warszawa
ul. Piasecka 20
21-040 Świdnik
tel. 81 710 20 63/64
fax 81 710 20 66

ŁÓDŹ

Scania-Partner Sp. z o.o.
ul. Rudzka 35b
95-030 Rzgów
tel. 42 227 87 87
tel. 42 227 87 89
tel. 42 227 87 90
fax 42 227 87 88

ŁÓDŹ

Scania-Partner Sp. z o.o.
ul. Rudzka 35b
95-030 Rzgów
tel. 42 227 87 87
tel. 42 227 87 89
tel. 42 227 87 90
fax 42 227 87 88

OLSZTYN

Scania Polska S.A.
Oddział Gdańsk
ul. Lubelska 46
10-046 Olsztyn
tel. 89 651 05 10-14
fax 89 651 05 17

OPOLE

Scania Polska S.A.
Oddział Wrocław
ul. Wspólna 6
45-437 Opole
tel. 77 447 63 11
tel. 77 447 63 12
fax 77 447 63 10

PILA

Scania Polska S.A.
Oddział Szczecin
al. Powstańców
Wielkopolskich 187
64-920 Piła
tel. 67 356 71 20
fax 67 356 71 22

PŁOCK

Hołowiński-Scanservis
Sp. z o.o. ul. Sierpecka 11
09-400 Płock
ul. Warszawska 44
tel. 24 262 41 06
fax 24 262 70 94

POZNAŃ

Scania Polska S.A.
Oddział Poznań
ul. Poznańska 171
62-080 Tarnowo
Podgórne
tel. 61 652 08 15
fax 61 652 08 24

RADOM

Duncan Sp. z o.o.
ul. Kielecka 90
26-600 Radom
tel. 48 331 63 55
fax 48 369 94 60

SANDOMIERZ

Scania Polska S.A.
Oddział Kraków
ul. Trzebińskiego 7A
27-600 Sandomierz
tel. 15 815 01 00/01/05
fax 15 815 01 01/05

SEDZISZÓW

MALOPOLSKI
Scania Polska S.A.
Oddział Kraków
ul. Węglowskiego 6
39-120 Sedziszów Mip.
tel. 17 221 61 87
fax 17 221 61 87

SIEDLCE

Scania Polska S.A.
Oddział Warszawa
ul. Karowa 24
08-110 Siedlce
tel. 25 786 07 00/01
fax 25 786 07 03

SLUPSK

Scania Polska S.A.
Oddział Gdańsk
Głębokie 65
76-200 Słupsk
tel. 59 847 30 65
fax 59 847 30 65

SZCZECIN

Scania Polska S.A.
Oddział Szczecin
ul. Struga 80
70-777 Szczecin
tel. 91 880 30 00/20
fax 91 880 30 10

TOMASZÓW MAZOWIECKI

Scan-Partner
Sp. z o.o.
ul. Zawadzka 78/94
97-200 Tomaszów
Mazowiecki
tel. 44 723 40 22
fax 44 723 40 24

TORUŃ

Hołowiński-Scanservis
Sp. z o.o.
ul. Warszawska 44
87-162 Lubicz
tel. 696 050 034

WARSZAWA

Scania Polska S.A.
Oddział Warszawa
al. Katowicka 316
Stara Wied
05-830 Nadarzyn
tel. 22 356 02 20
fax 22 356 02 21

WARSZAWA II

Scania Polska S.A.
Oddział Warszawa
Shuno
ul. Jana Pawła II 24
05-250 Radzymin
tel. 22 429 66 00
fax 22 429 66 01

WŁOCŁAWEK

Hołowiński-Scanservis
Sp. z o.o.
Krzywa Góra 26
87-500 Włocławek
tel. 54 236 63 61
tel. 54 236 60 70
fax 54 236 50 21

WROCŁAW

Scania Polska S.A.
Oddział Wrocław
ul. Fabryczna 21
Pietrzykowice
55-080 Kąty
Wrocławskie
tel. 71 333 12 11/12
fax 71 333 12 10

ZIELONA GÓRA

Scania Polska S.A.
Oddział Poznań
al. Zjednoczenia 118
65-005 Zielona Góra
tel. 68 451 11 30/32
fax 68 451 11 31

Scania
Assistance

Telefon alarmowy 24 h
(+48 22) 331 22 33

*Prezentacja dla prasy Ecolution by Scania
i Scania Fleet Management.*

SCANIA ECOLUTION NAD MOTŁAWĄ



Lokalizacja: Gdańska starówka

Data i czas: 9.09.2011 16:50

Pojazd: Scania serii R, moc silnika 440 KM, Euro 5.

Specyfikacja pojazdu zgodna z założeniami Ecolution by Scania.